

УДК 349.2

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.12.10>**Володимир Никифорак,**

канд. юрид. наук,

доцент кафедри приватного права

Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича

УМОВИ І ПОРЯДОК РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАВДАНЬ МІЖНАРОДНОЇ СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ «ЗЕЛЕНА КАРТКА»

У статті розкритий порядок реалізації завдань та функціонування Міжнародної системи страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Правила регламентуються відповідно до директив Європейського Парламенту. Основною метою директив є врегулювання взаємних відносин між бюро національних страховиків щодо належного захисту потерпілих в результаті ДТП осіб (коли винуватцем події був страхувальник – власник полісу «Зелена картка»).

Визначено, що механізм реалізації завдань Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» ґрунтується на таких основних принципах:

1) кожний транспортний засіб, що перебуває в будь-якій країні, яка є членом ЄС, повинен підлягати обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності в порядку, передбаченому законодавством цієї країни;

2) вимога обов'язкового страхування стосується не тільки використання транспортного засобу в межах країни базування, але і в межах всіх країн Співтовариства, де діє договір «Зеленої картки»;

3) характер і обсяг обов'язкового страхового покриття будуть залишатися такими, якими вони були передбачені в законодавстві кожної країни, але з огляду на відсутність на нинішньому етапі єдності правил страхування цивільної відповідальності в країнах ЄС величина страхового покриття може змінюватися після перетину межі;

4) якщо з транспортним засобом відбулася аварія в країні відвідування, бюро автостраховиків цієї країни гарантує, що жертва ДТП отримає необхідне відшкодування, тобто Бюро діє як страховик;

5) коли бюро країни відвідування зазнало витрат на компенсацію наслідків ДТП, відшкодування має бути здійснене бюро країни базування, де застрахований транспортний засіб.

Встановлено, що умовою належного функціонування досліджуваної системи в Україні є забезпечення державою повноважень національного Бюро для виконання ним контрольно-розпорядчих функцій і порядку видачі автовласникам страхових сертифікатів «Зелена картка» та запобігання фактам міжнародного шахрайства у страхуванні. Надання таких повноважень є необхідною умовою належного забезпечення конституційних прав національних автовласників, які можуть спричинити дорожньо-транспортні пригоди в інших країнах і до яких можуть пред'являтися матеріальні претензії у значних обсягах.

Ключові слова: страхування відповідальності, «Зелена картка», транспортний засіб, національне бюро, відшкодування, потерпіла особа, дорожньо-транспортна пригода.

Постановка проблеми. Страхування є багатогранною категорією, наповненою приватним, економічним та фінансовим змістом. З цивільно-правового погляду страхування, в тому числі страхування відповідальності, є ефективним механізмом, мета якого полягає у захисті майнових інтересів фізичних та юридичних осіб (страхувальників) від певних негативних подій та їх наслідків (страхових випадків) [5, с. 16]. Серед трьох основних видів страхування сьогодні одним з найбільш затребуваних та актуальних вва-

жається страхування відповідальності, більшість підвидів якого здійснюється майже у всіх європейських державах обов'язково. Яскравим прикладом та відомим різновидом страхування відповідальності є страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. Даний вид страхування покликаний забезпечити виплату потерпілій особі (особам) грошового відшкодування в розмірі суми, яка була б стягнута з власника транспортного засобу за цивільним позовом на користь третьої особи за

шкоду життю та здоров'ю, а також за пошкодження належного їй майна, які виникли внаслідок аварії або дорожньо-транспортної пригоди з вини страхувальника.

Унікальність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів полягає в тому, що воно може запроваджуватися не лише на внутрішньодержавному рівні, але й на міжнародному. Зокрема, найвідомішим прикладом такого міжнародного страхування є «Зелена картка» ("Green Card") – система міжнародних договорів автомобільного страхування, яка була введена ще на початку 50-х років минулого століття у країнах ЄС, а нині об'єднує вже 48 країн. Метою створення системи було спрощення міжнародного руху автотранспортних засобів шляхом забезпечення страхування ризиків відповідальності перед третіми особами у зв'язку з використанням цих транспортних засобів відповідно до вимог країни відвідування [4, с. 170].

Мета статті полягає у проведенні комплексного аналізу засновницьких принципів міжнародної системи страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів «Зелена картка», а також у визначенні механізму реалізації принципів та завдань цієї системи.

Дослідження такого інституту цивільного права, як страхування, завжди викликало інтерес у науковців різних сфер. Однак у даній статті основна увага приділяється працям вчених-правознавців, предметом яких були особливості здійснення страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів як в Україні, так і за кордоном (Європейському Союзу) в рамках Міжнародної системи автострахування «Зелена картка». Зокрема, досліджуваний проблемі свої праці присвятили І. Андрушків, Л. Зубкова, І. Іванюк, О. Кульчій, К. Лібіх, П. Лозневий, Н. Пацурія, І. Семенчук та інші.

Виклад основного матеріалу. Належна реалізація завдань та досягнення соціальної мети міжнародної системи страхування «Зелена картка» неможливі без достатньої нормативної бази, яка б ефективно врегулювала порядок відшкодування шкоди потерпілим особам внаслідок ДТП. Зокрема, до джерел правового регулювання відносин страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в рамках системи «Зелена картка» належать такі документи: Перша Директива Ради 72/166/ЄЕС від 24.04.72 щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності у зв'язку з викорис-

танням транспортних засобів та виконання зобов'язання щодо страхування такої відповідальності; Друга Директива Ради 84/5/ЄЕС від 30.12.83 щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням транспортних засобів; Третя Директива Ради 90/232/ЄЕС від 14.05.90 щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням транспортних засобів; Четверта Директива 2002/26/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16.05.2000 щодо зближення законів держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням транспортних засобів і внесення змін до Директив Ради 73/239/ЄЕС та 88/357/ЄЕС; Директива 2005/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11.05.05, що вносить зміни в директиви Ради 72/166/ЄЕС, 84/5/ЄЕС, 88/357/ЄЕС і 90/232/ЄЕС та в Директиву 2000/26/ЄС Європейського Парламенту та Ради про страхування цивільної відповідальності при використанні механічних транспортних засобів.

Перші три директиви визначили страхування відповідальності власників транспортних засобів як обов'язковий вид страхування та скасували перевірку наявності страхового полісу при перетині кордону між державами-членами [2, с. 112]. Директиви гарантують кращий захист потерпілих у ДТП, включаючи ті ДТП, що були скоєні незастрахованими або невстановленими транспортними засобами. Вказані акти ЄС містять механізм компенсації потерпілим у ДТП, яка була скоєна транспортним засобом з іншої держави-члена. Четверта Директива завершила процес формування системи шляхом створення ефективного механізму задоволення позовів, які подаються потерпілими з іншої держави-члена. Відповідно до п'ятої директиви, як стверджує Н.Б. Пацурія, система автомобільного страхування Співтовариства була оновлена та удосконалена [6, с. 46]. Зокрема, Директива визначила обов'язки держав-членів у гарантуванні принаймні певних мінімальних обсягів страхової відповідальності у забезпеченні захисту потерпілих. Мінімальні суми, що первісно передбачалися Директивою 84/5/ЄЕС, були оновленими. Обсяги відповідальності за завдання ушкоджень життю і здоров'ю потерпілих встановлені на такому рівні, щоб надати повну та справедливую компенсацію усім потерпілим, яким була завдана дуже серйозна шкода.

У низці країн обсяг відповідальності страховика відносно можливого збитку потерпілих у ДТП не лімітований і страхове відшко-

дування проводиться в розмірі реального збитку [4, с. 172]. Тобто, як слушно зазначає І.А. Семенчук, якщо суд визнає необхідність довічного утримання сім'ї потерпілого, то страховій компанії доведеться його оплачувати [7, с. 121]. Сьогоднішні мінімальні розміри страхового забезпечення за системою «Зелена картка» в різних країнах досить різняться. Зокрема, за одним страховим випадком може бути виплачено від 40–200 тис. євро до 5–10 млн євро, а в окремих країнах, таких як Бельгія, Франція, Голландія, Великобританія, Ізраїль, страхове покриття взагалі не лімітується. В Україні ж розміри страхового забезпечення на одну потерпілу особу складають близько 4 тис. євро.

Одним з основних джерел правового регулювання відносин, що виникають в рамках міжнародної системи автострахування «Зелена картка», є так звані Внутрішні правила, прийняті вищим органом управління міжнародною системою – Генеральною Асамблеєю – на Криті 30 травня 2002 року та переглянуті в Лісабоні 29 травня 2008 року та в Стамбулі 23 травня 2013 року [8] (далі – Внутрішні правила). Мета Внутрішніх правил полягає у регулюванні взаємних відносин між бюро національних страховиків, тим самим забезпечується виконання положень Рекомендації № 5, яка була прийнята ще 25 січня 1949 року Робочою групою з автомобільного транспорту Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй.

Під час прийняття Внутрішніх правил були обговорені причини, які зумовили необхідність їх запровадження. Зокрема, до цих причин належали такі: 1) у 1949 році Робоча група з автомобільного транспорту Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН направила урядам держав-членів рекомендацію, яка запропонувала їм попросити страховиків, що покривають ризики відповідальності перед третьою стороною стосовно використання транспортних засобів, укласти угоди про встановлення уніфікованих та практичних положень, що дозволили б автовласникам бути застрахованими при в'їзді в ті країни, де страхування від таких ризиків є обов'язковим; 2) дані правила вводять єдиний страховий документ, що буде найкращим способом досягнення мети прийняття Внутрішніх правил та встановлюють основні принципи укладення договорів між страховиками різних країн; 3) оскільки мета системи «Зелена картка» полягає у сприянні міжнародному обігу транспортних засобів шляхом забезпечення страхування ризиків відповідальності перед третьою стороною у зв'язку з їх використанням відповідно до

вимог, встановлених країною відвідання, то в разі настання нещасних випадків система гарантує компенсацію потерпілим сторонам відповідно до національного законодавства та правил цієї країни; 4) у кожній державі-учасниці було створено та офіційно затверджено національне бюро, щоб забезпечити подвійну гарантію (свій уряд гарантує, що іноземний страховик буде дотримуватися закону, який діє в цій країні, і компенсує потерпілій стороні завдані збитки, а національне бюро країни відвідання зобов'язує страховика – члена бюро – покрити відповідальність перед третьою стороною внаслідок використання забезпеченого транспортного засобу, який спричинив ДТП); 5) внаслідок неприбуткового подвійного мандату кожне національне бюро має свою власну незалежну фінансову структуру, засновану на спільному зобов'язанні страховиків-членів бюро, які уповноважені здійснювати обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів, що дозволяє йому виконувати зобов'язання, які випливають з угод між ним та національними бюро інших країн.

Механізм реалізації завдань Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» ґрунтується на таких основних принципах [1, с. 194–195]: по-перше, кожний транспортний засіб, що перебуває в будь-якій країні, яка є членом ЄС, повинен підлягати обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності в порядку, передбаченому законодавством цієї країни; по-друге, вимога обов'язкового страхування стосується не тільки використання транспортного засобу в межах країни базування, але і в межах всіх країн Співтовариства, де діє договір «Зеленої картки»; по-третє, характер і обсяг обов'язкового страхового покриття будуть залишатися такими, якими вони передбачені в законодавстві кожної країни, але з огляду на відсутність на нинішньому етапі єдності правил страхування цивільної відповідальності в країнах ЄС величина страхового покриття може змінюватися після перетину кордону; по-четверте, якщо з транспортним засобом відбулася аварія в країні відвідування, бюро автостраховиків цієї країни гарантує, що жертва ДТП отримає необхідне відшкодування, тобто Бюро діє як страховик; по-п'яте, коли бюро країни відвідування зазнало витрат на компенсацію наслідків ДТП, відшкодування має бути здійснене бюро країни базування, де застрахований транспортний засіб.

Як зазначають І. Іванюк та П. Лозневий, значним кроком у розвитку та забезпеченні дієвості міжнародної системи автостраху-

вання «Зелена картка» стало прийняття 94 сесією Робочої групи з автомобільного транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, яка відбулася у Женеві з 14 до 16 листопада 2000 року, нової Зведеної резолюції щодо покращення автодорожнього руху. Вчені пишуть: «Міжнародно-правовими нормами зазначеної вище Резолюції, яка, до речі, була схвалена усіма країнами, що входять до цього міжнародного органу, в тому числі і повноважною українською делегацією, були значно підвищені вимоги до функціональних повноважень та статусу національних Бюро, а також до структуризації правовідносин у системі» [3, с. 19]. Зокрема, було встановлено, що у кожній країні має бути лише одне Бюро, при цьому воно має включати всі страхові організації, які мають ліцензію на здійснення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Така організація має бути визначена Урядом відповідно до внутрішньодержавних процедур.

Для діяльності національного Бюро за нормативно-правової підтримки держави мають бути створені такі умови, за яких пред'явлені вимоги до застрахованих іноземних автовласників у країнах відвідування могли б бути опрацьовані та задоволені Бюро країни відвідування відповідно до принципів міжнародної системи автострахування «Зелена картка». Це є одним із чинників забезпечення законних прав іноземців (як правило, резидентів європейських країн) на території країни відвідання. Державою мають бути створені умови та забезпечені повноваження національного Бюро для виконання ним контрольно-розпорядчих функцій і умов видачі автовласникам страхових сертифікатів «Зелена картка» та запобігання фактам міжнародного шахрайства у страхуванні. Надання таких повноважень є необхідною умовою належного забезпечення конституційних прав національних автовласників, які можуть спричинити дорожньо-транспортні пригоди в інших країнах і до яких можуть пред'являтися матеріальні претензії у значних обсягах.

Висновки

Підсумовуючи викладене, можна стверджувати, що принципи, на яких ґрунтується Міжнародна система страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів «Зелена картка», мають надзвичайно високе соціальне значення, адже саме завдяки реалізації функцій та завдань цієї системи забезпечується належний страховий захист майнових інтересів потерпілих в результаті дорожньо-транспортних пригод

осіб. При цьому система забезпечує належне відшкодування шкоди, заподіяної потерпілим особам незалежно від фінансового становища безпосереднього заподіювача шкоди (страхувальника), а також незалежно від того, в якій саме країні, яка є членом даної системи, був укладений договір страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу «Зелена картка». Про безумовну актуальність і затребуваність суспільством страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів свідчить і те, що за сімдесят років свого існування Міжнародна система страхування «Зелена картка» об'єднала 48 країн, кожна з яких, вступаючи до даної системи, переконана в тому, що система є надійним механізмом швидкого і повного відшкодування збитків, заподіяних володільцями джерел підвищеної небезпеки (транспортних засобів) третім особам, тобто механізмом цивілізованих відносин при розв'язанні проблем, пов'язаних з наслідками ДТП. Світова практика досі не виробила більш ефективного способу захисту водночас двох категорій осіб, тобто володільців джерел підвищеної небезпеки (транспортних засобів), що є заподіювачами шкоди, та потерпілих осіб.

Список використаних джерел:

1. Андрушків І.П. «Зелена картка» – система міжнародних договорів автомобільного страхування. *Вісник Львівської комерційної академії* : зб. наук. пр. Вип. 30. Львів. 2009. С. 193–196.
2. Зубкова Л.А. Особенности регулирования страхования ответственности владельцев транспортных средств в странах Европейского союза в контексте евроинтеграционных стремлений Украины. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2014. № 2. С. 108–115.
3. Іванюк І., Лозневий П. Міжнародна система обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів «Зелена картка» як механізм гарантованого соціального захисту майнових інтересів постраждалих в дорожньо-транспортних пригодах. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія «Економіка»*. 2006. № 81–82. С. 19–21.
4. Кульчий О.О. Іноземний досвід правового регулювання договору страхування цивільно-правової відповідальності автовласників. *Часопис цивілістики* : науково-практичний журнал. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2015. № 19. С. 170–175.
5. Лібіх К.О. Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та його розвиток в Україні : автореф. дис. ... к.е.н. Київ : Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, 2010. 22 с.

6. Пацурія Н.Б. Страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів: порівняльно-правовий аналіз законодавства України з ACQUIS COMMUNAUTAIRE. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія «Юридичні науки»*. 2009. № 81. С. 45–50.

7. Семенчук І.А. Система «Зелена картка» як інструмент захисту відповідальності грома-

дян. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. 2016. Випуск 16. Частина 3. С. 119–123.

8. Internal Regulations adopted by the General Assembly in Crete on 30 May 2002 and revised in Lisbon on 29 May 2008, in Istanbul on 23 May 2013, in Tallinn on 2nd June 2016 and in Helsinki on 8th June 2017. URL: <http://www.bcf.asso.fr/system/files/17-internal-regulations-helsinki-en-2016-00616-01-E.pdf>.

The article under studies reveals the procedure of implementing the tasks and functions of the International Civil Liability Insurance System for Vehicle Owners “Green Card”, whose activities are regulated in compliance with the Directives of the European Parliament. The main objective of the latter Directives is the regulation of the interrelations between the members of the Bureau of National Insurers regarding proper protection of the individuals who suffered in road accidents (whereby the owner of the insurance policy “Green Card” was the culprit of the accident).

In the course of the research, it has been ascertained that the mechanism of regulating the implementation of the basic tasks of the International Civil Liability Insurance System for Vehicle Owners “Green Card” is based on the following principles:

1) *being on the territory of any EU state, each vehicle shall be liable to mandatory civil insurance in the order, envisaged by the legislation of that state;*

2) *the requirement of mandatory insurance regards not only the usage of the vehicle within the country it is currently located in, but also the territories of all other EU states, where the “Green Card” agreement is in effect;*

3) *the essence and the amount of civil liability insurance shall remain as they are intended to be by the legislation of every state. However, due to the difference in civil liability insurance rules in the EU states, the insurance amount may vary after crossing the border;*

4) *in case a vehicle gets into an accident in the country of its destination, the Bureau of Insurance in this country guarantees that a road accident victim should receive a relevant compensation. In other words, the Bureau acts as an insurer;*

5) *in case the Bureau in the country of destination has incurred the expenses, necessary to compensate the consequences of the road accident, the above reimbursement shall be made at the cost of the Bureau, located in the country, where the vehicle has been insured.*

The article concludes that the most essential condition of the system’s proper functioning in Ukraine is the state’s ability to provide the National Bureau with all the necessary powers to perform control and management functions, as well as to monitor the procedure of issuing insurance certificates “Green Card” to the vehicle owners and to prevent international fraud in insurance. The above-mentioned powers will also ensure the constitutional rights of the Ukrainian vehicle owners in case they cause a road accident in other countries and, consequently, are substantially claimed by the foreign enforcement bodies.

Key words: civil liability insurance, “Green Card”, vehicle owners, bureau of insurance, compensate the consequences of the road accident, individual who suffered in road accident.