

ПРОБЛЕМЫ ЗАЩИТЫ ИНТЕРЕСОВ ЛИЦ ПОСТРАДАВШИХ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО СОБЫТИЯ

Алиева Сусанна Сейрановна доц

кафедры «Финансы» институт Экономики и сервиса

Аннотация: Целью данной статьи является провести анализ степени защиты интересов лиц пострадавших в результате дорожно-транспортного события. Автор показывает, что именно с возрастанием автомобильного движения нужно создать так называемую систему «Зеленая карточка», которая могла бы обеспечить, во-первых, защиту интересов пострадавших в результате дорожно-транспортного события, в случае причинения ему убытка, во-вторых защита собственного транспортного средства во время путешествия по территории что показывает о важности автострахования. В статье описаны действия системы «Зеленная карточка» для достижения цели по защите интересов автовладельцев.

Ключевые слова: зеленая карта, автовладельцы, страхование гражданской ответственности, управление транспортом, убытки, эффективность, страховая защита, договор, страховые платежи, возмещение.

ВВЕДЕНИЕ: В послевоенное время в связи с возрастанием автомобильного движения в европейских странах надо было как можно быстрее создать систему, которая могла бы обеспечить две основные цели:

- защита интересов пострадавшего в результате дорожно-транспортного события в случае причинения ему убытка (вреда) иностранным гражданином;
- защита собственника транспортного средства во время путешествия по территории Европы от необходимости выполнения дополнительных требований с автострахования, которые предполагаются национальными законами об обязательном страховании гражданской ответственности автовладельцев.

В этой связи важным мероприятием, способствующим развитию и внедрению, является система «Зеленой карты».

Тщательно рассматривая этот вопрос, созданный в 1946 году подкомитет по автотранспорту Комитета по транспорту Европейской экономической комиссии ООН в Женеве представил свои предложения в Рекомендации №5 от 25.01.49 г., которая и устанавливала собственно систему "Зеленая карточка", что со временем было закреплено в Резолюции ООН №43 от 05.06.52 г. (вступила в силу 01.01.53 г.). Многочисленные вопросы, которые оставались неурегулированными в этой рекомендации, нашли свое отражение в так называемом Лондонском соглашении-типичном двустороннем соглашении, которое было принято в 1949 году на встрече представителей страховых компаний заинтересованных стран в Лондоне. Тогда же там был основан Совет Бюро-орган управления новой системы.



Поэтому, непосредственной основой действия системы "Зеленая карточка" стал не многосторонний договор, а ряд двусторонних соглашений, заключенных на основе Лондонского образцового соглашения, между организациями - членами системы Одним из принципов системы "Зеленая карточка" является требование о том, что в каждом государстве, которое желает вступить в систему "Зеленая карточка", создается Национальное бюро, членами которого становятся все страховщики, которые занимаются обязательным страхованием гражданской ответственности собственников автотранспортных средств.

Кроме этого, соответственно Европейской конвенции "О наказании за дорожно-транспортные преступления" (ЕТ8 N 52, Страсбург, 30 ноября 1964 года), предусмотрено, что органы государственной власти страны пребывания гражданина имеют право вести судебное преследование по доверенности государства по факту ДТП (совершения преступления), учиненного таким гражданином на территории этого государства. При этом следует заметить, что к дорожно-транспортным преступлениям, соответственно этой Конвенции, относится управление транспортным средством без наличия страхового полиса ответственности перед третьими лицами от убытков, вследствие использования такого транспортного средства.

В систему "Зеленая карточка" в 1953 году вошли 10 стран - членов ЕЭС (Бельгия, Великобритания, Греция, Дания, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерланды, ФРГ, Франция).

Кроме этого, соответственно Европейской конвенции "О наказании за дорожно-транспортные преступления" (ЕТ8 N 52, Страсбург, 30 ноября 1964 года), предусмотрено, что органы государственной власти страны пребывания гражданина имеют право вести судебное преследование по доверенности государства по факту ДТП (совершения преступления), учиненного таким гражданином на территории этого государства. При этом следует заметить, что к дорожно-транспортным преступлениям, соответственно этой Конвенции, относится управление транспортными средствами без наличия страхового полиса ответственности перед третьими лицами от убытков, вследствие использования такого транспортного средства.

При этом не следует забывать, что система "Зеленая карточка" в 1953 году вошли 10 стран - членов ЕЭС (Бельгия, Великобритания, Греция, Дания, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерланды, ФРГ, Франция).

Основной задачей этой системы является создание эффективной защиты пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях с участием автовладельцев-нерезидентов страны, в которой случилось такое происшествие. Такая система должна, прежде всего, ввести механизм гарантированных выплат компенсаций пострадавшим по вине автовладельцев других стран. Это обеспечивалось выполнением определенных условий странами — членами системы «Зеленая карточка».

Во-первых, в таких странах должно осуществляться обязательное страхование гражданской ответственности собственников транспортных средств.

Во-вторых, в каждой стране должна быть единая организация, которая осуществляет урегулирование убытков, причиненных автовладельцами этой страны на территории других государств, а также единая организация, которая урегулирует убытки автовладельцев-нерезидентов на территории своего пребывания.

В-третьих, государство — член системы «Зеленая карточка», не должно осуществлять препятствий при трансферте свободно конвертируемой валюты, которая направляется на страховые выплаты.

Убытки в странах — членах системы «Зеленая карточка» урегулируются, как правило, через уполномоченную национальную организацию (Моторное страховое бюро), которое переадресовывает материальные претензии, выдвинутые к автовладельцу-резиденту другой



страны, на соответствующие моторное страховое бюро этой страны. В этом случае первое моторное страховое бюро рассматривается как бюро — регулировщик убытков, а второе — как бюро-плательщик.

Взаимоотношения между моторными страховыми бюро стран — членов системы «Зеленая карточка» регулируется двусторонними соглашениями, которые укладываются по унифицированной форме.

Итак, если автовладелец является резидентом страны — члена системы «Зеленая карточка», он беспрепятственно может проезжать территориями всех стран — членов этой систем без обязанности тельного страхования на условиях страны, которые посещаются.

В случае создания ДТП резидентом одной страны на территории другой страны претензии пострадавших урегулируют через Национальное моторное страховое бюро. Функционирование этой международной системы доказало ее эффективность, прежде всего, как механизма защиты пострадавших от транспортных средств, которые задействованы в международных соединениях. Система "Зеленая карточка" присоединился Узбекистан.

Фактически Узбекистан один из первых стран бывшего СССР сделал значительный прорыв в этой сфере. Кстати, наш северный сосед до сих пор не в состоянии выполнить требования Европейских директив и вступить в эту систему.

Узбекистан со времени своего присоединения к странам - участницам системы "Зеленая карточка", приложили значительные силы относительно создания мощной и надежной страховой защиты. Усовершенствовалась работа, как страховых компаний, так и государственного надзора за страховой деятельностью. Так, постановлением установлены размеры страховых платежей по договорам обязательного страхования гражданской ответственности собственников транспортных средств на территории Узбекистана, которые более приближены к европейским стандартам (хотя и этого мало) и которые рассчитываются исходя из необлагаемых налогами минимумов доходов граждан на день заключения договора страхования и срока страхования. Предусмотрены также скидки и льготы для некоторых категорий Страхователей, а именно:

- в случае заключения одним Страхователем договоров обязательного страхования гражданской ответственности собственников транспортных средств относительно 30 и больше транспортных средств на срок 6 месяцев и более указанные размеры страховых платежей уменьшаются на 20 процентов;
- пенсионеры (граждане Узбекистана), которые лично руководят транспортными средством, во время заключения договоров обязательного страхования гражданской ответственности собственников транспортных средств должны платить уменьшенные размеры страховых платежей.

Приоритетность развития страхового рынка Узбекистана относительно обязательного страхования гражданской ответственности собственников средств транспорта является очень важной системой страховой защиты, как в социально-экономическом, так и в политическом значении и необходимой реальностью в связи с развитием отечественной экономики.

В минувшем году в Узбекистане было зафиксировано и урегулировано 1137 страховых случаев, по которым и было уплачено в среднем около 4700 гривен на каждый такой случай. Итак, несколько тысяч граждан Узбекистана только за минувший год уже получили материальную помощь (то есть страховое возмещение) от отечественного страхового рынка. В свою очередь, отсутствие этого обязательного вида страхования влечет за собою неминуемые проблемы: систематическое отклонение виновников дорожно-транспортных событий от



возмещения причиненного убытка и осложнения процедуры урегулирование претензий, и как следствие - дополнительная погрузка на государственный бюджет и очереди для получения помощи.

Рассматривая необходимость и перспективность этого вида страхования нельзя обойти и другую очень важную-проблему мошенничества собственников наземного транспорта. Как утверждает мировой опыт, лишь в Германии от этого ежегодно страховые компании имеют убыток в размере около 2 млрд. нем. марок, которые практически составляет 10% от всех страховых случаев при страховании гражданской ответственности собственников транспортных средств. Страховая защита собственников автотранспорта крайне необходима, и это доказано временем и практикой его осуществления в Узбекистане.

Развитие делового международного сотрудничества, возрастание автомобильных грузовых перевозок и автомобильного туризма требует как комплексного решения проблем страховой защиты интересов собственников авто, так и понимание непосредственно ими требований международного права и социальности в отношениях страхования.

Прогрессивный характер развития страхового рынка создает объективные условия для активного усовершенствования перспективного вида страхования, такого как обязательное страхование гражданской ответственности собственников транспортных средств. Соответственно законодательству Узбекистана Моторное (транспортное) страховое бюро Узбекистана объединяет свыше 60 страховых компаний, вступая гарантом их платежеспособности относительно страховых обязательств по этому виду страхования.

Список используемой литературы

1. Учебно-методический комплект «Основы финансовой грамотности», Горяев А.П., Чумаченко В.В., издательство «Просвещение». Одобрено Центральным Банком;
2. Архипов, А.П., Страхование: учебник / А.П. Архипов. — Москва: КноРус, 2022. — [URL:https://book.ru/book/943593](https://book.ru/book/943593)
3. Страхование: учебник для вузов / Л. А. Орланюк-Малицкая [и др.]; под редакцией Л. А. Орланюк-Малицкой, С. Ю. Яновой. — 4-е изд. — Москва: Издательство Юрайт, 2020 — [URL: https://urait.ru/bcode/447155](https://urait.ru/bcode/447155)
4. Страхование и управление рисками: учебник для бакалавров / Г. В. Чернова [и др.]; под редакцией Г. В. Черновой. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва: Издательство Юрайт, 2019 — [URL: https://urait.ru/bcode/426120](https://urait.ru/bcode/426120)

