

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 341.96

© **Губернаторова Элина Викторовна**

— кандидат филологических наук, доцент кафедры иностранных языков экономического и юридического профилей Алтайского государственного университета;

© **Коваленко Наталья Евгеньевна**

— магистрант юридического института Алтайского государственного университета;

© **Вальков Владимир Алексеевич**

— магистрант Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова

© **Тимофеев Евгений Игоревич**

— преподаватель Колледжа Алтайского государственного университета

Трансграничное страхование ответственности владельцев транспортных средств

Аннотация. В статье рассматриваются современные проблемы нормативного регулирования института трансграничного страхования ответственности владельцев транспортных средств. В большинстве экономически развитых государств предусмотрено обязательное страхование ответственности владельцев автотранспортных средств. В правоприменительной практике часто возникали вопросы, связанные с проблемой возмещения вреда, причиненного потерпевшим иностранным владельцем автотранспортных средств. Проанализированы особенности правового механизма страхования ответственности в зарубежных странах. Выявлена и обоснована необходимость использования универсальных инструментов страхования ответственности владельцев транспортных средств из Российской Федерации и соседних государств. В связи с пробелами в правовом регулировании видится целесообразным разработку института универсального страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств коммерческих организаций, используемых для пересечения границы СНГ, в рамках стран, входящих в Содружество Независимых Государств. Это предполагает

возможность заключения коммерческими организациями любой из стран пребывания (СНГ) универсального договора страхования транспортных средств, используемых для перемещения через границы стран Содружества в любом из указанных государств. Для реализации данных положений необходимо создание единого нормативного акта, регулирующего вопросы взаимодействия в данной сфере, на уровне совместного соглашения стран СНГ. На основе проведенного исследования авторами предлагается использовать механизм, аналогичный «Зеленой карте», с доработанными усовершенствованиями. В рамках предлагаемого соглашения должны быть также урегулированы вопросы информационного обмена путем электронного взаимодействия. Предполагается, что при информационном взаимодействии в данной сфере должны учитываться принципы открытости ведения баз данных и свободного доступа к составляющей их информации. Обозначенное позволит проводить эффективный контроль над соблюдением законодательства в данной сфере.

Ключевые слова: трансграничное страхование; «Зеленая карта»; транспортные средства; дорожно-транспортное происшествие.

© **Elina V. Gubernatorova**

— Candidate of Philological Sciences, associate professor of the foreign languages department of economic and legal studies of the Altay State University

© **Nataliya Ev. Kovalenko**

— Master's Degree student of the Law Institute of the Altay State University

© **Vladimir Al. Val'kov**

— Master's Degree student of the Lomonosov Moscow State University

© **Evgeniy Ig. Timofeev**

— lecturer of the College of the Altay State University

Cross-border insurance of vehicle owners' liability

Abstract. The current paper has considered the present problems of legal regulation of the of cross-border insurance of vehicle owners' liability. The most economically developed countries envisage compulsory liability insurance of vehicle owners' liability. In law enforcement practice there have been arisen some questions related to the compensation for damage caused to the victim by a foreign vehicle owner. There have been analyzed the features of the legal

mechanism of liability insurance in foreign countries. There have been found and substantiated a necessity to apply universal instruments of liability insurance of vehicle owners from the Russian Federation and neighboring states. In connection with gaps in legal regulation, it has been considered expedient to develop an institute of universal civil insurance of commercial vehicle owners' liability used to cross the CIS border and within the countries of the Commonwealth of Independent States. It can give the possibility to the commercial organizations from any of the host countries (CIS) conclude a universal insurance contract for vehicles used to move across the borders of the Commonwealth countries in any of these states. To implement these provisions, it is necessary to create a single normative act regulating the issues of interaction in this area, namely a joint agreement of the CIS countries. On the basis of the conducted study, the authors have proposed to use a mechanism similar to the "Green Card System" with improved amendments. Within the framework of the proposed agreement, there should also be resolved the issues of information exchange via electronic interaction. There has been assumed that through information interaction in this area, there should be taken into account the transparency of maintaining databases and free access to their constituent information. This will allow controlling efficiently a compliance with legislation in this area.

Keywords: cross-border insurance; "Green Card System"; vehicle; road traffic accident.

Институт страхования стал известен отечественному праву во второй половине XVIII в., причем в виде оказания услуг иностранными страховыми компаниями. Многие представители аристократии, проживающие в Санкт-Петербурге, производили страхование за границей [1, стр. 51]. На территории Российской империи реализацией страховых полисов занимались страховые агенты, которые выполняли посреднические функции от имени и по поручению иностранных страховых обществ [2, стр. 24]. Анализируя такую деятельность с юридической точки зрения, можно прийти к выводу, что первые договоры страхования на территории РФ носили трансграничный характер. Стороны такого договора находились в разных государствах, а предметом такого договора преимущественно было недвижимое имущество, которое находилось в России [3]. При этом некоторые виды договора страхования не получили дальнейшего развития в связи с отсутствием в них необходимости.

С развитием науки и техники активнее в оборот начали внедряться транспортные средства. Согласно статистическим данным по состоянию на 2018 г. на территории РФ всего зарегистрировано легковых автомобилей 42,4 млн [4]. В предпринимательской деятельности преимущественно используется грузовой транспорт, причем не только

для региональных перевозок, но и международных. Так, за сутки с 29 по 30 ноября 2018 г. в пункте пропуска «Забайкальск» Сибирского таможенного управления въехало на территорию РФ 92 грузовых автомобиля [URL: <http://www.customs.ru/avtochkp/?rtu=2> (дата обращения: 1 декабря 2018 г.)].

Такое количество транспортных средств не всегда благоприятно влияет на безопасность участников дорожного движения. Суммарно в период с января по октябрь 2018 г. на территории РФ было зарегистрировано 16 331 дорожно-транспортное происшествие (далее — ДТП) [URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 30 ноября 2018 г.)].

Среди всех случаев ДТП можно выделить необычные, осложненные иностранным элементом. В связи с этим интерес для исследования вызывает постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 11 декабря 2014 г. № 09АП-48566/2014-АК. Из материалов дела следует, что 8 апреля 2013 г. в результате нарушения водителем М. при управлении им автомобилем марки «Дачия» с государственным регистрационным номером KBG037 (гражданская ответственность водителя застрахована по международной системе «Зеленая карта» в СОАО «ВСК» полис MD/11/00083047) п. 9.10 Правил дорожного движения РФ произошло ДТП, в результате которого был поврежден автомобиль марки «Фольксваген» с государственным регистрационным номером O376KY150, застрахованный в ОСАО «Ингосстрах» по полису № AI24503852, что подтверждается имеющимися в материалах дела справкой о ДТП от 8 апреля 2013 г. и постановлением по делу об административном правонарушении от 8 апреля 2013 г.

Из приведенного фрагмента следует обратить внимание на следующие особенности. Во-первых, одним из участников ДТП является автомобиль, зарегистрированный в иностранном государстве. Во-вторых, гражданская ответственность была застрахована с помощью особой международной системы «Зеленая карта».

В большинстве экономически развитых государств предусмотрено обязательное страхование ответственности владельцев автотранспортных средств. В странах европейского правопорядка в центре внимания находится личность, поэтому обязательное страхование в первую очередь направлено на защиту интересов личности, пострадавшей в результате ДТП. В правоприменительной практике часто возникали вопросы, связанные с проблемой возмещения вреда, причиненного потерпевшим иностранным владельцем автотранспортных средств [5]. В связи с этим в странах Европейского Союза с 1 января 1953 г. введено в действие единое Соглашение об обязательном страховании гражданской ответственности, известное также под названием «Международная карта автострахования» или «Зеленая карта».

При наличии «Зеленой карты» водитель транспортного средства может въезжать в любую страну, которая участвует в данном соглашении.

Преимущество заключается в том, что для въезда в другое государство не нужно покупать отдельный страховой полис. Удостоверение «Зеленая карта» представляет собой международный сертификат о страховании, выпущенный от имени Национального Бюро в соответствии с Рекомендацией № 5, принятой 25 января 1949 г., Подкомитетом по дорожному транспорту Европейской экономической Комиссии Объединенных наций [Директива Совета Европы от 24 апреля 1972 г. «О сближении законодательства государств-участников, относящегося к страхованию гражданской ответственности при использовании автотранспортных средств, и введении обязанности по заключению договоров страхования такой ответственности» (72/166/ ЕЕС)]. В случае наступления страхового случая, предусмотренного соглашением, этот документ может подтвердить, что гражданская ответственность владельца или пользователя автотранспортного средства в отношении третьих лиц, которым может быть причинен физический, моральный или материальный ущерб, застрахована.

Для присоединения к системе «Зеленая карта» государству необходимо выполнить ряд условий. По мнению Е. В. Павловой, во-первых, нужно создать Национальное Бюро, членами которого становятся все страховщики, занимающиеся обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств. При этом каждое Национальное Бюро становится участником двустороннего международного договора, который определяет действие системы «Зеленая карта» и заключается с Национальными Бюро других стран. Во-вторых, действие системы «Зеленая карта» в конкретном государстве должно быть официально подтверждено со стороны компетентного органа [6]. Например, в Российской Федерации Правительством РФ было издано распоряжение от 19 марта 2008 г. № 337-р «О национальном страховом бюро “Зеленая карта”». Важно отметить, что основой для функционирования системы «Зеленая карта» является не многосторонний межгосударственный договор, а множество двусторонних соглашений между национальными организациями — членами системы «Зеленая карта», действующими в различных странах [7]. В-третьих, каждое государство самостоятельно должно определить размер лимитов ответственности. Однако специальной Директивой Европейского Союза [Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles] установлены минимальные размеры лимитов, ниже которых государства — участники Соглашения не могут производить страховые выплаты. В настоящий момент размер страховых сумм исчисляется в евро. В указанной Директиве также дано определение страхового случая, под которым понимают причинение ущерба имуществу и вреда жизни и здоровью владельцем автотранспортного средства.

С учетом названных особенностей также необходимо отметить проблемные вопросы в регулировании трансграничного страхования ответственности владельцев транспортных средств. В большей степени нормы данного института были унифицированы [Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles], при этом различия, существующие в правовых системах стран — участниц соглашения, затрудняют развитие трансграничного страхования. В сфере автострахования сложности возникают уже на этапе определения сути договоров страхования, которые следует отнести к трансграничным. Договор может быть заключен между страховщиком и страхователем, находящимися в одной и той же стране — участнице Европейского Союза, в отношении автомобиля, стоящего на учете в этой же стране. При въезде на территорию другого государства — члена Европейского Совета, может возникнуть риск применения права этой второй страны как *lex loci delicti commissi* [Директива Европейского Парламента и Совета ЕС 2009/103/ЕС от 16 сентября 2009 г.]. Некоторые из экспертов рабочей группы Европейской комиссии выразили мнение, что такая «случайная» возможность постановки коллизионной проблемы еще не делает договор страхования трансграничным. Для того чтобы договор был отнесен к этой категории, необходимо, чтобы страхователь и страховщик находились в разных странах [8].

С учетом того, что на такие страны, как Китай, Казахстан и Киргизия, не распространяется действие системы «Зеленая карта», а товарооборот увеличивается с каждым годом, то считаем актуальным вопрос о создании собственной системы трансграничного страхования ответственности владельцев транспортных средств. В настоящее время институт страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств регулируется специальными актами (в Российской Федерации Федеральным законом от 25 апреля 2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в Китайской народной республике Положением «Об обязательном страховании ответственности в дорожно-транспортных происшествиях» от 17 декабря 2012 г., в Республике Казахстан Законом Республики Казахстан от 1 июля 2003 г. № 446-ІІ, в Республике Киргизия Законом от 24 июля 2015 г. № 192).

Особую актуальность разработка собственной системы универсального трансграничного страхования приобретает в связи с подписанием Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении, которое вступило в силу с 1 января 2019 г.. Согласно новым правилам грузовые автомобили договаривающихся государств смогут свободно передвигаться по территории партнера. В настоящее время между Россией и Китаем доставка грузов возможна

только по заранее согласованному маршруту и только в приграничной зоне, т.е. до 30 км вглубь территории государства.

В рамках собственной системы универсального трансграничного страхования для России, Китая, Казахстана и Кыргызстана предлагается исключить «регистрационную» привязку транспортного средства, которая влияет на возможность приобретения универсального полиса. Например, в случае с «Зеленой картой» транспортное средство должно быть зарегистрировано на территории государства, которое уполномочено Управляющим комитетом Совета страховых бюро «Зеленая карта» выдавать полис. Нарушение данного правила может привести к негативным последствиям в части невозможности взыскания страховой выплаты.

В качестве примера обратим внимание на материалы судебной практики. Согласно постановлению Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 6 июня 2016 г. № 13АП-8419/2016 отказ в удовлетворении исковых требований судом первой инстанции является правомерным по следующим причинам. Автомобиль «Рено Магнум», поставленный на учет в Литовской Республике, попал в ДТП на территории Германии. Автомобиль «Рено Магнум» был застрахован по системе «Зеленая карта». Однако сам полис был приобретен на территории России. Ранее было указано, что Российская Федерация имеет право выдавать «Зеленую карту» только тем транспортным средствам, которые зарегистрированы на территории РФ либо есть специальное полномочие по регистрации в отношении транспортных средств, зарегистрированных на территории иных государств. В отношении Литовской республики такого полномочия нет. В результате полис был выдан с нарушением, поэтому владелец «Рено Магнум» остался без страховой выплаты. В результате исключение «регистрационной» привязки в рамках собственной системы универсального трансграничного страхования исключит возникновение подобных ситуаций и будет способствовать обеспечению стабильности гражданского оборота.

Таким образом, в связи с пробелами в правовом регулировании, практической обоснованностью последнего видится целесообразной разработка института универсального страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств коммерческих организаций, используемых для пересечения границы СНГ, в рамках стран, входящих в указанное Содружество. Это предполагает возможность заключения коммерческими организациями любой из стран пребывания (в рамках СНГ) универсального договора страхования транспортных средств, используемых для перемещения через границы стран Содружества в любом из указанных государств. Для реализации данных положений необходимо создание единого нормативного акта, регулирующего вопросы взаимодействия в данной сфере, на уровне совместного Соглашения стран СНГ.

Одними из ключевых моментов, подлежащих регулированию, являются вопросы, связанные с размерами страховых взносов, а также размерами и порядками осуществления страховых выплат при возникновении страхового случая. В этой части необходима разработка универсальных правил определения указанных сумм, что обусловливается универсальным характером самого института. Последнее позволит избежать отличий в правовом регулировании данного вопроса в странах-участницах соглашения, с чем столкнулись государства, участвующие в Соглашении об обязательном страховании гражданской ответственности («Зеленая карта»).

В то же время данные нововведения должны сократить издержки страховщика ввиду отсутствия необходимости дополнительного страхования гражданской ответственности при пересечении границы.

В предлагаемом Соглашении должны быть также урегулированы вопросы информационного обмена в рамках электронного взаимодействия. Общие базы данных о договорах страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в государствах-участниках должны содержать отметку о наличии универсального страхового полиса у коммерческого лица. Такая отметка должна быть проставлена оператором базы данных на основании информации, полученной в результате обмена от иностранного оператора аналогичной базы данных государства-участника соглашения стран СНГ. Таким образом, оператор базы данных при внесении сведений о наличии указанного универсального договора страхования в отношении транспортных средств коммерческой организации, осуществляющей перемещение через границы стран СНГ, должен уведомить об этом факте операторов баз данных стран — участниц соглашения. Обозначенное позволит проводить эффективный контроль над соблюдением законодательства в указанной сфере.

Предполагается при информационном взаимодействии, прежде всего, учитывать принципы открытости ведения баз данных и свободного доступа к составляющей их информации.

Последнее может обеспечиваться средствами, уже используемыми сегодня, в частности, в российской правовой системе, для которой характерно отсутствие иных баз данных, содержащих сведения о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (в том числе у органов власти), помимо общедоступной для интернет-пользователей, ведение которой возложено на Российский союз автостраховщиков. Таким образом, сегодня любое лицо (в том числе должностное) может в свободном доступе проверить информацию о страховании гражданской ответственности владельца транспортного средства. Целесообразно и в случае разработки единого универсального института страхования ответственности владельцев коммерческих транспортных средств в странах СНГ учесть и использовать эти особенности,

что позволит в необходимых случаях в общем доступе проверить наличие или отсутствие страхового полиса у коммерческого лица.

Литература

1. Мамедов, А. А. История и генезис финансово-правового регулирования страхования в России // История государства и права. — 2004. — № 1. — С. 50—54.
2. Журавкин, С. Г. Краткий курс истории страхования. — Москва : Анкил, 2005
3. Черепанова, А. Ю. Развитие трансграничного страхования в дореволюционной России // Право и государство: теория и практика. — 2010. — № 3 (63). — С. 115—118.
4. Рыбникова, И. Названы регионы России с наибольшим количеством автомобилей // Российская газета. 2018 // URL: <https://rg.ru/2018/03/16/reg-cfo/nazvany-regiony-rossii-s-naibolshim-kolichestvom-avtomobilej.html> (дата обращения: 1 декабря 2018 г.).
5. Костин, Ю. В. Страхование ответственности владельцев автотранспортных средств по системе «Зеленая карта» // КонсультантПлюс (режим доступа: 1 декабря 2018 г.).
6. Павлова, Е. В. К вопросу о правовом регулировании системы «зеленая карта» в ЕС // Гражданское право. — 2006. — № 4. — С. 41—43.
7. Адамчук, Н. Г. Теория и практика страхования : учебное пособие. — Москва : Анкил, 2003.
8. Архипова, А. Г. Новый этап унификации европейского страхового договорного права // Гражданское право. — 2016. — № 5. — Т. 16. — С. 248—273.

References

1. Mamedov, A. A. Istoriya i genezis finansovo-pravovogo regulirovaniya strakhovaniya v Rossii [History and genesis of financial and legal regulation of insurance in Russia] // Istoriya gosudarstva i prava. — 2004. — № 1. — S. 50—54.
2. Zhuravkin, S. G. Kratkiy kurs istorii strakhovaniya [A short course in the history of insurance]. — Moskva : Ankil, 2005
3. Cherepanova, A. YU. Razvitiye transgranichnogo strakhovaniya v dorevol'yutsionnoy Rossii [Development of cross-border insurance in pre-revolutionary Russia] // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2010. — № 3 (63). — S. 115—118.
4. Rybnikova, I. Nazvany regiony Rossii s naibol'shim kolichestvom avtomobiley [The names of the regions of Russia with the largest number of cars] // Rossiyskaya gazeta. 2018 // URL: <https://rg.ru/2018/03/16/reg-cfo/nazvany-regiony-rossii-s-naibolshim-kolichestvom-avtomobilej.html> (data obrashcheniya: 1 dekabrya 2018 g.).
5. Kostin, YU. V. Strakhovaniye otvetstvennosti vladel'tsev avtotransportnykh sredstv po sisteme «Zelenaya karta» [Liability insurance of vehicle owners under the Green Card system] // Konsul'tantPlyus (rezhim dostupa: 1 dekabrya 2018 g.).
6. Pavlova, Ye. V. K voprosu o pravovom regulirovanii sistemy «zelenaya karta» v ES [On the issue of legal regulation of the "green card" system in the EU] // Grazhdanskoye pravo. — 2006. — № 4. — S. 41—43.
7. Adamchuk, N. G. Teoriya i praktika strakhovaniya [Theory and practice of insurance]: uchebnoye posobiye. — Moskva : Ankil, 2003.
8. Arkhipova, A. G. Novyy etap unifikatsii yevropeyskogo strakhovogo dogovornogo prava [New stage of unification of European insurance contract law] // Grazhdanskoye pravo. — 2016. — № 5. — T. 16. — S. 248—273.