СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ……..……2
ГЛАВА 1 Правовая характеристика обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств……..……5
1.1 Общие условия страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств…….....5
1.2 Элементы обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств…….8
ГЛАВА 2 Гражданско-правовая характеристика договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств……..15
2.1 Характеристика договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств……..…….15
2.2 Основания возникновения, изменения и прекращения правоотношений по договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств…….....19
ГЛАВА 3. Система «Зеленая Карта»……..25
3.1 История и страны-участники системы «Зеленая Карта»…….…25
3.2 Интеграция России в международную страховую систему «Зелёная карта»……..30
ГЛАВА 4. Как оформить страховой договор «Зеленая карта»……..37
4.1 Особенности страховых выплат……...38
4.2 ОСАГО полис обязательного страхования авто-ответственности ……..40
4.3 Ценовая политика страховых организаций……..42
ГЛАВА 5. Страхование ответственности по системе «Зеленая карта»….44
ГЛАВА 6. Возможности и перспективы вступления России в систему «Зеленая Карта»…….……48
ЗАКЛЮЧЕНИЕ……....49
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ…….…….54
ПРИЛОЖЕНИЕ……....56

Введение.

Страхование - система экономических отношений, подразумевающая образование за счет взносов предприятий, организаций и граждан страхового фонда и его использование для возмещения ущербов, возникающих вследствие наступления страховых рисков. защита от имущественных потерь участников гражданско-правовых отношений.

К числу обязательных видов страхования относится в первую очередь страхование ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами, поскольку именно дорожно-транспортные происшествия могут иметь серьезные последствия с точки зрения причинения материальной ущерба.

Главное, что должно быть в наличии, - это страховой полис, в противном случае наступает его личная материальная ответственность.

Договор страхования гражданской ответственности дает два вида покрытия - возмещение ущерба и сам факт предоставления страховой защиты, в результате чего страхователь получает уверенность в том, что страховая компания (далее страховщик) будет защищать его интересы в случае предъявления ему судебного иска.

При этом ущерб может измеряться иногда сотнями тысяч и даже миллионами долларов, например, в случае крупной аварии. За базу расчета ответственности берется принцип финансовой компенсации понесенного пострадавшей (третьей) стороной ущерба, в частности это может быть: ремонт разбитого автотранспортного средства и наем на время восстановления другого автомобиля аналогичного класса, расходы на медицинское обслуживание жертв дорожно-транспортного происшествия, компенсация потерь в заработной плате - временная или постоянная, расходы по обслуживанию калеки, а в случае гибели пострадавшего, расходы на погребение, пенсия/рента по потере кормильца, возмещение морального вреда (за рубежом – «плата за боль», т.е. физические и моральные страдания

- понятие несколько более широкое, чем в российском законодательстве) и т.д.

Такие потери могут возникнуть из-за природных катаклизмов, техногенных катастроф, аварий и происшествий на производстве, на транспорте, в быту, а также вследствие ущерба жизни и здоровью людей. Для восстановления утраченных благ общество должно иметь достаточные финансовые ресурсы, специально предназначенные для этой цели. Такие ресурсы выделяются из совокупного общественного продукта и обособляются путем создания специальных фондов, именуемых страховыми фондами.

В России на рубеже двух эпох, когда прежний порядок уже был уничтожен, а новый еще не сложился, государственная система страхования подверглась разрушению почти до основания.

В конце 80 – начале 90-х годов прошлого столетия развернулись радикальные преобразования в формировании страховой политики государства.

Развитие общественных отношений, научно-технический прогресс, совершенствование системы страхования вызвали к жизни новые его виды: страхование гражданской ответственности; страхование предпринимательской деятельности; страхование атомных рисков; космическое, ядерное, экологическое, социальное страхование (пенсионное, медицинское).

Актуальность избранной темы нашего исследования бесспорна, поскольку события современности демонстрируют незащищенность человека от различных факторов утраты имущества, здоровья, жизни.

Всемирная организация здравоохранения делает прогноз: если тенденции сохранятся, то в 2020 году смерть от ДТП станет третьей причиной смертности, опередив туберкулез, СПИД, малярию и инсульт, причем на страны с низким и средним уровнем дохода приходится 85% всех дорожно-транспортных происшествий.

Россия входит в число этих стран. К 2020 году количество ДТП в развивающихся странах увеличится на 65%, соответственно возрастет и количество погибших и раненых.

Теоретико-методологической основой для подготовки дипломного исследования явились труды таких видных специалистов в сфере страхования гражданской ответственности владельца транспортных средств по системе «Зеленая карта» как, Бирюкова Б.М., Гинздург А.И., Плешкова А.П., Сердюкова В. А., Шахова В.В., и д.р.

Предметом исследования в работе является страхование по системе «Зеленая карта». Объектом исследования являются основные перспективы развития системы «Зеленая карта»

Цель данной работы: изучить страхование гражданской ответственности владельца транспортных средств по системе «Зеленая карта»: перспективы её развития.

Задачи работы.

- дать общую характеристику институту страхования гражданской ответственности в системе гражданского права;

- рассмотреть и проанализировать содержание обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- определить общие условия и элементы обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

- выявить основания возникновения, изменения и прекращения правоотношений по договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

- дать понятие системе «Зеленая карта»;

- раскрыть историю возникновения системы «Зелёная карта»;

-исследовать страхование гражданской ответственности по системе «Зеленая карта»;

-рассмотреть перспективы развития системы «Зеленая карта».

ГЛАВА 1. Правовая характеристика обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

1 Содержание обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

1.1 Общие условия страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Вступивший в 2003 году Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» был призван стать тем реально действующим механизмом, который, с одной стороны, обеспечит возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу пострадавших на дорогах их семьям, с другой – сыграет позитивную роль в повышении безопасности дорожного движения.

Первый – техническое состояние автомобиля, элементы его пассивной безопасности. Согласно оценкам, подушки безопасности позволяют снизить уровень смертности на 8-14% при любых видах аварий и на 22-29% при лобовых столкновениях. Сочетание ремней и подушек безопасности приводит к сокращению числа смертельных случаев на 68% .

Второй фактор, напрямую влияющий на безопасность дорожного движения, - техническое состояние дорог.

Еще один важнейший фактор безопасности движения: экстренная медицинская помощь пострадавшим в ДТП должна быть оказана своевременно и качественно.

Автотранспортные средства могут быть застрахованы на следующих условиях, включающих различные виды страховых рисков:

1. Страхование «автокаско» осуществляется на случай аварии, пожара, стихийного бедствия, угона, кражи детали, боя стекла, падения предметов. Страховой интерес может распространяться и на дополнительное

оборудование, установленное на автотранспортном средстве и являющееся его неотъемлемой частью.

2. Страхование от всех видов риска, или «автокомби», представляет собой наиболее широкий перечень страховых рисков, связанный с эксплуатацией автотранспортного средства, принятого на страхование. Возмещению страховщиком подлежат убытки страхователя, вызванные утратой или повреждением застрахованного транспортного средства, причинением вреда жизни и здоровью потерпевших или их имуществу при эксплуатации этого транспортного средства, вред, причиненный жизни и здоровью водителя и пассажиров, покрытие ущерба, причиненного багажу и другим предметам, находящихся в салоне автомобиля.

Страхование багажа не распространяется на антикварные и уникальные предметы, изделия из драгоценных металлов, драгоценных и полудрагоценных и поделочных камней, предметы религиозного характера, коллекции, картины, рукописи, денежные знаки, ценные бумаги, документы и фотоснимки, а также на предметы, не принадлежащие страхователю и членам его семьи либо предназначенные для продажи в связи с занятием индивидуальной предпринимательской деятельностью.

Объектом страхования от несчастных случаев водителя и пассажиров (или страхование мест) – является имущественный интерес по поводу любого из них, и такое страхование может быть заключено по системе мест или по паушальной системе, причем в первом случае страховая сумма устанавливается для каждого места в автомашине, а во втором – для всего средства транспорта.

Страховое возмещение подлежит выплате, если в результате страхового случая наступает длительная (свыше 4 месяцев) или постоянная утрата трудоспособности либо смерть застрахованного лица. Дополнительно могут быть приняты на страхование риски временной общей нетрудоспособности, являющейся результатом дорожно-транспортного

происшествия, и медицинские расходы, связанные с восстановлением здоровья.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств получило самое широкое распространение почти во всех цивилизованных странах и является обязательным, так как эта форма страхования полностью обеспечивает возмещение вреда потерпевшим.

В Российской Федерации такое страхование проводилось в добровольном порядке (за исключением осуществления грузовых перевозок за границу по внешнеторговым связям) и объектом его выступала ответственность страхователя по закону перед третьими лицами, которым может быть причинен вред (ущерб) в случае несчастного случая или профессиональной ошибки (без злонамеренного умысла или нарушения правил дорожного движения).

Конституции Российской Федерации) и не рассматривается как несоразмерное ограничение конституционных прав граждан.

При данном виде страхования заранее определены только страхователь (владелец средства транспорта) и страховщик (страховая организация), которые, вступая во взаимоотношения, создают за счет платежей (страховых взносов) страхователей специальный страховой фонд для расчетов с потерпевшими. Но при этом заранее не могут быть установлены ни страховая сумма, ни застрахованное лицо или имущество. Все выявляется лишь при наступлении страхового случая, причем размер ущерба определяется исходя из фактической величины причиненного вреда по согласованию сторон (страховщика и потерпевшего) или в соответствии с решением суда.

Основными принципами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, согласно закону, являются:

1) гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных Федеральным законом;

2) всеобщность и обязательность страхования владельцев транспортных средств;

3) недопустимость использования на территории РФ транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную Федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;

4) экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения.

1.2 Элементы обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Для полного понимания особенностей обязательств по страхованию ответственности за причинение вреда рассмотрим их через призму правоотношений при страховании ответственности.

Из теории права известно, что правоотношение это совокупность общественных отношений, урегулированных нормами права.

Традиционно правоотношение состоит из трех элементов: субъекта, объекта и содержания – совокупности прав и обязанностей сторон. Но в силу многогранности страхового правоотношения выделяют еще и следующие элементы: страховой интерес, страховой риск, страховой случай, страховая премия, страховая сумма, страховая выплата и срок, на который заключается договор страхования. Все эти элементы в равной мере относятся и к страхованию ответственности, но с определенными особенностями присущими данному виду страхования.

В страховании гражданской ответственности присутствуют три субъекта: страховщик, страхователь и выгодоприобретатель. Сторонами договора выступают страхователь и страховщик. К страхователю никаких особых требований не предъявляются в отличие от страховщика. Страхователями средств транспорта могут являться граждане РФ, а также постоянно проживающие иностранцы и лица без гражданства. При этом

страхователем автотранспортного средства может выступать лицо, достигшее восемнадцатилетнего возраста. Транспортное средство может быть принято на страхование, если оно принадлежит страхователю на основе права собственности, либо взято им в аренду, либо страхователь пользуется транспортным средством на иных законных основаниях, в том числе на основе правомерно оформленной доверенности на право пользования (распоряжения) данным транспортным средством.

Перечисленные основания являются доказательством правомочности страхового интереса страхователя при заключении договора страхования транспортного средства. Перечисленные имущественные интересы могут быть застрахованы одновременно всеми указанными выше лицами, эксплуатирующими данное транспортное средство, поскольку имеют одинаковый правовой страховой интерес, связанный с эксплуатацией транспортного средства. Однако страховая выплата может быть произведена только лицу, заключившему договор страхования.

Но практика такова, что в большинстве случаев при покупке машины не происходит переоформления автотранспорта, а новые владельцы управляют им по доверенности, имеют доверенность на его снятие с учета и куплю-продажу. Но эти документы не устанавливают право собственности на транспортное средство. Страховые компании имеют полное право производить выплату только собственнику транспортного средства – лицу, указанному в свидетельстве о регистрации, но ни как не лицам, имеющим доверенность на право его купли-продажи.

Такая практика по регистрации автотранспорта и выплат по страховым случаям ненормальна. Но компании во избежание социального бума осуществляют страховые выплаты на основании доверенности на куплю-продажу. Поэтому было принято решение ввести уточняющее понятие в закон о том, что выплаты будут производиться только собственникам автотранспорта. Это решит сразу три проблемы: страховщиков – они будут осуществлять выплаты только собственникам поврежденного имущества;

органов дорожной полиции – по определению фактического собственника; налоговых органов – по неплательщикам налога. Можно предположить, что это вызовет недовольство владельцев авто. Однако на объеме страховых выплат это никак не скажется: машины как бились, так и будут биться.

Транспортное средство для целей страхования - это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. К транспортным средствам также отнесен «прицеп (полуприцеп и прицеп-роспуск), не оборудованный двигателем для движения в составе с механическим транспортным средством».

Обязанность по страхованию гражданской ответственности распространяется на владельцев всех используемых на территории России транспортных средств, за некоторыми исключениями. Эта обязанность не распространяется на владельцев:

- транспортных средств, максимальная конструктивная скорость которых составляет не более 20 км/ч;

- транспортных средств, на которые по их техническим характеристикам не распространяются положения российского законодательства о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении на территории России;

- транспортных средств Вооруженных сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, в которых предусмотрена военная служба, за исключением автобусов, легковых автомобилей и прицепов к ним, иных транспортных средств, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности Вооруженных сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов;

- транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, если гражданская ответственность владельцев таких транспортных средств застрахована в рамках международных систем обязательного страхования, участником которых является Российская Федерация.

Страховать транспортные средства обязаны их владельцы за свой счет. Вместе с тем не являются владельцами лица, которые управляют транспортным средством в силу исполнения своих трудовых обязанностей, а также на основании гражданско-правового договора с владельцем.

К примеру, если собственник автомобиля выдал доверенность на управление другому лицу, формально и собственник, и это другое лицо являются владельцами. В такой ситуации, если собственник застраховал ответственность, гражданин, управляющий автомобилем по доверенности, уже не должен получать полис. И соответственно наоборот.

Когда у одного транспортного средства несколько владельцев, они своим соглашением могут определить, кому из них целесообразно стать страхователем. Более сложный вопрос: сколько договоров обязательного страхования должен заключить (и сколько полисов должен иметь) владелец нескольких транспортных средств, если он управляет всеми ими сам? В настоящее время среди специалистов страхового дела превалирует точка зрения, согласно которой такой владелец должен покупать отдельный полис на каждое транспортное средство.

Профессиональное объединение страховщиков является некоммерческой организацией, представляющей собой единое общероссийское профессиональное объединение, основанное на принципе обязательного членства страховщиков и действующее в целях обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования.

Это объединение страховщиков разрабатывает санкции и иные меры за нарушение страхового законодательства по отношению к членам профессионального объединения, их должностным лицам и работникам. Тем самым контроль за страховыми организациями осуществляют не только органы государственного страхового надзора, но и сами страховщики, которые заинтересованы в добросовестной конкуренции на страховом рынке, в отсутствии мошенничества в страховых отношениях.

При этом согласно п. 64 Правил обязательного страхования в восстановительные расходы, необходимые для приведения имущества потерпевшего в состояние, в котором оно находилось до наступления страхового случая, включаются: расходы на материалы и запасные части, необходимые для ремонта (восстановления); расходы на оплату работ по ремонту.

Перечень расходов, включаемых в восстановительные работы и определенных законом, носит исчерпывающий характер.

Утрата товарной стоимости поврежденного в результате ДТП автомобиля потерпевшего не входит в состав реального ущерба и, на наш взгляд, представляет собой категорию упущенной выгоды по следующим правовым основаниям.

В связи с этим утрата товарной стоимости представляет собой возможные потери в продажной стоимости транспортного средства, о чем свидетельствует само определение товарного характера утраты стоимости транспортного средства.

Имущество (транспортное средство) переходит в разряд товара в том случае, если его законный владелец совершает оферту (предложение по заключению договора, в частности, по отчуждению транспортного средства с целью получения материальной выгоды).

Следовательно, утрата товарной стоимости поврежденного транспортного средства не относима к категории реального ущерба, т.к., осуществляя ремонтно-восстановительный ремонт своего автомобиля, его владелец фактически данных расходов не несет.

На этом основании та часть убытков потерпевшего, связанная с причинением его транспортному средству повреждений, которая не покрывается страховой организацией по договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, возмещается за счет самого причинителя вреда.

Таким образом, утрата товарной стоимости не может быть отнесена к восстановительным расходам, так как в противном случае будет иметь место прямое нарушение специального законодательства в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Понятие страхового случая весьма важно, т.к. лишь с его наступлением происходит реализация страхового правоотношения.

Страховой случай – это фактически наступившее событие, которое предусмотрено законом или договором страхования и влечет возникновение обязанности страховщика произвести страховую выплату (п.2 ст. 9 Закона «Об организации страхового дела»)

В Типовых правилах страховой случай определяется как совершившееся событие, происшедшее в результате эксплуатации страхователем транспортного средства, выразившееся в наступлении ответственности страхователя за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц, при котором возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату потерпевшим третьим лицам.

В страховании гражданской ответственности определение понятия страхового случая и момента превращения страхового риска в страховой случай – одна из наиболее сложных проблем. Одни авторы считают, что страховой случай – событие, повлекшее за собой причинение вреда третьим лицам, являющееся или могущие служить основанием для возникновения и предъявления требований третьих лиц о возмещении причиненного им вреда, а также непосредственно связанное с деятельностью страхователя. Другие считают что, страховой случай – установление обязанности в установленном законом порядке по возмещению причиненного ущерба.

Практика показывает, что данной суммы часто недостаточно для возмещения ущерба потерпевшему. В соответствии со ст.1072 ГК РФ юридическое лицо или гражданин, застраховавшие свою ответственность в пользу потерпевшего, в случае, когда страховое возмещение недостаточно

для того, чтобы полностью возместить причиненный вред, возмещают разницу между страховым возмещением и фактическим размером ущерба.

Добровольное страхование гражданской ответственности (на какую бы страховую сумму оно ни было заключено) не освобождает владельца транспортного средства от необходимости обязательного страхования своей гражданской ответственности. Добровольное страхование в этом случае носит субсидиарный (дополнительный) характер. Такие договоры целесообразно заключать, чтобы в принципе исключить необходимость компенсации самим владельцем транспортного средства причиненного им вреда в части, не покрываемой обязательным страхованием.

Страховые тарифы по ОСАГО отражают конфликт интересов государства, страховщиков и страхователей. В силу социальной значимости данного вопроса законодатель закрепил основополагающий принцип установления их размера: они (и их предельные уровни) должны быть экономически обоснованы. Экономическая разумность, как установил законодатель, должна быть характерна и для структуры страховых тарифов и порядка их применения страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования.

Не менее важным является и следующее упущение. Как известно, в мировой страховой практике широко используется франшиза. Напомним, что франшиза – это часть убытка, которую страховщик не возмещает. То есть если ущерб меньше франшизы, то клиент не получает ничего, а если больше, то из размера компенсации вычитают оговоренную сумму. Кстати, если в полисе есть условие о франшизе, то он стоит дешевле обычного. И поэтому в большинстве договоров страхования имущества такое условие присутствует.

.

ГЛАВА 2 Гражданско-правовая характеристика договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2.1 Характеристика договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

С вступлением в силу Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств стало обязательным для всех автовладельцев. Если до 1 июля 2003 г. заключение договора зависело исключительно от собственного усмотрения сторон, то в случае обязательного страхования его заключение императивно и устанавливается законом.

Отношения по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств оформляются договором. Следует отметить, что новейшее федеральное законодательство, определив правовой статус ОСАГО, внесли ряд новелл, выявив особенности в заключение данного договора. Эти положения требуют осмысления и реального воплощения в систему страхования автогражданской ответственности.

По договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств одна сторона (страховщик) за определенную плату (страховую премию), обязуется возместить ущерб, причиненный другой стороной, страхователем, третьим лицам.

Всероссийский Союз Страховщиков дает другое понятие договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором страховую плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить лицу, в пользу которого заключен

договор (выгодоприобретателю), убытка, возникшего вследствие причинения вреда его жизни, здоровью или его имуществу (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором страхования страховой суммы (лимита страхового возмещения), а также компенсировать страхователю судебные и внесудебные расходы, связанные с наступлением его ответственности за причинение вреда третьим лицам.

Закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" так определяет договор страхования. Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – договор, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая)возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату) в пределах определенной в договоре суммы (страховой суммы). Договор обязательного страхования заключается в порядке и на условиях, которые предусмотрены Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», и является публичным. Правительство РФ издает правила обязательного страхования (ст. 5 Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"), которые регламентируют типовые условия заключения договора обязательного страхования.

В результате неопределенности регулирования искажается цель ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" как направленного на повышенную защиту прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами и нарушается принцип соразмерности этой цели избранному механизму защиты прав потерпевших.

В итоге Конституционный Суд решил признать статью 5 Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" в части, допускающей произвольное определение Правительством Российской Федерации условий договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, не соответствующей Конституции Российской Федерации, ее статьям 19 и 45 (часть 1).

Итак, только ст. 5 Закона об ОСАГО показалась судьям Конституционного суда неконституционной: Правительство РФ не имеет права устанавливать правила страхования. Они должны быть четко определены в Законе.

Договор страхования гражданской ответственности обладает всеми признаками присущими договору страхования. Он может быть как реальным, так и консенсуальным. Реальный он тогда, когда вступает в силу с момента уплаты страхователем всей страховой премии или первого страхового взноса. Консенсуальным договор считается, если в самом договоре предусмотрен иной порядок вступления договора в силу.

Договор страхования ответственности владельцев транспортных средств носит срочный характер. Как правило, он заключается сроком на один год, но возможны и более короткие сроки. После вступления в силу Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» у граждан появилась возможность заключить договор страхования с учетом ограниченного использования ими транспортного средства. Ограниченным использованием транспортного средства признается управление им только указанным страхователем и/или сезонное использование транспортного средства (в течение шести и более определенных, указанных в договоре месяцев в календарном году).

Действие договора ОСАГО продлевается также на 1 год, даже если страхователь пропустит срок уплаты страховой премии, но не более чем на 30 дней (абз. 2 п. 1 Закона).

Здесь возникает вопрос о правомерности осуществления страховщиком страховой выплаты по новому договору страхования в связи со страховым случаем, произошедшим в период просрочки страхователем уплаты премии менее чем на 30 дней с момента окончания срока действия предыдущего договора и до заключения сторонами нового договора ОСАГО. Как известно, страховой случай должен обладать признаками вероятности и случайности. Если же страхователь оплачивает страховую премию по договору ОСАГО, зная, что событие, подпадающее под определение страхового случая, уже произошло, то такое событие не отвечает указанным признакам, следовательно, оно не может быть признано страховым случаем.

Однако существует мнение, что нормы Закона и Правил, в соответствии с которыми страховщик не освобождается от обязанности произвести выплату при просрочке страхователем уплаты премии не более чем на 30 дней, могут свидетельствовать о законодательном признании страховым случаем события, о наступлении которого до вступления договора в силу известно страхователю и/или страховщику. Но, поскольку данное мнение достаточно спорно, подтвердить или опровергнуть его может только судебная практика.

Так, на фирму был зарегистрирован грузовой автомобиль и оформлено страхование автогражданской ответственности. Договор был заключен на срок с 17 июля 2003 года по 16 июля 2004 года. По вине водителя этой машины 28 июля 2004 года произошло дорожно-транспортное происшествие. В результате другому автомобилю были нанесены повреждения. Однако страховая компания отказалась оплачивать ущерб, сославшись на то, что ДТП произошло после окончания действия договора ОСАГО.

Таким образом, фирме - владельцу грузового автомобиля предстояло оплачивать ремонт за счет собственных средств. Она не согласилась с этим и обратилась в суд. Организация сослалась на статью 10 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств". Там сказано, что

действие продленного договора обязательного страхования не прекращается, если владелец машины опоздал с уплатой взносов на следующий год не более чем на 30 дней. Следовательно, по мнению представителя фирмы, договор страхования был продлен до 15 августа, а значит, он все еще действовал и в момент аварии.

Обязывание страховщика осуществить страховую выплату при наступлении страхового случая в течение 30 дней с момента окончания срока действия предыдущего договора при неуплате до истечения указанного срока премии противоречит природе договора страхования и нарушает права страховщика. В соответствии с ГК РФ договор страхования является возмездным договором, и осуществление страховщиком выплаты по договору страхования, по которому страхователь не уплатил и не собирается оплачивать премию, является ничем иным как дарением в пользу потерпевшего.

Страховой полис обязательного страхования и специальный знак государственного образца при продлении срока действия договора обязательного страхования выдаются страховщиком страхователю при уплате страхователем страховой премии.

Цель договора состоит в ограждении страхователя от возможного вреда, который в данном случае выражается в умалении имущества страхователя в связи с его обязанностью возместить причиненный им ущерб третьему лицу.

2.2 Основания возникновения, изменения и прекращения правоотношений по договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Особенностью заключения договора страхования является обязательная письменная форма, которая должна соблюдаться под угрозой признания договора недействительным (п.1 ст. 940 ГК РФ).

Гражданским законодательством предусмотрен правовой механизм заключения договора ОСАГО, которое проходит в два этапа. Первый этап - это оформление и подача заявления на страхование.

Большинство пользователей ОСАГО приобретают полис по «естественным» каналам – в офисе компании или через страхового агента. Отметим, что полисы приобретаются и в ГИБДД, хотя, как известно, законодательство запрещает продавать полисы ОСАГО на территории государственных учреждений.

Договор заключается путем составления одного документа подписанного страхователем и страховщиком. В тоже время закон допускает в качестве альтернативы заключение договора с помощью полиса. Договор страхования заключается на основании письменного заявления. По Правилам «Обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» для заключения договора обязательного страхования от страховщика требуется письменное заявление в страховую компанию.

Указанное заявление страхователя по своей правовой природе – обычный вызов на оферту. В свою очередь акцептом – стадией, завершающей заключение договора, служит принятие полиса страхователем. Оно означает согласие страхователя заключить договор страхования на условиях, которые содержатся в полисе.

Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств определяют типовые условия, в соответствии с которыми заключается договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В соответствии с Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» существенные условия договора страхования гражданской ответственности следующие:

- имущественный интерес, являющимся объектом страхования - имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим

вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации;

- характер страхового события (страхового риска), на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая) – причинение в результате дорожно-транспортного происшествия в период действия договора обязательного страхования владельцем транспортного средства жизни, здоровью или имуществу потерпевшего, которое влечет за собой обязанность страховщика произвести страховую выплату;

- размер страховой суммы (лимите страхового возмещения) - страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред, составляет 500 тысяч рублей;

- срок действия договора - срок действия договора обязательного страхования составляет один год, за исключением случаев: владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации, заключают договоры обязательного страхования на весь срок временного использования таких транспортных средств, но не менее чем на 15 дней; при приобретении транспортного средства (покупке, наследовании, принятии в дар и тому подобном) его владелец вправе заключить договор обязательного страхования на срок следования к месту регистрации транспортного средства. При этом владелец транспортного средства обязан до его регистрации заключить договор обязательного страхования на один год.

До наступления указанного срока лицом фактически не совершается никакое правонарушение, так как лицо вправе исполнить возложенную на него обязанность в любой момент. Деяние становится противоправным уже после истечения данного срока.

Страховщик обязан вручить страхователю экземпляр договора страхования (полис), правила страхования, ознакомить и разъяснить страхователю содержание этих правил. В случае проведения страхователем мероприятий, уменьшивших риск наступления страхового случая и размер возможного ущерба объекту страхования, страховщик обязан по заявлению страхователя дополнить или изменить договор страхования с учетом этих обстоятельств.

После наступления страхового случая и получения заявления страхователя о его наступлении страховщик обязан принять заявление страхователя к рассмотрению, при необходимости направить запрос в компетентные органы, составить страховой акт и после подачи потерпевшим заявления по вопросу об осуществлении страховой выплаты, произвести расчеты страховых выплат и осуществить сами выплаты.

Страховщик обязуется соблюдать конфиденциальность в отношении всех сведений, как о страхователе, так и о третьем лице – потерпевшим, которые стали ему известны в результате его профессиональной деятельности.

При составлении договора страхования страховщик обязан формулировать четкие, поддающиеся однообразному толкованию положения.

Помимо обязанностей страховщик имеет определенную группу прав. Итак, страховщик вправе: проверять информацию, сообщенную страховщиком, направлять запросы в компетентные органы. Страховщик вправе требовать признания договора недействительным, если после заключения договора установлено, что страхователь сообщил заведомо ложные сведения об известных ему обстоятельствах, имеющих существенное значение и увеличивающее риск наступления страхового случая и размер возможных убытков третьих лиц.

Страховщик вправе принимать такие меры, которые он считает необходимыми для сокращения убытков. Он вправе взять на себя с

письменного распоряжения страхователя защиту его прав и ведение дел по урегулированию убытков.

При уведомлении об обстоятельствах, влекущих увеличение страхового риска, страховщик вправе потребовать изменения условий договора или уплаты дополнительной страховой премии соразмерно увеличению риска. Если страхователь возражает против изменения условий договора или доплаты страховой премии, страховщик вправе потребовать расторжения договора страхования.

Страховщик также вправе отказать в страховой выплате, если невыполнение страхователем своих обязанностей повлекло невозможность исполнения страховщиком своих обязательств в соответствии с договором страхования.

Страховщики накопили большой опыт в области реализации Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», освоили новые технологии работы с массовым клиентом, создали сети дистрибуции и урегулирования убытков, обслуживания клиента.

В то же самое время опыт ОСАГО обнажил и многие проблемы, включая такую серьезную, как непонимание (или недопонимание) рядом страховщиков всей меры своей профессиональной и социальной ответственности (учитывая направленность закона) перед клиентом и обществом, подчас легковесное и невнимательное отношение к страхователю, который густым потоком повалил в страховые компании. Не добавляет уверенности в надежности страховой защиты и банкротство ряда автостраховщиков. Ситуация с автогражданкой сложилась такая, что приходится предпринимать специальные усилия по реабилитации и закона об ОСАГО, и всей страховой отрасли.

Юридическая практика подтверждает, что к выбору страховщика при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) следует подходить осмотрительно. Казалось

бы, при единстве тарифов и условий для страхователя не имеет значения, в какой именно страховой компании он застрахует автомобиль - ведь возмещение при наступлении страхового случая все равно будет получать не он, а третье лицо.

По договору страхования гражданской ответственности страхователь обязан: своевременно уплачивать страховую премию в сроки предусмотренные договором и правилами страхования. Страхователь обязан сообщать страховщику обо всех заключенных и заключаемых договорах страхования в отношении донного объекта страхования.

В обязанность страхователя входит сообщить, при заключении договора контрагенту обо всех обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков от его наступления, если это обстоятельства не известны и не могут быть известны страховщику.

О наступлении страхового случая (дорожно-транспортного происшествия) страхователь обязан незамедлительно сообщить в правоохранительные органы. В срок установленный договором страхования предоставить полную информацию о наступившем страховом случае страховщику. Несвоевременное уведомление страховщика дает ему право отказать страхователю в выплате страхового возмещения.

В случае наступления страхового случая страхователь не имеет право выплачивать возмещение, признавать частично или полностью требования, предъявленные к нему в связи со страховым случаем, а также принимать на себя какие бы то ни было прямые или косвенные обязательства по урегулированию требований баз согласия страховщика.

Страхователь вправе: ознакомится с правилами страхования, а также заключить договор страхования через своего представителя, имеющего документально подтвержденные полномочия.

ГЛАВА 3. Система «Зеленая Карта»

3.1 История и страны-участники системы «Зеленая Карта»

Ещё в 1953 г. большинство государств Западной Европы ввели у себя такое правило. Подписав договор о взаимопризнании национальных страховых полисов, они создали систему «Зеленой карты», решив тем самым одну из очень важных проблем для населения европейских стран - проблему возмещения личного и имущественного ущерба пострадавшим в ДТП, как в пределах собственной страны проживания, так и за рубежом.

С возникновением частного сектора страховые компании страховали автогражданскую ответственность в соответствии с разработанными самими страховщиками правилами, которые по форме и содержанию мало чем отличались друг от друга.

Следует отметить, что ещё ни одному развитому государству не удалось сколько-нибудь существенно снизить число ДТП, несмотря на весь комплекс принимаемых мер экономического, юридического и политического характера. Не является исключением и Россия, только что приступившая к построению рыночных отношений.

Возвращаясь к истории предмета нашего исследования, необходимо отметить, что страхование ответственности, как самостоятельная отрасль страхового дела, появилась с установлением в законодательстве капиталистических стран института общей гражданской ответственности.

Это знаменовало собой существенные перемены в правосознании, в особенности в части понимания юридической ответственности, вызванные социальными сдвигами под влиянием промышленной революции XIX века:

Невиданным расширением производства, вовлечением в него громадных масс населения, механизацией производственных процессов и появлением механических средств транспорта.[6; с.43]

Введению страхования гражданской ответственности предшествовало установление в законодательстве ответственности предпринимателей. Они вынуждены были возмещать ущерб, причинённый увечьем или смертью рабочего на производстве даже в том случае, если их вины в причинении данного ущерба не было. "Предпринимателю стало выгоднее платить страховому обществу заранее определённую премию, чем подвергаться риску заплатить в иной год крупные суммы пострадавшим рабочим: страхование делало их расчёты более надёжными, а прибыль более стабильной".

Таким образом, законы об ответственности предпринимателей побудили их обратиться к страхованию этой ответственности. Впервые страхование гражданской ответственности возникло в виде страхования ответственности предпринимателей.

В России введение системы страхования ответственности предпринимателей было осуществлено законом в 1912 году. Следующим шагом в истории страхования явилось введения принципа раскладки риска, что, в свою очередь, сменилось идеей перераспределения ущерба.

На начальном этапе развития автомобилизма не было обширной страховой защиты владельцев автомобилей в том виде, как она существует сегодня. Страховая защита усиливалась по мере роста производства автомобилей. Особенно заметный скачок в насыщении внутреннего и внешних рынков транспортом, проданным населению, сделали в последние 30 лет Япония, Италия, Испания, Швеция, Англия, Франция и Германия.

Однако все перечисленные страны по темпам увеличения легковых автомобилей уступают США, где ещё в 1974 году в среднем один автомобиль приходился на 1,7 человека.

Нарастающий ежегодный выпуск автомобилей сопровождается ростом числа аварий и жертв автомобильного движения.

Огромные человеческие и экономические потери сделали безопасность движения автотранспорта одной из важнейших внутренних проблем

современных развитых капиталистических государств. Этим объясняется широкое развитие страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств особенно широкое распространение получило после Второй мировой войны. При этом, сила тормозов, мощность двигателя и скорость машин стали основой подсчёта размера страховых взносов по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспорта.

Это произошло после того, как подобные законы приняли Финляндия и Норвегия. В 1930 году их примеру последовала Англия, в 1932 году -Люксенбург, в 1939 году - Германия. Во Франции и Бельгии обязательное страхование гражданской ответственности введено в 1950-х годах, ещё позже в Италии.

Что касается стран СНГ и других бывших союзных республик СССР, это обязательное страхование в последние годы было введено в Казахстане, Молдавии, на Украине, в Белоруссии, Эстонии, Латвии.

В настоящее время обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспорта проводится почти во всех странах мира. По объёму собираемых в общий страховой фонд по всем видам страхования ответственности средств (страховых премий) оно, бесспорно, занимает первое место (в пределах 60-70% фонда). Этим определяется, безусловно, лидирующее положение страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, среди других видов страхования ответственности.

Для страхования, помимо социальной роли, ещё необходима и важна отрасль страхового бизнеса. Экономическая основа автострахования в условиях жёстких законов рынка связана с постоянной денежной ответственностью граждан или юридических лиц (организаций, компаний, фирм, акционерных обществ) за свои действия.

Многие виды деятельности, необходимые для нормального функционирования общества, таят в себе одновременную угрозу безопасности и здоровью граждан, вероятность нанесения ущерба третьим лицам. В соответствии с общепринятой мировой практикой виновная сторона при этом обязана полностью компенсировать ущерб, причинённый третьей стороне, даже если ущерб носил невиновный или случайный характер.

В этой ситуации договор страхования ответственности, заключённый страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявления к нему по решению суда исков о погашении ущерба, причинённого третьей стороне, а с другой стороны, система страхования ответственности защищает имущественные интересы и третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может попросту не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки.

Поэтому к числу обязательных видов страхования в большинстве стран мира в первую очередь относится страхование ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами.

Именно дорожно-транспортные происшествия могут иметь серьёзные последствия с точки зрения причинения материального ущерба. При этом страхователь полностью свободен в выборе страховой компании. Главное, что должно быть в наличии - это страховой полис.

Самое широкое распространение во всём мире получило обязательное страхование автогражданской ответственности. В последние годы для обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспорта характерным является не только нивелировка условий страхования, но и объединения ряда стран в особые группы с распространением действия правил страхования на территории каждой из них.

Специфическая особенность страхования гражданской ответственности заключается в том, что здесь объектом страхования является не конкретная

личная собственность граждан или собственность организаций, как в имущественном страховании, и не наступление определённых событий, связанных с жизнью и трудоспособностью граждан, заключивших договоры, что характерно для личного страхования, а ответственность владельцев транспортных средств перед третьими лицами.

Таким образом, непосредственным объектом страхования ответственности являются экономические интересы потенциальных причинителей вреда, которые в каждом конкретном страховом случае находят конкретное денежное выражение. Страхование гражданской ответственности предусматривает вероятность причинения вреда, как здоровью, так и имуществу третьих лиц.

Страховое обеспечение за вред, причинённый личности, и страховое возмещение за ущерб имуществу выплачиваются третьим лицам (или их правопреемникам), потерпевших от вредоносных действий страхователя. Однако здесь следует оговориться, что и сам страхователь нередко может оказаться в роли "третьего лица".

Но всё же главным для владельца транспортных средств является то, что при страховании гражданской ответственности он освобождается от выплаты возмещения, возложенной на него законом, если только не будет доказано, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

В заключение в данном параграфе можно сделать следующие выводы относительно этапов развития страхового законодательства о автогражданской ответственности владельцев транспортных средств:

1. Мировому сообществу потребовалось затратить много сил и времени для нахождения оптимального решения проблем страхования ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами. Причём данные нормы были введены в национальное законодательство зарубежных стран на основе унифицированных правил Западной Европы.

2. Возмещение вреда здоровью и жизни человека, так же, как и ущерба имуществу третьих лиц, связанных с использованием автотранспорта, необходимость дать возможность пострадавшему получить в указанных случаях соответствующую компенсацию - эти проблемы занимали умы законодателей в течение многих десятилетий. На основе различных правовых решений и практических действий мировое сообщество выработало универсальное средство по возмещению вреда личности и имуществу потерпевших (юридических и физических лиц), пострадавших при ДТП.

3. Принимая во внимание состояние и перспективы роста автомобильного транспорта в нашей стране, можно утверждать, что автотранспортное страхование и, в частности, страхование автогражданской ответственности в ближайшие годы займёт одно из ведущих направлений в развитии страхового рынка России.[16; с.167]

3.2 Интеграция России в международную страховую систему «Зелёная карта»

«Зелёная карта» означает международный сертификат страхования гражданской ответственности владельцев средств автотранспорта в любой из форм, принятой национальными объединениями страховщиков и одобренной в рамках единого общеевропейского соглашения страховых организаций. Если говорить на обычном языке, то это страховой документ, бланк которого выполнен на бумаге зелёного цвета (отсюда название), который после надлежащего заполнения и оформления подтверждает наличие обязательного страхования автогражданской ответственности. В эту систему международного страхования входят национальные страховые Бюро стран участников, всего 44 страны: большинство европейских, ряд стран Северной Африки и Средиземноморья.

Во главе организации стоит Совет Бюро (Лондон), который отвечает за управление и текущую деятельность системы.

Система Зелёной карты создана 1 января 1953 года. Её главной задачей было и остаётся содействие для беспрепятственного передвижения средств автотранспорта через государственные границы стран-участников системы, при наступлении дорожных аварий, совершённых въехавшими в страну иностранными автомобилистами, максимально быстрое урегулирование претензий пострадавших и получение ими причинённого ущерба в соответствии с требованиями национального законодательства и т.д.

История возникновения системы «Зелёная карта» уходит в послевоенное прошлое. Необходимость её создания была вызвана стремительным оживлением европейской экономики, воспрянувшей после военной разрухи. В 1946 году Комитет по вопросам транспорта Европейской экономической комиссии в Женеве создал рабочую группу дорожного транспорта, в задачи которой входила разработка и создание такой системы, которая обеспечила бы защиту пострадавших в дорожно-транспортном происшествии, если ее виновником становился иностранец. Система получила наименование «Зеленая карта». Наряду с этим система освобождала автомобилистов, посещавших другие страны, от необходимости исполнять принятые там страховые предписания. «Зеленая карта» вступила в действие на территории европейских стран 1 января 1953 года и с успехом защищает интересы автовладельцев и поныне. «Зелёная карта» действует исключительно в случае ДТП, и предназначена для покрытия расходов владельца «авто», которому нанесён материальный ущёрб застрахованным виновником аварии. Говоря другими словами – это общеевропейский вариант ОСАГО.

Сейчас российские водители, выезжающие за рубеж, могут купить международный страховой полис «зелёная карта» в любой из российских страховых компаний, продающих полисы иностранных страховщиков, т.е. по сути представляющих брокерские услуги. В результате стоимость «зеленой карты» для россиян несколько выше, чем за рубежом. «В целом ее цена зависит от региона, в который направляется автомобилист, от времени его

пребывания в этом месте, а так же от типа транспортного средства, - рассказывает Начальник управления автострахования ОАО «КапиталЪ Страхование» Алексей Кубарев».

По информации Российского союза страховщиков (РСА), вероятность скорого вступления России в международную систему «Зеленая карта» достаточно велика. По прогнозам некоторых специалистов уже в 2006 году, Россия может стать её полноправным членом. Вместе с тем, есть ряд условий, которые российская сторона должна выполнить для вступления в эту систему. Первое условие – это наличие на своей территории обязательного страхования автогражданской ответственности. Оно, как известно, было выполнено 1 июля 2003 года. Следующим условием стало создание в стране Национального страхового бюро, в компетенцию которого должно входит решение внутренних и международных вопросов возникающих в этом секторе страхования. Так, в соответствии с федеральным законом об обязательном страховании автогражданской ответственности было создано соответствующее профессиональное объединение страховщиков – Российский Союз Автостраховщиков. Именно РСА должен будет представлять нашу страну на мировой арене в качестве Национального страхового бюро.

Одно из важнейших условий – это создание депозита или предоставление государственных гарантий. Дело в том, что максимальная сумма покрытия по договору об ОСАГО в России составляет 160 тыс. рублей. А, например, в Германии эта сумма составляет 1 млн. евро. Конечно, современное российское страховое сообщество не может поднять страховые взносы до европейских высот, чтобы максимальное возмещение составляло 1 млн. евро - даже нынешние тарифы ОСАГО не устраивают многих наших автолюбителей.

Однако, ситуаций, в которых российский автовладелец сможет причинить ущерб на миллион евро немного, но все же они есть. Помимо причинения ущерба автомобилю, в аварии нередко причиняется серьезный

ущерб здоровью, а в самых трагических случаях человек может лишиться жизни. Вместе с тем в Европе затраты на лечение на порядок выше чем в России. Вот и ущерб на миллион евро. В этом случае ни одна страховая компания не будет возмещать этот ущерб, потому что они подотчетны не европейским государственным контролирующим органам, а Росстрахнадзору. Он же в свою очередь опирается на российские законы, но ущерб должен быть возмещен - иначе, зачем международной европейской системе принимать в свои члены такого невыгодного партнёра? Именно для этого и нужен депозит в одном из европейских банков.

Размер депозита складывается из 8 млн. евро за первые 20 млн. транспортных средств национального парка, плюс 0,2 евро за каждое транспортное средство сверх 20 млн. Подсчет размера автомобильного парка строится на основании учетных данных ГИБДД. В нашей стране по данным МВД около 38,4 млн. машин. Исходя из этого, можно подсчитать размер вступительного депозита. Он составляет около 11,7 млн. евро. Сюда надо прибавить ещё и перестрахование. Ответственность страховщика должна быть перестрахована в одной из западных перестраховочных компаний. Таким образом, к 11,7 млн. евро прибавляем ещё 3-4 млн. евро за перестрахование моторных рисков, получаем весьма значительную сумму. Между тем, по словам директора отдела автотранспортных рисков «Московского перестраховочного общества» Алексея Талдина, российские перестраховщики уже сегодня успешно перестраховывают риски «Зеленой карты», принимаемые из стран Восточной Европы.

Есть еще один путь: не создавать никаких депозитов, а предоставить государственные гарантии полного возмещения ущерба, но вероятность того, что государство предоставит эти гарантии, невелика.

Однако наше государство постепенно движется к вступлению в «зелёную карту». Но при всех успехах и дополнительных возможностях для России, «Зелёная карта» - это очередное увеличение финансовых затрат, которые лягут на рядового водителя. Со вступлением России в эту систему,

полис ОСАГО, скорее всего, подорожает, но его цена возрастет незначительно. По словам ряда экспертов, стоимость полиса увеличится на 3-4%. «Вероятность того, что водитель из Екатеринбурга поедет путешествовать по Европе на своей машине – минимальна, что уж говорить об автовладельцах Владивостока, Находки или Анадыря?! Зачем им платить за то, что никогда не понадобится?», - удивляется Генеральный директор СК «МРСС» Семен Акерман. Есть и еще одна проблема: в России правовые стандарты, в том числе подходы ГИБДД к ДТП-процедурам не отвечают «Европротоколу», - отмечает Генеральный директор ОАО «Русская страховая компания» Геннадий Смирнов.[11; с.21]

Интеграция России и Запада, сотрудничество страховых компаний как одна из составляющих этого процесса приближает нас к цивилизованной Европе. Но целесообразность этого процесса зависит от условий вступления в европейские институты.

Сейчас российские водители, выезжающие за рубеж, могут купить международный страховой полис «зелёная карта» в любой из российских страховых компаний, продающих полисы иностранных страховщиков, т.е. по сути представляющих брокерские услуги. В результате стоимость «зеленой карты» для россиян несколько выше, чем за рубежом. «В целом ее цена зависит от региона, в который направляется автомобилист, от времени его пребывания в этом месте, а так же от типа транспортного средства, - рассказывает Начальник управления автострахования ОАО «КапиталЪ Страхование» Алексей Кубарев».

По информации Российского союза страховщиков (РСА), вероятность скорого вступления России в международную систему «Зеленая карта» достаточно велика. По прогнозам некоторых специалистов уже в 2006 году, Россия может стать её полноправным членом. Вместе с тем, есть ряд условий, которые российская сторона должна выполнить для вступления в эту систему. Первое условие – это наличие на своей территории обязательного страхования автогражданской ответственности. Оно, как

известно, было выполнено 1 июля 2003 года. Следующим условием стало создание в стране Национального страхового бюро, в компетенцию которого должно входит решение внутренних и международных вопросов возникающих в этом секторе страхования. Так, в соответствии с федеральным законом об обязательном страховании автогражданской ответственности было создано соответствующее профессиональное объединение страховщиков – Российский Союз Автостраховщиков. Именно РСА должен будет представлять нашу страну на мировой арене в качестве Национального страхового бюро.

Одно из важнейших условий – это создание депозита или предоставление государственных гарантий. Дело в том, что максимальная сумма покрытия по договору об ОСАГО в России составляет 160 тыс. рублей. А, например, в Германии эта сумма составляет 1 млн. евро. Конечно, современное российское страховое сообщество не может поднять страховые взносы до европейских высот, чтобы максимальное возмещение составляло 1 млн. евро - даже нынешние тарифы ОСАГО не устраивают многих наших автолюбителей.

Однако, ситуаций, в которых российский автовладелец сможет причинить ущерб на миллион евро немного, но все же они есть. Помимо причинения ущерба автомобилю, в аварии нередко причиняется серьезный ущерб здоровью, а в самых трагических случаях человек может лишиться жизни. Вместе с тем в Европе затраты на лечение на порядок выше чем в России. Вот и ущерб на миллион евро. В этом случае ни одна страховая компания не будет возмещать этот ущерб, потому что они подотчетны не европейским государственным контролирующим органам, а Росстрахнадзору. Он же в свою очередь опирается на российские законы, но ущерб должен быть возмещен - иначе зачем международной европейской системе принимать в свои члены такого невыгодного партнёра? Именно для этого и нужен депозит в одном из европейских банков.

Размер депозита складывается из 8 млн. евро за первые 20 млн. транспортных средств национального парка, плюс 0,2 евро за каждое транспортное средство сверх 20 млн. Подсчет размера автомобильного парка строится на основании учетных данных ГИБДД. В нашей стране по данным МВД около 38,4 млн. машин. Исходя из этого, можно подсчитать размер вступительного депозита. Он составляет около 11,7 млн. евро. Сюда надо прибавить ещё и перестрахование. Ответственность страховщика должна быть перестрахована в одной из западных перестраховочных компаний. Таким образом, к 11,7 млн. евро прибавляем ещё 3-4 млн. евро за перестрахование моторных рисков, получаем весьма значительную сумму. Есть еще один путь: не создавать никаких депозитов, а предоставить государственные гарантии полного возмещения ущерба, но вероятность того, что государство предоставит эти гарантии, невелика.

Однако наше государство постепенно движется к вступлению в «зелёную карту». Но при всех успехах и дополнительных возможностях для России, «Зелёная карта» - это очередное увеличение финансовых затрат, которые лягут на рядового водителя. Со вступлением России в эту систему, полис ОСАГО, скорее всего, подорожает, но его цена возрастет незначительно. По словам ряда экспертов, стоимость полиса увеличится на 3-4%. «Вероятность того, что водитель из Екатеринбурга поедет путешествовать по Европе на своей машине – минимальна, что уж говорить об автовладельцах Владивостока, Находки или Анадыря?! Зачем им платить за то, что никогда не понадобится?», - удивляется Генеральный директор СК «МРСС» Семен Акерман. Есть и еще одна проблема: в России правовые стандарты, в том числе подходы ГИБДД к ДТП-процедурам не отвечают «Европротоколу», - отмечает Генеральный директор ОАО «Русская страховая компания» Геннадий Смирнов.[14; с.97]

ГЛАВА 4. Как оформить страховой договор «Зеленая карта»

Международная система автострахования «Зеленая карта» действует уже более 65 лет и объединяет почти 50 стран, включая Россию (с 2009 года). Страховка компенсирует пострадавшим в ДТП вред, непреднамеренно нанесенный страхователем при помощи своего транспортного средства, на территории стран - участниц программы. Для россиян, выезжающих за границу на своем автомобиле эта страховка обязательна

По распоряжению Правительства РФ от 19.03.2008 №337-р «О национальном страховом бюро «Зеленая карта» функции Российского Бюро «Зеленая карта» исполняет Российский союз автостраховщиков (РСА), который в рамках этой системы устанавливает страховые тарифы и правила профессиональной деятельности; гарантирует обязательства страховщиков – членов Бюро; обеспечивает прием, учет и урегулирование требований о компенсационных выплатах по «Зеленой карте» на территории России; содействует российским водителям при ДТП в европейских странах.

Потерпевший от российского водителя, держателя российского сертификата «Зеленая карта», иностранец направляет претензию в свое Национальное бюро, которое передает претензию о страховой выплате представителю российского страховщика; либо само компенсирует ущерб, а затем выставляет счет российскому страховщику, оформившему полис «Зеленой карты» виновника ДТП.

Оформить страховой договор «Зеленая карта» возможно только в стране регистрации автомобиля. Работу системы в каждой стране – участнице программы контролирует собственное Национальное бюро. В России работу международной системы страхования «Зеленая карта» курирует Российский союз автостраховщиков (РСА). На официальном сайте РСА представлен список страховщиков, уполномоченных заключать договора по этому виду страхования: ОАО «Альфа Страхование»; ЗАО СК «Двадцать первый век»; СПАО «РЕСО-Гарантия»; ПАО СК «Росгосстрах»;

ООО «Страховая компания «Согласие»; САО ЭРГО; САО «ВСК». Как оформить зеленую карту на автомобиль. Заключить договор можно лично в любом офисе одной из аккредитованных РСА страховых компаний, или у представителя страховщика прямо на пограничном пункте (с небольшой переплатой).

Потребуются документы (или их копии): удостоверяющий личность документ (паспорт – для физических лиц, свидетельство о регистрации юридического лица – для юридических); документы на машину (свидетельство о регистрации транспортного средства, паспорт транспортного средства, технический паспорт); заявление о заключении договора страхования (можно заранее заполнить заявление, воспользовавшись электронной формой). После оформления договора и внесения страховой премии страхователь получает первые 3 страницы четырехслойного бланка сертификата «Зеленой карты» (четвертая страница сертификата остается у страховщика; вторую страницу нужно будет отдать полицейскому при наступлении страхового случая); правила программы и памятку действий при ДТП; квитанцию об оплате. [13;с.114]

4.1 Особенности страховых выплат.

Международный полис обязательного страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта» помогает быстро и цивилизовано решать вопросы возмещения вреда, причиненного в дорожно-транспортном происшествии пострадавшим лицам и их имуществу. Для россиян при выезде за пределы РФ на личном автомобиле – это обязательный документ, хотя иногда его не спрашивают непосредственно при пересечении границы в начале путешествия. Но он обязательно понадобится на обратном пути. И окажется надежной защитой от любых неприятностей при ДТП, даже при наличии языкового барьера.

Срок страховых выплат составляет от 20 дней с момента предоставления необходимых для оформления выплаты документов до 2 месяцев с даты подачи заявления о компенсации ущерба. Лимиты и порядок страховой выплаты, а также размер ущерба определяются по законам той страны, на территории которой произошло дорожно-транспортное происшествие. В России выплаты по «Зеленой карте» производятся в соответствии с Федеральным законом №40-ФЗ от 25.04.2002.Согласно ст. 7 этого закона лимит страховых выплат для каждого потерпевшего составляет при компенсации ущерба имуществу – 400 тыс. рублей; жизни и здоровью граждан – 500 тыс. рублей. В Люксембурге и Тунисе лимит страховых выплаты не ограничен: потерпевший получит полную компенсацию затрат на ремонт и лечение. В некоторых странах не органичен только лимит компенсаций ущерба, причиненного здоровью граждан (Финляндия, Великобритания, Франция, Бельгия, Ирландия, Норвегия, Тунис, Иран). В Израиле нет обязательного автострахования и вопросы компенсационных выплат решаются в судебном порядке.

Все юридические и финансовые тонкости при наступлении страхового случая решаются страховой компанией, оформившей полис международного страхования ответственности водителя «Зеленая карта». За управление транспортным средством без оформления обязательной международной страховки Green card водитель получит наказание, предусмотренное законодательством той страны, на чьей территории он совершил это нарушение. Это может быть: штраф порядка 1000 евро; задержание автомобиля до устранения нарушения, т. е. предъявления действующего полиса. Но так как «Зеленую карту» россиянин может купить только в России, где зарегистрировано его транспортное средство, ему придется покупать местный полис обязательного автострахования. В Финляндии, например, такая страховка обойдется в 120 евро; арест водителя. Если водитель, не имеющий действующего полиса «Зеленой карты», окажется виновником дорожно-транспортного происшествия на территории

иностранного государства, ему придется полностью компенсировать потерпевшим причиненный им ущерб. Самостоятельно, из личных средств и по законам того государства, на территории которого произошла авария.

Стоимость конкретного полиса «Зеленая карта» зависит от: типа полиса по региону действия (только Беларусь, Украина, Молдова и Азербайджан или все страны – члены ассоциации); типа транспортного средства, на которое оформляется страховка; срока страхования. Срок действия страхового полиса может быть от 15 дней до 1 года, внутри этого промежутка минимальный шаг составляет месяц. То есть, если планируется поездка на 25 дней, нужно заключить договор сроком действия 1 месяц. Если предполагаемое пребывание на территории иностранного государства составит 40 дней, придется заключить договор со сроком действия 2 месяца. При частых поездках годовой полис позволяет сэкономить порядка 30% стоимости страховки. Действующие тарифы можно посмотреть на сайте РСА. Полис Green card, полученный на транспортное средство в Российской Федерации, не заменяет собой полис ОСАГО на территории России; полис КАСКО за границей. Договор «Зеленой карты» не ограничивает список лиц, допущенных к управлению застрахованным транспортным средством, хотя в полис вписан только страхователь. Наличие полиса «Зеленая карта» не освобождает водителя, виновного в ДТП, от уголовной ответственности, если таковая предусмотрена местным законодательством. Зеленая карта в Россию Получение страхового полиса ОСАГО для эксплуатируемого транспортного средства является обязательным. [7; с.89]

4.2 ОСАГО полис обязательного страхования авто-ответственности каждого гражданина

Получение страхового полиса ОСАГО для эксплуатируемого транспортного средства является обязательным. При этом иметь его нужно не только для поездки в Российскую Федерацию, но и для прочих государств.

А чтобы на собственном транспортном средстве отправиться в Россию из другого государства нужно будет открыть международный страховой полис ОСАГО, который носит название «Зеленая карта». На территории России действует специальная программа, носящая название ОСАГО, которая выступает полисом обязательного страхования авто-ответственности каждого гражданина. С помощью данной услуги становится возможным урегулирование дорожно-транспортных происшествий, которые привели к повреждению: транспортного средства; здоровья или лишению жизни участника аварии. При этом по условиям данного страхования выплату перечисляют тем гражданам, которые не являются виновниками в дорожно-транспортном происшествии (то есть, пострадавшим). Иметь такой полис для иностранного гражданина обязательно. В случае его отсутствия будут применяться штрафные санкции. На данный момент времени лимитом по выплатам такого плана является сумма в 400 тысяч российских рублей. Данное правило действует не только для россиян, но и для людей из других государств. Собираясь открывать Зеленую карту в Россию, нужно заранее озаботиться правильным выбором страховой организации. Отнюдь не все компании обладают соответствующими лицензиями на выполнения подобной деятельности. Отдайте свое предпочтение учреждениям, которые успели хорошо зарекомендовать себя и давно работают в данной области. Тогда можно будет рассчитывать на высокое качество услуг и правильное выполнение процедуры оформления кредита. Как и где получить Порядок оформления Зеленой карты является стандартным, но при этом обладающим некоторыми важными особенностями.

При этом страховой полис оформляется именно на территории своего «родного государства». На данный момент времени на своем личном автотранспорте Российскую Федерацию посещают: белорусы; украинцы; молдаване. Обратите внимание! Штрафные санкции – это далеко не самое страшное, с чем придется столкнуться, попав в дорожно-транспортное происшествие. В обязательном порядке будет проводиться судебное

разбирательство, особенно если участников аварии много. И вся сумма финансовой компенсации будет целиком и полностью выплачиваться из собственного кармана виновника ДТП. Из Белоруссии По республике Беларусь работает большое число различных страховых организаций. Говоря о наиболее популярных, можно выделить такие компании: ТАСК; BelStrahovka. У обеих обозначенных выше организаций предлагаются достаточно выгодные условия по рассматриваемой страховке. Поэтому выбор будет зависеть исключительно от личных предпочтений страховщика. Процесс открытия страховки «Зеленая карта» происходит по следующим манипуляциям: сначала страхователь подготавливает все необходимые деловые бумаги; затем пишет заявление на бланке специального формата; заполняет анкету; производится расчет стоимости услуги; производится оплата страховой премии; выполняется заключение договора, клиенту на руки выдается сам полис. Чтобы страховая организация выдала вам Зеленую карту, необходимо будет предоставить такие виды документов: Яндекс. Директ Финансовые услуги оказывает: АО «Тинькофф Банк», АО «Тинькофф Страхование» Карта с кэшбэком на ресторан до 20%! Годовой кэшбэк до 108 000р. Доход до 6%. Снятие наличных - 0р. Доставка карты - 0р.! Узнать больше tinkoff.ru Содействие в подборе финансовых услуг/организаций Страховка для поездки в Грузию Сравните цены, купите онлайн и получите полис на email за 3 минуты! Быстро и удобно! Узнать больше sravni.ru технический паспорт на транспортное средство; водительские права.

4.3 Ценовая политика страховых организаций.

Если говорить о ценовой политике страховых организаций относительно Зеленой карты, то она напрямую зависит от огромного числа различных факторов. При этом стоимость будет различаться в зависимости от следующих направлений: в Российскую Федерацию из республики

Беларусь; в Россию из Украины. Рассмотрим детальнее эти показатели. 1.Из Беларуси в Российскую Федерацию. Цена на Зеленую карту в этом случае составит: для типа транспортного средства «А» - за 1 год 120 долларов или 9 240 российских рублей; для типа ТС «Е» - за 12 месяцев 239 долларов либо 18 403 рубля; для типа «С» - за год 230 долларов или 17 710 рублей; для типа «F» - за 12 месяцев 190 долларов либо 14 630 рублей; для типа «В» - за один год 157 долларов 12 089 рублей. Также во всех страховых организациях предлагается возможность самостоятельного выбора временного отрезка, в течение которого будет действительно действие страхового полиса.

На сегодняшний день за просроченную Зеленую карту в Российскую Федерацию либо за ее отсутствие предполагается накладывание штрафных санкций. Зачастую наличие страхового полиса проверяется непосредственно при пересечении границы. И в случае его отсутствия работники таможни имеют право не пропустить эксплуатируемое транспортное средство в Россию..

Поэтому, чтобы иностранный гражданин чувствовал себя максимально комфортно и уверенно на дорогах Российской Федерации, ему необходимо приобрести Зеленую карту. При отсутствии же данного полиса придется столкнуться с огромным количеством самых разнообразных проблем, которые могут заметно испортить поездку.

Поэтому лучше заблаговременно позаботиться об оформлении данного страхового полиса и тем самым уберечь себя от неприятных неожиданностей на дороге.[15; с.95]

ГЛАВА 5. Страхование ответственности по системе «Зеленая карта»

Как было описано выше, практически во всех экономически - развитых странах страхование ответственности владельцев автотранспортных средств давно уже является обязательным, так как в первую очередь защищает интересы пострадавших в результате ДТП. Для решения проблемы возмещения вреда, причиненного потерпевшим иностранным владельцем автотранспортных средств, в Европе с 1 января 1953 г. действует единое Соглашение об обязательном страховании гражданской ответственности - «Зеленая карта», в которое в настоящее время входят около 40 стран уже не только Европы, но также Азии и Африки. Название данного Соглашения - «Зеленая карта» - связано с цветом документа (его официальное название - «Международная карта автострахования»), который выдается владельцу автотранспортного средства и является, по существу, эквивалентом страхового полиса. «Зеленая карта» подтверждает факт страхования ответственности владельца транспортного средства, действующего на условиях той страны, которую посещает страхователь. В данном документе приводятся необходимые сведения о средстве автотранспорта, его владельце, условиях, сроке действия страхования, странах, на которые распространяется действие страхования.

В соответствии с условиями Соглашения, в случае, если при эксплуатации автотранспортного средства, зарегистрированного в одной из стран-участниц Соглашения, в другой стране-участнице будет нанесен ущерб юридическому или физическому лицу, он подлежит возмещению через механизм страхования. В этих целях предусматривается следующее:

во всех странах-участницах Соглашения существует обязанность для владельца транспортного средства застраховать риск своей гражданской ответственности, связанный с его эксплуатацией;

при заключении договора такого страхования страхователю вместе со страховым полисом, действующим внутри страны, выдают «Зеленую карту», подтверждающую, что его страховщик несет ответственность и по обязательствам, связанным с нанесением вреда владельцем транспортного средства третьим лицам на территории других стран-участниц Соглашения;

при наступлении страхового случая «Зеленая карта» предъявляется органам власти страны посещения, а убытки, нанесенные потерпевшим, возмещаются первоначально специально созданной организацией - национальным Бюро зеленой карты, а затем компенсируются данному Бюро страховщиком страхователя, нанесшего вред.

Механизм реализации Соглашения состоит в следующем. Страховщики, проводящие обязательное страхование гражданской ответственности владельцев средств транспорта, объединяются в каждой стране-участнице Соглашения в национальные Бюро зеленой карты, которые снабжают страховщиков «Зелеными картами». Все национальные Бюро объединены в Совет Бюро с местонахождением в Лондоне, который координирует работу национальных Бюро, разрабатывает общую документацию, представляет интересы страховщиков в международных организациях.

Национальные Бюро заключают между собой двухсторонние соглашения, в соответствии с которыми:

выдаваемая страховщиками-членами национального Бюро страхователям «Зеленая карта» признается национальным Бюро и государством другой страны в случае временного прибытия страхователя на территорию другого государства;

убытки, нанесенные на территории страны третьим лицам иностранным владельцем «Зеленой карты», регулируются и оплачиваются национальным Бюро той страны, где произошел страховой случай, исходя из норм законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств данной страны.

Поскольку размеры лимитов ответственности по обязательному страхованию автогражданской ответственности, устанавливаемые законодательствами каждого из государств-участников Соглашения «Зеленая карта», различаются между собой, специальной Директивой ЕС, принятой 30 декабря 1983 г., установлены следующие минимальные размеры лимитов, которые должны соблюдать все государства-участники Соглашения.

Лимит ответственности для каждого пострадавшего в результате дорожно-транспортного происшествия, в случае причинения вреда его здоровью должен быть не менее 350 тыс. евро. В случае причинения вреда здоровью в результате одного дорожно-транспортного происшествия более чем одному лицу, величина минимального лимита ответственности для всех пострадавших - 500 тыс. евро. Минимально быть установлен единый лимит ответственности по каждому дорожно-транспортному происшествию как на случай причинения вреда здоровью третьих лиц, так и в связи с нанесением ущерба их имуществу в размере не менее 600 тыс. евро.

Этой же Директивой установлено, что Бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, имеет право отказать потерпевшему в страховой выплате (если последний имеет право в соответствии с законодательством требовать возмещения вреда его причинителем) только в двух случаях:

если пострадавший может получить возмещение через органы социального обеспечения;

если дорожно-транспортное происшествие произошло по вине лица, незаконно завладевшего транспортным средством.

Установленный лимит ответственности на случай нанесения вреда имуществу третьих лиц в результате одного дорожно-транспортного происшествия - 100 тыс. евро независимо от числа пострадавших. Наконец, в государстве-члене Соглашения может быть установлен единый лимит ответственности по каждому дорожно-транспортному происшествию как на

случай причинения вреда здоровью третьих лиц, так и в связи с нанесением ущерба их имуществу в размере не менее 600 тыс. евро.

Этой же Директивой установлено, что Бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, имеет право отказать потерпевшему в страховой выплате (если последний имеет право в соответствии с законодательством требовать возмещения вреда его причинителем) только в двух случаях:

если пострадавший может получить возмещение через органы социального обеспечения;

если дорожно-транспортное происшествие произошло по вине лица, незаконно завладевшего транспортным средством.

В связи с тем, что в России до сих пор страхование владельцев средств автотранспорта в обязательной форме не проводится, она не может быть участником Соглашения «Зеленая карта». Поэтому российские владельцы автотранспортных средств обязаны специально приобретать «Зеленую карту» до въезда на территорию государств-членов данной системы.

Поскольку, в соответствии с законодательством РФ, посредническая деятельность по страхованию, связанная с заключением договоров от имени иностранных страховых организаций, в стране запрещена, для того чтобы узаконить распространение «Зеленых карт», в закон «Об организации страхового дела в Российской Федерации» Размеры страховой премии при этом составляют, в зависимости от вида транспортного средства, примерно 15-1500 евро.

Вопросы унификации национальных законодательств по страховому делу, т.е. создания единого страхового рынка на территории стран – членов. ЕЭС, остаются постоянно актуальными, в том числе и в области страхования автогражданской ответственности, поскольку развитие международного делового сотрудничества, рост автомобильных перевозок и взаимного автомобильного туризма требует комплексного решения проблем страховой защиты граждан, как в пределах своей страны, так и вне ее. [14; с.4

Глава 6. Перспективы развития системы «Зеленая карта»

Как уже было сказано, страхование по системе «Зеленая карта» появилось не так давно (в 2009 году) и в связи с этим представляется необходимость дальнейшего развития технологий страхования транспортных средств.

К тому же статистики по системе «зеленая карта» накоплено недостаточно, а значит при расчете изменений в будущем возникают трудности, например, определить изменения стоимости тарифа, темп прироста страховых премий и т.д.

Доля страхового рынка системы «Зеленая карта» России будет возрастать в следующих случаях:

1. В случае увеличения международных грузопассажирских потоков;
2. При увеличении валового внутреннего продукта;
3. При упрощении системы возмещения вреда в результате ДТП за рубежом по вине отечественных страхователей;
4. Также необходимо развивать филиальные сети и предложение услуг по системе «Зеленая карта», повышать квалификацию персонала и качество обслуживания;
5. Необходимо, чтобы цена страховых полисов была устойчива, что возможно в условиях благоприятного экономического развития страны;
6. Снижение уровня выплат за счет проведения профилактики дорожно –транспортных происшествий;
7. Предпринимать различные меры для устранения мошенничества.

Страхование по системе «Зеленая карта» является важным инструментом в сфере международного страхования, а также несет и экономические интересы, отражаются в государственной политике и в деятельности страховщиков. [9; с.256]

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Страхователь имеет право платить страховую премию в рассрочку, досрочно расторгнуть договор, а также изменить по согласованию со страховщиком страховую сумму и срок действия договора страхования.

Как и любой другой гражданско-правовой договор, договор страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств имеет свои основания для прекращения правоотношений.

Договор страхования прекращается в случаях:

- истечения срока его действия;

- исполнения страховщиком обязательства перед страхователем по договору в полном объеме, т.е. возмещение ущерба в размере страховой суммы;

- ликвидации страхователя, являющегося юридическим лицом, или смерти страхователя физического лица, кроме случаев замены страхователя в договоре страхования или его реорганизации.

Договор страхования может быть прекращен до наступления срока, на который он был заключен, если после вступления его в силу, возможность наступления страхового случая отпала, и существование страхового риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай.

Так же возможно досрочное прекращение договора страхования гражданской ответственности по соглашению сторон, если иное не предусмотрено гражданским законодательством или договором.

В случае же с договором обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств договор досрочно прекращается в случаях (п.33 Правил):

а) смерть гражданина-страхователя, если его права и обязанности по договору обязательного страхования не перешли к другим лицам;

б) ликвидация юридического лица - страхователя;

в) отзыв лицензии страховщика в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, и (или) ликвидация страховщика;

г) прекращение договора обязательного страхования по инициативе страховщика в связи с неуплатой страхователем страховой премии в установленный срок при продлении срока действия договора обязательного страхования;

д) отказ страхователя от продления договора обязательного страхования со страховщиком, с которым был заключен договор;

е) замена собственника транспортного средства

Таким образом, хотелось бы отметить, что на наш взгляд страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является, социально значимой сферой, важной для государства. Эта важность заключается в том, что в связи с увеличивающимся с каждым годом числом транспортных средств и, как следствие, увеличением числа дорожно-транспортных происшествий, количество пострадавших в них растет.

Материальные требования к владельцу транспортного средства, который причинил вред, могут быть значительным, а материальное положение причинителя вреда не всегда позволяет возместить причиненные убытки в полном объеме. Отсюда – пострадавший не всегда получает полное возмещение причиненного ему вреда. Виновное лицо, часто само оказывается в затруднительном материальном положении при выплате материального возмещения. Страхование гражданской ответственности позволяет избежать подобных проблем, а обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, позволяет в принудительном порядке обеспечить и защитить интересы, как виновника, так и потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии.

Таким образом, система «Зеленая карта» является международным договором, созданным сообществом страховщиков, которые осуществляют обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

До недавнего времени главным условием вступления в систему «Зеленая карта» было принятие закона об обязательном страховании

автогражданской ответственности. Теперь оно выполнено, и в ближайшее время в России должно быть создано национальное бюро «Зеленой карты», в которое войдут страховые компании, желающие участвовать в этом виде страхования.

Рассмотрев основные положения международной системы страхования «Зеленая карта» можно прийти к выводу, что данный вид страхования решает важную задачу по возмещению личного и имущественного вреда пострадавшим в ДТП на территории зарубежного государства. Возмещение производится по законодательству той страны, где произошло ДТП. Хотелось отметить, что «Зеленая карта» от ОСАГО отличается лишь территорией действия, но принцип защиты у них одинаковый.

При выезде за границу наличие «Зеленой карты» является обязательным требованием.

Зеленая карта - это международная разновидность ОСАГО. Она, как и ОСАГО, является обязательной, но только не в России, а за рубежом. Можно приобрести зеленую карту на целый год или только на две недели, полную (действует на все страны соглашения «Зеленая карта») или частичную. «Зеленая карта» является полисом обязательного страхования автогражданской ответственности владельцев транспортных средств, принятым в десятках стран мира. Без этого полиса запрещено передвижение по территории большинства европейских государств на собственном автомобиле. Страховые случаи по «Зеленой Карте» предусматривают возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу третьих лиц.

«Зеленая карта» для нашей страны во многом новый страховой продукт. Он воплощает в себе результаты, которых смогли добиться российские страховщики за последние годы, когда вырос престиж России, укрепился наш страховой рынок, что по существу является опорой для его дальнейшего развития и вхождения его в мировой страховой рынок с его опытом преимуществами и выгодами.

В связи с тем, что в России до сих пор страхование владельцев средств автотранспорта в обязательной форме не проводится, она не может быть участником Соглашения «Зеленая карта». Поэтому российские владельцы автотранспортных средств обязаны специально приобретать «Зеленую карту» до въезда на территорию государств-членов данной системы. Их предлагают многие российские страховщики страховые маклеры и агенты, распространяющие «Зеленые карты» национальных Бюро стран-участниц Соглашения. Поскольку, в соответствии с законодательством РФ, посредническая деятельность по страхованию, связанная с заключением договоров от имени иностранных страховых организаций, в стране запрещена, для того чтобы узаконить распространение «Зеленых карт», в закон «Об организации страхового дела в была внесена поправка, в соответствии с которой указанная посредническая деятельность, связанная с распространением договоров страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, выезжающих за пределы, была разрешена. Размеры страховой премии при этом составляют, в зависимости от вида транспортного средства, примерно 15-1500 евро.

Вопросы унификации национальных законодательств по страховому делу, т.е. создания единого страхового рынка на территории стран - членов ЕЭС, остаются постоянно актуальными, в том числе и в области страхования автогражданской ответственности, поскольку развитие международного делового сотрудничества, рост автомобильных перевозок и взаимного автомобильного туризма требует комплексного решения проблем страховой защиты граждан, как в пределах своей страны, так и вне ее.

Таким образом, «Зеленая карта» - это и международная система страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и сертификат, подтверждающий наличие у выезжающего за рубеж владельца транспортного средства страхования гражданской ответственности перед третьими лицами. Страхование «Зеленая карта» является аналогом страхования по ОСАГО, но действует за рубежом. В случае, если водитель из

России станет виновником ДТП за рубежом, страховое возмещение потерпевшему будет произведено по карте российского страховщика, и наоборот, в случае, если иностранный водитель с Зеленой картой стал виновником ДТП на территории РФ, то потерпевшей стороне будет произведено страховое возмещение по иностранной Зеленой карте, признаваемой наравне с российским полисом ОСАГО.

Международная система страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта» функционирует с 1951 г. Основная цель – организация урегулирования претензий пострадавших в ДТП, совершенных при участии иностранных автомобилистов, в соответствии с национальным законодательством страны происшествия.

Национальные бюро «Зеленой карты» входят в единую организацию - Совет Бюро со штаб-квартирой в Брюсселе, который действует под эгидой Рабочей группы по автомобильному транспорту Комитета по внутреннему транспорту Экономической комиссии ООН для Европы.

В систему «Зеленая карта» входит 48 стран: вся Европа, Израиль, Марокко, Тунис, Турция, Иран и Азербайджан.

По решению Генеральной Ассамблеи Совета Бюро Российский Союз Автостраховщиков (РСА) принят в систему со статусом переходного члена «Зеленая карта»

Список использованной литературы

Нормативные правовые акты

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Части первая, вторая, третья и четвертая: текст с изм. и доп. на 15 мая 2012г.-М.:Эксмо, 2012.- 656с.

2. Комментарий к Федеральному Закону от 25 апреля 2002г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» Материал подготовлен с использованием правовых актов по состоянию на 30 декабря 2014 года

3. Правила ОСАГО - Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, установленные Положением Банка России от 19 сентября 2014 г. N 431-П (приложение N 1);

4. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 26.07.2017) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп., вступ. в силу с 25.09.2017)

5.Гражданский кодекс РФ, глава 48 «Страхование» (в ред. Федеральных законов от 12.08.96 г.№ 110-ФЗ, от 24.10.97 г. № 133-ФЗ, от 17.12.99 г. № 213-ФЗ)

6.Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27.11.02 г.

7.Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

8.Федеральный закон от 25 апреля 2003 года № 41-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

9.Проект закона «О порядке осуществления обязательного страхования на территории Российской Федерации»

10.Проект Федерального закона РФ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

Список литературы.

1.Александров А.А. Страхование. М.: «Издательство ПРИОР», 2017 . -192 с.

2.Архипов А.П. Основы страхового дела.- М.:Маркетинг.-2015.- 304с.

3.Астапович А.З., Отлобовский И.Б. Тенденции и перспективы развития страхования в ТЗЗ России. - М.: Диалог-МГУ, 2015 . - 80 с.

4.Балабанов И. Т., Балабанов А. И. Страхование. - СПб: Питер, 2014 . - 256 с.

5.Бирюков Б.М. Страхование автомобиля. - М.: «Издательство ПРИОР», 2015. - 128

6.Белых В.С. Страховое право.- М.: Норма,2014.-288с.

7.Гинздург А.И. Страхование. - СПб.: Питер, 2016.- 341с.

8.Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.- М.: Ось, 2013.- 156с.

9.Плешков А.П. Очерки зарубежного страхования. - М.: «Анкил», 2014 . - 200

10.Сердюков В.А. Страховое дело. Учебное пособие.- М.: Московский психолого-социальный институт, 2015.-368с. .

11.Сплетухов Ю.А. Страхование ответственности - М.: Аудитор, 2015. - 172 с

11.Сокол В.П. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: научно – практическое пособие.-

12.Теория и практика страхования. Учебное пособие/под ред. К.Е. Турбина, Р.Т. Юлдашев.- М.:2014.-323с.

13.Фёдорова Т.А. Страхование.- М.:Экономистъ,2015.-356с.

14.Хохлов В.А. Общие положения об обязательствах.- М.: Статут,

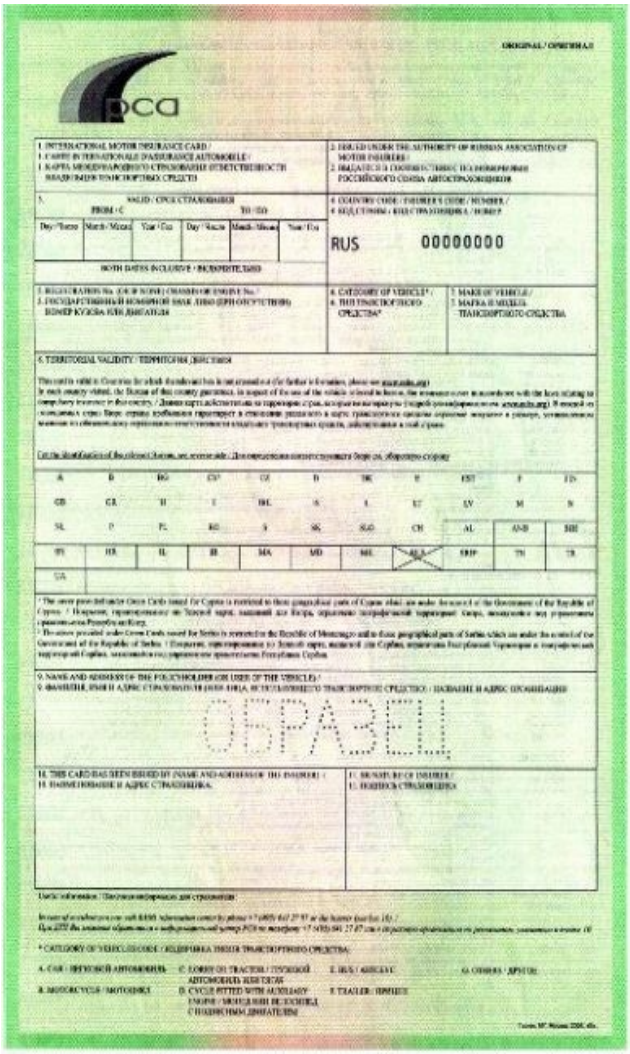
15.Шахов В.В. Страхование.- М.:ЮНИТИ,2013.-289с.

16.Шихов А.К. Страховое право.- М.:Юстицинформ,2014.-412с.

17Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. - М.: Издательский центр «Анкил», 2016. - 80 с.

18.Шинкаренко И.Э. Страхование ответственности: Справочник. - М.: Финансы и статистика, 2016 . -352 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1



ORIGINAL / ОРИГИНАЛ

1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD /
1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE /
1. КАРТА МЕЖДУНАРОДНОГО СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2. ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF RUSSIAN ASSOCIATION OF MOTOR INSURERS /
2. ВЫДАНО ПОД ГАРАНТИЮ ОБЪЕДИНЕНИЯ РОССИЙСКОГО СОЮЗА АВТОСТРАХОВЩИКОВ

3. VALID / СРОК СТРАХОВАНИЯ
FROM / С | TO / ПО

Day / Число	Month / Месяц	Year / Год	Day / Число	Month / Месяц	Year / Год

BOTH DATES INCLUSIVE / ВКЛЮЧИТЕЛЬНО

4. COUNTRY CODE / ГОСУДАРСТВО / NUMBER /
4. КОД СТРАНЫ / ВИД СТРАХОВАНИЯ / НОМЕР

RUS 00000000

5. REGISTRATION No. (OR IF NONE) CHASSIS OR ENGINE No. /
5. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НОМЕРНОЙ ЗНАК (ПРИ ОТСУТСТВИИ) НОМЕР КУЗОВА ИЛИ ДВИГАТЕЛЯ

6. CATEGORY OF VEHICLE* /
6. ТИП ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА*

7. MAKE OF VEHICLE /
7. МАРКА И МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

8. TERRITORIAL VALIDITY / ТЕРРИТОРИЯ ДЕЙСТВИЯ

This card is valid in: Countries for which the territory is not crossed out (for further information, please see www.autoins.org)
In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle covered hereon, the minimum cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country. / Данная карта действительна на территории стран, которые не вычеркнуты (подробную информацию можно получить на www.autoins.org). В каждой из посещаемых стран Бюро страхователь гарантирует в отношении указанного в карте транспортного средства страховое покрытие в размере, установленном законом об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств, действующим в этой стране.

For the list of names of the Bureaux Cartes, see reverse side / Для ознакомления с наименованиями Бюро см. оборотную сторону

A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN
GB	GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N
NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AN	BIH
BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	~~SCG~~	SRB	TN	TR
UA										

* The green pre-fabricated Green Cards issued for Cyprus is restricted to those geographical parts of Cyprus which are under the control of the Government of the Republic of Cyprus. / Напечатанные на Зеленой карте, выданной для Кипра, ограничена географической территорией Кипра, находящейся под управлением правительства Республики Кипр.
* The areas presently under Green Cards issued for Serbia is restricted to the Republic of Montenegro and to those geographical parts of Serbia which are under the control of the Government of the Republic of Serbia. / Территория, куда распространяется Зеленая карта, выданная для Сербии, ограничена Республикой Черногорией и географическими территориями Сербии, находящимися под управлением правительства Республики Сербия.

9. NAME AND ADDRESS OF THE POLICYHOLDER OR USER OF THE VEHICLE /
9. ФАМИЛИЯ, ИМЯ И АДРЕС СТРАХОВАТЕЛЯ (ИЛИ ЛИЦА, ВСТУПАЮЩЕГО ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО) / НАЗВАНИЕ И АДРЕС ПРЕДПРИЯТИЯ

ОБРАЗЕЦ

10. THIS CARD HAS BEEN ISSUED BY (NAME AND ADDRESS OF THE INSURER) /
10. НАИМЕНОВАНИЕ И АДРЕС СТРАХОВЩИКА

11. SIGNATURE OF ISSUER /
11. ПОДПИСЬ СТРАХОВЩИКА

Useful information / Полезная информация для страхователя

In case of accident you can call 8800 (information center) by phone +7 (495) 647 27 87 or the Insurer (see list 10) /
При ДТП Вы можете обратиться в информационный центр РСА по телефону +7 (495) 647 27 87 или к страховщику (указан в разделе 10)

* CATEGORY OF VEHICLE CODE / КАТЕГОРИИ ТИПОВ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА:

A. CAR / ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ
C. LORRY OR TRACTOR / ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ИЛИ ТЯГАЧ
E. BUS / АВТОБУС
G. OTHERS / ДРУГОЕ
B. MOTORCYCLE / МОТОЦИКЛ
D. CYCLE FITTED WITH AUXILIARY ENGINE / МОТОЦИКЛ ИЛИ ВЕЛОСИПЕД С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ
F. TRAILER / ПРИЦЕП

Form MC Green 2006 ed.



NOTE TO THE INSURED / ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ СТРАХОВАТЕЛЯ

In regard to (a) damage to the insured vehicle, however caused, (b) personal injuries not covered by the Compulsory Third Party Insurance Law in force in the country of accident; (c) renewal of a card the validity of which has expired; the Bureau of the country visited should not be approached but notification should be given (unless otherwise instructed by the Insurer) direct to the Insurer.

О случаях: (а) ущерба, причиненного транспортному средству, указанному в сертификате, независимо от причин; (б) вреде жизни и здоровью, не подлежащем возмещению согласно законодательству об обязательном страховании ответственности, действующему в стране происшествия; (в) возобновлении сертификата, срок действия которого истек, следует сообщать не в Бюро страны посещения, а непосредственно страховщику (если иное не оговорено страхователем).

NAMES AND ADDRESS OF THE BUREAUX / НАЗВАНИЯ И АДРЕСА БЮРО

A	AUSTRIA	VERBAND DER VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN ÖSTERREICHS, Schwarzenbergplatz 7, Postfach 268, A-1030 WIEN, (43) (1) 712 504
AL	ALBANIA	BIMEH ZYRTARE SIGURIMI, Bulevardi "Gjergj Fishta", Pall. Sahi nr.6, Kati II-te, TIRANA, (355) (42) 34015
AND	ANDORRA	OFICINA D'ASSEGURANCIS FRONTERERS D'ANDORRA, A.I.E. AUTOMÒBIL, c/o Maria Pla, 51, 3r, 1a, AD500, ANDORRA LA VELLA (376) 86 00 27
B	BELGIUM	BUREAU BELGE DES ASSUREURS AUTOMOBILES, Rue de la Chaussée 35 Bte 2, BE-1210 BRUXELLES (32) (2) 287 18 11
BG	BULGARIA	NATIONAL BUREAU OF BULGARIAN MOTOR INSURERS, 1, Lozol Ignatiev Str., Floor 2, BG-1574, (359) (2) 963 11 55
BIH	BOSNIA and HERZEGOVINA	BIRO ZELENE KARTE, BOSNE I HERCEGOVINE, Kotromanića 11/II/II, 71000 SARAJEVO, (387) (33) 213 474
BY	BELARUS	BELARUSIAN TRANSPORT INSURANCE BUREAU, 5 Kalvariyskaya Str., 220004 MINSK, (375) (17) 2264 764
CH	SWITZERLAND	NATIONALES VERSICHERUNGSBÜRO SCHWEIZ (NVB) SWISS NATIONAL BUREAU OF INSURANCE (NBI), Thurgauerstrasse 101, CH-8152 Glattbrugg, (41) (44) 628 89 50 - Secretariat (41) (44) 628 89 59 - For claims only / Pour gestion sinistres / Per gestione sinistri (41) (43) 222 41 83
CY	CYPRUS	MOTOR INSURERS' FUND, 23, Zenon Sozos Str., P.O. Box 23936, 1516 NICOSIA, (357) (22) 743 913 or 744 967
CZ	CZECH REP.	ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTITELŮ, Štěpánská 15, CZ-120 00 Praha 2, CZECH REPUBLIC, (420) (2) 21 41 1444
D	GERMANY	DEUTSCHES BÜRO GRÜNE KARTE e.V., Glockengasse 37, 50667 KÖLN (0049) (221) 97 33 440
DK	DENMARK	DANSK FORENING FOR INTERNATIONAL MOTORKØRETØJSFORSIKRING, Amaliegade 34, 1256 KØBENHAVN K, (45) (33) 43 99 00
E	SPAIN	OFICINA ESPAÑOLA DE ASEGURADORES DE AUTOMÓVILES, Segovia 19, 28005 MADRID, (34) (91) 568 45 00
EST	ESTONIA	EESTI LIIKLUSKINDLUSTUSE FOND, Mustamäe tee 48, 10621 TALLINN, (372) 667 1000
F	FRANCE	BUREAU CENTRAL FRANÇAIS, 1, rue Jules Lefebvre, 75431 PARIS, Cedex 09 (33) (1) 53 21 50 50
FIN	FINLAND	LIIKENNEVAKUUTUSYHDISTYS, Bulevardi 28, FIN-00120 HELSINKI, (358) (9) 680 401
GB	UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND	MOTOR INSURERS' BUREAU, Linford Wood House, 6-12 Capital Drive, Linford Wood, Milton Keynes, MK14 6XT (44) (1908) 830 001
GR	GREECE	MOTOR INSURERS' BUREAU of GREECE, 4 Eurydhikis Street, GR10560 ATHENS, (30) (210) 32 23 314/5/6/7 or 342
H	HUNGARY	MAGYAR BIZTOSÍTÓK EGYESÜLETE (MABISZ), Hungarian Motor Insurance Bureau Asváni utca 63-67, H-1062 BUDAPEST, (36) (1) 269 3063
HR	CROATIA	HRVATSKI UREDJ ZA OSIGURANJE, Ulica grada Vukovara 78, 10000 ZAGREB, Hrvatska 52, (385) (1) 46 16 753
I	ITALY	UFFICIO CENTRALE ITALIANO (UCI) Soc. Cons. a r.l., 20149 MILANO, Corso Sempione 39, (39)(02) 34 96 81
IL	ISRAEL	Israel Insurance Association, THE GREEN CARD BUREAU, 11 Moshe Levy Str. P.O.B. 17164, Ramat-Gan/Tel Aviv, (972) (3) 9624211
IR	ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN	Green Card Bureau of Iran c/o ROOIN MARKAZI SEAN, 72 Africa Avenue, 19117, P.OB 19395, 5868 TEHRAN, (98) (21) 2200861 - 8
IRL	IRELAND	MOTOR INSURERS' BUREAU OF IRELAND, Insurance House, 39 Molesworth Street, DUBLIN 2, (353) (1) 676 9868
IS	ICELAND	ALMENNAR BIFREIDATRYGGINGAR 4, ISLAND, Borgartúni 33, 105 REYKJAVÍK, (354) 540 4822
L	LUXEMBOURG	BUREAU LUXEMBOURGEOIS DES ASSUREURS, 55 rue de Merl, L- 2085 HOLLERICH, Luxembourg, (352) 45 73 68
LT	LITHUANIA	MOTOR INSURERS' BUREAU OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA, Algirdo 16-3, 03600 VILNIUS, (370) 5 216 20 60
LV	LATVIA	LATVIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻU APDROŠINĀTĀJU BIROJS, 5, Lomonosova Street, Riga LV-1019, (371) 7 716000
M	MALTA	MALTA GREEN CARD BUREAU, 63A/2 St Paul's Buildings, West Street, VALLETTA VLT 12, (356) 21 238 253
MA	MOROCCO	BUREAU CENTRAL MAROCAIN DES ETATS SOUSCRIPTEURS, 338, Blvd d'Anfa, 05 - CASABLANCA, (212) (22) 39 14 37, 39 18 38
MD	MOLDOVA	"ASCAI" SAFE-PASAJ, ACCIDENT OF CIRCULATION, Stefan Cel Mare Str., 202, office 806, MD-2012 CHISINAU, (373) (22) 221-979
MK	F.Y.R.O.M.	NATIONAL BUREAU, "Mitropolit Teodosij Gologanov" str., no.26/IV, SKOPJE, (389) (2) 31 66 172
N	NORWAY	TRAFIKKFORSIKRINGSFORENINGEN, Harbitzalléen 2, postboks 2551 Juvik, 0202 OSLO, (47) (22) 54 66 00
NL	NETHERLANDS	VERZEKERAARS BUREAU/ DES ASSUREURS/ UNIVERSELEHAVE, Hanzelaandje 49, NL-2280 HA RIJSWIJK, (31) (70) 3958 200
P	PORTUGAL	GABINETE PORTUGUÊS DE CARTA VERDE (GPCV), Rua Rodrigo da Fonseca No 45, P. - 1269 149 LISBOA, (351) (21) 384 0100 00
PL	POLAND	POLSKI BIURO UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH (PBUK), 00-693 WARSAW, (48) (22) 824 44 33
RO	ROMANIA	BIROUL ASIGURATORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMANIA (BAAR), 46 Aviatorilor Viorel Lascăr Street, 1 Bucharest, code 010092, Romania, (40) (21) 316 11 02, (40) (21) 318 12 43
RUS	RUSSIA	RUSSIAN ASSOCIATION OF MOTOR INSURERS РОССИЙСКИЙ СОЮЗ АВТОСТРАХОВЩИКОВ, 27 str. 3, Leninskaya str., 119049, Moscow/Москва, 119049, ул. Ленинская, д.27 стр.3, Russia/Россия, (7) (495) 771 64 83 For claims Dpt. RTE - (7) (495) 647 27 87
S	SWEDEN	TRAFIKSKADEGARANTIFONDEN, Karlavägen 108, STOCKHOLM, Box 24032, SE-104 50 STOCKHOLM, (46) (8) 522 785 00
SRB	SERBIA	UDRUZENJE OSIGURAVAČA SRBIJE, Bulevar Despota Stefana 69b, P.O. Box 10/18, 11108 BEOGRAD 12, (381) (11) 3706 359, 3767 601
SK	SLOVAK REP.	SLOVENSKÁ KANCELÁRIA POISŤOVATEĽOV, Trnavská cesta 82, SK-38 BRATISLAVA 39, (421) (2) 6464 5032
SLO	SLOVENIA	SLOVENSKO ZAVAROVALNO ZDRUŽENJE, 102, 1001 LJUBLJANA, Železna cesta 14, P.O.Box 2911, (386) (1) 477 0464 (1) 232
TN	TUNISIA	BUREAU CENTRE AUTOMOBILE TUNISIEN, 5, Rue BEN ZOHR cité Bardo le belvédère 1002 Tunis, (216) (71) 841 744 (216) (71) 842 766
TR	TURKEY	TÜRKIYE MOTORLU TASIT SIGORTA / TURKISH MOTOR INSURANCE BUREAU, Bayraktar Cad., Orta Sk. Dervish Apt. 21, 34394 Esentepe, ISTANBUL, (90) (212) 317 9900, 317 9901, 317 9971
UA	UKRAINE	MOTOR (TRANSPORT) INSURANCE BUREAU OF UKRAINE, POB. No.272, KYIV 2, 03062, UKRAINE, (38) (044) 258 30 27

For further information please see / Подробная информация на сайте: www.autoins.org

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Размеры страховых премий по международному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств "Зеленая карта" для территории действия "Все страны системы "Зеленая карта" (в рублях).

Применяются с 15 мая 2017 года до 14 июня 2017 года включительно													
Тип транспортного средства	Срок страхования, месяцев												
	15 дней	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Легковые автомобили	2 190	4 180	7 760	10 940	13 530	14 720	15 920	16 710	17 510	18 310	18 900	19 300	19 900
Прицепы к легковым автомобилям	650	1 250	2 320	3 270	4 050	4 400	4 760	5 000	5 240	5 470	5 650	5 770	5 950
Грузовые автомобили, тягачи	3 650	6 970	12 950	18 270	22 580	24 580	26 570	27 900	29 220	30 550	31 550	32 210	33 210
Прицепы и полуприцепы к грузовым автомобилям и тягачам	730	1 400	2 600	3 660	4 530	4 930	5 320	5 590	5 860	6 120	6 320	6 460	6 660
Автобусы	6 270	11 240	18 650	26 060	33 480	40 890	48 300	55 710	63 120	70 540	77 950	85 360	92 770
Мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски и мопеды	1 090	2 090	3 880	5 470	6 770	7 370	7 960	8 360	8 760	9 160	9 460	9 650	9 950
Сельскохозяйственная и строительная техника	1 340	2 550	4 740	6 680	8 260	8 990	9 720	10 200	10 690	11 170	11 540	11 780	12 150

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Применяются с «15» февраля 2019 года до «14» марта 2019 года включительно													
Тип транспортного средства	Срок страхования, месяцев												
	15 дней	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Легковые автомобили	2 450	4 670	8 670	12 230	15 120	16 460	17 790	18 680	19 570	20 460	21 130	21 570	22 240
Прицепы к легковым автомобилям	730	1 400	2 590	3 660	4 520	4 920	5 320	5 590	5 850	6 120	6 320	6 450	6 650
Грузовые автомобили, тягачи	4 080	7 790	14 480	20 410	25 240	27 470	29 690	31 180	32 660	34 150	35 260	36 000	37 120
Прицепы и полуприцепы к грузовым автомобилям и тягачам	820	1 560	2 900	4 090	5 060	5 500	5 950	6 250	6 550	6 840	7 070	7 220	7 440
Автобусы	7 000	12 560	20 850	29 130	37 420	45 700	53 980	62 260	70 550	78 830	87 120	95 400	103 680
Мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски и мопеды	1 220	2 340	4 340	6 120	7 560	8 230	8 900	9 340	9 790	10 230	10 570	10 790	11 120
Сельскохозяйственная и строительная техника	1 490	2 850	5 290	7 470	9 230	10 050	10 860	11 400	11 950	12 490	12 900	13 170	13 580

ПРИЛОЖЕНИЕ 4



КВИТАНЦИЯ N

НА ПОЛУЧЕНИЕ СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ (ВЗНОСА)

Утверждена приказом Министерства финансов Российской Федерации от 17.05.2005 N 80н
Форма N А-7 по ОКУД - 0796205
Серия АА

код по ОКПО	
ИНН	

Страховщик:

Страхователь: _____
(фамилия, имя, отчество гражданина)

Номер и серия страхового полиса: _____

Вид страхования: _____

Получена страховая премия (взнос): _____

_____ руб.____коп.
(сумма прописью)

в том числе:
наличными денежными средствами _____ руб.____коп.
(сумма прописью)

с использованием платежной карты _____ руб.____коп.
(сумма прописью)

Получил
представитель страховщика/страховой брокер _____
(подпись) (фамилия, имя, отчество, должность,

_____
наименование страхового агента/страхового брокера юридического лица)

_____

Оплатил: _____ _____
(подпись) (фамилия, имя, отчество)

«___» _____20____г. МП
(дата расчета)