

Як народилась «Зелена картка»?

Введення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів дало змогу нашій державі приєднатися до Міжнародної системи «Зелена картка», про що «Сигнал» розповідав у восьмому номері за цей рік. До речі, міжнародній системі автострахування «Зелена картка» наступного року виповнюється півстоліття.

На європейському континенті піонером страхування цивільної відповідальності стала Англія. Перший поліс з цього виду страхування датується 1896 роком. Із Британських островів страхування відповідальності водіїв наприкінці 19-го і на початку 20-го століття поширилося на материкову Європу, передусім Францію та Німеччину, де існувало найбільш розвинене право щодо цивільної відповідальності та її страхування. Австро-Угорщина першою запровадила новітні правові норми з регулювання та умов страхування цивільної відповідальності автовласників. У 1908 році тут було прийнято Закон про відповідальність за збитки, заподіяні під час руху моторних засобів, який значно змінив правовий статус потерпілої особи.

Поширення у Європі відносин обов'язкового страхування цивільної відповідальності відбувалося досить динамічно. Таке страхування було запроваджено у деяких кантонах Швейцарії з 1914 року, в Данії з 1918-го. У 1929 році такий обов'язок ввела Австрія, наступного року — Швеція та Люксембург. Слідом пішла Великобританія, а 1932 року — Чехословаччина. У Німеччині обов'язкове страхування відповідальності водіїв було введено у 1939 році.

У зв'язку з виникненням проблеми відшкодування збитків, завданих під час дорожньої пригоди невстановленими транспортними засобами, норвезькі та шведські законодавці встановили солідарну відповідальність за такі збитки усіма страховиками. У Норвегії таке право набуло чинності з 1 січня 1936 року.

У повоєнні роки обов'язок страхування водіїв автотранспортних засобів ввела ціла низка європейських країн: Бельгія (1956), Франція (1958), Іспанія (1962), Нідерланди (1965), Фінляндія (1968), Італія (1970). У Польщі обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів було введено в 1968 році, а коріння його сягає довоєнних часів. Відповідними законами тут передбачався порядок, згідно з яким видача концесій (ліцензій) на право заняття перевізними роботами на автобусах, вантажівках і таксі безпосередньо залежала від наявності полісу про страхування цивільної відповідальності перевізника.

Послідовне введення обов'язкового страхового захисту цивільної відповідальності у більшості європейських країн, подальший розвиток міждержавних автомобільних сполучень поставили питання про необхідність поширення цього виду страхування на власників транспортних засобів, що прибули з інших країн. Перші системні дослідження було здійснено в середині 30-х років і передувало укладенню першої міжнародної угоди між Бельгією, Нідерландами та Люксембургом. Взаємна угода вводила однозначні правила страхування цивільної відповідальності водіїв автотранспортних засобів на територіях цих країн.

До речі, однією із суттєвих перешкод на шляху економічної інтеграції стала різноманітність національних систем страхування цивільної відповідальності у сфері автодорожнього руху. Кожна із систем страхування найбільшою мірою була пристосована до національного менталітету та ступеню економічного розвитку. Все це створювало подобу «Вавилонської вежі» в ситуації застосування по суті єдиного виду страхового захисту. Саме тому, вже у 1947 році Комітет по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії ООН, який знаходився в Женеві, доручив Підкомітету дорожніх видів транспорту вирішення цієї проблеми. Підкомітет розробив принципи, на яких пізніше була побудована система обов'язкового страхування цивільної відповідальності під назвою Міжнародна система автострахування «Зелена картка».

М. КЛАПІКОВ,
М. ЛУТАК,

кандидати економічних наук