

მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხიშეგებლობის სავალდებულო დაზღვევა
საქართველოში

ლევან ყიფშიძე

თბილისი 2024

სარჩევი

1. სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი საქართველოში.....	1
1.1 მესამე პირთა მიმართ პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის სამართლებრივი მოწესრიგება საქართველოში.....	2
1.1.1 დაზღვევა სხვა პირის სასარგებლოდ.....	3
1.1.2 სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა.....	5
1.2 მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის სტანდარტები ევროპის კავშირში	6
1.3 ასოცირების შეთანხმების ფარგლებში, საქართველოს მიერ ნაკისრი ვალდებულებები სადაზღვევო სამართლის ჰარმონიზაციასთან დაკავშირებით	8
2. მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის ინტერდისციპლინარული ანალიზი.....	9
2.1 სამოქალაქო ფაქტორების ანალიზი ევროპის კავშირის წევრი სახელმწიფოების საუკეთესო პრაქტიკის საფუძველზე	10
2.2 მესამე პირთა მიმართ პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის გავლენა ეკონომიკურ სფეროზე.....	12
დასკვნა	13
ბიბლიოგრაფია	15

რეზიუმე:

სადაზღვევო სამართლებრივი ურთიერთობა წარმოადგენს სახელშეკრულებო სამართლის ნაწილს, რომლის ფარგლებშიც დამზღვევესა და დაზღვეულს შორის ნების ავტონომიის ფარგლებში წარმოიშობა უფლებები და მოვალეობები. სახელშეკრულებო ავტონომიის ფარგლებში, მხარეთა შორის დადებული დაზღვევის ხელშეკრულების საგანი შესაძლოა, მოიცავდეს ნებისმიერ სამართლებრივ სიკეთეს, რომლის დაცვაც დაზღვეული პირისათვის მნიშვნელოვანია. სახელშეკრულებო სამართლით მოწესრიგებული სადაზღვევო ურთიერთობების გარდა, არსებობს რიგი შემთხვევები, როდესაც კანონმდებელი, სამართლებრივი სიკეთის დაცვის აუცილებლობიდან გამომდინარე, ითვალისწინებს სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტს. განვითარებული სახელმწიფოებში, მათ შორის ევროპის კავშირის სტანდარტების მიხედვით, გავრცელებულია მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი. აღნიშნული სამართლებრივი მექანიზმის ფარგლებში, დელიქტური შემთხვევის შედეგად, ავტოსატრანსპორტო საშუალებით მესამე პირთათვის დამდგარი ზიანის დაზღვევა საკანონმდებლო დონეზე სავალდებულო ხასიათს ატარებს. იქიდან გამომდინარე, რომ ბოლო წლების განმავლობაში, ეროვნული საკანონმდებლო წესრიგი მიისწრაფვის ევროპის კავშირის სტანდარტებთან ჰარმონიზაციისაკენ, მნიშვნელოვანია, განხილულ იქნეს საქართველოში მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის სამართლებრივი ასპექტები. აღნიშნული საკითხის სიღრმისეულად შესწავლის მიზნით, ნაშრომში განვიხილავთ ეროვნული საკანონმდებლო წესრიგი დაზღვევის ინსტიტუტთან მიმართებით. აგრეთვე, მიმოვიხილავთ ეროვნულ საკანონმდებლო სივრცეში მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის დაზღვევის ისტორიული კონტექსტი. ასევე, შეფასებული იქნება დღეს არსებული სამართლებრივი რეგულაციები, აღნიშნული კი უზრუნველყოფს ეროვნულ კანონმდებლობაში არსებული ხარვეზების წარმოჩენას. კანონმდებლობაში არსებული პრობლემატიკის გამოსაკვეთად ნაშრომში განხილული იქნება ევროპის კავშირის მიერ დადგენილი სტანდარტები მესამე პირთა სავალდებულო დაზღვევასთან მიმართებით, აგრეთვე ამავე კონტექსტში განხილული იქნება ასოცირების შეთანხმების ფარგლებში საქართველოს მიერ ნაკისრი ვალდებულებები. საგულისხმოა, რომ ეროვნულ კანონმდებლობაში, მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევას გავლენა აქვს, არამხოლოდ საერთაშორისო სამართლებრივი ვალდებულებების შესრულების კუთხით, არამედ ეკონომიკური და სოციალური თვალსაზრისითაც. შესაბამისად, ნაშრომში განხილული იქნება მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის გავლენა ეკონომიკურ სფეროზე. ნაშრომის დასკვნით ნაწილში

განხილული ინფორმაციის შეჯამებასთან ერთად მოხდება რეკომენდაციების გაცემა. აღნიშნული რეკომენდაციების პრაქტიკაში აღსრულება კი, ერთის მხრივ, აღმოფხვრის საკანონმდებლო დონეზე არსებულ ნაკლოვანებას, ხოლო მეორეს მხრივ, დადებით ზეგავლენას იქონიებს ეკონომიკურ სექტორზე.

The legal relationship within insurance forms an integral part of contract law, where rights and duties emerge between the insurer and the insured, guided by the principle of contractual autonomy. This autonomous will, exercised by both parties, establishes the terms and conditions of the insurance contract, encompassing any legal interest deemed crucial for the protection of the insured party.

In addition to insurance relations governed by contract law, legislative bodies, recognizing the necessity of safeguarding legal interests, may institute mandatory insurance in certain cases. According to the standards of the developed countries, notably within the European Union, the widespread practice of Motor Third Party Liability Insurance serves as an illustrative example. Within the framework of the mentioned legal mechanism, as a result of a tortious accident, the insurance of damage caused to third parties by motor vehicles is mandatory at the legislative level.

Based on the fact that in recent years, the national legal order tends to harmonize with the standards of the European Union, it is important to consider the legal aspects of compulsory insurance against civil liability in respect of motor vehicles in Georgia. In order to thoroughly investigate the aforementioned issue, this thesis will examine the national legislative order in regard to the insurance institution. A historical review of third-party motor liability insurance within the national legal framework will provide contextual information. Furthermore, an evaluation of current legal regulations will be conducted, elucidating gaps within the national legislation.

To illustrate current legislative problems, the thesis will analyze and contrast European Union regulations for obligatory Motor Third Party Liability Insurance. Additionally, Georgia's obligations under the Association Agreement will be reviewed. It is worth noting that mandatory Motor Third Party Liability Insurance not only fulfills international legal obligations but also has economic and social implications under national legislation. As a result, this research will concentrate on the economic impact of compulsory third-party liability insurance.

Conducting interdisciplinary research, this thesis aims not only to identify existing issues but also to propose recommendations for their resolution. The final section will present a summary of the

discussed information along with practical recommendations. Implementation of the mentioned recommendations in practice, on the one hand, will eliminate the deficiency at the legislative level, and on the other hand, will have a positive impact on the economic sector.

შესავალი

სადაზღვევო სამართალი წარმოადგენს სახელშეკრულებო ურთიერთობების ნაწილს. აღნიშნული სამართლებრივი მექანიზმის გამოყენებით, მზღვეველი უზრუნველყოფს იმ ზიანის ანაზღაურებას, რომელიც წარმოიშვა სადაზღვევო ხელშეკრულებით გათვალისწინებული შემთხვევის დადგომისას. მზღვეველის მხრიდან ზიანის ანაზღაურების სანაცვლოდ კი, დამზღვევი ვალდებულია გადაიხადოს დაზღვევის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პრემია. მზღვეველსა და დამზღვევს შორის დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე მრავალი სახის სადაზღვევო ურთიერთობა შეიძლება ჩამოყალიბდეს, მაგალითისათვის დამზღვევთა უმეტესობა სადაზღვევო პაკეტის მეშვეობით უზრუნველყოფს სიცოცხლის, ჯანმრთელობის, ქონების და სხვა სიკეთეების დაცვას მოულოდნელი საფრთხისაგან დამდგარი ზიანისაგან. ყოველივე ზემოთ ხსენებულიდან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ სადაზღვევო ურთიერთობების ძირითადი ნაწილი წესრიგდება სახელშეკრულებო თავისუფლების სფეროში. თუმცადა, არსებობს საგამონაკლისო შემთხვევები, მათ შორის საგულისხმოა სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი. სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი სცდება სახელშეკრულებო თავისუფლების ფარგლებს და გარკვეულ სიკეთეთა დასაცავად დამზღვევს აკისრებს ვალდებულებას გამოიყენოს დაზღვევის მექანიზმი. უცხოური და ეროვნული საკანონმდებლო წესრიგის ანალიზი ცხადყოფს, რომ ძირითად შემთხვევებში სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი გამოიყენება მესამე პირთა ინტერესების დასაცავად. განსაკუთრებით საგულისხმოა, როდესაც საქმე შეეხება ავტოპასუხისმგებლობის საკითხს. ეს ყოველივე კი გულისხმობს, რომ კანონმდებელი მომეტებული საფრთხისგან წარმოშობილი რისკების დასაცავად პირს (ავტომობილის მესაკუთრეს) აკისრებს ვალდებულებას გამოიყენოს დაზღვევის მექანიზმი. აღნიშნული მექანიზმი თავისი არსით, მესამე პირთა ერთგვარ მოთხოვნის უზრუნველყოფის საშუალებას წარმოადგენს და ემსახურება გარკვეულ სიკეთეთა დაცვას. მიუხედავად იმისა, რომ სავალდებულო დაზღვევა ემსახურება მესამე პირთა ინტერესების დაცვას იგი ხშირ შემთხვევაში იწვევს გაორებულ და წინააღმდეგობრივ

დამოკიდებულებას. არაერთგვაროვანი შეფასებები განპირობებულია პოლიტიკურ, სოციალურ-ეკონომიკური ფაქტორებით. მაგალითისათვის, ლიბერალური საბაზრო ეკონომიკის იდეა (ლესე ფერი (laissez-faire)) უპირისპირდება სავალდებულო დაზღვევის მექანიზმს, რადგან ეს უკანასკნელი გარკვეულწილად ზღუდავს პირთა თავისუფალ ნებას, რაც უარყოფითად აისახება ეკონომიკის ეფექტურობაზე.

ამდენად, საკითხის აქტუალობიდან გამომდინარე, ნაშრომის მიზანია, შესწავლილ იქნეს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის მექანიზმი, მის მიმართ არსებული რეგულაციები ეროვნულ დონეზე. განვიხილავთ ევროპის კავშირის მიერ დადგენილი სტანდარტები მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევასთან დაკავშირებით. აგრეთვე, ნაშრომში მიმოვიხილავთ იმ პოლიტიკურ, სოციალურ-ეკონომიკური ფაქტორებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ სავალდებულო დაზღვევის მექანიზმის წარმოშობასა და მის რეალიზებაზე.

ნაშრომით დადგენილი მიზნები უზრუნველყოფს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ ეროვნული კანონმდებლობის სიღრმისეულ ანალიზს. ყოველივე ეს კი უზრუნველყოფს იმ დადებითი და უარყოფითი მხარეების წარმოჩენას, რომელიც ახასიათებს სავალდებულო დაზღვევის მექანიზმს. საკითხის სიღრმისეული შესწავლა თვალნათლივ წარმოაჩენს ეროვნული კანონმდებლობის თავსებადობას ევროპის კავშირის სტანდარტებთან.

ნაშრომი შედგება შესავალის, 2 თავისა და დასკვნითი ნაწილისაგან. ნაშრომის შესავალი პირველი თავი სრულად დაეთმო სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტის შესწავლას. აღნიშნული საკითხის სრულყოფილად შესწავლის მიზნით, ნაშრომში განხილული იქნება ეროვნულ დონეზე არსებული მოწესრიგება, სავალდებულო დაზღვევის სახეები, მათი გამოყენების სამართლებრივი საფუძვლები. ამავე თავში განხილული იქნება ევროპის კავშირის კანონმდებლობა მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის რეგულირებასთან დაკავშირებით. იქიდან გამომდინარე, რომ ასოცირების შეთანხმების შემდგომ ეროვნული საკანონმდებლო მოწესრიგება განიცდის ჰარმონიზაციის პროცესს, ევროპის კავშირის სამართლებრივ რეგულირებებთან, ნაშრომში განხილული იქნება სავალდებულო დაზღვევაზე აღნიშნული პროცესის გავლენა. მეორე თავში კი წარმოდგენილი იქნება მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევაზე მოქმედი სოციალური და ეკონომიკური ფაქტორები. ინტერდისციპლინარული კვლევის ჭრილში წარმოდგენილი იქნება ის დადებითი და უარყოფითი მხარეები, რომლებსაც იწვევს სავალდებულო დაზღვევა სოციალური და ეკონომიკური კუთხით. აღნიშნულის თვალსაჩინო

წარმოდგენის მიზნით, ნაშრომში განხილული იქნება ევროპული სახელმწიფოების საკანონმდებლო პრაქტიკა.

საკვლევი თემის სრულყოფილად შესასწავლად გამოყენებული იქნება ანალიტიკური, შედარებით–სამართლებრივი, ინტერდისციპლინარული კვლევის მეთოდები. ანალიტიკური კვლევითი მეთოდის მეშვეობით ნაშრომში განხილული და შეფასებული იქნება ეროვნული და ევროპული კანონმდებლობა მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტთან დაკავშირებით. შედარებით–სამართლებრივი კვლევის მეთოდის საფუძველზე წარმოჩენილი იქნება ის მსგავსებები და განსხვავებები, რომლებიც არსებობს ეროვნული და ევროპის კავშირის კანონმდებლობას შორის. ხოლო, რაც შეეხება ინტერდისციპლინარულ მეთოდს, აღნიშნული მექანიზმით სავალდებულო დაზღვევა შეფასებული იქნება არა სამართლებრივ, არამედ სოციალურ და ეკონომიკურ ჭრილში. ამ მეთოდის გამოყენებით მოხდება სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტის დადებითი და უარყოფითი მხარეების შეფასება საზოგადოებრივი მოქმედების სფეროში.

1. სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი საქართველოში

სადაზღვევო სამართალი წარმოადგენს სახელშეკრულებო სამართლის ნაწილს, ეს კი გულისხმობს, რომ ნების თავისუფალი გამოვლენის ფარგლებში დამზღვევი აზღვევს გარკვეულ სამართლებრივ სიკეთეს სამომავლო ზიანისაგან. საქართველოს კანონის „სამოქალაქო კოდექსის“ 799-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის ¹ შესაბამისად, სადაზღვევო ურთიერთობის ფარგლებში, დამზღვევის მხრიდან პერიოდული გადასახდელის გადახდის სანაცვლოდ, მზღვეველი კისრულობს ვალდებულებას (წინასწარ დადგენილი სადაზღვევო თანხის ფარგლებში) აუნაზღაუროს სადაზღვევო ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ პირს დამდგარი ზიანი. მიუხედავად იმისა, რომ თავისი არსით, სადაზღვევო სამართალი კერძო სამართლის რეგულირების სფეროში ექცევა კანონმდებელი გამოყოფს საგამონაკლისო შემთხვევებს. საგამონაკლისო წესით, კანონმდებელი სახელშეკრულებო ავტონომიის ფარგლებს მიღმა აწესრიგებს სადაზღვევო ურთიერთობებს, რის საფუძველზეც კონკრეტული პირობების არსებობისას პირს ეკისრება ვალდებულება უზრუნველყოს სამართლებრივი სიკეთის დაზღვევა. სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი, თავისი არსით, სცდება სახელშეკრულება ურთიერთობებს და გარკვეულწილად ექცევა საჯარო სამართლის სფეროში.² ამდენად, ყოველივე ზემოთ ხსენებულიდან გამომდინარე, მიუხედავად იმისა, რომ დაზღვევა წარმოადგენს ერთიან ინსტიტუტს, ექცევა ორი სამართლის სისტემის რეგულირების სფეროში. საქართველოს კანონის „სამოქალაქო კოდექსის“ 801-ლი მუხლის 1-ლი ნაწილისა და 843-ე მუხლების მიხედვით, ეროვნულ საკანონმდებლო სივრცეში მოქმედებს სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი, რომელიც მიზნად ისახავს მესამე პირთა ინტერესების დაცვას. იქიდან გამომდინარე, რომ სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი სცდება სახელშეკრულებო თავისუფლებას და ექცევა საჯარო სამართლის სფეროში, იგი წესრიგდება სპეციალური კანონით. „დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის მიხედვით,³ სავალდებულო დაზღვევა ძირითადად მოიცავს სამოქალაქო პასუხისმგებლობისა და სხვა (მესამე) პირთა მიმართ პასუხისმგებლობის დაზღვევას.

¹ საქართველოს კანონი „სამოქალაქო კოდექსი“
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702>

² ირემაშვილი ქ., *მხარეთა უფლებრივი თანაფარდობის კრიტერიუმები სადაზღვევო ურთიერთობებში*, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, გვ. 17-20
https://press.tsu.ge/data/image_db_innova/disertaciebi_samartali/qetevan_iremashvili.pdf

³ საქართველოს კანონი „დაზღვევის შესახებ“ <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/29884>

ყოველივე ზემოთ ხსენებულიდან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოში მოქმედი სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტი საზოგადოებრივი სტაბილურობის უზრუნველსაყოფად, რისკის შემცველი პირობების არსებობისას, სავალდებულო დაზღვევის სუბიექტს ავალდებულებს სხვა (მესამე) პირთა სასარგებლოდ დაზღვევის ხელშეკრულების გაფორმებას. მაგალითისათვის, დღესდღეობით სავალდებულო დაზღვევის კუთხით, აქტუალურ საკვლევ თემას წარმოადგენს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის დაზღვევა და მისი პირობები. იქიდან გამომდინარე, რომ ხშირია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციისას წარმოშობილი ზიანი, სახელმწიფო სავალდებულო დაზღვევის ფარგლებში აქცევს სუბიექტის ვალდებულებებს მესამე პირთა მიმართ, რაც მიზნად ისახავს საზოგადოებრივ სტაბილურობის შენარჩუნებასა და რისკების მართვასა და ზიანის ანაზღაურების გამარტივებას.

1.1 მესამე პირთა მიმართ პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის სამართლებრივი მოწესრიგება საქართველოში

სავალდებულო დაზღვევა მიზნად ისახავს მესამე პირთა მიმართ არსებული სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაცვას. იქიდან გამომდინარე, რომ დღესდღეობით ეროვნულ დონეზე არ არსებობს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის მომწესრიგებელი კანონი, ნაშრომში განხილული იქნება 2010 წლამდე მოქმედი „ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“⁴ კანონი. აღნიშნული კანონის მე-4 მუხლის მიხედვით, მესამე პირთა მიმართ პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის სამართლებრივი წესრიგი უზრუნველყოფდა ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისას სუბიექტის მიერ მიყენებული ზიანის ანაზღაურებას დაზარალებული მხარისათვის. მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის საგანი მოიცავდა სიცოცხლისა ან ჯანმრთელობისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურებას.

დღეს ეროვნულ საკანონმდებლო სივრცეში არ არსებობს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის მომწესრიგებელი ნორმები, რაც წინააღმდეგობაში მოდის სოციალური სახელმწიფოს იდეასთან. საქართველოს

⁴ საქართველოს კანონი „ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“ <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/31750>

კონსტიტუციის მე-5 მუხლი ⁵ განამტკიცებს სოციალური სახელმწიფოს იდეას. ეს უკანასკნელი კი, თავის არსში აერთიანებს იმგვარ სიკეთეს, როგორც არის საზოგადოებრივი სტაბილურობა და უსაფრთხოება. ⁶ სოციალური სახელმწიფოს ფუნდამენტური არსის მიხედვით, თავისუფლება არ შეიძლება იყოს შეუზღუდავი, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც საფრთხე ექმნება მესამე პირთა უფლებებსა და კანონიერ ინტერესებს. ⁷ ამდენად, ზემოთ ხსენებული სოციალური სახელმწიფოს იდეა, როგორც კონსტიტუციური საფუძველი, ანიჭებს კანონმდებელს უფლებამოსილებას და ხშირ შემთხვევაში აკისრებს ვალდებულებასაც, სახელშეკრულებო ავტონომიის შეზღუდვის გზით უზრუნველყოს მესამე პირთა აღმატებული სიკეთის (სიცოცხლის/ჯანმრთელობის/ქონების) დაცვა.

1.1.1 დაზღვევა სხვა პირის სასარგებლოდ

ეროვნულ საკანონმდებლო სივრცეში, დღესდღეობით არ არსებობს ნორმატიული აქტი, რომელიც უზრუნველყოფს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევას. შესაბამისად, ნაშრომის ამ ნაწილში განხილული იქნება ადრე მოქმედი კანონმდებლობა და კანონპროექტი, რომელიც ჯერ კიდევ განხილვის საგანს წარმოადგენს. ძველი კანონი „ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“, უზრუნველყოფდა მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევას, მხოლოდ ჯანმრთელობის დაზიანების ან სიცოცხლის მოსპობის შემთხვევების მიმართ. თავისი არსით, მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევისას ქონებრივი ზიანის მოწესრიგების გარეშე დატოვება არ არის გამართლებული მიდგომა საკვლევი თემის ბუნებიდან გამომდინარე. შესაბამისად, იგი დიდწილად მოიცავს ფინანსურ და ეკონომიკურ სექტორს. ეკონომისტი ალფრედ ვაგნერის თეორიის მიხედვით, ⁸ დაზღვევა ეს არის გაუთვალისწინებელი ზიანისაგან დაცვა და მისი შედეგების შერბილება. ანუ მისი მთავარი დანიშნულებაა ქონებრივი ზიანისაგან პირის დაცვა. ამდენად, კანონმდებლის მიერ მესამე

⁵ საქართველოს კონსტიტუცია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/30346>

⁶ ჯორბენაძე ს., *ხელშეკრულების თავისუფლება სამოქალაქო სამართალში*, გვ.83–84 http://lawlibrary.info/ge/books/giz2017-ge-xelshekrulebis_tavisufleba.pdf

⁷ ჯორბენაძე ს., *ხელშეკრულების თავისუფლება სამოქალაქო სამართალში*, გვ.83–84 http://lawlibrary.info/ge/books/giz2017-ge-xelshekrulebis_tavisufleba.pdf

⁸ კაკაშვილი ნ., *სადაზღვევო საქმე*, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, გვ 11; https://tsu.ge/data/file_db/economist_faculty/rid.sad.saqme%2021.pdf

პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევისას ქონებრივი ზიანის მოწესრიგების გარეშე დატოვება სრულად ეწინააღმდეგება სადაზღვევო ურთიერთობების არსს.

ძველი კანონით გათვალისწინებული სავალდებულო დაზღვევის მექანიზმი პრობლემური იყო აღსრულებითი ძალის ნაწილშიც. ეროვნული კანონმდებლობა არ ითვალისწინებდა კონტროლის არცერთ მექანიზმს, რომელიც უზრუნველყოფდა სავალდებულო დაზღვევის კანონმდებლობის პრაქტიკაში აღსრულებას. მაგალითისათვის, ევროპის კავშირის წევრი სახელმწიფოები მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის მექანიზმისათვის აღსრულებითი ძალის მისანიჭებლად მას ამღებენ ავტომობილის რეგისტრაციის წინარემოქმედებით ხასიათს. ეს გულისხმობს, რომ თუკი ფიზიკურ/იურიდიულ პირს სურს საკუთრებაში დაირეგისტროს ავტოსატრანსპორტო საშუალება, მომავალმა მესაკუთრემ უნდა დადოს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის დაზღვევის ხელშეკრულება. აღნიშნული მექანიზმის გამოყენებით, კანონმდებელი ქმნის იმგვარ რეგულირებას, რომლის ფარგლებშიც ფიზიკური/იურიდიული პირი ვალდებულია დადოს დაზღვევის ხელშეკრულება.⁹

ასოცირების შეთანხმებიდან გამომდინარე, 2014 წლიდან აქტიურად დაიწყო ეროვნულ დონეზე ევროპის კავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის პროცესი. აღნიშნული მოიცავდა კომპლექსურ ცვლილებებს სხვადასხვა სექტორის მიმართულებით, მათ შორის აღმოჩნდა ფინანსური მომსახურების სფერო და კერძოდ დაზღვევა. იქიდან გამომდინარე, რომ ევროპის კავშირი მესამე პირთა მიმართ სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევას მკაცრად არეგულირებს, აპროქსიმაციის პროცესში საჭირო გახდა ახალი კანონის შემუშავება, რომელიც სრულად მოერგებოდა ევროპის კავშირის მიერ დადგენილ სტანდარტებს. 2019 წელს შემუშავებულ იქნა კანონპროექტი „საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“. ¹⁰ პროექტის მიხედვით, საქართველოს/უცხო ქვეყნის მოქალაქე ან მოქალაქეობის არ მქონე პირი, რომელსაც საკუთრებაში ყავს საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალება უნდა დადოს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის დაზღვევის ხელშეკრულება. 2019 წელს წარდგენილი კანონპროექტი აგრეთვე ითვალისწინებდა მესამე პირთა მიმართ

⁹ Haftpflichtversicherung (Germany Visa, Germany Car Insurance <https://www.germany-visa.org/insurances-germany/car-insurance/>

¹⁰ კანონპროექტი, საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ <https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/211263>

ქონებრივი პასუხისმგებლობის დაზღვევასაც, განსხვავებით 2010 წლამდე მოქმედი ნორმატიული აქტისაგან. თუმცა, გარკვეული პოლიტიკური თუ სხვა სახის გარემოებებიდან გამომდინარე კანონპროექტის დამტკიცება არ მოხდა პარლამენტის მიერ. შესაბამისად, ისევ არ არსებობს კანონი, რომელიც დაარეგულირებს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის საკითხებს.

1.1.2 სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა

როგორც უკვე ზემოთ აღინიშნა, მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის დაზღვევა წარმოადგენს სოციალური სახელმწიფოს იდეის ფარგლებში არსებულ დაცვის მექანიზმს. შესაბამისად, საკითხის სრულყოფილად გამოკვლევის მიზნით, მნიშვნელოვანია, როგორც სამართლებრივი წესრიგის განხილვა, აგრეთვე მისი კონსტიტუციური საფუძველის შესწავლა. საქართველოს კონსტიტუციის მე-5 მუხლი განამტკიცებს სოციალური სახელმწიფოს იდეას, რომელიც მოიცავს საზოგადოებრივი სტაბილურობისა და უსაფრთხოების დაცვას. აღნიშნული სიკეთის დაცვის მიზნით, სახელმწიფოს აქვს უფლებამოსილება და ზოგიერთ შემთხვევაში ვალდებულებაც კი მოახდინოს გარკვეული თავისუფლებების შეზღუდვა. დაზღვევა, როგორც ასეთი წარმოადგენს ხელშეკრულებას, რომლის ფარგლებშიც დამზღვევი და მზღვევლი ნების თავისუფლად გამოვლენის ფარგლებში იძენენ უფლებებს და კისრულობენ მოვალეობებს. თუმცა, სახელშეკრულებო თავისუფლება არ არის აბსოლუტური სიკეთე, დასაშვებია მისი შეზღუდვა მნიშვნელოვანი სამართლებრივი სიკეთის დასაცავად. ასეთ შემთხვევაში, ამ სიკეთეს წარმოადგენს საზოგადოებრივი (სამოქალაქო) სტაბილურობა. მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა მოიცავს იმგვარ დელიქტურ ურთიერთობებს, რომლის დროსაც ქმედების ჩამდენის სუბიექტის (დამზღვევის) ბრალეული ან გაუფრთხილებელი ქმედებით ზიანი ადგება დაზარალებულის სიცოცხლეს, ჯანმრთელობას ან ქონებას. შესაბამისად, იგი იწვევს გაუთვალისწინებელ ხარჯებს, რომლებიც ხშირად აღემატება დამზღვევის ფინანსურ შესაძლებლობებს. ამდენად, საზოგადოებრივი სტაბილურობის შენარჩუნების მიზნით, უცხოური სახელმწიფოები აქტიურად იყენებენ სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტს (მაგალითისათვის, ევროპის

კავშირის წევრი სახელმწიფოები იმპერატიულად არეგულირებენ მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის დაზღვევას). რა თქმა უნდა, სავალდებულო დაზღვევის ხელშეკრულება სცდება ნების ავტონომიას და ექცევა საჯარო სამართლებრივი რეგულირების სფეროში, მაგრამ აღნიშნულ შეზღუდვას აღემატება გარანტირებული სამართლებრივი სიკეთე. ასე რომ, პირთა გარკვეული თავისუფლებები შეიძლება შეიზღუდოს მესამე პირთა ინტერესებისა და სამოქალაქო პასუხისმგებლობების გარანტირებისათვის.

1.2 მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის სტანდარტები ევროპის კავშირში

ევროპის კავშირი ეს არის საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომელიც ეკონომიკური, სოციალური და პოლიტიკური ფაქტორების გათვალისწინებით მიისწრაფვის ერთიანი სამართლის სისტემის შექმნისაკენ. აღნიშნული პროცესი მოიცავს საზოგადოებრივი ურთიერთობების ყველა სფეროში ერთიანი სამართლებრივი წესრიგის შექმნას ევროპის კავშირის ფარგლებში და შემდგომ მის გავრცელებას მეზობელ სახელმწიფოებში. აღნიშნული მიზნის ფარგლებში, ევროპის კავშირი მრავალი მიმართულებით ახდენს გარკვეული სტანდარტებისა თუ სამართლებრივი ნორმების ჩამოყალიბებას. ერთ–ერთ ასეთ სფეროს, სწორედ სადაზღვევო სამართალი და კერძოდ მესამე პირთა მიმართ სავალდებულო დაზღვევა წარმოადგენს. აღსანიშნავია, რომ ჯერ კიდევ 1959 წელს შეიქმნა პირველი კონვენცია, რომელიც არეგულირებდა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საკითხს ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისას წარმოშობილ ზიანთან დაკავშირებით.¹¹ შესაბამისად, შეიძლება ითქვას, რომ ევროპის კავშირის ფარგლებში სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტს აქვს მრავალწლიანი განვითარების ისტორია და მის მიერ დადგენილი სტანდარტების განხილვა მნიშვნელოვანი იქნება ეროვნულ კანონმდებლობაში არსებული ხარვეზებისა და ბუნდოვანებების გამოსაკვეთად.

მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევასთან დაკავშირებით კონსოლიდირებულ აქტს წარმოადგენს 2009 წლის ევროპის კავშირის პარლამენტისა და საბჭოს მიერ მიღებული დირექტივა „ავტოსატრანსპორტო საშუალებიდან წარმოშობილი ზიანის სავალდებულო დაზღვევისა და მისი აღსრულების შესახებ“ (relating to

¹¹ Council of Europe: „European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles“
<https://rm.coe.int/16800656cd>

insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability¹²). აღნიშნული დირექტივის ფარგლებში ევროპის კავშირის წევრი სახელმწიფოები კისრულობენ ვალდებულებას, რომ უზრუნველყოფენ შიდასახელმწიფოებრივ დონეზე მოქმედი კანონმდებლობის ჰარმონიზაციას წინამდებარე დირექტივასთან. აღნიშნული ნორმატიული აქტის მიხედვით, ევროპის კავშირის მთელს ტერიტორიაზე მოძრავი ავტოსატრანსპორტო საშუალება უნდა იყოს დაზღვეული. დაზღვევის ფარგლებში მოიზრება მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევაც. ევროპის კავშირის 2009 წლის დირექტივა ერთის მხრივ, ადგენს წევრ სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობის სამართლებრივ ასპექტებს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას, ხოლო მეორეს მხრივ, განსაზღვრავს დადგენილი სამართლებრივი წესრიგის აღსრულების ელემენტებს. ეს ყოველივე კი მოიცავს: სავალდებულო დაზღვევისას მინიმალური სადაზღვევო თანხის განსაზღვრას; მზღვეველსა და დაზარალებულს შორის სასამართლო პროცესის წარმოების ფუნდამენტურ სტანდარტებს და სხვა. დირექტივის მე-9 მუხლის 1-ლი პუნქტის მიხედვით, მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის მინიმალური თანხა პირადი დაზიანების შემთხვევაში, შეადგენს 1 000 000 ევროს დაზარალებულზე ან 5 000 000 ევროს თითო მოთხოვნაზე, დაზარალებულთა რაოდენობის მიუხედავად; ქონების დაზიანების შემთხვევაში სადაზღვევო თანხა შეადგენს 1 000 000 ევროს თითო მოთხოვნაზე, დაზარალებულთა რაოდენობის მიუხედავად. აგრეთვე აღსანიშნავია ისიც, რომ ევროპის კავშირის წევრი სახელმწიფოების მიერ დირექტივის იმპლემენტაციისას დასაშვებია სავალდებულო დაზღვევის მინიმალური სადაზღვევო თანხის გაზრდა, ეროვნულ დონეზე არსებული ფინანსურ-ეკონომიკური და სოციალური ფაქტორების გათვალისწინებით. დირექტივა კავშირის წევრ სახელმწიფოებს, ერთის მხრივ, აკისრებს ვალდებულებას შექმნან წინამდებარე ნორმატიულ აქტთან თავსებადი კანონმდებლობა, ხოლო მეორეს მხრივ, უზრუნველყონ აღსრულების ქმედითი მექანიზმები, რომლებიც ეფექტურს გახდის მესამე პირთა დაცვის სამართლებრივ მექანიზმებს.

¹² Directive of The European parliament and of The council, relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32009L0103&qid=1430383119226>

1.3 ასოცირების შეთანხმების ფარგლებში, საქართველოს მიერ ნაკისრი ვალდებულებები სადაზღვევო სამართლის ჰარმონიზაციასთან დაკავშირებით

ევროპის კავშირი მიისწრაფის შექმნას ერთიანი სამართლის სისტემა. სახელმწიფოთა სამართლებრივი წესრიგის დაახლოება, თავის მხრივ, ხელს უწყობს ერთიანი სავაჭრო ბაზრის ფორმირებას, რაც შემდგომში დადებითად აისახება ეკონომიკურ ურთიერთობებზე. ერთ-ერთ სამართლებრივი მექანიზმი, რომელიც ეფექტურად უზრუნველყოფს ჰარმონიზაციის პროცესს არის ასოცირების შეთანხმება. ევროპის კავშირის ფუნქციონირების შესახებ შეთანხმების 198-ე მუხლის¹³ მიხედვით, ევროპის კავშირი აფორმებს ასოცირების შეთანხმებას სახელმწიფოებთან და ტერიტორიებთან. ასოცირების შეთანხმების ფარგლებში სახელმწიფო იღებს გარკვეულ ბენეფიტებს ევროპის კავშირისაგან, თუმცადა საპირწონედ უზრუნველყოფს ევროპის კავშირის კანონმდებლობასთან მისი სამართლებრივი წესრიგის ჰარმონიზაციას.

2014 წელს საქართველოსა და ევროპის კავშირს შორის გაფორმდა ასოცირების შეთანხმება,¹⁴ აღნიშნული სამართლებრივი აქტი ძირითადად მოიცავს ღრმა და ყოვლისმომცველი სავაჭრო ურთიერთობების ფარგლებში ეკონომიკური ბაზრების დაახლოებას. შესაბამისად, ასოცირების შეთანხმების ფარგლებში, საქართველომ იკისრა ვალდებულებები ფინანსურ და ეკონომიკურ სექტორში მოქმედი რეგულაციების ევროპის კავშირის კანონმდებლობის დაახლოებასთან დაკავშირებით. იქიდან გამომდინარე, რომ სადაზღვევო სამართლებრივი ურთიერთობები მჭიდროდ არის დაკავშირებული ფინანსურ სექტორთან ჰარმონიზაციის პროცესი შეეხო ამ უკანასკნელსაც. ასოცირების შეთანხმების 114-ე მუხლის მე-2¹⁵ ნაწილის მიხედვით, ჰარმონიზაციის პროცესი უნდა გავრცელდეს ფინანსური მომსახურების შემდგომ ურთიერთობებზე: „დაზღვევა და დაზღვევასთან დაკავშირებული მომსახურება: პირდაპირი დაზღვევა (მათ შორის თანადაზღვევა): სიცოცხლის; არა-სიცოცხლის; გადაზღვევა და რეტროცესია; სადაზღვევო შუამავლობა, როგორიცაა საბროკერო და სააგენტო მომსახურება; და დაზღვევის დამხმარე მომსახურება, როგორიცაა საკონსულტაციო, აქტუარული, რისკის შეფასებისა და ზარალის

¹³ Official Journal of the European Union, of The Treaty on European Union and The Treaty of The functioning of The European Union, (2016/C 202/01)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12016ME%2FTXT>

¹⁴ ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2496959>

¹⁵ ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2496959>

დარეგულირების მომსახურება“. შესაბამისად, საქართველოს აქვს ვალდებულება უზრუნველყოს სადაზღვევო სფეროში არსებული რეგულაციების აპროქსიმაცია ევროპის კავშირის კანონმდებლობასთან. ჰარმონიზაციის პროცესი მოიცავს მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ კანონმდებლობასაც. დღესდღეობით, ეროვნულ დონეზე მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის ნაწილში მოქმედებს, მხოლოდ „საქართველოს ტერიტორიაზე მოძრავი უცხო სახელმწიფოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონი¹⁶. აღნიშნული კანონი, რა თქმა უნდა, გამომდინარეობს ევროპის კავშირის დირექტივისაგან, თუმცაღა შეეხება, მხოლოდ იმ სატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც რეგისტრირებულია უცხო სახელმწიფოში და დროებით გადაადგილდება საქართველოს ტერიტორიაზე. აღნიშნული კანონის გარდა, ეროვნულ დონეზე არ არსებობს ნორმატიული აქტი, რომელიც შეეხება საქართველოში რეგისტრირებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს, შესაბამისად ეს ყოველივე აფერხებს ჰარმონიზაციის პროცესს და ქმნის საკანონმდებლო დეფიციტს.

2. მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის ინტერდისციპლინარული ანალიზი

ეროვნულ საკანონმდებლო სივრცეში დაზღვევა მოწესრიგებულია, როგორც კერძო, აგრეთვე საჯარო სამართლის სფეროში, თუმცა აღნიშნული ინსტიტუტი არ არის მხოლოდ სამართლებრივი მექანიზმი. დაზღვევა არის ფინანსური მომსახურების სფეროს ნაწილი, რომელიც რისკების მართვაზე და ზიანის შემცირებაზეა ორიენტირებული. დაზღვევის ინსტიტუტის შექმნა, თავისი არსით, უკავშირდება ფინანსური სექტორის სტაბილურ ფუნქციონირებას, შესაბამისად მნიშვნელოვანია მისი შესწავლა არამხოლოდ სამართლებრივი თვალსაზრისით, არამედ ინტერდისციპლინარული მიდგომების გათვალისწინებით. ამ თავში განხილული იქნება ის სამოქალაქო და ეკონომიკური

¹⁶ საქართველოს კანონი „საქართველოს ტერიტორიაზე მოძრავი უცხო სახელმწიფოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“

<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3949505>

ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენენ დაზღვევის ინსტიტუტის ჩამოყალიბებასა და მის ფუნქციონირებაზე.

დღესდღეობით, სოციალური ურთიერთობები მჭიდროდ უკავშირდება ეკონომიკურ სექტორსა და მასთან დაკავშირებულ ფინანსურ მომსახურებებს. სახელმწიფოს მიერ შექმნილი სამართლებრივი წესრიგი მუდმივად მიისწრაფვის უზრუნველყოს საზოგადოებრივი სტაბილურობა. ყოველივე ამის მიღწევა კი შესაძლებელია რისკების მართვისა და მოსალოდნელი ზიანის შედეგების შემცირების გზით. ამ მიზნების რეალიზების ყველაზე ეფექტურ საშუალებას კი თავად დაზღვევის მექანიზმი წარმოადგენს. დაზღვევა, როგორც ფინანსური მომსახურების მექანიზმი, მიმართულია მხარეთა იმ ზიანის შესამცირებლად, რომელიც აზიანებს „სტატუს–კვოს“.¹⁷ თავისი შინაარსიდან გამომდინარე, სავალდებულო დაზღვევა ეს არის ფინანსური მომსახურების ნაწილი და უკავშირდება ეკონომიკურ ურთიერთობებს, რომელიც წარმოიშობა სამოქალაქო/სოციალური ფაქტორების გათვალისწინებით.

2.1 სამოქალაქო ფაქტორების ანალიზი ევროპის კავშირის წევრი სახელმწიფოების საუკეთესო პრაქტიკის საფუძველზე

დაზღვევა არის ფინანსური მომსახურების სექტორის ნაწილი, რომლის განვითარებაც სწორედ ეკონომიკური სფეროს სტაბილურობის უზრუნველყოფას ემსახურება. სავალდებულო დაზღვევის შემთხვევაში ეკონომიკურ ფაქტორებთან ერთად კუმულატიურად მოქმედებს სოციალური/სამოქალაქო პასუხისმგებლობები. ეს ყოველივე კი გულისხმობს, რომ, თუკი სახელშეკრულებო თავისუფლების ფარგლებში დაზღვევის ხელშეკრულების საგნის განსაზღვრა თავისუფალია, სავალდებულო დაზღვევისას კანონმდებელი მის წარმოშობას უკავშირებს სამოქალაქო/სოციალურ ფაქტორებს. ძირითად შემთხვევაში, სამოქალაქო პასუხისმგებლობა უკავშირდება მესამე პირთა ინტერესების დაცვას. სოციალური სახელმწიფოს იდეა, რომელიც განმტკიცებულია საქართველოს კონსტიტუციაშიც, მოიცავს სამოქალაქო უსაფრთხოებისა და სტაბილურობის უზრუნველყოფას სახელმწიფოს მხრიდან. ეს ყოველივე კი მოიცავს არსებული რისკების მართვას, მათ შორის მესამე პირთა ინტერესების დაცვას, რომლებსაც შესაძლოა საფრთხე

¹⁷ კაკაშვილი ნ., *სადაზღვევო საქმე*, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, გვ.14–15 https://tsu.ge/data/file_db/economist_faculty/rid.sad.saqme%2021.pdf

შექმნათ სხვა პირთა მიერ განხორციელებული განზრახი ან გაუფრთხილებელი ქმედების საფუძველზე. ამდენად, კანონმდებელს აქვს ვალდებულება შექმნას იმგვარი წესრიგი, რომელიც უზრუნველყოფს მესამე პირთა პრევენციულ და რეპრესიულ დაცვას. ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისას მოსალოდნელი ზიანის თავიდან ასაცილებლად კანონმდებელს პრევენციული კუთხით, შეუძლია შექმნას სტანდარტები: ავტოსატრასპორტო საშუალების გამართულობის, მართვასთან დაკავშირებული კრიტერიუმების მიმართებით და სხვა. ხოლო რეპრესიული კუთხით, კანონმდებელს შეუძლია უზრუნველყოს იმგვარი კანონმდებლობა, რომელიც სავალდებულო წესით დააზღვევს მესამე პირისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურებას.

საგულისხმოა, რომ სავალდებულო დაზღვევის სამოქალაქო ფაქტორები არ არის მხოლოდ სოციალური სახელმწიფოს იდეის ნაწილი. ევროპის კავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულება სხვა ძირითად ღირებულებებთან ერთად მოიცავს სტაბილურობისა და მშვიდობის უზრუნველყოფის პრინციპებს.¹⁸ სტაბილურობის უზრუნველყოფა შეუძლებელია სხვადასხვა სახის ურთიერთობებში მესამე პირთა ინტერესების დაცვის გარეშე. ამ მიზნის მისაღწევად ევროპის კავშირი აქტიურად იყენებს სავალდებულო დაზღვევის მექანიზმს. მესამე პირთა მიმართ სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა აქტიურად გამოიყენება ევროპის კავშირის სახელმწიფოების მხრიდან, ხოლო მისი გაუთვალისწინებლობა კი იწვევს მრავალი სახის პასუხისმგებლობას. მაგალითად, ფრანგული მოდელის მიხედვით,¹⁹ მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევისაგან თავის არიდება გამოიწვევს სუბიექტის დაჯარიმებას, მართვის უფლების შეჩერებას ან ჩამორთმევას, სატრასპორტო საშუალების ჩამორთმევასა და სხვა.

¹⁸ *European Union, Aims and values* https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values_en

¹⁹ *Compulsory car insurance or "third party" insurance* <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2628?lang=en>

2.2 მესამე პირთა მიმართ პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის გავლენა ეკონომიკურ სფეროზე

როგორც უკვე არაერთხელ აღინიშნა, ფინანსური მომსახურების სექტორის ნაწილია სავალდებულო დაზღვევა, რომელსაც საფუძვლად უდევს სამოქალაქო პასუხისმგებლობების დაცვა. სავალდებულო დაზღვევა ემსახურება სოციალური სახელმწიფოს იდეის რეალიზებას, რაც მესამე პირთა უფლებების დაცვისა და სტაბილურობის შენარჩუნების თვალსაზრისით დადებითი გავლენის მატარებელია. სავალდებულო დაზღვევის ინსტიტუტის ეკონომიკაზე გავლენის კუთხით არარსებობს ერთგვაროვანი შეფასება. მეცნიერთა გამოთქმული პოზიციების დისბალანსი კი დაკავშირებულია სახელმწიფო მიერ წარმოებულ პოლიტიკასთან. მაგალითისათვის, თუკი სახელმწიფო მიჰყვება ლიბერალური საბაზრო ეკონომიკის პოლიტიკას, მისი შინაარსი ეწინააღმდეგება სავალდებულო დაზღვევას. შესაბამისად, მეცნიერთა ნაწილი გარკვეული ეკონომიკური პოლიტიკის მქონე სახელმწიფოებში გაუმართლებლად მიიჩნევს სუბიექტისათვის დაზღვევის ვალდებულების დაკისრებას. თუმცა საპირისპირო პოზიციის მქონე მკვლევართა ნაწილი მიიჩნევს, რომ სავალდებულო დაზღვევის მექანიზმი დადებითად აისახება ფინანსური მომსახურების სფეროსა და სახელმწიფოთა ეკონომიკაზე. ამ ყოველივეს ადასტურებს, ევროპის კავშირი და მისი პოლიტიკა სავალდებულო დაზღვევასთან მიმართებით. ევროპის კავშირი აერთიანებს ყველაზე დიდ ეკონომიკურ ბაზარს ეს ყოველივე კი ხელს არ უშლის მკაცრად დაარეგულიროს ფინანსური მომსახურების სექტორთან დაკავშირებული საკითხები, მათ შორის სავალდებულო დაზღვევა. უფრო მეტიც, ევროპის კავშირის სავაჭრო ბაზარი არის ყველაზე დიდი ეკონომიკური სივრცე, რომელიც რეგულაციებისგან თავისუფალი ნამდვილად არ არის. შესაბამისად, შეიძლება ითქვას, რომ სავალდებულო დაზღვევის მექანიზმი უფრო უსაფრთხოა და სტაბილურს ხდის ეკონომიკურ სივრცეს.

მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა საქართველოში რეგულირების გარეშეა დატოვებული. იმასთან ერთად, რომ მესამე პირთა მიმართ სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის არარსებობა აფერხებს ეროვნული კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის პროცესს ევროპის კავშირის სამართალთან, აგრეთვე უარყოფითად აისახება ფინანსურ სექტორზე (რისკების მართვასა და ზიანის შემცირებაზე). სავალდებულო დაზღვევასთან დაკავშირებით საკანონმდებლო მოწესრიგების არარსებობა ზრდის ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისას წარმოშობილი ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებულ დავებს. სასამართლო გადატვირთულობისა და

არასრულფასოვანი კანონმდებლობის გათვალისწინებით კი საფრთხე ექმნებათ მესამე პირთა უფლებებსა და კანონიერ ინტერესებს.

დასკვნა

დაზღვევა, როგორც ასეთი, არ წარმოადგენს წმინდად სამართლებრივ ურთიერთობას. იგი არის ფინანსური მომსახურების ერთ-ერთი მექანიზმი, რომელიც ეკონომიკური სტაბილურობის უზრუნველყოფის მიზნით, ექცევა სამართლებრივი რეგულირების სფეროში. სადაზღვევო სამართლებრივი ურთიერთობა გაერთიანებულია კერძო და საჯარო სამართლის რეგულირების სფეროში, მოიცავს ისეთ სამართლებრივ სიკეთეებს, როგორებიცაა: ადამიანის სიცოცხლე და ჯანმრთელობა, ქონების დაცვა და სხვა. ნაშრომში განვიხილეთ ასოცირების შეთანხმება, რომლის ფარგლებშიც საქართველოს სახელმწიფომ იკისრა მრავალი ვალდებულება, მათ შორის ფინანსური მომსახურების სფეროში, რომელიც სადაზღვევო ურთიერთობებსაც მოიცავს. შესაბამისად, საქართველოს აქვს ვალდებულება ქვეყნის შიგნით, ფინანსური მომსახურების სფეროში მოქმედი კანონმდებლობა შეესაბამებოდეს ევროპის კავშირის სტანდარტებს. თუმცა, მესამე პირთა მიმართ ავტოსატრანსპორტო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის საკითხი არ არის რეგულირებული. 2010 წელს, მას შემდეგ, რაც ძალადაკარგულად იქნა ცნობილი ძველი კანონი „ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“²⁰ კანონმდებელი ღიად ტოვებს აღნიშნულ საკითხს. 2010 წლის შემდგომ, 2019 წელს შემუშავებულ იქნა კანონპროექტი, მესამე პირთა მიმართ სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევასთან დაკავშირებით. მართალია აღნიშნულ კანონპროექტში ასახული იყო ევროპის კავშირის მიერ დადგენილი სტანდარტები, თუმცა მაინც არ მოხდა მისი მიღება. გარდა იმისა, რომ მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის რეგულირების გარეშე დატოვება

²⁰ საქართველოს კანონი „ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“ <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/31750>

ეწინააღმდეგება ევროპის კავშირის სამართალთან ჰარმონიზაციის პროცესს ქმნის საკანონმდებლო დეფიციტს, რაც პრაქტიკული თვალსაზრისით უარყოფითად აისახება მესამე პირთა უფლებებისა და კანონიერი ინტერესების პრაქტიკაში რეალიზებაზე.

სამართლებრივ პრობლემატიკასთან ერთად, აღნიშნული საფრთხეს უქმნის ფინანსური მომსახურების სფეროს სტაბილურად ფუნქციონირებას. ნაშრომის წინამდებარე თავებში განხილული ინფორმაციის მიხედვით, დაზღვევა ეს არის ეკონომიკური სივრცის ნაწილი, კერძოდ კი ერთიანდება ფინანსური მომსახურების ნაწილში. შესაბამისად, მისი რეგულირების გარეშე დატოვება წარმოშობს სამართლებრივ დავებს. სასამართლო წესით დავის წარმოება განგრძნობადია დროში და დაკავშირებულია მატერიალურ, ადამიანურ რესურსთან, შესაბამისად ეს ყოველივე აფერხებს ფინანსურ სექტორის სტაბილურ ფუნქციონირებას.²¹

იმისათვის, რომ სოციალური სახელმწიფოს იდეის ფარგლებში დაცულ იქნეს მესამე პირთა უფლებები, ინტერესები და ამასთანავე ხელი შეეწყოს ევროპის კავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზაციის პროცესს, უნდა მოხდეს კანონპროექტის შემუშავება და მისი მიღება მესამე პირთა მიმართ ავტოპასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევასთან დაკავშირებით. კანონპროექტის შემუშავების პროცესში აუცილებელია გათვალისწინებულ იქნეს ევროპის კავშირის მიერ დადგენილი სტანდარტები სავალდებულო დაზღვევასთან დაკავშირებით. ახალმა კანონმა სავალდებულო დაზღვევის საგნად უნდა გაითვალისწინოს ქონებრივი ზიანის ანაზღაურებაც, სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურებასთან ერთად. იქიდან გამომდინარე, რომ ევროპის კავშირის მიერ მიღებული დირექტივით განსაზღვრული მინიმალური სადაზღვევო თანხა არის მილიონი ევრო, აღნიშნული შეუსაბამოა ქართული რეალობისათვის. შესაბამისად, მინიმალური სადაზღვევო თანხის დადგენისას გათვალისწინებულ უნდა იქნეს მოსახლეობის ეკონომიკური შესაძლებლობები. სამართლებრივი წესრიგის შემუშავებასთან ერთად აუცილებელია მისთვის აღსრულებადი ძალის მინიჭება. შესაბამისად, აუცილებელია შემუშავებულ იქნეს იმგვარი მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფენ კანონის აღსრულებას. მაგალითისათვის, ეფექტური იქნება გერმანული მოდელის დანერგვა,²² ამ უკანასკნელის მიხედვით, სავალდებულო დაზღვევის გარეშე პირი ვერ დაირეგისტრირებს

²¹ გაბუნია მ., *მტკიცების ტვირთის ძირითადი მახასიათებლები და მისი როლი და სადაზღვევო სამართლებრივ დავაში*, დავით ბატონიშვილის სამართლის ინსტიტუტი, სტატიათა კრებული, გვ.40, https://dSPACE.nplg.gov.ge/bitstream/1234/145945/1/Mtkicebiti_Samartali.pdf

²² Insurance & Reinsurance Laws and Regulations Germany 2023-24 <https://iclg.com/practice-areas/insurance-and-reinsurance-laws-and-regulations/germany>

ავტოსატრანსპორტო საშუალებას. ასევე, ფრანგული მოდელი,²³ რომლის მიხედვითაც პირის მიერ სავალდებულო დაზღვევისაგან თავის არიდება იწვევს გარკვეულ ადმინისტრაციულ პასუხისმგებლობას.

საბოლოოდ, ყოველივე ზემოთ ხსენებულიდან გამომდინარე, მესამე პირთა მიმართ ავტოსასუბსიდგებლობის სავალდებულო დაზღვევის სამართლებრივი მოწესრიგება შეამცირებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისას წარმოშობილი ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებულ დავებს, უზრუნველყოფს რისკების მართვას, რაც დადებითაც აისახება ფინანსურ სექტორზე. ყოველივე ამასთან ერთად, შეავსებს საკანონმდებლო დეფიციტს და ხელს შეუწყობს ეროვნული კანონმდებლობის ჰარმონიზაციას ევროპის კავშირთან.

ბიბლიოგრაფია

ეროვნული საკანონმდებლო აქტები

1. საქართველოს კონსტიტუცია
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/30346> ;
2. საქართველოს კანონი „სამოქალაქო კოდექსი“
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702>;
3. საქართველოს კანონი „დაზღვევის შესახებ“
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/29884>;
4. „საქართველოს ტერიტორიაზე მოძრავი უცხო სახელმწიფოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის

²³ Compulsory car insurance or "third party" insurance <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2628?lang=en>

სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონი
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3949505>;

5. კანონპროექტი, საქართველოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ
<https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/211263>;
6. ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2496959>.

სამეცნიერო ლიტერატურა

7. გაბუნია მ., *მტკიცების ტვირთის ძირითადი მახასიათებლები და მისი როლი და სადაზღვევო სამართლებრივ დავაში*, დავით ბატონიშვილის სამართლის ინსტიტუტი, სტატიათა კრებული
https://dSPACE.nplg.gov.ge/bitstream/1234/145945/1/Mtkicebiti_Samartali.pdf;
8. ირემაშვილი ქ., *მხარეთა უფლებრივი თანაფარდობის კრიტერიუმები სადაზღვევო ურთიერთობებში*, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
https://press.tsu.ge/data/image_db_innova/disertaciebi_samartali/qetevan_iremashvili.pdf;
9. კაკაშვილი ნ., *სადაზღვევო საქმე*, ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
https://tsu.ge/data/file_db/economist_faculty/rid.sad.saqme%2021.pdf;
10. ჯორბენაძე ს., *ხელშეკრულების თავისუფლება სამოქალაქო სამართალში*
http://lawlibrary.info/ge/books/giz2017-ge-xelshekrulebis_tavisufleba.pdf.

უცხოური საკანონმდებლო აქტები

11. Council of EuropeEuropean Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles <https://rm.coe.int/16800656cd>;

12. Directive of The European parliament and of The council, relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability, 16.09.2009, 2009/103/EC

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32009L0103&qid=1430383119226;>

13. Official Journal of the European Union, of The Treaty on European Union and The Treaty of The functioning of The European Union (2016/C 202/01)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12016ME%2FTXT>

ინტერნეტ წყარო

14. *Germany Visa, Germany Car Insurance*

[https://www.germany-visa.org/insurances-germany/car-insurance/;](https://www.germany-visa.org/insurances-germany/car-insurance/)

15. *Compulsory car insurance or "third party" insurance*

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2628?lang=en;>

16. *Insurance & Reinsurance Laws and Regulations Germany 2023-2024*

<https://iclg.com/practice-areas/insurance-and-reinsurance-laws-and-regulations/germany.>