

УДК 34.03:349.3.1656.11

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация: В статье автором обосновывается необходимость введения в Кыргызской Республике обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) как финансового инструмента повышения безопасности дорожного движения. В статье проведен анализ опыта зарубежных стран, применяющих ОСАГО.

Аннотация: Макалада автор Кыргыз Республикасында жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатууну каржы курал катары, транспорт каражаттарынын ээлеринин жарандык жоопкерчилигин милдеттуу турдө камсыздандырууну киргизуунун зарылдыгын негиздейт. Макалада «авто жарандык жоопкерчиликти милдеттуу турдө камсыздандырууну» колдонгон чет элдик өлкөлөрдүн тажрыйбасын анализдөө жүргүзүлгөн.

Annotation: In the article the author substantiates the need for the Kyrgyz Republic compulsory insurance of civil liability of vehicle owners (CTP) as a financial instrument to improve road safety. The article analyzes the experience of foreign countries applying CTP.

Ключевые слова: Обязательное страхование, гражданская ответственность, ОСАГО, безопасность дорожного движения.

Негизги сөздөр: Милдеттуу камсыздандыруу, жарандык жоопкерчилик, ОСАГО, жол кыймылынын коопсуздугу.

Keywords: Compulsory insurance, civil liability, CTP, road safety.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств - вид страхования ответственности, возникший в США в 20-х годах XX века и получивший очень широкое распространение в 40-50-х годах в Европе (а позже - и в остальном мире)[1]. При котором объектом страхования являются 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. ОСАГО вводилось во всех странах как социальная мера, направленная на создание финансовых гарантий возмещения ущерба, причинённого владельцами транспортных средств и как финансовый инструмент повышения безопасности дорожного движения.

Введение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Кыргызской Республике до настоящего времени откладывается по следующим причинам. Прежде всего, это ухудшение экономического положения населения страны в период экономических реформ, и как следствие - низкий уровень платежеспособности и спроса на страховые услуги; отсутствие системы мер по совершенствованию законодательной базы в сфере страхования; информационная закрытость рынка страховых услуг, создающая проблемы для потенциальных страхователей в выборе надежных страховых компаний.

Следует отметить, что первоначально проект Закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств", был внесен в Жогорку Кенеш Кыргызской Республики постановлением Правительства Кыргызской Республики от 31 декабря 1997 года N 777, но затем был отозван в 1999 году для дальнейшей доработки [2].

В целях формирования законодательной базы, способствующей развитию страховой деятельности, приняты законы Кыргызской Республики "О ратификации Соглашения о сотрудничестве в области страхования в рамках Евразийского экономического сообщества", "О ратификации Протокола о создании общего страхового рынка государств-членов Евразийского экономического сообщества", "Об обязательном государственном страховании жизни и здоровья военнослужащих и военнообязанных, призванных на учебные и специальные сборы, и приравненных к ним лиц", "Об

обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика опасных грузов", "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами", "Об обязательном страховании гражданской ответственности работодателя за причинение вреда жизни и здоровью работника при исполнении им трудовых (служебных) обязанностей", "Об обязательном страховании гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные производственные объекты".

5 июня 2009 года Правительство Кыргызской Республики постановлением N 354 утвердило страховые тарифы и размеры страховых сумм (лимитов ответственности) по всем 4 принятым видам обязательного страхования гражданской ответственности. Но в результате многочисленных заявлений и жалоб хозяйствующих субъектов эти страховые тарифы и страховые суммы были весьма существенно скорректированы и постановлением Правительства Кыргызской Республики от 26 февраля 2010 года N 113 утверждены новые, вступившие в силу с 1 июля 2010 года.

Целесообразность и необходимость введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств очевидна. Так, по данным Главного управления безопасности дорожного движения МВД Кыргызской Республики количество транспортных средств с каждым годом увеличивается (табл.1)

Таблица 1. Количество транспортных средств

Вид транспорта	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 в % к 2005
Легковой	202520	220359	229644	318018	348497	346473	508773	251,2
Грузовой	42679	41566	41716	50506	52397	50720	67605	158,4
Автобусы, микроавтобусы	17580	18481	17781	20733	20838	21732	25602	145,6
Мотоциклы	10485	10307	9315	11330	9123	7744	25980	247,7
Итого:	273264	290713	298456	400587	430855	426669	701532	256,7

2014 г.

Также по данным Главного управления безопасности дорожного движения МВД Кыргызской Республики и Национального статистического комитета Кыргызской Республики за 2005-2011годы растет число дорожно- транспортных происшествий (табл.2)

Таблица 2. Всего дорожно- транспортных происшествий

Вид транспорта	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 в % к 2005
Совершено дорожно — транспортных происшествий, единиц	3717	3911	4692	4540	4248	4402	4813	129,4
Погибло в ДТП, человек	893	1051	1252	1138	1005	985	1018	113,9
Получили ранения в ДТП, человек	4568	4948	6223	5925	5680	6192	6697	146,6

В мире применяется два вида страхования автотранспортных средств - обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО) и добровольное (КАСКО). При ОСАГО разрабатываются единые правила и тарифы, после чего для каждого автовладельца законом прописывается персональная сумма страховки. В расчет берутся

характеристики машины - тип, мощность, объем двигателя, а также стаж вождения и так далее.

Страхование гражданской ответственности получило широкое распространение за рубежом. Оно может выступать как самостоятельный вид или входить в совокупность видов, относящихся к автотранспортному страхованию и оформляемых по одному страховому документу (полису). Для индивидуальных владельцев транспортных средств и для большинства юридических лиц этот вид страхования является обязательным. Только такая форма полностью обеспечивает возмещение вреда потерпевшим.

Поэтому, неудивительно, что ОСАГО, за редким исключением, существует практически в каждой стране мира как форма защиты имущественных интересов участников дорожно-транспортных происшествий. Не являются таким исключением и страны СНГ, в которых страхование обязательной гражданской ответственности владельцев транспортных средств по общему правилу регулируется на законодательном уровне.

В России, объектом обязательного страхования являются 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 соответствующей территории. Согласно законодательству Украины потерпевшим возмещается также моральный вред, причиненный при дорожно-транспортных происшествиях. Необходимость возмещения морального вреда влечет за собой увеличение страховой суммы и, следовательно, страховой премии, подлежащей уплате при заключении договора ОСАГО, в связи с чем имущественное бремя, возлагаемое на страхователя, возрастает. Здесь необходимо отметить, что Законом Кыргызской Республики от 23 июля 1998 года N 96 "Об организации страхования в Кыргызской Республике"[3] не страхуется ответственность страхователя за причинение потерпевшему морального вреда. На страховые организации не может возлагаться обязанность возмещать третьим лицам моральный вред в связи с наступившим страховым случаем. Обязанность по возмещению морального вреда, причиненного при наступившем страховом случае, должна возлагаться на владельца автотранспортного средства или перевозчика[4].

Важным понятием в правовом регулировании ОСАГО является понятие транспортного средства. В большинстве стран СНГ под транспортным средством понимается самодвижущаяся наземная механическая система, за исключением передвигающейся по рельсовым путям, служащая для перевозки пассажиров, багажа и грузов или выполняющая любые иные работы и услуги, связанные с перевозками: легковой автомобиль, автобус, микроавтобус, троллейбус, грузовой автомобиль (в том числе специализированный), мотоцикл, трактор. Риск гражданской ответственности владельца транспортного средства, подпадающего под данное определение, подлежит обязательному страхованию. В Азербайджане, Беларуси и Казахстане страхованию подлежит ответственность владельцев трамваев. В Молдове, Беларуси и Казахстане к числу транспортных средств, владельцы которых обязаны застраховать свою гражданскую ответственность, также отнесены прицепы и полуприцепы.

В любой системе ОСАГО ее субъектами являются страхователь, страховщик и третьи лица (потерпевшие). По законодательству Российской Федерации страхователями являются юридические лица и дееспособные физические лица, заключившие со страховщиком договор обязательного страхования. В странах СНГ страхователями признаются владельцы транспортных средств, осуществившие страхование своей гражданской ответственности. Под владельцами транспортных средств российский законодатель понимает собственника транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и тому подобное). В Азербайджане владельцами транспортных средств считаются юридические и физические лица, имеющие в

собственности (арендующие) и эксплуатирующие данные транспортные средства. В Молдове к числу владельцев транспортных средств также отнесены лица, владеющие автотранспортным средством на основе договора имущественного найма, лизинга. Законодательство Узбекистана и Казахстана к числу владельцев транспортных средств относит лиц, владеющих на основании права хозяйственного ведения или оперативного управления данными транспортными средствами. Страховщиком по договору ОСАГО выступает юридическое лицо, имеющее соответствующее разрешение (лицензию) на осуществление данного вида деятельности.

Законодательство стран СНГ предусматривает особые требования к страховой организации, осуществляющей страхование автогражданской ответственности. Так, в большинстве стран СНГ юридическое лицо, зарегистрированное в качестве страховой организации, до получения лицензии на право осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, обязано стать участником фонда гарантирования страховых выплат и войти в состав саморегулируемой организации страховщиков (Национальное бюро в Молдове, Моторное транспортное страховое бюро в Украине, Совет представителей страховщиков в Казахстане, Белорусское бюро в Республике Беларусь).

Третьими лицами по ОСАГО выступают потерпевшие - лица, жизни, здоровью или имуществу которых был причинен вред при использовании транспортного средства иным лицом, в том числе пешеход, водитель транспортного средства, которым причинен вред, и пассажир транспортного средства - участник дорожно-транспортного происшествия. Согласно законодательству Азербайджана к числу третьих лиц не могут быть отнесены владелец или водитель причинившего вред транспортного средства; члены семьи (супруг, родители, дети, внуки) владельца или водителя транспортного средства, которое причинило вред их здоровью или имуществу; работник владельца причинившего вред транспортного средства, исполняющий служебные обязанности.

Договор ОСАГО. Договор ОСАГО относится к числу обязательных договоров, поэтому на владельца транспортного средства возлагается обязанность застраховать свою гражданскую ответственность с момента приобретения транспортного средства. За неисполнение данной обязанности владелец транспортного средства привлекается к административной ответственности. Согласно законодательству Азербайджана 85% суммы штрафа перечисляется в Центральный страховой резерв в целях обеспечения компенсационных выплат по полисам ОСАГО. Такая норма закона представляется достаточно удачной, поскольку фактически предусматривает дополнительное финансирование страховых выплат лицами, не исполняющими возложенные на них законом обязанности. В странах СНГ договор ОСАГО заключается в форме выдачи страхового полиса или сертификата (Украина, Беларусь). Можно выделить несколько вариантов договора ОСАГО. Так, в Казахстане заключаются стандартный или комплексный договоры ОСАГО. По стандартному договору осуществляется страхование гражданско-правовой ответственности одного или нескольких владельцев транспортного средства. По комплексному договору страхованию подлежит гражданско-правовая ответственность физического лица, являющегося владельцем двух и более единиц транспортных средств. Таким образом, в рамках одного договора ОСАГО может быть застрахована гражданская ответственность владельца транспортного средства, которому принадлежит сразу несколько транспортных средств. В Узбекистане договор ОСАГО может быть заключен на условиях ограниченного пользования транспортным средством, под которым признается управление данным транспортным средством только указанными страхователем водителями и (или) сезонное использование транспортного средства. В Беларуси особо выделяется договор пограничного страхования в случае транзита через республику транспортного средства нерезидентом этой страны. В законодательстве Украины, Беларуси и Молдовы отдельно разделяются договоры внутреннего страхования гражданской ответственности и внешнего страхования, которые действуют на территории стран, участников соглашения о «зеленой карте».

Такая классификация видов полисов ОСАГО обусловлена тем, что данные страны являются участниками соглашений о «зеленой карте», и вместо заключения полиса

ОСАГО владельцы транспортных средств вправе приобретать полисы «зеленой карты» [1.1]. Соглашение о «Зелёной карте» вступило в силу с 1 января 1953 года. Согласно ему страховой полис по автогражданской ответственности, выданный в любой стране - члене соглашения, действителен на территории другой страны, являющейся членом этого соглашения. На данный момент в систему «Зелёная карта» входят 46 стран из Европы, Азии и Африки — все страны Европы, включая Россию (с 1 января 2009 года), а также Турция, Израиль, Марокко, Тунис и Иран. Для законодательства стран, использующих «зеленую карту», важную роль играют принятые Европейским союзом директивы, призванные гармонизировать и привести к единству разнообразные юридические нормы, существующие в тех или иных правовых системах, а также определить основные направления и установить гарантии прав потерпевших в результате дорожно-транспортного происшествия, осложненного иностранным элементом [5]. Владелец «зеленой карты» может быть уверен: где бы ни произошел страховой случай - в Италии, Франции или иной стране, свою страховку он получит полностью. Достижением системы «зеленая карта» является максимально полная защита прав потерпевших от несчастных случаев, произошедших в результате дорожно-транспортных происшествий. Даже если вред причинен иностранным лицом, потерпевший вправе получить страховое возмещение, не покидая своей страны, основываясь на нормах своего национального законодательства, что, безусловно, защищает его права.

В Украине выделяется три различных типа договоров ОСАГО. Так, страхователь вправе заключить договор страхования своей гражданской ответственности и ответственности всех лиц, которые вправе управлять транспортным средством на законных основаниях (договор I типа). Допускается заключение договора страхования гражданской ответственности лиц, указанных в полисе ОСАГО (договор II типа). И наконец, страхователь вправе застраховать ответственность как лиц, указанных в полисе ОСАГО, так и лиц, которые в нем не поименованы, но вправе пользоваться транспортным средством.

Общий срок действия полиса ОСАГО - 12 месяцев, однако допускается заключение договора автогражданского страхования на меньший срок, например, при сезонной эксплуатации транспортного средства, но не менее 6 месяцев (Казахстан, Молдова, Узбекистан), от 1 до 12 месяцев (Беларусь). В России заключение договора ОСАГО осуществляется на срок не менее трех месяцев.

В случае временного въезда транспортного средства на территорию государства договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств заключается на весь период временного въезда, но не менее чем на 5 календарных дней (Казахстан) или 15 дней (Узбекистан, Беларусь). Весьма своеобразно определяется период начала страховой защиты гражданской ответственности владельца транспортного средства согласно законодательству Азербайджана. Так, гражданская ответственность владельца транспортного средства считается застрахованной со дня приобретения им транспортного средства (если оно куплено за границей — со дня пересечения границы Азербайджанской Республики). В течение 15 дней после осуществления указанного действия страхователь обязан заключить договор со страховщиком и уплатить страховой взнос.

Договор ОСАГО прекращает свое действие по истечении срока, на который он был заключен, либо он может быть прекращен досрочно. Согласно законодательству Казахстана договор обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства считается прекращенным в случаях: истечения срока действия договора; досрочного прекращения договора; наступления первого страхового случая, обязывающего страховщика осуществить страховую выплату. Сходный подход и в республике Азербайджан: за повторные дорожно-транспортные происшествия с одним и тем же транспортным средством страховщик несет ответственность в пределах невыплаченной части страховой суммы, а при полной выплате страховой суммы страховой договор считается расторгнутым и владелец транспортного средства вновь должен заключить страховой договор с выплатой страхового взноса в полном размере.

В нормах действующего гражданского законодательства имеются положения о наличии ответственности, которые несут владельцы автотранспортных средств, но отсутствуют механизмы и необходимые рычаги воздействия на виновников дорожно-транспортных происшествий, причинивших вред третьим лицам, и механизмы осуществления компенсаций потерпевшим. В итоге каждый участник дорожного движения оказывается в ситуации, когда виновник ДТП не имеет возможности возместить нанесенный ущерб, а потерпевший — получить какую-либо компенсацию как от виновника, так и со стороны государства. Ситуация усугубляется увеличением количества автомашин в республике, приобретенных на вторичном рынке (сроком использования более 10 лет), низким уровнем культуры вождения, общим состоянием дорог, а также увеличением ДТП.

Для введения обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств (далее - ОСАГО) необходимо создание Гарантийного фонда для осуществления гарантийных выплат по договору обязательного страхования в пределах объемов лимитов ответственности за причиненный вред жизни, здоровью и/или имуществу третьих лиц при дорожно-транспортном происшествии (далее - ДТП), в результате которого виновное лицо скрылось с места ДТП и не было установлено, при принудительной ликвидации страховщика, а также создание автоматизированного информационного центра (далее - АИЦ) по ОСАГО, обеспечивающего информационный обмен между участниками Гарантийного фонда, страховыми организациями и их профессиональным объединением, уполномоченным государственным органом по регулированию и надзору за страховой деятельностью, заинтересованными министерствами и ведомствами в процессе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и контроля за его осуществлением.

Также необходимо совершенствование нормативной правовой базы по страховой деятельности, а именно:

а) разработка проекта Закона Кыргызской Республики о внесении изменений и дополнений в Кодекс Кыргызской Республики об административной ответственности [6] для осуществления следующих целей:

- усиление ответственности юридических лиц в сфере страховой деятельности за ведение деятельности без разрешительных документов, выдаваемых уполномоченным государственным органом по регулированию и надзору за страховой деятельностью;

- повышение воспитательной и предупредительной роли производства по делам об административных правонарушениях в сфере страховой деятельности;

- усиление ответственности лиц, обязанных в соответствии с законодательным актом Кыргызской Республики об обязательном страховании заключить договор обязательного страхования;

- введение административной ответственности, как ненадлежащей реализации норм законов Кыргызской Республики об обязательном страховании гражданской ответственности.

Одной из задач данного проекта Закона Кыргызской Республики является внедрение систематизированных норм, регулирующих административную ответственность субъектов страхового рынка.

Кроме того, необходимостью разработки данного законопроекта является интеграция национального административного законодательства об обязательном страховании в законодательство стран участников Совета руководителей органов страхового надзора и регулирования страховой деятельности при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС, членом которого является Кыргызская Республика;

б) разработка проекта Закона Кыргызской Республики "О внесении изменений и дополнений в Закон Кыргызской Республики "Об организации страхования в Кыргызской Республике" [3] в соответствии с рекомендациями Всемирного банка и в целях приведения основных принципов государственного регулирования страховой деятельности в соответствие с Международными стандартами страховых надзоров, в

части лицензирования страховой деятельности, финансовой устойчивости страховой организации и регулирования и надзора за страховой деятельностью;

в) разработка проектов Концепции об актуарной деятельности и Плана мероприятий к ней, создание института актуариев, способствующих разработке страховых тарифов и лимитов ответственности для реализации законов по обязательным видам страхования.

г) внесение изменений и дополнений в постановление Правительства Кыргызской Республики "Об утверждении минимальных размеров уставного капитала страховых организаций" от 25 ноября 2010 года N 300 в целях недопущения банкротства и ликвидации страховых организаций, в части повышения минимального размера уставного капитала страховых организаций;

д) внесение изменений и дополнений в постановление Правительства Кыргызской Республики "Об установлении максимального объема ответственности по отдельному риску в договоре страхования" от 25 ноября 2010 года N 299 в целях гарантии платежеспособности страховых организаций[7].

Необходимо отметить, что в России обязательность этого вида страхования вызвала массу противоречий в обществе. Самым ярким информационным поводом, привлёкшим внимание к несогласию с этим законом, было дело о проверке конституционности Федерального Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в связи с запросами Государственного Собрания — Эл Курултай Республики Алтай, Волгоградской Областной Думы, группы депутатов Государственной Думы Российской Федерации и жалобой гражданина С. Н. Шевцова[8]. Основными доводами заявителей было неоправданное ограничение свобод собственности и договора, а также то, что «плата за обязательное страхование..., обладающая всеми признаками налога, не учитывает прожиточный минимум в Российской Федерации и потому является несоразмерным финансовым обременением для большинства граждан - владельцев транспортных средств». Конституционный Суд Российской Федерации признал закон не противоречащим Конституции в целом, однако было и особое мнение против такого постановления [9].

Когда Закон начнет действовать, выяснять обстоятельства дорожных конфликтов будет значительно проще. Ведь в случае ДТП участникам аварии придется разбираться не непосредственно друг с другом, а через страховщика. У водителей будет двойной выигрыш - сэберегут собственные нервы и кошельки - считают эксперты и специалисты[10].

С внедрением обязательного страхования ответственности перед третьими лицами при авариях, в которых никто не пострадал, водители должны будут в обязательном порядке обмениваться информацией относительно их страховых полюсов, как это делается в Европейских странах. Таким образом, сведения о небольших авариях также будут отражаться в статистике.

На наш взгляд, принятие проекта Закона «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» значительно упростит процедуру возмещения ущерба пострадавшим, будет способствовать снижению убытков, возникших в результате дорожно-транспортных происшествий.

От того, каким будет Закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств», зависит очень многое. Такой Закон призван защищать интересы третьих лиц (потерпевших) в ДТП, обеспечив возмещение причиненного им вреда. Фактически он коснется каждой семьи, а не только владельцев автотранспорта. Ведь в роли пешехода, пострадавшего при ДТП, или другого участника движения может оказаться каждый. Поэтому так важно, чтобы этот законопроект наиболее полно отражал интересы всех участников дорожного движения и был принят.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ:

1. Моржаретто, Игорь. Автострахование: Дас ист ОСАГО. «За рулем» (24 января 2014).
2. Постановление Правительства Кыргызской Республики «Об отзыве некоторых проектов законов Кыргызской Республики» от 21 января 1999 года N 37
3. Закон Кыргызской Республики "Об организации страхования в Кыргызской Республике". В редакции Законов КР от 30 декабря 1998 года N 160, 17 октября 2008 года N 221, 15 июля 2009 года N 216, 10 октября 2012 года N 170, 9 июля 2014 года N 117
4. Постановление Пленума Верховного Суда Кыргызской Республики от 4 ноября 2004 года N 11 «О некоторых вопросах судебной практики применения законодательства о возмещении морального вреда»
5. Ишо К.Д. Сравнительная характеристика законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в зарубежных странах // Право и политика. 2007. №6
6. Кодекс Кыргызской Республики об административной ответственности от 4 августа 1998 года N 114 Введен в действие Законом КР от 4 августа 1998 года N 115)
7. Постановление Правительства КР от 25 ноября 2010 года N 299 "Об установлении максимального объема ответственности по отдельному риску в договоре страхования"
8. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 31 мая 2005 г. N 6-П по делу о проверке конституционности Федерального Закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" в связи с запросами государственного собрания - Эл Курултай Республики Алтай, Волгоградской областной Думы, группы депутатов Государственной Думы и жалобой гражданина С.Н. Шевцова./Ау-уу-уу.согаиДапТш
9. Особое мнение Судьи Конституционного Суда Российской Федерации А.Л. Кононова по делу о проверке конституционности Федерального Закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [//www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)
10. З.Сорокина, М.Цой Не за страх, а за совесть. Круглый стол в редакции "Вечерний Бишкек", N 47, 19 марта 2010 года
11. Для справки: В 1949 году на международной конференции автостраховщиков в Лондоне были приняты рекомендации Экономического и социального совета ООН и официально основан Совет Бюро с штаб-квартирой в Лондоне. В 1951 году состоялось первое официальное Собрание Совета Бюро, на котором была одобрена модель Соглашения между национальными бюро стран-участниц системы и приняты единые стандарты для «Зелёных карт»././ Материал из Википедии.