

ივანე ჯავახიშვილის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტი

ფინანსები და საბანკო საქმე

გიორგი აბრამიშვილი

პასუხისმგებლობის დაზღვევის განვითარების პერსპექტივები

საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე

ნაშრომი შესრულებულია ბიზნესის ადმინისტრირების მაგისტრის

აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად

მეცნიერ-ხელმძღვანელი: ბიზნეს ადმინისტრირების

დოქტორი - თამარ კბილაძე

თბილისი

2020

ანოტაცია

დაზღვევა მსოფლიოს თითქმის ნებისმიერ ქვეყანაში ეკონომიკის განვითარების აუცილებელ ატრიბუტს წარმოადგენს. საბაზრო ეკონომიკის პირობებში წარმოუდგენელია ეკონომიკის წარმატებულად ფუნქციონირება სადაზღვევო ბაზრის განვითარების გარეშე. დღესდღეობით საქართველოში დაზღვევა არც თუ ისე განვითარებულია, თუმცა სხვადასხვა ფაქტორი გვაძლევს საშუალებას ვივარაუდოთ, რომ რამდენიმე წელიწადში საქართველოს სადაზღვევო ბაზარი განვითარების მაღალ საფეხურს მიაღწევს. გადამეტებული არ იქნება იმის თქმა, რომ დღესდღეობით საქართველოში სადაზღვევო პოლისის ფლობა ფუფუნებაა, რადგან მოსახლეობის უდიდეს ნაწილს არ შეუძლია მისი შეძენა, ამის მიზეზი კი არის ის, რომ საქართველოში ძალიან ბევრი ადამიანი ცხოვრობს, რომლებიც სიღარიბის ზღვარზე, ან მის მიღმა იმყოფებიან. სადაზღვევო ბაზრის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან პროდუქტს წარმოადგენს პასუხისმგებლობის დაზღვევა. პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მონაწილეობს სამი პირი, პირველი და მეორე არიან დამზღვევი და მზღვეველი, ხოლო მესამე - ყველა პოტენციური პირი რომელსაც შეიძლება მიადგეს ზარალი დაზღვეულის პასუხისმგებლობით. დაზღვევის ობიექტს წარმოადგენს პასუხისმგებლობა.

საქართველოში პასუხისმგებლობის დაზღვევა არც ისე განვითარებულია, არადა ძალიან დიდი პოტენციალი არსებობს ამ კუთხით. პასუხისმგებლობის დაზღვევის განვითარება სადაზღვევო ბაზრის განვითარების ერთ-ერთი საუკეთესო ინსტრუმენტია, ამიტომ აუცილებელია, რომ ამ კუთხის გადაიდგას ქმედითი ნაბიჯები და პასუხისმგებლობის დაზღვევა გახდეს სავალდებულო, კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა. აღნიშნული კანონი სადაზღვევო ბაზარზე მნიშვნელოვან ცვლილებებს გამოიწვევს, საზოგადოება გაცნობიერდება დაზღვევის აუცილებლობასა და დადებითი მხარეების შესახებ, უფრო მეტი ინტერესი

გაჩნდება სხვადასხვა სადაზღვევო პროდუქტების მიმართ. სადაზღვევო ბაზრის განვითარება კი ქვეყნის ეკონომიკისთვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია.

Annotation

Prospects for the development of liability insurance in the Georgian insurance market

Giorgi Abramishvili

Insurance is an essential attribute of economic development in almost any country in the world. In a market economy terms, it is unthinkable for the economy to function successfully without the development of the insurance market. Today, insurance is not so developed in Georgia though various factors give us means to assume, that in a few years the Georgian

insurance market will reach high level of development. It wouldn't be an exaggeration to say that to have an insurance policy in Georgia is a luxury, because a big part of the population can't buy it and the reason for it is that in Georgia lives many humans who are on the poverty line or over the line of poverty. Insurance market's one of the important products is insurance of responsibility. In responsibility insurance participates three people, first and second are insurer and underwriter and whereas third- every potential individual who may be liable for damages through the fault of the insured. Object of insurance is responsibility.

Liability insurance is not so developed in Georgia, but there is a lot of potential in this regard. Developing liability insurance is one of the best ways for developing the insurance market. It is therefore necessary that effective steps be taken at this angle and liability insurance becomes obligatory, in particular means of transportation's liability insurance. This law will lead to significant changes in the insurance market, the public will understand the need for insurance and the pros sides, There will be more interest in different insurance products. Insurance market's develop is most important for a country's economic.

შინაარსი

| | |
|--|-----------|
| ანოტაცია | 2 |
| შესავალი | 5 |
| თავი 1 დაზღვევის წარმოშობის ისტორია მისი განვითარება ტენდენციები მსოფლიოსა და საქართველოში | 8 |
| 1.1 დაზღვევის არსი, მისი წარმოშობა და ფუნქციები..... | 8 |
| 1.2 სადაზღვევო ბაზრის წარმოშობა საქართველოში და მისი განვითარების ტენდენციები | 14 |
| თავი 2 პასუხისმგებლობის დაზღვევის როლი საქართველოს სადაზღვევო ბაზრის სისტემაში და მისი განვითარების აუცილებლობა | 27 |
| 2.1 პასუხისმგებლობის დაზღვევის არსი და სახეები | 27 |
| 2.2 პასუხისმგებლობის დაზღვევის სტატისტიკური მაჩვენებლები საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე | 40 |
| 2.2.1 სახმელეთო ტრანსპორტის გამოყენებასთან დაკავშირებული სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა | 42 |
| 2.2.2 სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა | 49 |
| 2.2.3 საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა..... | 52 |
| თავი 3 პასუხისმგებლობის დაზღვევის აუცილებლობა საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე და უცხო ქვეყნების გამოცდილების გაზიარება | 53 |
| 3.1 ლიტვის სადაზღვევო ბაზრის მიმოხილვა..... | 53 |
| 3.2 პასუხისმგებლობის დაზღვევის აუცილებლობა საქართველოში..... | 57 |
| დასკვნა..... | 67 |
| გამოყენებული ლიტერატურა..... | 72 |

შესავალი

მსოფლიოში საბაზრო ეკონომიკის გაბატონებამ მნიშვნელოვნად შეუწყო ხელი სხვადასხვა ბიზნეს სექტორის განვითარებას, ჩამოყალიბდნენ გიგანტი კომპანიები, რომლებით თანამედროვე გლობალიზაციის პირობებში, რამდენიმე ათეული ქვეყნების ტერიტორიებზე ახორციელებენ თავიანთ საქმიანობას. სადაზღვევო ბიზნესი ძალიან სწრაფად ვრცელდება სხვადასხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე, ნელ-ნელა აღწევს თითოეული ინდივიდის პირად ცხოვრებაში და მისი განუყრელი ნაწილი ხდება. დაზღვევის პოპულარობა განაპირობა იმან, რომ იგი არის რისკის სხვისთვის გადაცემის საუკეთესო საშუალება, მისი საშუალებით დაზღვეული თავს არიდებს გაუთვალისწინებელ რისკებს და ზარალის შემთხვევაში უბრუნდება იმ ფინანსურ მდგომარებას, რა მდგომარეობაშიც იყო მანამ, სანამ არ დადგებოდა ზარალი.

საქართველოში დაზღვევა არც თუ ისე განვითარებულია, ამის ძირითადი მიზეზი კი არის ის, რომ საზოგადოებაში მის მიმართ არსებობს ნაკლები ნდობა, არ არის ჩამოყალიბებული სადაზღვევო კულტურა, გარდა ამისა, მოსახლეობის დიდი ნაწილისთვის ის მიუღწეველია, რადგან ბევრი ადამიანი ცხოვრობს სიღარიბეში. სადაზღვევო პოლისის ფლობა კი გარკვეულ ფინანსებთანაა დაკავშირებული. საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე მოზიდული პრემიების დაახლოებით 80% კორპორატიულ დაზღვევაზე მოდის, რაც დაზღვევაში საზოგადოების მხრიდან ნაკლებ ჩართულობაზე მეტყველებს.

პასუხისმგებლობის დაზღვევა ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი პროდუქტია სადაზღვევო ბაზარზე, საქართველოში სამწუხაროდ დაზღვევის ეს სახე ნაკლებად პოპულარულია, მაგრამ, ამავე დროს, ყველაზე მეტად პერსპექტიული, რადგან საქართველო ევროპული ოჯახის ერთ-ერთი წევრია და მალე დადგება დრო საქართველოში, რომ მოხდება ევროპული საბაზრო წესების დანერგვა. სულ რამდენიმე წელიწადში საქართველოში სავალდებულო იქნება პასუხისმგებლობის დაზღვევა, რაც

ნიშნავს, რომ საქართველოში იქნება ნაკლები დაზარალებული, ნაკლები გაკოტრებული ადამიანი, რომლის ზარალი დამოკიდებული იქნება პასუხისმგებლობაზე.

თემის აქტუალობა - საქართველოში პასუხისმგებლობის დაზღვევა ჯერ კიდევ განუვითარებელია სხვა პროდუქტებთან შედარებით, საზოგადოების დიდი ნაწილი არ არის ინფორმირებული, თუ რა სიკეთეები შეიძლება მოიტანოს პასუხისმგებლობის დაზღვევამ, იმ შემთხვევაში, თუ დადგა ზარალი, რომელიც გამოწვეულია პასუხისმგებლობით. ზოგიერთი ადამიანი, რომლის საქმიანობა პასუხისმგებლობასთან არის კავშირში, გამიზნულად არიდებენ თავს, რომ დააზღვიონ თავიანთი პასუხისმგებლობა. ეს კი პირველ რიგში აზარალებს ყველა იმ პოტენციურ პირს, რომელსაც შეიძლება მიადგეს ზარალი სხვისი პასუხისმგებლობით. ამ ყველაფრიდან გამომდინარე, დღესდღეობით ეს თემა საკმაოდ აქტუალურია საზოგადოებაში, რადგან აუცილებელია იყოს დაცული მოსახლეობის ფინანსური ინტერესები, პასუხისმგებლობის დაზღვევა კი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტს წარმოადგენს.

კვლევითი ნაშრომის მიზანი და ამოცანები - ნაშრომის მიზანს წარმოადგენს პასუხისმგებლობის დაზღვევის როლის წარმოჩენა და მისი საჭიროება საზოგადოებაში, თუ რა სიკეთეები შეიძლება მოიტანოს პასუხისმგებლობის დაზღვევამ მასში მონაწილე სამივე მხარისათვის. რატომ არის აუცილებელი პასუხისმგებლობის დაზღვევა ქვეყნისთვის, განსაკუთრებით მათთვის, რომელთა საქმიანობაც მაღალ საზოგადოებრივ პასუხისმგებლობაზეა დაფუძნებული.

სამაგისტრო ნაშრომის ამოცანებს წარმოადგენს, პასუხისმგებლობის დაზღვევაში დაბალი ჩართულობის გადაწყვეტის გზები, რადგან მივიჩნებთ, რომ საქართველოში მაქსიმალურად უნდა იყოს ყველა ადამიანის უფლებები დაცული ფინანსური კუთხით, პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მეტი ჩართულობა პირდაპირ მიუთითებს ამ პრობლემის მნიშვნელოვნად აღმოფხვრაზე.

საკვლევი საგნისა და ობიექტის ფორმულირება - კვლევის საგანს წარმოადგენს საქართველოს სადაზღვევო ბაზარი, პასუხისმგებლობის დაზღვევის სექტორში.

ობიექტს კი წარმოადგენს სადაზღვევო კომპანიები, პასუხისმგებლობის დაზღვევის პროდუქტები.

კვლევისათვის გამოყენებული მეთოდები - ნაშრომის თეორიულ ნაწილში გამოყენებულია, როგორც ქართველი, ასევე უცხოელი ეკონომისტების მოსაზრებები დაზღვევის შესახებ. პრაქტიკულ ნაწილში კი გამოყენებულია საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის მიერ წარმოდგენილი მონაცემები, ასევე საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე წარმოდგენილი სადაზღვევო კომპანიების ფინანსური ანგარიშები, პროდუქტები. ასევე ლიტვის ეროვნული ბანკის მიერ წარმოდგენილი წლიური ანგარიში. ასევე ჩატარებულია კვლევა, დაახლოებით როგორ იქნება პასუხისმგებლობის დაზღვევს სექტორში სიტუაცია უახლოეს მომავალში.

კვების შედეგად მიღებული ძირითადი მიგნებები - კვლევამ ცხადყო, რომ საქართველოში პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარზე ბევრი რამ არის დასახვეწი, მნიშვნელოვანია, რომ ამ კუთხით გადაიდგას შესაბამისი ნაბიჯები, რათა მოხდეს პასუხისმგებლობის დაზღვევის განვითარება, რომლის წარმატებით ფუნქციონირება მოქალაქეების ფინანსურად დაცულობის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი გარანტია.

ნაშრომის მოცულობა და სტრუქტურა - ნაშრომის მოცულობა შეადგენს 70 გვერდს მისი სტრუქტურა აგებულია შემდეგნაირად, პირველ ნაწილში წარმოდგენილია დაზღვევის წარმოშობის ისტორია, რა ეტაპები განვლო და როგორ არის წარმოდგენილი დღესდღეობით, ასევე წარმოდგენილია სადაზღვევო ბაზრის განვითარების ეტაპები საქართველოში, რა პერიოდები გაიარა საქართველოს სადაზღვევო ბაზარმა, როგორ ვითარდებოდა და იხვეწებოდა სადაზღვევო კანონი ეტაპობრივად და რა სიტუაციაა დღესდღეობით საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე. ნაშრომის მეორე ნაწილში წარმოდგენილია პასუხისმგებლობის დაზღვევის სახეები, მისი არსი და რა სიტუაცია საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე პასუხისმგებლობის კუთხით. მესამე ნაწილში კი ჩატარებულია კვლევა, თუ რა სიტუაცია იქნება პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარზე უახლოეს პერიოდში. რატომ უნდა იყოს პასუხისმგებლობის დაზღვევა

სავალდებულო. ასევე შემუშავებულია მნიშვნელოვანი რეკომენდაციები პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო ფორმით შემოღების შემთხვევაში.

თავი 1 დაზღვევის წარმოშობის ისტორია მისი განვითარება ტენდენციები მსოფლიოსა და საქართველოში

1.1 დაზღვევის არსი, მისი წარმოშობა და ფუნქციები

დაზღვევა, როგორც ეკონომიკური ურთიერთობის სისტემა ეფუძნება რამდენიმე მეცნიერებას; ეკონომიკას, სტატისტიკას, ალბათობის თეორიასა და დიდ რიცხვთა კანონს, დაზღვევა რუსულად страхование (*страх – შიში, რუს.*) შიშს უკავშირდება, ხოლო ევროპულ ენებზე insurance (*insur - რწმენა - ინგ.*) კი რწმენას.

დაზღვევის ელემენტებს კაცობრიობა ოდითგანვე იყენებდა თავის ყოველდღიურ საქმიანობაში. ცნობილია, რომ ჯერ კიდევ 3000 წლით ადრე ჩინელი ვაჭრები ახორციელებდნენ მათ წინაშე არსებული რისკების შემცირებას ურთიერთ გადანაწილების პრინციპით, მათ უწევდათ თავიანთი საქონლის გადაადგილება შორ მანძილზე ნავებით. ხშირი იყო შემთხვევები, როდესაც რომელიმე ნავი ვერ მიაღწევდა დანიშნულების ადგილს, ასეთ შემთხვევაში ზარალდებოდა ერთი ვაჭარი, რომლის ქონება სრულად ნადგურდებოდა. ამ ყველაფრის გათვალისწინებით, კი ვაჭრები მივიდნენ იმ დასკვნამდე, რომ თითოეულ ნავში გადაენაწილებინათ რამდენიმე ვაჭრის საქონელი, შედეგად, თუ რომელიმე ნავი დანიშნულების ადგილს ვერ მიაღწევდა, ზარალი მიადგებოდა არა ერთ ვაჭარს, არამედ ყველას ნაწილობრივ. რა თქმა უნდა, იმ დროს ამას დაზღვევა არ ერქვა, თუმცა, თავისი არსით ძალიან უახლოვდება

თანამედროვე დაზღვევის ცნებას, რადგან ხდებოდა რისკის შემცირება, ურთიერთ განაწილების პრინციპით.¹

დაზღვევის ჩანასახები, უნებლიედ, უძველესი პერიოდიდან გაჩნდა საზოგადოებაში, თუმცა, მისი ჩამოყალიბების პერიოდი დაახლოებით შუა საუკუნეებიდან იწყება. კაცობრიობის არსებობის პროცესი წარმოადგენს კონფლიქტურ წინააღმდეგობებს, რომლებიც ორი ხასიათისაა: ბუნებრივი და საზოგადოებრივი. პირველი არის წინააღმდეგობა ადამიანსა და ბუნებას შორის, მეორე კი - საზოგადოებრივი წინააღმდეგობები. აღნიშნული წინააღმდეგობები, თავის მხრივ, იწვევდნენ ნეგატიურ შედეგებს, რომლებიც მთავრდებოდა ზარალით. აქედან გამომდინარე, წარმოიშვა რისკის ფაქტორი. რადგან რისკი ადამიანისათვის ყოველთვის წარმოადგენდა დიდ დისკომფორტს ადამიანი ყოველთვის ცდილობდა შებრძოლებოდა მას და გამოემუშავებინა მისგან დამცავი მექანიზმი, რაც გამოიხატა სადაზღვევო დაცვის სახით. როდესაც ადამიანმა გააცნობიერა სადაზღვევო დაცვის აუცილებლობა, წარმოიშვა სადაზღვევო ინტერესი, რის შედეგადაც დაიწყო რეალიზება კონკრეტული სადაზღვევო ურთიერთობებისა, კერძოდ ურთიერთობა მზღვეველსა და დამზღვევეს შორის, ანუ გაჩნდა შესაძლებლობა უბედური შემთხვევების წინასწარ განჭვრეტისა და მათი თავიდან აცილებისა. მოკლედ რომ შევაჯამოთ, კონფლიქტურმა წინააღმდეგობებმა გამოიწვია ზარალი, რაც დაკავშირებული იყო რისკთან, რომ საზოგადოება დაკარგავდა თავის ქონებას, სრულად ან ნაწილობრივ, ამის შემდგომ საჭირო გახდა დაცვითი მექანიზმების შემუშავება, რამაც გამოიწვია ინტერესი დაზღვევის მიმართ, რის შედეგადაც ჩამოყალიბდა ურთიერთობები სადაზღვევო კომპანიებსა და საზოგადოებას შორის.

პირველი სადაზღვევო პოლისი გაიცა ბერლინში 1347 წელს, შემდგომ კი - ბარსელონაში 1435 წელს. პირველი სადაზღვევო კონტრაქტი თარიღდება 1437 წლით გენუაში. 1968 წელს კი მიიღეს საზღვაო დაზღვევის ვენეციის კოდექსი. XVI საუკუნის ბოლოს ინგლისში ინტენსიურად ვითარდებოდა საზღვაო ვაჭრობა, რის შედეგადაც

¹ დავით ჭიოტაშვილი - სადაზღვევო საქმის საფუძვლები გვ. 8-9 2012. თბილისი.

საზღვაო ვაჭრობის ცენტრმა ინგლისში გადაინაცვლა. 1601 წელს კი ინგლისი დედოფალმა ილისაბედ I ის მიერ მიღებული იქნა პირველი სახელმწიფო სამართლებრივი დოკუმენტი, პარლამენტის კანონი, რომელიც არეგულირებდა საზღვაო დაზღვევის მექანიზმებს. საფრანგეთში სადაზღვევო წესდება შემოიღეს 1681 წელს. პრუსიაში 1727 წელს, ჰამბურგში კი 1734 წელს. აღნიშნული წესდებები განსაზღვრავდნენ დაზღვევის განხორციელების პირობებს, ძირითადად კი საზღვაო დაზღვევის სფეროში, რადგან შუა საუკუნეებში ყველაზე გავრცელებული იყო საზღვაო ვაჭრობა.²

დღეს კაცობრიობა უდიდესი ბუნებრივი, ტექნიკურ-ტექნოლოგიური, კრიმინოგენული და სხვადასხვა ხასიათის რისკების ეპოქაში ცხოვრობს, როდესაც არ ძალუძს ადამიანს გააკონტროლოს ბუნება, აუკრძალოს მას სტიქიური მოვლენები, რომლებიც ასეთ დიდ ზიანს აყენებს ქვეყნის ეკონომიკასა და პირადად მოქალაქეთა კერძო მეურნეობებს, მით უფრო მნიშვნელოვანია დაზღვევის როლი, რადგან იგი აცილებს ადამიანს ქონების გაუფასურების შესაძლებლობებს. დღევანდელ პერიოდში, საბაზრო ეკონომიკის განვითარება წარმოდგენელია სადაზღვევო ბაზრის განვითარების გარეშე, საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლა უზრუნველყოფს დაზღვევის მატების როლს საზოგადოებრივ აღწარმოებაზე, გაცილებით აფართოებს დაზღვევის სფეროს და მის ალტერნატიულ განვითარებას, თითქმის აღარ არის ქვეყანა სადაც სადაზღვევო ბაზარი არ არის ეკონომიკის განვითარების მნიშვნელოვანი სექტორი, შედეგად განვითარებული ქვეყნების ეკონომიკა დგას საბაზრო ბაზრის წარმატებით ფუნქციონირებაზე.

არსებობს დაზღვევის ორი ფორმა, ნებაყოფლობითი და სავალდებულო. სავალდებულო დაზღვევა დგინდება კანონით, რომლის თანახმადაც მზღვეველი ვალდებულია დააზღვიოს შესაბამისი ობიექტი, ხოლო დაზღვეულმა, ან დამზღვევმა შეიტანოს სადაზღვევო შენატანები.

² თენგიზ ვერულავა - დაზღვევის ისტორია გვ.12 ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი 2013.

სავალდებულო დაზღვევის მოქმედება დამოუკიდებელია სადაზღვევო გადასახდელების შენატანისაგან, იმ შემთხვევაში თუ დაზღვეული არ გადაიხდის პრემიას, იგი ამოიღება სასამართლოს გზით. ქონება, რომელიც ექვემდებარება სავალდებულო დაზღვევას, აუცილებელია იყოს დაზღვეული, მანამ სანამ სარგებლობს დამზღვევი ამ ქონებით, მისი დაზიანების შემთხვევაში კი მზღვეველი ვალდებულია, რომ აანაზღაუროს შესაბამისი ზარალი, რომელიც გათვალისწინებულია კანონმდებლობით.

ნებაყოფლობითი დაზღვევა მოქმედებს, როგორც კანონის ძალით, ასევე ნებაყოფლობით საწყისებზე. ნებაყოფლობითი დაზღვევის ინიციატორებად გვევლინებიან, ფიზიკური და იურიდიული პირები, ასევე მეწარმე სუბიექტები. ნებაყოფლობითი დაზღვევის თითოეული სახის წესების ან პირობების ფორმირება ხორციელდება ქვეყნის საკანონმდებლო ბაზიდან გამომდინარე, მხარეები ვალდებულები არიან, რომ დაიცვან ის წესები და რეგულაციები, რასაც აწესებს ამა თუ იმ ქვეყნის კანონმდებლობა. ნებაყოფლობითი დაზღვევა, ყოველთვის შეზღუდულია დაზღვევის ვადით, დაწყებისა და დამთავრების ვადები მკვეთრადაა განსაზღვრული ხელშეკრულების მიხედვით. ნებაყოფლობითი დაზღვევისას სადაზღვევო პრემიის გადახდა ხორციელდება, როგორც ერთჯერადად, ასევე პერიოდულობით. იმ შემთხვევაში, თუ დაზღვეული არ გადაიხდის სადაზღვევო პრემიას, მზღვეველს აქვს უფლება სასამართლოს გზით მოსთხოვოს მას გადახდა, ან გააუქმოს ხელშეკრულება.³

არსებობს დაზღვევის სამი სახე;

ქონების დაზღვევა - ეს არის დაზღვევის დარგი, სადაც დაზღვევის ობიექტად გვევლინება ქონება, ქონებაში იგულისხმება მატერიალური ფასეულობების ერთობლიობა, რომელსაც გააჩნია ღირებულება, ქონების დაზღვევის ეკონომიკური შინაარსი მდგომარეობს ძირითადად სადაზღვევო ფონდის ორგანიზაციაში. იგი განკუთვნილია ამ ფონდის მონაწილეთათვის ზარალის ასანაზღაურებლად, რომელიც გამოწვეულია ქონების, ტექნიკური, ტექნოლოგიური, კრიმინოგენული და სხვადასხვა

³ www.lari.ge სავალდებულო და ნებაყოფლობითი დაზღვევის პრინციპები.

სახის უბედური შემთხვევებით. დაზღვეული შეიძლება იყოს ქონება, რომელიც იმყოფება დამზღვევის საკუთრებაში ან მოხმარებაში. დამზღვევად შეიძლება მოგვევლინოს, როგორც ქონების მესაკუთრე, ასევე სხვა ფიზიკური, თუ იურიდიული პირები, რომლებიც პასუხისმგებელნი არიან ამა თუ იმ ქონებაზე.

პირადი დაზღვევა - ეს არის დაზღვევის დარგი, სადაც დაზღვევის ობიექტად გვევლინება ადამიანის სიცოცხლე, ჯანმრთელობა და შრომისუნარიანობა. პირად დაზღვევას გააჩნია, როგორც რისკის დამფარავი, ისე შემნახველი ფუნქციაც. პირადი დაზღვევის რისკის დამფარავი ფუნქცია ხსნის ადამიანის სიცოცხლესა და ჯანმრთელობაზე მიყენებული ზარალის ალბათობის ხასიათს, ხოლო შემნახველი ფუნქციის მეშვეობით ის საშუალებას იძლევა თანხის დაგროვებისა, რომელიც ფორმირდება ყოველთვიური შენატანებით მზღვეველის ანგარიშზე და რომლის რაოდენობა და დაბრუნებადობა ხელშეკრულებითაა განსაზღვრული.

პასუხისმგებლობის დაზღვევა - წარმოადგენს სადაზღვევო საქმიანობის დამოუკიდებელ სფეროს, დამოუკიდებელ დარგს. პასუხისმგებლობის დაზღვევა არის დაზღვევის დარგი, სადაც დაზღვევის ობიექტად გვევლინება დამზღვევის პასუხისმგებლობა მესამე პირის მიმართ, იგი განსაზღვრულია კანონით ან ხელშეკრულებით. პასუხისმგებლობის დაზღვევას გააჩნია რისკის დამფარავი ფუნქცია და იგი ხსნის დამზღვევის მიერ მიმართ მიყენებული ზიანის ალბათობას. ⁴

დაზღვევა არსებობს იქ, სადაც არსებობს რისკი. რისკი არის შესაძლებლობა ზარალისა, რომელიც შეიძლება მოხდეს, რაიმე სახის შემთხვევა და მოიტანოს გარკვეული ზარალი. აქედან გამომდინარე, სადაზღვევო რისკი შეიძლება განიმარტოს, როგორც „მოვლენა, რომელიც მოიცავს მისი დადგომის შესაძლებლობის და შემთხვევითობის ნიშნებს და რომლის გამოც ხდება დაზღვევა“. ⁵

რისკის შინარსიდან გამომდინარე, დაზღვევა შეიძლება განვიხილოთ, როგორც რისკის სხვისთვის გადაცემისა და შემდგომში მისი დროსა და სივრცეში გადანაწილების

⁴ დავით ჭიოტაშვილი - „სადაზღვევო საქმის საფუძვლები“ გვ. 12-17 2012. თბილისი.

⁵ <https://matsne.gov.ge> საქართველოს კანონი დაზღვევის შესახებ (ტერმინთა განმარტება).

პრინციპით, რისკის შემცირების მეთოდი. როგორც მზღვეველისთვის ასევე დამზღვევეისთვის დიდი მნიშვნელობა აქვს რისკის დონეს, რომლებიც შეიძლება შემდეგნაირად დავყოთ:

- დასაშვები რისკი - სამეწარმეო საქმიანობის შედეგად მოგების სრული დანაკარგების საშიშროება;

- კრიტიკული რისკი - ნავარაუდები შემოსავლების დაკარგვა;

- კატასტროფული რისკი - მთელი ქონების დაკარგვა და გაკოტრება;

სადაზღვევო კომპანიები ყველა სახის რისკს არ აზღვევენ, არსებობს ისეთი სახის რისკები, რომლებმაც შეიძლება გარკვეული მოგება მოუტანოს პიროვნებას, მაგალითად ფასიანი ქაღალდების შეძენის დროს არსებობს რისკი, რომ მფლობელს ის მოუტანს მოგებას ან დანაკარგს, ასეთი სახის რისკები სადაზღვევო კომპანიებს არ აინტერესებთ, რადგან ირღვევა დაზღვევის ძირითადი პრინციპი, რომლის თანახმად, დაზღვევამ დაზღვეული უნდა დააბრუნოს იგივე ფინანსურ მდგომარეობაში, რომელშიც იყო მანამ სანამ დადგებოდა ზარალი. ანუ ის რისკები, თუნდაც მინიმალური ალბათობით, რომელმაც შეიძლება მოიტანოს გარკვეული მოგება სადაზღვევო კომპანიების მხრიდან არ იზღვევა.

1.2 სადაზღვევო ბაზრის წარმოშობა საქართველოში და მისი განვითარების ტენდენციები

სადაზღვევო ბაზარი არის განსაკუთრებული სოციალური-ეკონომიკური ურთიერთობის სფერო, სადაც ყიდვა გაყიდვის ობიექტად გვევლინება სადაზღვევო დაცვა, სადაზღვევო ბაზარი, აგრეთვე შეგვიძლია განვიხილოთ, როგორც ფულადი ურთიერთობების საორგანიზაციო ფორმა, რომელიც აუცილებელია საზოგადოებისთვის სადაზღვევო დაცვის უზრუნველსაყოფად.

საქართველოში სადაზღვევო ურთიერთობები 1846 წლიდან დაიწყო, პირველი მზღვეველი იყო, ქიმიის მეცნიერებათა მუშაკი დავით სარაჯიშვილი. სადაზღვევო ურთიერთობის წარმოშობიდან 20 წელში საქართველოში ჩართული იყო დაახლოებით 3000 კაცი, ხოლო 30 წელში კი 9000-მდე ადამიანი მონაწილეობდა სადაზღვევო ურთიერთობებში. სადაზღვევო საქმის განვითარებას საფუძველი დაედო 1921 წლიდან, მას შემდეგ რაც ბაქოში შეიქმნა კავკასიის მაშტაბით ფუნქციონირებადი სადაზღვევო სტრუქტურა - დაზღვევის ამხანაგობა. ამავე წლის აპრილში რევოლუციურმა კომიტეტმა გამოსცა დეკრეტი „სოციალური დაზღვევის შესახებ“, რითაც შემოღებული იქნა დაზღვევის გარდაცვალების, ინვალიდობის, ქვრივობის და სხვა შემთხვევებისა.⁶ ამ ყველაფერს მოჰყვა საქართველოს საბჭოთა კავშირში გაერთიანება, ამ პერიოდში კი, ყველას მოეხსენება, რომ მთელ საბჭოთა კავშირში, მათ შორის საქართველოშიც, ყველაფერს სახელმწიფო განაგებდა, აქედან გამომდინარე, სადაზღვევო ბაზარი თითქმის არ არსებობდა. საბჭოთა კავშირიდან გამოსვლის შემდეგ, როდესაც საქართველოს ეკონომიკა საბაზრო ეკონომიკის პრინციპებზე გადავიდა ნელ-ნელა დაიწყო სხვადასხვა სექტორები განვითარება, მათ შორის სადაზღვევო ბაზრის. 1991

⁶ კაკაშვილი ნატო, შათირიშვილი ჯამლეთ, სადაზღვევო საქმე, „საგამომცემბლო სახლი ინოვაცია“ თბილისი 2012 წელი. გვ 36-37

წლიდან საქართველოში, დაზღვევის სფეროში ახალი სამართლებრივი ბაზის შექმნა დაიწყო, როდესაც იმდროინდელმა საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობამ მიიღო დადგენილება „სოციალური უზრუნველყოფისა და სამედიცინო დაზღვევის ფონდის შესახებ“, იგი, რა თქმა უნდა, ძალიან შორს იყო კლასიკური დაზღვევის ცნებისგან, მაგრამ იყო პირველი ნაბიჯი, რომელიც გადაიდგა სადაზღვევო ბაზრის განვითარებისთვის. ამავე პერიოდს უკავშირდება სახელმწიფო სადაზღვევო კომპანია, რომელსაც გადაეცა ექსკლუზიური უფლებით, ყველა სადაზღვევო სახეობის გატარება, გარდა საიმპორტო ტვირთების სავალდებულო დაზღვევისა.

აღნიშნული ნორმატიული აქტები შეიცავდა უამრავ ხარვეზს, მოკლებული იყო დაზღვევის, როგორც სამართლებრივი ინსტიტუტის გააზრებას და შესაბამისად ვერ აწესრიგებდა სადაზღვევო ურთიერთობებს. ამას ემატებოდა ისიც, რომ 1995 წლისათვის უკვე შეიქმნა ამ სფეროში ისეთი გარემო, რომ საჭირო გახდა არსებული პრობლემური საკითხების ახლებური გადაწყვეტა. 1995 წელს, საქართველოს ახალი კონსტიტუციის მიღებით დიდი ბიძგი მიეცა სამართლებრივი რეფორმების ჩატარებას ყველა სფეროში, მათ შორის დაზღვევაშიც, მნიშვნელოვანი ნაბიჯი ამ მიმართულებით გადაიდგა 1996 წლის 3 მაისს, როდესაც მიღებული იქნა პრეზიდენტის ბრძანებულება „სადაზღვევო სფეროში კონკურენტული გარემოს ჩამოყალიბების შესახებ“, რის შემდეგაც დაიწყო მუშაობა დაზღვევის სფეროში ახალი საკანონმდებლო ბაზის არსებობის შესახებ. როგორც აღვნიშნეთ 1996 წლიდან იწყება საქართველოს ბაზრის განვითარება, მართალია ნელი ტემპით, თუმცა ამ დადგენილებამ ცალსახად ჩაუყარა საფუძველი დაზღვევის განვითარებას. 1996 წლამდე საქართველოში მოქმედებდა ნორმატიული აქტები, რომლებიც მიუთითებდნენ სხვადასხვა სფეროში დაზღვევის აუცილებლობას.

საბჭოთა კავშირის შემდეგ მიღებული დადგენილებები საქართველოს მთავრობის მიერ სადაზღვევო ბაზრის სფეროში.

| |
|--|
| 1991 წ. - საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობის დადგენილება „სოციალური და სამედიცინო დაზღვევის ფონდის შექმნის შესახებ“. |
| 1993 წ. - საქართველოს მინისტრთა კაბინეტის დადგენილება „მგზავრთა სახელმწიფო სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“. |
| 1993 წ. საქართველოს მინისტრთა კაბინეტის დადგენილება „საწარმოო ორგანიზაციების ძირითადი საშუალებების სახელმწიფო სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“. |
| 1993 წ. - საქართველოს მინისტრთა კაბინეტის დადგენილება „საწარმოო უბედური შემთხვევებისაგან მუშა-მომსახურეთა სახელმწიფო სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“. |
| 1994 წ. საქართველოს მინისტრთა კაბინეტის დადგენილება „საიმპორტო ტვირთების სახელმწიფო სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“. |
| 1995 წ. - საქართველოს მინისტრთა კაბინეტის დადგენილება „სასოფლო-სამეურნეო კულტურების სახელმწიფო სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“. |

7

როგორც ჩანს, 1991 წლიდან მაშინდელი მთავრობა ხედავდა დაზღვევის აუცილებლობას საქართველოს ეკონომიკაში, მართალია, თითოეული ეს დადგენილება შორს იყო თანამედროვე დაზღვევის პრინციპებისგან, თუმცა, ნამდვილად ყურადსაღებია, ის ფაქტი, რომ მაშინდელმა მთავრობამ, დაინახა დაზღვევის აუცილებლობა და დაიწყო ფიქრი სადაზღვევო ურთიერთობების განვითარებაზე.

⁷ <https://matsne.gov.ge> საქართველოს კანონი დაზღვევის შესახებ.

1997 წლის 2 მაისს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო კანონი „დაზღვევის შესახებ“, რომელმაც მოხსნა ვაკუუმი სადაზღვევო ბაზარზე და საფუძველი დაუდო საქართველოში სადაზღვევო საქმიანობის განვითარებას, ამ კანონმა მოახდინა, სადაზღვევო ურთიერთობების რეგულირება და მოგვცა ტერმინის სამართლებრივი განმარტება. კანონი ითვალისწინებდა ისეთ მნიშვნელოვან ასპექტებს როგორებიცაა: თავისუფალი ბაზრის პრინციპების რეალიზება, სადაზღვევო სისტემაში სახელმწიფო რეგულირების მექანიზმის შემოღება, სადაზღვევო ბაზრის მონაწილეთა ინტერესების დაცვა და მთელი რიგი ღონისძიებანი. კანონის საფუძველზე, ამავე წელს შეიქმნა სადაზღვევო ზედამხედველობის სამსახური, რომელიც წარმოადგენდა აღმასრულებელი ხელისუფლების დამოუკიდებელ სტრუქტურულ ერთეულს და ფინანსდებოდა ბიუჯეტიდან.

სადაზღვევო ზედამხედველობის სამსახური, არეგულირებს სადაზღვევო ბაზარზე მიმდინარე მოვლენებსა თუ პროცესებს, მისი ძირითადი მიზანია, რომ დაიცვას, როგორც მზღვეველთა, ასევე დამზღვევთა ინტერესები და ხელი შეუწყოს სადაზღვევო ბაზრის ეფექტიან განვითარებას. სადაზღვევო ზედამხედველობის სამსახურს აკისრია შემდეგი ფუნქცია მოვალეობანი:

- სადაზღვევო საქმიანობის ლიცენზირება;
- სადაზღვევო ფონდებისა და რეზერვების შექმნა;
- ნორმატიული და მეთოდოლოგიური დოკუმენტების შექმნა.

გარდა, ამისა იგი მუდმივად ახორციელებს კონტროლს, თუ როგორ იცავს მზღვეველი სადაზღვევო კანონმდებლობას, დარღვევის შემთხვევაში კი მიუთითებს ან უუქმებს სადაზღვევო კომპანიას ლიცენზიას. ასევე იგი ახორციელებს სადაზღვევო ბროკერების მიერ ნორმატიული და მეთოდოლოგიური დოკუმენტაციის დაცვასა და მათ მიერ განხორციელებული ანგარიშების ეფექტურობას.⁸

საქართველოში სადაზღვევო ურთიერთობები რეგულირდება კანონით „დაზღვევის შესახებ“, რომელიც მიიღეს 1997 წლის 2 მაისს, ამ კანონმა წლების შემდეგ

⁸ <https://matsne.gov.ge> - „საქართველოს კანონი დაზღვევის შესახებ“

გარკვეული ცვლილებები განიცადა და დღემდე მოაღწია იმ ფორმით, რომლის გამოყენებითაც შესაძლებელია დარეგულირება ფიზიკურ და იურიდიულ პირს შორის სადაზღვევო ურთიერთობებისა. გარდა ამ კანონისა, სადაზღვევო ურთიერთობი რეგულირდება; საქართველოს კონსტიტუციით, სამოქალაქო კოდექსით და სხვადასხვა კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით, ასევე საერთაშორისო ხელშეკრულებით, ან შეთანხმებით, რომელშიც მონაწილეობს საქართველო.

კანონში, „დაზღვევის შესახებ“, ნათლად არის განსაზღვრული მზღვეველსა და დამზღვევეს შორის სადაზღვევო ურთიერთობების წესები და ფუნქცია მოვალეობები, მზღვეველი არის იურიდიული პირი, რომელიც შექმნილია სადაზღვევო საქმიანობის განხორციელებისათვის და რომელსაც ამ კანონით დადგენილი წესით მიღებული აქვს დაზღვევის შესაბამისი სახეობის განხორციელების ლიცენზია. მზღვეველის, როგორც ორგანიზაციის, რეგისტრაცია ხორციელდება საქართველოში იურიდიული პირის რეგისტრაციისათვის დადგენილი წესით. იმისათვის, რომ მზღვეველს გააჩნდეს სადაზღვევო საქმიანობის წარმართვის უფლება, აუცილებელია, რომ მას ჰქონდეს სადაზღვევო საქმიანობის ლიცენზია, იგი გაიცემა „ლიცენზირებისა და ნებართვის შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად. სადაზღვევო საქმიანობის ლიცენზია გაიცემა შემდეგ საქმიანობებზე:

- სიცოცხლის დაზღვევა;
- არასიცოცხლის დაზღვევა;
- გადაზღვევა;

იმ შემთხვევაში, თუ მზღვეველს სურს, რომ მიიღოს ლიცენზია ამ საქმიანობებში, აუცილებელია, რომ მან, სადაზღვევო საქმიანობის დაწყებიდან 10 სამუშაო დღეში წარადგინოს განაცხადი ლიცენზირების შესახებ. ლიცენზია გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით და კოპკრეტულ იურიდიულ პირზე და მას არ აქვს უფლება, რომ რაიმე გზით გადასცეს სხვას. ⁹ კანონში, ასევე მკვეთრად არის გაწერილი მზღვეველის ფინანსური სიმყარის უზრუნველყოფის პირობები, რომელსაც წარმოადგენს კაპიტალის,

⁹ <https://matsne.gov.ge/> საქართველოს კანონი „დაზღვევის შესახებ“

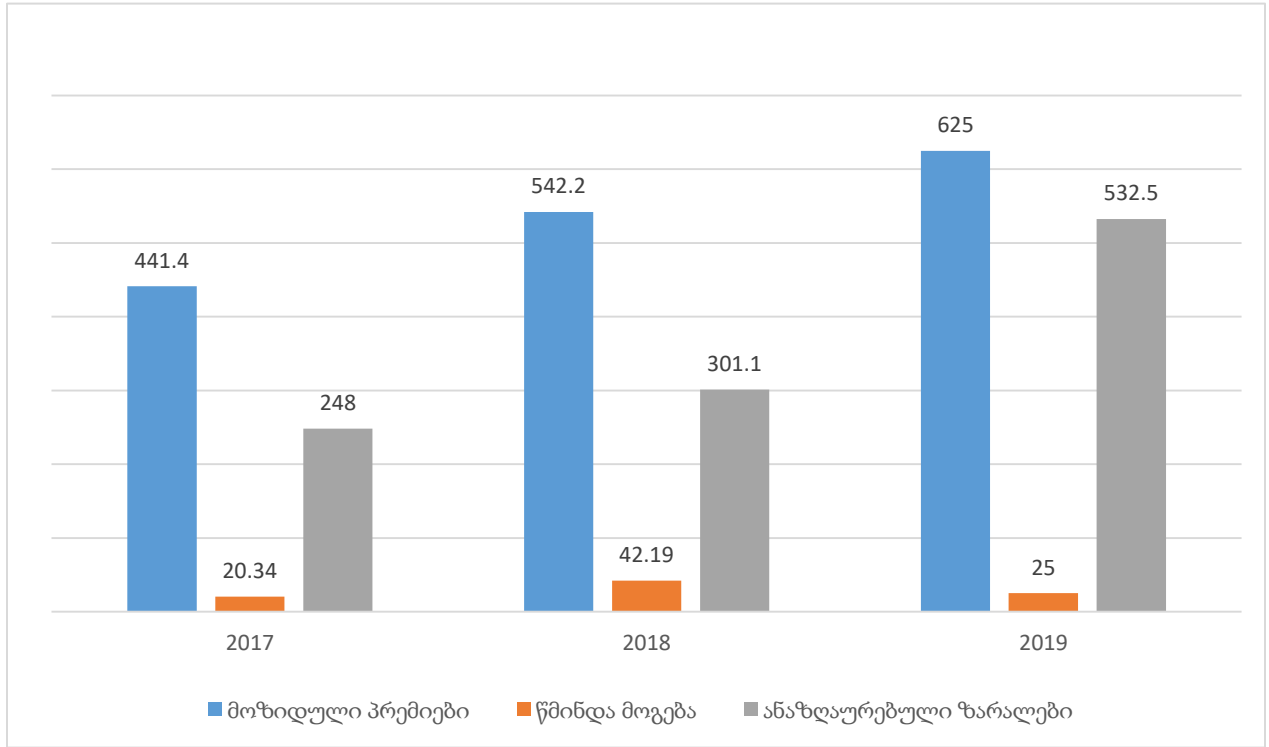
სადაზღვევო რეზერვებისა და გადაზღვევის სისტემის არსებობა. სადაზღვევო საქმიანობის განხორციელების ყველა ეტაპზე მზღვეველის კაპიტალის მინიმალური ოდენობა არ უნდა იყოს გაანგარიშებით მიღებული გადახდისუნარიანობის მარჯის ოდენობის 1/3-ზე ნაკლები.

დღესდღეობით საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე 17 კომპანიაა წარმოდგენილი, აქედან 16 ფლობს სიცოცხლის და არასიცოცხლის დაზღვევის ლიცენზიას, ხოლო ერთი მათგანი მხოლოდ არასიცოცხლის დაზღვევის ლიცენზიას. ბოლო წლებში სადაზღვევო კომპანიების მიერ მოზიდული პრემია მნიშვნელოვნად მატულობს, რაც პირდაპირპროპორციულად მეტყველებს დაზღვევის განვითარებაზე. 2019 წელს წინა წელთან შედარებით სადაზღვევო კომპანიებმა 83 მილიონი ლარით მეტი თანხა მოიზიდეს 2017 წელთან შედარებით კი დაახლოებით 184 მილიონი ლარით მეტი. ეს მაჩვენებელი ნათლად მეტყველებს, თუ როგორ იზრდება სადაზღვევო ბაზრის ცნობადობა საზოგადოებაში. მოზიდული პრემიების მიხედვით საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე ლიდერი კომპანია არის „ჯი-პი-აი ჰოლდინგი“, რომელზეც 2019 წლის მონაცემებით, მთლიანი ბაზრის დაახლოებით 20 პროცენტი მოდის, შემდეგი კი არის „ალდაგი“, რომელიც ცოტათი ჩამორჩება ლიდერ „ჯი-პი-აის“. სამეულში შედის ასევე „იმედი-ლ“, რომლის მიერ მოზიდული პრემია ჯამში დაახლოებით 84 მილიონი ლარია.

მიუხედავად იმისა, რომ ზემოთ ნახსენები კომპანიები არიან ლიდერი კომპანიები სადაზღვევო ბაზარზე, აღნიშვნის ღირსია ის ფაქტი, რომ დანარჩენი კომპანიები, ღირსეულ კონკურენციას უწევენ მათ და სულ უფრო და უფრო დიდ ადგილს იკავებენ სადაზღვევო ბაზრის სისტემაში, მაგალითად, თუ 2017 წლის ოთხივე კვარტლის მონაცემებით მათი წილი საქართველოს სადაზღვევო ბაზრის დაახლოებით 44.5 % ს შეადგენდა, 2019 წლის მონაცემებით იგი დაახლოებით 54 % -ს გაუთანაბრდა. ეს სურათი გამოიწვია სადაზღვევო კომპანია „თი-ბი-სის“ მიერ გადადგმულმა ნაბიჯებმა, რომელმაც ძალიან კონკურენტული პროდუქტები შესთავაზა მომხმარებელს ქონების დაზღვევის სფეროში, ასევე, ამ კუთხით, მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი

ისეთი სადაზღვევო კომპანიების წილი, როგორცაა „არდი“ , „უნისონი“, „ირაო“ და სხვა.

სადაზღვევო კომპანიების მიერ მოზიდული პრემიები და მოგებები წლების მიხედვით;



10

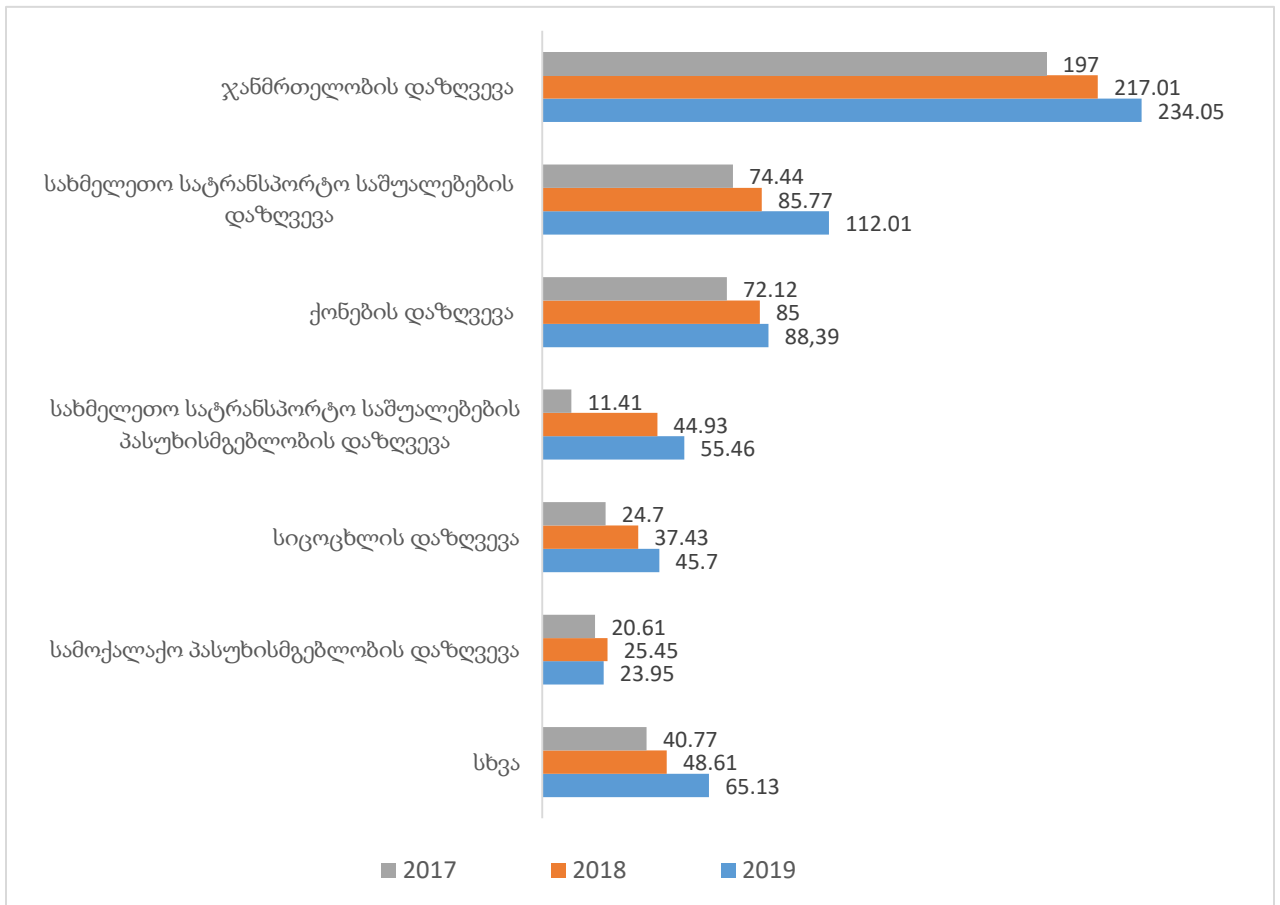
წმინდა მოგებების მიხედვით ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი სადაზღვევო ბაზარზე 2018 წელს იყო, რომელმაც 42,19 მილიონი ლარი შეადგინა. თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ 2019 წელს კომპანიების მიერ მოზიდულმა პრემიებმა წინა წელთან შედარებით მაღალი მაჩვენებელი დააფიქსირა, ამავე წელს მოგების პროცენტული მაჩვენებელი ძალიან დაბალია, თითქმის განახევრებულია წინა წელთან შედარებით და ცოტათი აღემატება 2017 წლის მონაცემებს. მოზიდული პრემიების ზრდასთან ერთად იზრდება კომპანიის მიერ ანაზღაურებული ზარალები, თუმცა 2019 წელი სადაზღვევო ბაზრისთვის განსაკუთრებულად ზარალიანი იყო, ამის მიზეზი კი არის ის, რომ კომპანია „უნისონმა“ 201 მილიონი ლარი ანაზღაურა, იმის ფონზე, რომ

¹⁰ insurance.gov.ge - სადაზღვევო ბაზრის მიმოხილვა, 2017, 2018, 2019 წლები.

მოზიდულმა პრემიამ მხოლოდ 32,8 მილიონი ლარი შეადგინა, თუმცა, როგორც კომპანიის მიერ წარმოდგენილ წლიურ ანგარიშში ვკითხულობთ ამ თანხიდან დაახლოებით 189 მილიონი ლარი გადამზღვეველის მხრიდან არის ანაზღაურებული. „უნისონის“ შემდეგ ყველაზე მეტი ზარალი 2019 წელს კომპანია „ალდაგმა“ ანაზღაურა, ეს კომპანია მხოლოდ არასიცოცხლის დაზღვევის სექტორში ფუნქციონირებს, ამ სექტორში კი ზარალები შედარებით მაღალია. ამავე წლის მიხედვით მესამე სადაზღვევო კომპანია, რომელმაც ყველაზე მეტი ზარალი ანაზღაურა არის „ჯიპიაი“, რომელიც, ამავე დროს, არის ერთადერთი სადაზღვევო კომპანია, რომელმაც წინა წელთან შედარები მეტი პრემია მოიზიდა და ნაკლები ზარალი ანაზღაურა. დანარჩენი სადაზღვევო კომპანიების წილი, ანაზღაურებულ ზარალებში, ამ სამ კომპანიასთან შედარებით დაბალია, თუმცა, მათი მთლიანი მაჩვენებელი 176,04 მილიონი ლარია, რაც მთლიანად ანაზღაურებული ზარალების დაახლოებით 33% ს შეადგენს.

საქართველოში ყველაზე განვითარებული სადაზღვევო პროდუქტი არის ჯანმრთელობის დაზღვევა, რაც განპირობებულია იმ ფაქტორით, რომ საქართველოში ინერგება ტრადიცია, კომპანიების მხრიდან თანამშრომლების დაზღვევისა. დღესდღეობით, თითქმის ყველა იმ კომპანიის თანამშრომლები არიან დაზღვეულები, რომლებიც წარმატებულად ფუნქციონირებენ საქართველოში. გარდა კორპორატიულად დაზღვეულებისა, საქართველოს სადაზღვევო კომპანიები ყველა პოტენციურ დაზღვეულს სთავაზობს ინდივიდუალურად ჯანმრთელობის დაზღვევის სხვადასხვა სახეს, რომლებიც ერთმანეთისგან განსხვავდებიან ლიმიტების, ანაზღაურების, გამონაკლისების, ფასების და სხვადასხვა ფაქტორების მიხედვით. ჯანმრთელობის დაზღვევის დროს დაზღვეულს საშუალება აქვს ისარგებლოს ყველა იმ პირობით, რაც გათვალისწინებულია ხელშეკრულების მიხედვით, მზღვეველს კი უფლება აქვს, რომ დამზღვევს მოსთხოვოს იმ თანხის გადახდა, რაც ასევე გათვალისწინებულია ხელშეკრულებით. ყველა სადაზღვევო პოლისს აქვს გარკვეული ლიმიტები, რომლის ამოწურვის შემთხვევაში სადაზღვევო კომპანია თავისუფლდება ვალდებულებისგან.

ყველაზე გაყიდვადი პროდუქტები საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე.¹¹



ჯანმრთელობის დაზღვევის შემდეგ ყველაზე გაყიდვადი სადაზღვევო პროდუქტი არის სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების დაზღვევა, გამომდინარე იქიდან, რომ სატრანსპორტო საშუალებები, საკმაოდ მაღალი რისკით ხასიათდებიან, საკმაოდ პოპულარულია მათი დაზღვევა მსოფლიოს მასშტაბით, თუმცა, საქართველოში არც თუ ისე დიდი პოპულარობით სარგებლობს მისი დაზღვევა. საქართველოში დაახლოებით 1 მილიონი ავტომობილია, აქედან კი მხოლოდ 7 % ია დაზღვეული 2019 წლის მონაცემებით, რაც საკმაოდ დაბალი მაჩვენებელია. როგორც დაზღვევის ზედამხედველობის სამსახურის მიერ გამოქვეყნებულ წლიურ ანგარიშში ვკითხულობთ, 2019 წელს 95 758 სატრანსპორტო საშუალებათა დაზღვევის პოლისია

¹¹ insurance.gov.ge - სადაზღვევო ბაზრის მიმოხილვა, 2017, 2018, 2019.

გაყიდული, ეს მონაცემები კი წინა წლებს მნიშვნელოვნად აღემატება. დაზღვეული ავტომობილების დიდი წილი კომპანიების მხრიდან დაზღვეულ სატრანსპორტო საშუალებებზე მოდის, ინდივიდუალურად დაზღვეული სატრანსპორტო საშუალებების წილი კი ძალიან ცოტაა, მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოში ძალიან ბევრი სატრანსპორტო საშუალებაა რეგისტრირებული და მათი დიდი ნაწილი კი დაზღვევისთვის ვარგისია, ავტომობილების დაზღვევის დაბალი მაჩვენებელი განპირობებულია, მოქალაქეებში დაბალი ცნობადობით სადაზღვევო პროდუქტების მიმართ, ასევე საკმაოდ დაბალია ნდობა კომპანიების მიმართ, განსაკუთრებით ამ სფეროში. სატრანსპორტო საშუალებების დაზღვევის დროს ხელშეკრულებით არის გათვალისწინებული უამრავი დეტალი, რომელსაც ხშირად არ ითვალისწინებს მომხმარებელი, ასეთ შემთხვევაში კი კომპანია არ ანაზღაურებს ზარალს, ეს ფაქტორი კი ხშირად წარმოშობს დამზღვევსა და მზღვეველს შორის დავას, რომელიც ხშირად სამართლებრივ დავაში გადადის. სატრანსპორტო საშუალებების დაზღვევის არც თუ ისე მაღალი მაჩვენებლის გამომწვევი ფაქტორი არის ამ პროდუქტის საკმაოდ მაღალი ფასი. საქართველოში ძალიან დიდი ნაწილი დაბალ ფენას მიეკუთვნება, რაც, ბუნებრივია, წარმოშობს დაბალ აქტივობას ამ სფეროში, სადაზღვევო თანხის გამოანგარიშება სპეციალური კალკულატორით ხდება, სხვადასხვა გარემოებიდან გამომდინარე ერთი და იგივე ავტომობილი შეიძლება დაიზღვეს სხვადასხვა ფასად, რაც დამოკიდებულია ხელშეკრულების პირობებზე. საშუალო ფასი დასაზღვევი ობიექტის მთლიანი ღირებულების 5-8 % ფარგლებში მერყეობს, რაც საკმაოდ მაღალი ფასია სხვადასხვა ფაქტორიდან გამომდინარე.

სადაზღვევო ბაზარზე მოზიდული პრემიების მიხედვით სიდიდით მესამე პროდუქტი არის ქონების დაზღვევა, ქონების დაზღვევის დროს შესაძლებელია დაიზღვეს თითქმის ნებისმიერი სახის ქონება, რომელიც არის პირის მფლობელობაში, მაგალითად, საცხოვრებელი სახლები, კომერციული ფართები, სხვადასხვა შენობა ნაგებობები და სხვა. ქონების დაზღვევის დროს ზარალი ანაზღაურდება კომპანიის მხრიდან იმ შემთხვევაში, როდესაც დაზღვეულს ობიექტს მიადგება ისეთი რისკებისგან,

როგორცაა, ხანძრის, წყალგაყვანილობის მიღების დაზიანების, სტიქიური უბედურებების, ვანდალიზმის და სხვა რისკების შედეგად. პიროვნება ვერ დააზღვევს ქონებას თუ მას ამ ქონების მიმართ არ გააჩნია იურიდიული ინტერესი, მაგალითად, პიროვნებას არ შეუძლია დააზღვიოს მეზობლის სახლი, ამ დროს სადაზღვევო კომპანიები თავიდან იცილებენ არაკეთილსინდისიერი ქმედებებისგან გამოწვეულ ზარალებს. საქართველოში მოქმედი სადაზღვევო კომპანიებიდან ყველა, ვინც ყიდის ამ პროდუქტს, მომხმარებელს სთავაზობს განსხვავებულ პირობებს, თუმცა ძირითადი პირობები არის მსგავსი, რადგან ეს პროდუქტი, ისევე როგორც დანარჩენი პროდუქტები ისტორიის განმავლობაში ვითარდება და ასე მოვიდა დღევანდელი სახით. ქონების დაზღვევაში ლიდერი სადაზღვევო კომპანია არის „ალდაგი“ რომელსაც ამ სექტორში ბაზრის დაახლოებით 1/3 უკავია და მნიშვნელოვნად აღემატება სხვა სადაზღვევო კომპანიებს, მეორე ადგილს „თიბისი“ იკავებს, რომელიც ოდნავ აღემატება „ჯი-პი-აი ჰოლდინგს“, დანარჩენი სადაზღვევო კომპანიების წილი კი ამ სამ კომპანიასთან შედარებით დაბალია.

სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების პასუხისმგებლობის დაზღვევა, საკმაოდ პოპულარული პროდუქტია უცხოეთის ბაზარზე, საქართველოში იგი არც თუ ისე განვითარებულია, მაგრამ ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ ის ერთ-ერთი ყველაზე განვითარებადი და პერსპექტიული პროდუქტია. როგორც უკვე ვახსენეთ, საქართველოში დაახლოებით 1 მილიონი ავტომობილია რეგისტრირებული და ამ ავტომობილის მფლობელთა დიდ ნაწილს შეუძლია, რომ შეიძინოს აღნიშნული პროდუქტი და თავიდან აირიდოს ის შესაძლო დანაკარგები, რომელიც შეიძლება დადგეს, სატრანსპორტო საშუალებების შეჯახების შედეგან მესამე პირის ქონების, ჯამრთელობის, ან სიცოცხლის მიმართ. პასუხისმგებლობის დაზღვევის ყიდვა შესაძლებელია, საქართველოში რეგისტრირებული თითქმის ყველა სადაზღვევო კომპანიისგან. ყველა პოტენციურ მყიდველს შეუძლია შეიძინოს პასუხისმგებლობის დაზღვევა თავის სატრანსპორტო საშუალებაზე ლიმიტების ფარგლებში, ლიმიტის ოდენობა დამოკიდებულია სადაზღვევო პერიოდის განმავლობაში გადასახდელი

პრემიის ოდენობაზე. მაგ, თუ დამზღვევს სურს შეიძინოს 10 000 ლარიანი ლიმიტი, მან თვითურად უნდა გადაიხადოს 10 ლარი პრემია.¹² ასეთ შემთხვევაში კი, დამზღვევი დაცული იქნება სადაზღვევო პერიოდის განმავლობაში 10 000 ლარის ფარგლებში ზარალისგან.

სიცოცხლის დაზღვევა, არის ერთ-ერთი ყველაზე გაყიდვადი პროდუქტი საქართველოში, თუმცა მოზიდული პრემიის მიხედვით, ის მეხუთე ადგილზე იმყოფება, ამის მიზეზი კი არის ის, რომ ეს პროდუქტი არის დაფალფასიანი. აუცილებელია, რომ ერთმანეთისგან გავმიჯნოთ სიცოცხლის დაზღვევა და ჯანმრთელობის დაზღვევა, ჯანმრთელობის დაზღვევის დროს შესაძლოა მიიღოს სხვადასხვა მომსახურება სადაზღვევო კომპანიის მხრიდან, რომელიც გამოწვეული იქნება ჯანმრთელობის გაუარესებისგან, მაგალითად, თუ დაზღვეული გახდება ავად, მას შეუძლია მოითხოვოს სადაზღვევო კომპანიის მხრიდან მედიკამენტზე ფასდაკლება, რომელიც ეკუთვნის ხელშეკრულების მიხედვით, წინასწარ განსაზღვრული პროცენტული მაჩვენებლის შესაბამისად და ლიმიტის ფარგლებში. სიცოცხლის დაზღვევა კი გულისხმობს, უბედური შემთხვევის შედეგად დაზღვეულის გარდაცვალების შემთხვევაში მოსარგებლისათვის სადაზღვევო თანხის ანაზღაურება დაზღვევის პირობების გათვალისწინებით. 2019 წლიდან კომპანიები, რომლებიც ახორციელებენ, ისეთ საქმიანობას, რითაც შეიძლება ადამიანის სიცოცხლეს მიაღვეს ზიანი, მაგ, სამშენებლო საქმიანობა, ვალდებულები არიან, რომ მათ დააზღვიონ თანამშრომლების სიცოცხლე. რაც დაზღვეულს და მის ოჯახს საშუალებას აძლევს, რომ თავიდან აირიდონ შესაძლო დანაკარგების ნაწილი, რომელიც შესაძლოა დადგეს დაზღვეულის გარდაცვალების, ან დაინვალიდების დროს.

საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე, კომპანიები სხვადასხვა სახის პროდუქტებს გვთავაზობენ, რომლებიც ზემოთ ნახსენებ პროდუქტებთან შედარებით ნაკლებად გაყიდვადია, თუმცა ჯამში დაახლოებით 65 მილიონი ლარი მოდის 2019 წლის მონაცემებით, რაც მთლიანი ბაზრის დაახლოებით 10 % ია. გარდა ამისა ზოგიერთი

¹² მონაცემები წარმოდგენილია სადაზღვევო კომპანია „თიბისი დაზღვევის“ მიხედვით.

პროდუქტი საკმაოდ პერსპექტიულია და დიდი ალბათობით, მომავალში მათზე მოთხოვნა გაიზრდება, მაგ; აგრო დაზღვევა. ზემოთ განხილული პროდუქტების გარდა სადაზღვევო ბაზარზე წარმოდგენილია შემდეგი პროდუქტები;

- ვალდებულების შესრულებათა დაზღვევა (11,33 მლნ);
- უბედური შემთხვევების დაზღვევა (11,23 მლნ);
- ტვირთების დაზღვევა (9,96 მლნ);
- სამოგზაურო დაზღვევა (8,51 მლნ);
- საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენებასთან დაკავშირებული

პასუხისმგებლობის დაზღვევა (8,5 მლნ);

- საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებათა დაზღვევა, კორპუსის დაზღვევა (8,43

მლნ);

- საფინანსო დანაკარგებისგან დაზღვევა (6,33 მლნ);
- საკრედიტო ვალდებულებათა დაზღვევა (0,59 მლნ);
- სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებათა დაზღვევა (0,31 მლნ);
- მცურავი სატრანსპორტო საშუალებათა კორპუსის დაზღვევა (0,31 მლნ)
- მცურავი სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენებასთან დაკავშირებული

პასუხისმგებლობის დაზღვევა (0,01 მლნ);

თავი 2 პასუხისმგებლობის დაზღვევის როლი საქართველოს სადაზღვევო ბაზრის სისტემაში და მისი განვითარების აუცილებლობა

2.1 პასუხისმგებლობის დაზღვევის არსი და სახეები

პასუხისმგებლობის დაზღვევა დაზღვეულ მხარეს საშუალებას აძლევს, საკუთარი რისკი გადასცეს სადაზღვევო კომპანიას, რომელიც შეიძლება გამოწვეული იყოს დაზღვეულის პასუხისმგებლობით და რომელიც შეიძლება მიადგეს მესამე პირის სიცოცხლეს, ჯანმრთელობას, ან ქონებას. პასუხისმგებლობის დაზღვევისას მზღვეველი მოვალეა დამზღვევი გაათავისუფლოს იმ ვალდებულებებისაგან, რომელიც მას ეკისრება მესამე პირის წინაშე დაზღვევის პერიოდში წარმოშობილი პასუხისმგებლობის გამო.¹³

საქართველოს სადაზღვევო ბაზარი დაახლოებით სამ ათწლეულს ითვლის, პასუხისმგებლობის დაზღვევა ახალი პროდუქტია და სხვა პროდუქტებთან შედარებით, ნაკლებად განვითარებულია, არადა განვითარებული ქვეყნების მაგალითები ცხადყოფენ, რომ პასუხისმგებლობის დაზღვევა, ერთ-ერთი ყველაზე გაყიდვადი და განვითარებული პროდუქტია სადაზღვევო ბაზარზე. პასუხისმგებლობის დაზღვევა წარმოადგენს მესამე პირისადმი მიყენებული ზარალის ანაზღაურებას, რომელიც შეიძლება მიადგეს მის სიცოცხლეს ჯანმრთელობას, ან ქონებას. ზარალი შესაძლოა იყოს, როგორ ქმედებით, ასევე უმოქმედობით გამოწვეული. პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მონაწილეობს სამი პირი, პირველი და მეორე პირი არის სადაზღვევო კომპანია და დამზღვევი, ხოლო მესამე პირი კი, ყველა ის პოტენციური

¹³ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი მუხლი 839 „სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა“
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=107>

დაზარალებული, რომელსაც შესაძლოა მიადგეს ზარალი დაზღვეულის ბრალეულობით. პასუხისმგებლობის დაზღვევა მისაღებია სამივე მხარისათვის, სადაზღვევო კომპანია ქმნის ფულად პორთფელს, მასში ახდენს თანხების მობილიზებას პასუხისმგებლობის დაზღვევის დროს დაზღვეულების მხრიდან გადახდილი სადაზღვევო პრემიებით. დამზღვევი თავის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის რისკს, რომელიც შეიძლება გამოწვეული იყოს უნებლიეთ, გადასცემს სადაზღვევო კომპანიას, ხოლო მესამე პირი კი დაზარალების შემთხვევაში ინაზღაურებს ზარალს კომპანიისგან, რაც წარმოადგენს უფრო დიდ გარანტიას, ვიდრე ჩვეულებრივი სამოქალაქო პირი.

პასუხისმგებლობის დაზღვევის დროს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება იმას, რომ დაზღვეულის მიერ გამოწვეული ზარალი იყოს სრულიად შემთხვევითი და არა განზრახ მიყენებული, რადგან ამ უკანასკნელის შემთხვევაში, მზღვეველი თავისუფლდება ვალდებულებისგან და არ ანაზღაურებს ზარალს. გამომდინარე იქიდან, რომ წინასწარ არ შეიძლება განისაზღვროს, თუ როგორი ზარალი შეიძლება მიაყენოს დაზღვეულმა მესამე პირს, ხდება მისი განზოგადება, თუმცა, ეს არ ნიშნავს იმას, რომ ნებისმიერი რაოდენობის თანხა ანაზღაურდება სადაზღვევო კომპანიის მხრიდან. დაზღვევის ამ სახეს აქვს, ასანაზღაურებელი თანხის ზედა ზღვარი, ანუ პასუხისმგებლობის დაზღვევის დროს, ასანაზღაურებელი თანხა ლიმიტირებულია. ზოგჯერ ეს ლიმიტი სახელმწიფოს მხრიდან დგინდება შესაბამისი კანონმდებლობით, ზოგჯერ კი მზღვეველსა და დამზღვევეს შორის შეთანხმების საფუძველზე.

პასუხისმგებლობის დაზღვევაში, საქართველოს კანონმდებლობის თანახმად, დაზღვევის ობიექტს წარმოადგენს დაზღვეულის პასუხისმგებლობა. სადაზღვევო შემთხვევების დადგომისას მზღვეველი თავის თავზე იღებს, ზარალს რომელიც მიაყენა დაზღვეულმა მესამე პირს. თუმცა, ზარალი ყოველთვის არ ანაზღაურდება, რადგან ყველა სადაზღვევო პოლისს აქვს გარკვეული გამონაკლისები, მათ შორის პასუხისმგებლობის დაზღვევასაც. ისეთ გარემოებაში, თუ დაზღვეული მესამე პირს მიაყენებს ზარალს, რომელიც ხელშეკრულების მიხედვით არის გამონაკლისში, სადაზღვევო კომპანია თავისუფლდება ზარალის ანაზღაურებისგან, მაგალითად,

ზარალი არ ანაზღაურდება თუ დაზღვეულს აქვს ავტომობილზე პასუხისმგებლობის დაზღვევა შეძენილი და ის მესამე პირს დააზიანებს თავისი ავტომობილით ნასვამ მდგომარებაში, ან ნარკოტიკულ თრობის ქვეშ და ასე შემდეგ.

დაზღვევის დროს ყველა მნიშვნელოვანი პირობა გათვალისწინებულია წინასწარ ხელშეკრულების მიხედვით, რომელსაც სადაზღვევო პოლისი ეწოდება. პასუხისმგებლობის დაზღვევის ხელშეკრულების კლასიფიკაციისას ერთ-ერთ მნიშვნელოვან კრიტერიუმია ზიანის სახე. განასხვავებენ სადაზღვევო შემთხვევებზე და ანაზღაურების მოთხოვნაზე დაფუძნებულ ხელშეკრულებებს. პირველი ტიპის ანაზღაურებას ექვემდებარება სადაზღვევო პერიოდში სადაზღვევო შემთხვევით გამოწვეული ზიანი. მეორე ტიპის ხელშეკრულებისთვის ანაზღაურებას ექვემდებარება, სადაზღვევო პერიოდში დამზღვევის მიმართ წაყენებულ მოთხოვნასთან დაკავშირებული ხარჯები. სსკ -ს 839 მუხლის მიხედვით სადაზღვევო კომპანია ვალდებულია დამზღვევი გაათავისოფლოს მოვალეობისგან, რომელიც მას დაეკისრება მესამე პირის წინაშე პასუხისმგებლობით. ¹⁴

არსებობს პასუხისმგებლობის დაზღვევის შემდეგი სახეები:

ავტო სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა - დღესდღეობით მსოფლიოში ძალიან არის ავტომობილების რაოდენობა გაზრდილი, რასაც თან ახლავს სატრანსპორტო შემთხვევების მატება, რამაც განაპირობა სატრანსპორტო საშუალებების პასუხისმგებლობის დაზღვევის საჭიროება. მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყანაში, დაზღვევის ეს სახე სავალდებულო ფორმით გვხვდება. ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევისას, დამზღვევი თავის თავზე იღებს ვალდებულებას, რომ მესამე პირს აუნაზღაურებს ზარალს, რომელიც წარმოაიშობა დაზღვეულის ავტომობილის, მოტოციკლის ან სხვა სატრანსპორტო საშუალებათა ექსპლუატაციის შედეგად. მესამე პირთათვის ქონებრივი ზიანის ანაზღაურება ხდება წინასწარ დადგენილი სადაზღვევო თანხის ფარგლებში,

¹⁴ ქეთევან ირემაშვილი - „მხარეთა უფლებრივი თანაფარდობის კრიტერიუმები სადაზღვევო ურთიერთობებში“ თბილისი. 2016 გვ. 119-120.

რომელსაც პასუხისმგებლობის დაზღვევის ლიმიტი ეწოდება. სადაზღვევო შემთხვევებს როდესაც გადახდა წარმოებს დამზღვევის მიერ განეკუთვნება; მესამე პირის სიკვდილი, დასახიჩრება, ან ჯართელობის სხვა დაზიანება.

პასუხისმგებლობის დაზღვევაში სადაზღვევო ლიმიტი არის წინასწარ განსაზღვრული და მისი სიდიდე დამოკიდებულია სადაზღვევო პრემიის ოდენობასა და ავტომობილის, მოტოციკლის ან სხვა სატრანსპორტო საშუალებების შიდაწვის ძრავის ცილინდრის სამუშაო მოცულობაზე.

მზღვეველი თავისუფლდება გადახდის პასუხისმგებლობისაგან თუ დადგინდა, რომ ქონებრივი ზიანის მიყენება მესამე პირთათვის განპირობებულია დაზარალებულის, ან დაზღვეულის ჩანაფიქრით. ასევე თუ დადგინდა, რომ ზიანი წარმოიშვა გადაულახავ ძალთა საომარ მოქმედებათა გამო. გარდა ამისა, თანხა არ ანაზღაურდება, თუ მზღვეველი დაადგენს მიზეზშედეგობრივ კავშირს ქონებრივი ზიანის ფაქტსა და ავტოსატრანსპორტო საშუალების უსანქციო გამოყენების გარემოებებს შორის.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის საერთაშორისო ხელშეკრულებათა განსაკუთრებული ჯგუფია შეთანხმება მწვანე ბარათის შესახებ. საერთაშორისო ხელშეკრულებათა სისტემას მწვანე ბარათის სახელი ეწოდა ამ სადაზღვევო სამართალურთიერთობის დამადასტურებელი დაზღვევის პოლისი ფერისა და ფორმის მიხედვით. მწვანე ბარათის შესახებ ხელშეკრულებას ხელი მოეწერა 1953 წ. 13 ქვეყნის მიერ, რომელთა რიცხვი ნელ ნელა იზრდება. მწვანე ბარათის შესახებ მონაწილე ქვეყნებმა ივალდებულეს აღიარონ თავიანთ ტერიტორიაზე საზღვარგარეთ გამოწერილი დაზღვევის პოლისები. მწვანე ბარათის სისტემის ძირითადი ელემენტებია მონაწილე ქვეყნების ეროვნული ბიუროები, ამ ბიუროებით ხორციელდება

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის კონტროლი.¹⁵

2010 წლის 15 იანვრამდე ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა იყო სავალდებულო. ეს კანონი 1997 წლის 27 ივნისს მიიღო საქართველოს პარლამენტმა და მასში დეტალურად იყო გაწერილი მხარეების უფლება მოვალეობები, გადახდის წესები, სადაზღვევო პრემიები და ასე შემდეგ. სატრანსპორტო საშუალების რისკიანობიდან გამომდინარე წინასწარ იყო განსაზღვრული პასუხისმგებლობის დაზღვევის პრემია, ასევე ლიმიტები და ზარალის შემთხვევაში, რა პროცენტული მაჩვენებელი უნდა აენაზღაურებინა სადაზღვევო კომპანიას მესამე პირისათვის.

აღნიშნული კანონმდებლობა ძალიან ბევრ საინტერესო დეტალს შეიცავდა, მაგალითად, ამ კანონის მე 6 მუხლის მიხედვით, მფლობელი ვალდებული იყო, რომ ავტომობილის პასუხისმგებლობა შეემინა მხოლოდ ტექნიკურად გამართულ ავტომობილზე, თავის მხრივ, ტესტირების ცენტრი ვალდებული იყო, რომ ტესტი არ უნდა ჩაეტარებინა ისეთ ავტომობილზე, რომელსაც არ ჰქონდა პასუხისმგებლობის დაზღვევა. აქედან გამომდინარე ეს კანონი სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის ვალდებულებასთან ერთად მის მფლობელს წარმოუქმნიდა თავისი სატრანსპორტო საშუალება შეემოწმებინა შესაბამის ტესტზე.

დღესდღეობით საქართველოში სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა კანონით აღარ არის სავალდებულო და შესაბამისად ყველა ის პირობა, რასაც მოიცავდა ზემოთ ნახსენები კანონი ითვლება ძალადაკარგულად. სადაზღვევო კომპანიები დღეს განსხვავებული და გამარტივებული ფორმით სთავაზობენ მომხმარებელს დაზღვევის ამ სახეს. კერძოდ, პასუხისმგებლობის დაზღვევა იყიდება ლიმიტებით, რომელიც წინასწარ არის შეთანხმებული მზღვეველსა და დამზღვევს შორის, სანამ გაფორმდება ხელშეკრულება. პასუხისმგებლობის დაზღვევის მინიმალური ლიმიტი არის 5 000 ლარი, რომლის თვითური პრემია არის 5-6

¹⁵ კაკაშვილი ნატო, შათირიშვილი ჯამლეო, სადაზღვევო საქმე, „საგამომცემბლო სახლი ინოვაცია“ თბილისი 2012 წელი. გვ 242-252

ლარი. სადაზღვევო კომპანიები, თითქმის ყველა პროდუქტზე აწესებენ ფრანშიზას, რაც წარმოადგენს არაანაზღაურებადი თანხის მინიმუმს, რომელსაც არ აანაზღაურებს მზღვეველი ზარალის დროს. აღნიშნულ პირობების ფარგლებში, ხელშეკრულების დადების შემთხვევაში, მზღვეველი საკუთარ თავზე იღებს 5 ათას ლარიანი ლიმიტის ფარგლებში ანაზღაუროს ზარალი, რომელიც გამოწვეული იქნება დაზღვეული სატრანსპორტო საშუალების პასუხისმგებლობით. ხოლო დამზღვევი ვალდებულია, რომ გადაიხადოს მასზე დაკისრებული პრემია. თუ ორივე მხარეს აკმაოფილებს პირობები მათ შორის იდება ხელშეკრულება. ხელშეკრულებაში დეტალურად არის გაწერილი, მზღვეველისა და დამზღვევის უფლებები და მოვალეობები, რომლის პირობების დაცვა ორივე მხარისათვის არის სავალდებულო, ხელშეკრულებაში ასევე დეტალურად არის ინფორმაცია, თუ როგორ უნდა იმოქმედოს დამზღვევმა, როდესაც დადგება შემთხვევა, თუ იგი არ შეასრულებს ამ პირობებს მზღვეველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისგან. ხელშეკრულება ბათილად ითვლება იმ შემთხვევაში, როდესაც ამოიწურება სადაზღვევო პერიოდი ან მზღვეველი სრულად აანაზღაურებს თანხას. ხელშეკრულება შეიძლება შეწყდეს, თუ იქნება ორივე მხარის ინტერესი, ან დაზღვეული არ იხდის მის მიერ დაკისრებულ პრემიას, სხვა დანარჩენ შემთხვევებში, თუ მზღვეველი და დამზღვევი ვერ შეთანხმდებიან პირობებზე საკითხი გადაეცემა შესაბამის სამართალდამცავ ორგანოებს.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის ძირითადი პირობები

| | |
|-------------------------|---|
| სადაზღვევო პოლისის სახე | MTPL - ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა |
| სადაზღვევო ლიმიტი | 10 000 ლარი |
| სადაზღვევო პრემია | 144 ლარი (წლიური) |

| | |
|-------------------------|---|
| პრემიის გადახდის მეთოდი | ერთჯერადად, ორჯერადად, კვარტალურად, თვიურად |
| ფრანშიზა | მესამე პირის ქონებისთვის მიყენებული ზიანისთვის - 100 ლარი მესამე პირის სიცოცხლის/ჯანმრთელობისთვის მიყენებული ზიანისთვის - 0 ლარი |
| დაფარული რისკები | მესამე პირის სიცოცხლეზე, ჯანმრთელობაზე, ქონებაზე მიყენებული ზარალი |
| დამატებითი სარგებელი | სასამართლოს მიერ დაკისრებული თანხის ანაზღაურება (ლიმიტის ფარგლებში) იურიდიული ხარჯები |

16

საქართველოს ტერიტორიაზე მოძრავი უცხო ქვეყანაში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელი, ან მძღოლი ვალდებულია დააზღვიოს თავისი სამოქალაქო პასუხისმგებლობა საქართველოში ყოფნის პერიოდის განმავლობაში. მძღოლებს ეს ინფორმაცია მიეწოდებათ სასაზღვრო გამტარ პუნქტებში, მათ შეუძლიათ დაზღვევის შეძენა მზღვეველთან დაზღვევის აგენტის ან ბროკერის მეშვეობით, ან ელექტრონულად. დაზღვევა შედის ძალაში გადახდის მომენტიდანვე და სრულდება დაზღვევის პერიოდის დასრულების 24 საათზე. სატრანსპორტო საშუალებათა კატეგორიებიდან გამომდინარე, სადაზღვევო პრემიების რაოდენობა და ზარალის ანაზღაურების წესები და რაოდენობები განსაზღვრულია წინასწარ კანონის ძალით.¹⁷

არსებობს პასუხისმგებლობის დაზღვევის შემდეგი სახეები:

¹⁶ ინფორმაცია წარმოდგენილია სადაზღვევო კომპანია „ჯიპიაი“ ჰოლდინგის საიტიდან.

¹⁷ <https://matsne.gov.ge/> კანონი „საქართველოს ტერიტორიაზე მოძრავი უცხო სახელმწიფოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“.

გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა - გადამზიდველი არის სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც ერთი ადგილიდან მეორე ადგილში ახორციელებს ტვირთების გადაზიდვას. გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა ეხება ქონებრივ ინტერესებს, რომელიც დაკავშირებულია დაზღვეულის პასუხისმგებლობასთან მგზავრთათვის, ტვირთის მფლობელთათვის და სხვა მესამე პირთათვის მიყენებული ზიანის გამო.

ავიაგადამზიდვების შემთხვევაში პასუხისმგებლობის დამზღვევი არის საჰაერო ხომალდის მფლობელი ფიზიკური თუ იურიდიული პირი, რომელიც ახორციელებს ავიაგადამზიდვებს. ზიანი შესაძლოა მიაღვეს მესმა პირის ქონებას, ან სიჯოცხლეს და ჯამრთელობას. ავიაგადამზიდვების პასუხისმგებლობის დაზღვევის საკითხებს აწესრიგებს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ნორმები. ხელშეკრულების გაფორმებისას დამზღვევი იხდის სადაზღვევო პრემიას, ხოლო და მზღვეველი საკუთარ თავზე იღებს რისკებს, რომელმაც შეიძლება გამოიწვიოს ზარალი, მაგალითად საგნების ვარდნის შემთხვევაში.

ავტოგადამზიდველის პასუხისმგებლობის დაზღვევა დაკავშირებულია ავტოტრანსპორტის, როგორც გადაზიდვის საშუალებათა ექსპლუატაციასთან და განპირობებულია გადამზიდველთან ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დამდებ პირთათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნით. სხვადასხვა ქვეყანაში განსხვავებულია პასუხისმგებლობის დადგენისა და მისი მოცულობის პირობები, რომელიც ხშირ შემთხვევაში რეგულირდება ან ქვეყნის კანონმდებლობით, ანდა საერთაშორისო სამართლის ნორმებით.

ავტოგადამზიდველის პასუხისმგებლობის დაზღვევა ნებაყოფლობითია, მაგრამ დაზღვევის ეს სახე ფართოდ გავრცელდა საერთაშორისო მიმოსვლაში, რადგან ტვირთის მფლობელთათვის წარმოადგენს ავტოგადამზიდველის მიერ აღებული ვალდებულებების შესრულების დამატებით გარანტიას.

საზღვაო ტრანსპორტზე ხდება გემთმფლობელთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა, რაც დაზღვევის დამოუკიდებელი დარგია. დასაზღვევ ობიექტს წარმოადგენს

გემთფლობელთა ვალდებულებანი, რომლებიც დაკავშირებულია მგზავრთა, გემის ეკიპაჟის წევრთა, ნავსადგურთა მტვირთავთა და სხვა, სიცოცხლისა და ჯამრთელობისთვის ზიანის მიყენებასთან. ასევე მესამე პირთა წინაშე ქონებისათვის მიყენებული ზიანთან დაკავშირებული ვალდებულებები. გემთფლობელთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა ხდება ურთიერთდაზღვევის კლუბების საშუალებით. თავდაპირველად ისინი წარმოიშვა ინგლისში 1720 წლის შემდეგ და გავრცელდა XIX საუკუნის შემდეგ ვაჭრობის დიდ განვითარებასთან დაკავშირებით. ურთიერთდაზღვევის კლუბები არის გემთფლობელთა ურთიერთსაფუძველზე საზღვაო დაზღვევის ორგანიზაციის განსაკუთრებული ფორმა. ამჟამად მსოფლიოში რამდენიმე ათეული ურთიერთდაზღვევის ფონდი მოქმედებს, რომლებიც ძირითადად დიდ ბრიტანეთში, შვეიცარიაში და აშშ-შია განთავსებული.¹⁸

მომეტებული საშიშროების წარმომქმნელი საწარმოთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა - მომეტებული საშიშროების წარმომქმნელ საწარმოებს მიეკუთვნებიან ისეთი საწარმოთა საქმიანობა, რომელიც დაკავშირებულია მაღალი ძაბვის ელექტროენერჯის, ატომური ენერჯის, ასაფეთქებელ ნივთიერებათა, ძლიერ მოქმედი შხამების წარმოებათა და სხვა საქმიანობასთან. ამ საქმიანობებში მოღვაწე საწარმოებს უფლება აქვთ დააზღვიონ თავიანთი პასუხისმგებლობა მესამე პირის მიმართ, რომელიც შესაძლოა მიადგეს მათი საქმიანობიან გამოიმდინარე, გარდა დაუძლეველი ძალის გარემოებებით, როდესაც შესაძლებელია ამგვარი გარემოებათა განსჭვრეტა ანდა თავიდან აცილება. მომეტებული საშიშროების წარმომქმნელ საწარმოთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის ობიექტია ქონებრივი ინტერესი, რომელიც უკავშირდება ამ წარმომქმნელის მფლობელის მოვალეობას სამოქალაქო კანონის ძალით აუნაზღაუროს მესამე პირს მიყენებული ზიანი.

პროფესიული პასუხისმგებლობის დაზღვევა - იგი მოიცავს სპეცისლისტების პასუხისმგებლობის დაზღვევას მესამე პირის მიმართ. ზარალი ანაზღაურდება იმ

¹⁸კაკაშვილი ნატო, შათირიშვილი ჯამლეთ, სადაზღვევო საქმე, „საგამომცემბლო სახლი ინოვაცია“ თბილისი 2012 წელი. გვ 242-252

შემთხვევაში, თუ დაზღვეული მესამე პირს მიაყენებს გარკვეულ ზარალს უნიბლიედ პროფესიული მოვალეობის შესრულების დროს. სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის ფაქტად გვევლინება ძალაში შესული სამართლის გადაწყვეტილება, რომელიც განსაზღვრავს კერძო პრაქტიკოსი სპეციალისტის ქონებრივ პასუხისმგებლობას კლიენტისთვის მიყენებული მატერიალური ზარალის გამო, აგრეთვე ადგენს მის ოდენობას. პროფესიული პასუხისმგებლობის ხელშეკრულება იდება მესამე პირის სასარგებლოდ

ანაზღაურების ვადები და ლიმიტები განისაზღვრება ხელშეკრულების მიხედვით, იგი დამოკიდებულია სადაზღვევო პრემიის ოდენობაზე. ხელშეკრულება ძალაში შევა, როდესაც დამზღვევი გადაიხდის სადაზღვევო პრემიას სრულად ან ნაწილობრივ, რომელიც განისაზღვრება წინასწარ მზღვეველსა და დამზღვევს შორის მოლაპარაკების საფუძველზე.

პროფესიული პასუხისმგებლობის დაზღვევა საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე, შეიძლება ითქვას ახალი „ხილია“, რადგან სულ რამდენიმე წელია რაც გამოჩნდა საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე და არც თუ ისე ბევრი მომხმარებელი ჰყავს, მაგრამ ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ სულ უფრო და უფრო მეტად პოპულარული ხდება. პროფესიული პასუხისმგებლობის დაზღვევა შეუძლია შეიძინოს შემდეგ საქმიანობებში მოღვაწე სპეციალისტებს; იურისტებს, აუდიტორულ საქმიანობაში მოღვაწე სპეციალისტებს, არქიტექტორებს, ექიმებს და სხვა. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ყველაზე დიდი პოპულარობა დაზღვევის ამ სახემ სამედიცინო სფეროში მოიპოვა, რადგან თავისი სპეციფიკიდან გამომდინარე ეს დარგი გამოირჩევა დიდი პასუხისმგებლობით.

2011 წელს „საქართველოს ექიმთა ასოციაციის“ ინიციატივითა და სადაზღვევო კომპანია „არდის“ პარტნიორობით შეიქმნა ე.წ „საქართველოს დაზღვეულ მედიკოსთა ასოციაცია“ (GIMA). ამ ინიციატივამ საკმაოდ შეუწყო ხელი, საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე მედიკოსთა პასუხისმგებლობის დაზღვევის განვითარებას, 2014 წელს

კომპანია „არდს“ უკვე 5000 ზე მეტი მედიკოსის პასუხისმგებლობა ჰქონდა დაზღვეული, რაც მთლიანი ბაზრის 70 %-ს მოიცავდა ამ სფეროში.

დღესდღეობით მედიკოსთა პასუხისმგებლობის დაზღვევას კომპანიების უმეტესი ნაწილი ახორციელებს. ყველა მათგანი ერთმანეთისგან განსხვავებულ პოლისებს სთავაზობს ამ სფეროში მოღვაწე სპეციალისტებს. მედიკოსს, რომელსაც აქვს სერთიფიკატი შეუძლია გარკვეული ლიმიტის ფარგლებში შეიძინოს თავისი პასუხისმგებლობის დაზღვევა პაციენტის მიმართ, იმ შემთხვევაში, თუ უნებლიედ იგი დაუშვებს შეცდომას, და პაციანტს მიადგება გარკვეული ზარალი, ლიმიტის ფარგლებში სადაზღვევო კომპანია საკუთარ თავზე აიღებს ექიმის პასუხისმგებლობით გამოწვეულ ზარალს. აუცილებელია რომ დაშვებული შეცდომა იყოს უნებლიე.

ანაზღაურებას ექვემდებარება შემდეგი სახის რისკები;

- პაციენტის გარდაცვალების შემთხვევაში კონპესაციის გაცემის ხარჯები;
- პაციენტის მდგომარეობის გაუარესებასთან დაკავშირებული ხარჯები;
- პაციენტისთვის მიყენებული მატერიალური ზიანის ხარჯები;
- იურიდული ხარჯები;

იმისათვის, რომ სადაზღვევო კომპანიებმა გასცეს ანაზღაურება მესამე პირის მიმართ, აუცილებელია იყოს დაზღვეულის ბრალეულობა, გარდა ამისა, სპეციალისტი უნდა მოქმედებდეს სერთიფიკატით ნებადართულ ფარგლებში. აგრეთვე, სპეციალისტის ბრალეულობა დადგენილი უნდა იყოს სასამართლოს მიერ.

მედიკოსთა პასუხისმგებლობის დაზღვევის პოლისები ¹⁹

| პოლისების სახეები | სტანდარტი | ოპტიმალური | კლასიკური | პრემიუმი |
|-------------------|-----------|------------|-----------|----------|
| პრემია თვეში | 10 ლარი | 15 ლარი | 30 ლარი | 50 ლარი |

¹⁹ მონაცემები აღებულია, სადაზღვევო კომპანია „ჯიპიაი ჰოლდინგის“ საიტიდან.

| | | | | |
|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| მაქსიმალური ანაზღაურების ლიმიტი | 10 000 ლარი | 15 000 ლარი | 30 000 ლარი | 50 000 ლარი |
| ანაზღაურების ქველიმიტი გარდაცვალების შემთხვევაში | 5 000 ლარი | 7 500 ლარი | 15 000 ლარი | 25 000 ლარი |
| ადვოკატისა და იურიდიული ხარჯების ანაზღაურების ქველიმიტი | 1 000 ლარი | 1 500 ლარი | 2 000 ლარი | 3 000 ლარი |
| ფრანშიზა | ზარალია 10% მინ. 100 ლარი | ზარალია 10% მინ. 100 ლარი | ზარალია 10% მინ. 100 ლარი | ზარალია 10% მინ. 100 ლარი |

მასობრივი თავშეყრის ობიექტების და მათი მფლობელების მიერ მესამე პირის წინაშე სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა - საქართველოს მთავრობის დადგენილებით 2017 წლის 28 დეკემბერს ძალაში შევიდა კანონი, რომელიც ყველა თავშეყრის ობიექტის მფლობელს ავალდებულებს დააზღვიოს სამოქალაქო პასუხისმგებლობა მესამე პირის მიმართ. კანონის მიხედვით განსაზღვრულია ის ადგილები, რომელთა მფლობელსაც წარმოეჭმნება ვალდებულება პასუხისმგებლობის დაზღვევისა. კერძოდ;

- სავაჭრო ცენტრი;
- ბაზრობა;
- სასტუმრო;
- მასობრივი თავშეყრის ობიექტის მფლობელი;

ამავე კანონის მიხედვით, განსაზღვრულია მზღვეველი, დამზღვევი, მესამე პირი, სადაზღვევო შემთხვევა და ლიმიტი.

✓ მზღვეველი – იურიდიული პირი, რომელიც შექმნილია სადაზღვევო საქმიანობის განხორციელებისათვის, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით მიღებული აქვს დაზღვევის (არასიცოცხლის) სახეობის ლიცენზია და იღებს მონაწილეობას სავალდებულო დაზღვევის ამ სახეობაში;

✓ დამზღვევი – მასობრივი თავშეყრის ობიექტის მფლობელი, რომელსაც დადებული აქვს სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ ხელშეკრულება;

✓ მესამე პირი (დაზარალებული) – მასობრივი თავშეყრის ობიექტის მფლობელის გარდა ნებისმიერი პირი, მათ შორის, ამ ობიექტში კომერციული საქმიანობით დაკავებული მეწარმე სუბიექტი, რომელსაც სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად მიადგა ზიანი;

✓ სადაზღვევო შემთხვევა – მასობრივი თავშეყრის ობიექტში ხანძრის, აფეთქების ან მასობრივი თავშეყრის ობიექტში კონსტრუქციის ნგრევის (მათ შორის, სამგზავრო ლიფტის ვარდნის) შედეგად მესამე პირის სიცოცხლისთვის, ჯანმრთელობისთვის ან/და ქონებისთვის მიყენებული ზიანი, ამ დადგენილებით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად;

✓ სადაზღვევო ლიმიტი – მზღვეველის პასუხისმგებლობის მაქსიმალური ოდენობა.

კანონის მიზანს წარმოადგენს მასობრივი თავშეყრის ობიექტებში და ამ ობიექტებიდან გამომდინარე, მესამე პირთა პირადი და ქონებრივი ინტერესების დაცვა. აღნიშნული კანონი მოიცავს მზღვეველსა და დამზღვევს შორის ურთიერთობის რეგულირების წესებს და აქტებს. დამზღვევი ვალდებულია გადაიხადოს სადაზღვევო

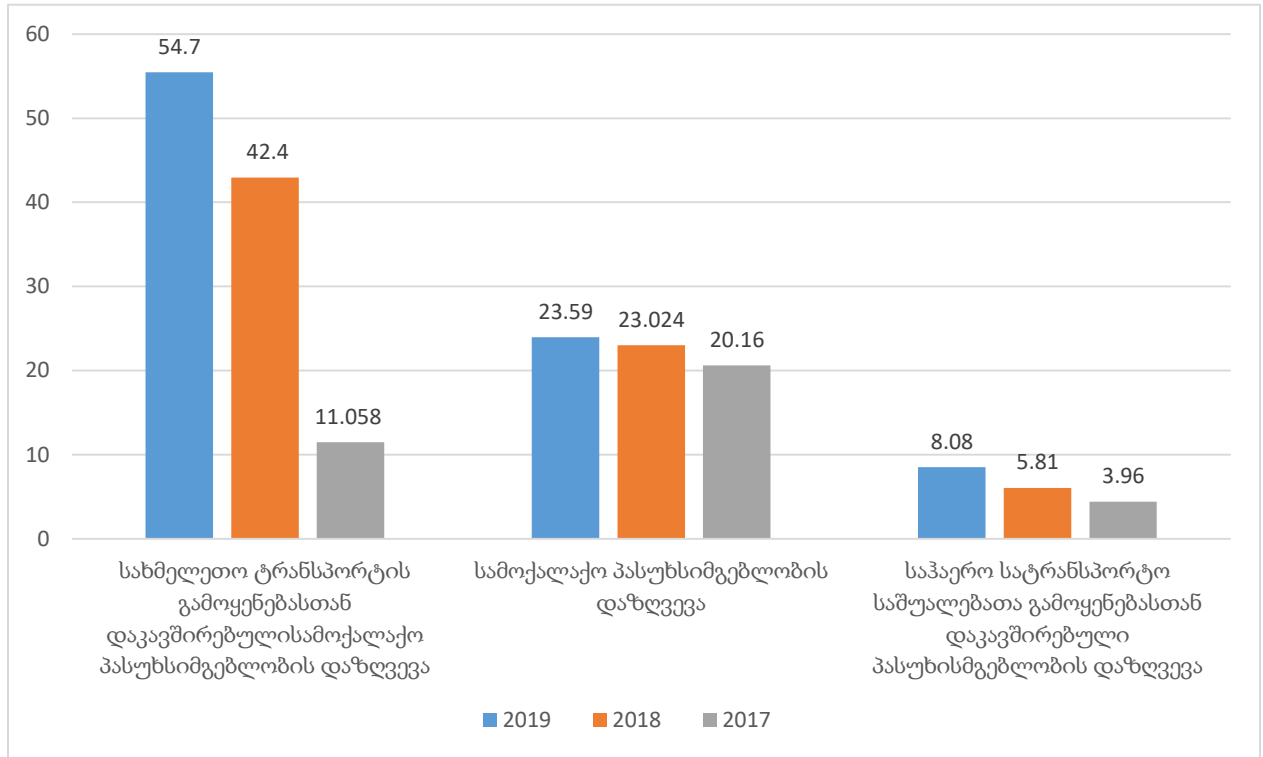
პრემია, ხოლო მზღვეველი ზარალის შემთხვევაში ანაზღაუროს ზარალი შესაბამისი ლიმიტის ფარგლებში, რომელიც განსაზღვრულია წინასწარ კანონის მიხედვით.²⁰

2.2 პასუხისმგებლობის დაზღვევის სტატისტიკური მაჩვენებლები საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე

საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე პასუხისმგებლობის დაზღვევა არც ისე განვითარებულია, თუმცა არსებობს ბევრი პირობა, რომელიც გვაძლევს საშუალებას ვივარაუდოდ, რომ რამდენიმე წელიწადში პასუხისმგებლობის დაზღვევა ერთ-ერთ წამყვან პოზიციებს დაიკავებს. საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე პასუხისმგებლობის დაზღვევას შეგვიძლია დავყოთ სამ ძირითად ჯგუფადსახმელეთო ტრანსპორტის გამოყენებასთან დაკავშირებული სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა, სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა, საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენებასთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობის დაზღვევა. არის მეოთხე ჯგუფიც, მცურავ სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენებასთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობის დაზღვევა, თუმცა მისი წილი პასუხისმგებლობის დაზღვევაში ძალიან მწირია.

²⁰ <https://matsne.gov.ge/> კანონი „ მასობრივი თავშეყრის ობიექტების განსაზღვრისა და მათი მფლობელების მიერ მესამე პირის წინაშე სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის წესისა და პირობების დადგენის შესახებ“.

პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მოზიდული პრემიების რაოდენობა ჯგუფების მიხედვით

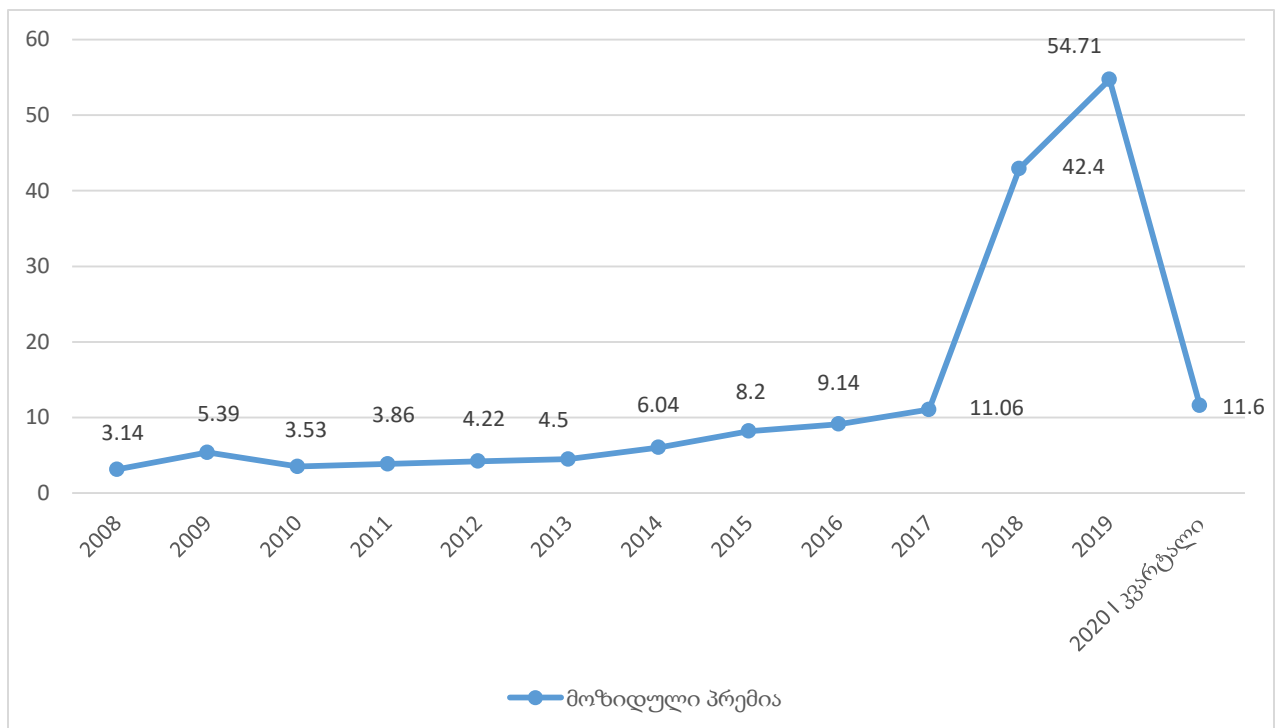


როგორც გრაფიკიდან ჩანს, პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარი ბოლო წლებში მნიშვნელოვნად არის გაზრდილი მოზიდული პრემიების მოცულობის მიხედვით. 2019 წელს სადაზღვევო კომპანიებმა ჯამში დაახლოებით 88 მილიონი ლარი მოიზიდა. რაც წინა წლებში მოზიდულ პრემიებს მნიშვნელოვნად აღემატება. პასუხისმგებლობის დაზღვევის განვითარება მნიშვნელოვნად მოქმედებს, არამარტო სადაზღვევო ბაზრის განვითარებაზე, არამედ, მოსახლეობის ფინასურ დაცულობაზე, თითქმის ყველა ადამიანს შეიძლება მიადგეს გარკვეული ზარალი მესამე პირისგან უნებლიეობით. ასეთ დროს კი როგორც დაზარალებულისთვის ასევე დამზარალებლისთვის დაზღვევა ფინასური დანაკარგების უზრუნველყოფის საუკეთესო გარანტია.

2.2.1 სახმელეთო ტრანსპორტის გამოყენებასთან დაკავშირებული სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა

საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე, პასუხისმგებლობის დაზღვევაში, ყველაზე მეტად სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობის დაზღვევაა განვითარებული, რაც გასაკვირი ნამდვილად არ არის, რადგან საქართველოში ძალიან ბევრი სატრანსპორტო საშუალებაა რეგისტრირებული. თუმცა, როგორც უკვე ვთქვით, მათი უდიდესი ნაწილი არის დასაზღვევი, რაც გვაძლევს იმის ვარაუდის საშუალებას, რომ უახლოეს მომავალში, სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა მეტად განვითარდება. ამ ჯგუფში ერთიანდება, ყველა ხმელეთზე მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების პასუხისმგებლობის დაზღვევა

სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის ბაზარზე მუზიდული პრემიების რაოდენობა წლების მიხედვით (მლნ ლარი)



სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა 2008 წლიდან საკმაოდ ნელი ტემპით ვითარდებოდა, 2009 წელს, წინა წელთან შედარებით, დაახლოებით 2,2 მილიონი ლარით მეტი პრემია მოიზიდეს სადაზღვევო კომპანიებმა, თუმცა მომდევნო წელს ამ მხრივ ჩავარდნას ჰქონდა ადგილი და თითქმის იმავე ნიშნულზე დავიდა, როგორც 2008 წელს. 2013 წლამდე მოზიდული პრემიების რაოდენობა მცირედით იზრდებოდა, 2014 მისმა რაოდენობამ 5 მილიონიან ნიშნულს, გადააჭარბა და 6 მილიონზე ოდნავ მეტი შეადგინა. 2017 წელს მოზიდული პრემიების რაოდენობამ დაახლოებით 11 მილიონი ლარი შეადგინა, მნიშვნელოვანი ზრდა დაფიქსირდა 2018 წელს, როდესაც 11 მილიონიდან დაახლოებით 43 მილიონამდე გაიზარდა მოზიდული პრემიების მოცულობა. 2019 წელს ეს მონაცემი კიდევ გაიზარდა და დაახლოებით 54,7 მილიონი ლარი შეადგინა. არის მოლოდინი, რომ 2020 წლის ბოლოს მოზიდული პრემიების რაოდენობა 2019 წლის მონაცემებს გადაჭარბებს, ამ ვარაუდის საშუალებას გვაძლევს ის ფაქტი, რომ 2019 წლის პირველი კვარტალში დაახლოებით 10,7 მილიონი ლარი იყო მოზიდული პრემიების სახით, 2020 წლის პირველ კვარტალში კი მოზიდულმა პრემიების რაოდენობამ 11 მილიონს გადააჭარბა. აქვე, რომ აღვნიშნოთ, უახლოეს წლებში სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მოზიდული პრემიების რაოდენობა მნიშვნელოვნად უნდა გაიზარდოს, ამის მიზეზი კი არის ის ფაქტორი, რომ საქართველოს აქვს ვალდებულება 2017 წლის 2 თებერვალს მიღებული ვიზალიბერალიზაციის ერთ-ერთი პუნქტის მიხედვით მიიღოს კანონი ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო ფორმით შემოღების შესახებ.

სადაზღვეო კომპანიები დიდი ხანია, რაც მოლოდინის რეჟიმში არის, რადგან ეს სექტორი გამოირჩევა დიდი პოტენციალით, ყველა სადაზღვევო კომპანია ცდილობს მაქსიმალურად მზად და კონკურენტულად შეხვდეს სავალდებულო დაზღვევის შემოღებას და სხვადასხვა სახით ცდილობენ ყველა პოტენციურ მომხმარებელში მოიპოვონ ლოიალური განწყობა. მაგალითად, გასულ წელს სადაზღვევო კომპანია

„ჯიპიაიმ“ ყველას, ვისაც ყავდა ავტომობილი და ჰქონდა სურვილი, საჩუქრად გადასცა პოლისი „სტიქია“, ეს პროექტი საკმაოდ დიდ ხარჯებთან იყო დაკავშირებული, სამაგიეროდ მათ საქართველოს თითქმის ყველა კუთხეში მოიპოვეს ლოიალური განწყობა და გარკვეული უპირატოესობა კონკურენტებთან შედარებით. სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა არის ერთ-ერთი ყველაზე პერსპექტიული პროდუქტი საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე, რასაც, ბუნებრივია, ყველაზე კარგად სადაზღვევო კომპანიები ამჩნევენ და ყველაფერს აკეთებენ იმისათვის, რომ, თუ დაზღვევის ეს სახე სავალდებულო ფორმით შემოვიდა, კონკურენტებთან შედარებით მეტი მომხმარებელი მოიზიდონ.

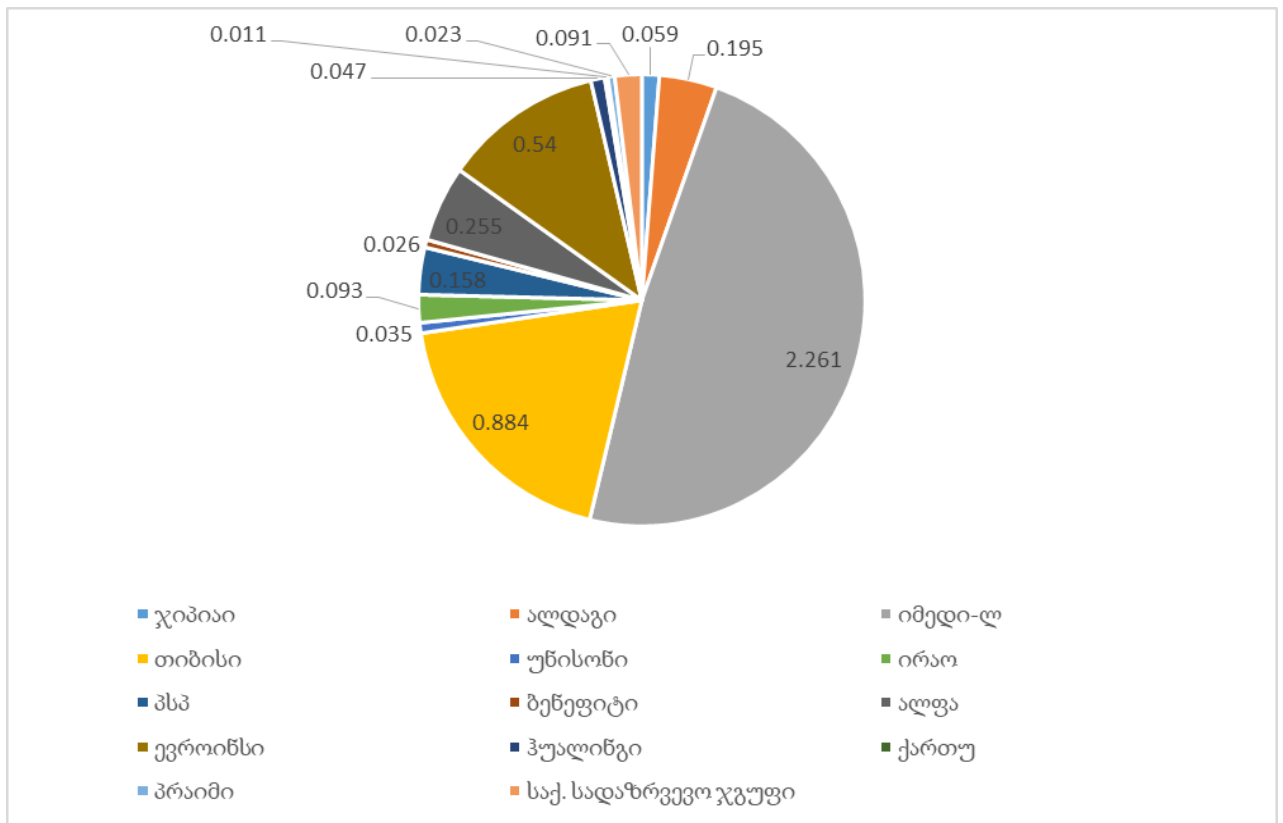
გასულ წელს სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში ლიდერი კომპანია იყო „ალდაგი“, რომელმაც დაახლოებით 7,8 მილიონი ლარი მოიზიდა, რაც მთლიანი ბაზრის დაახლოებით 14 % - ია. კომპანია „ალდაგი“ წლებია ინარჩუნებს წამყვან პოზიციებს არასიცოცხლის დაზღვევაში ამის განმაპირობებელი მიზეზი ძირითადად არის მომხმარებელზე მორგებული პირობები და მრავალწლიანი გამოცდილება სადაზღვევო ბაზარზე. ალდაგი იყო პირველი სადაზღვევო კომპანია, რომელიც დაარსდა საქართველოში და 1990 წლიდან აქტიურად ეწევა საქმიანობას სადაზღვევო ბაზარზე. შემდეგ პოზიციას სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში იკავებს „ჯიპიაი“, რომელიც წარმატებულად ფუნქციონირებს, როგორც სიცოცხლის ასევე არასიცოცხლის დაზღვევაში, 2019 წელს „ჯიპიაიმი დაახლოებით 5,4 მილიონი ლარი მოიზიდა სადაზღვევო ბაზრის ამ სექტორში, მან რამდენიმე ათასი ლარით გადააჭარბა „თიბისის“ მიერ მოზიდულ პრემიას.

სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა, დაზღვევის სხვა სახეობებისგან განსხვავებით ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორით გამოირჩევა, თითქმის ყველა სადაზღვევო კომპანიას მოზიდული პრემიების მსგავსი მაჩვენებელი აქვს, ზემოთ აღნიშნული ლიდერი კომპანიების გარდა, ყველა სადაზღვევო კომპანიის მიერ მოზიდული პრემიები ერთმანეთისგან მხოლოდ რამდენიმე ათეული ათასი ლარით

განსხვავდება, ეს ფაქტორი კი ერთ მნიშვნელოვან რამეზე მეტყველებს, რომ სადაზღვევო კომპანიები აქტიურად არიან ჩართულნი დაზღვევის ამ სექტორის ათვისებაში.

საქართველოში გადაზღვევის ბაზარი განუვითარებელია, არადა გადაზღვევა, სადაზღვევო კომპანიების ფინანსური სიმყარის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი გარანტიაა, რადგან სადაზღვევო კომპანიებს თავს არიდებს მსხვილ რისკებს, რომელიც იცავს მას გაკოტრებისაგან. სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში, გადაზღვევა არც თუ ისე განვითარებულია, არა მარტო საქართველოში, არამედ მსოფლიო პრაქტიკაში, რადგან ეს არ არის ერთჯერადად მსხვილ რისკებთან დაკავშირებული. ამიტომ სადაზღვევო კომპანიები თავს არიდებენ გადაზღვევას ამ სექტორში და ურჩევნათ, რომ მოზიდული პრემიების უდიდესი ნაწილი თვითონ დაიტოვონ. მიუხედავად ამისა, გადაზღვევას საქართველოში მოქმედი სადაზღვევო კომპანიები მაინც მიმართავენ.

გადაზღვეული პრემიების რაოდენობა სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში 2019 წლის მიხედვით (მლნ ლარი)



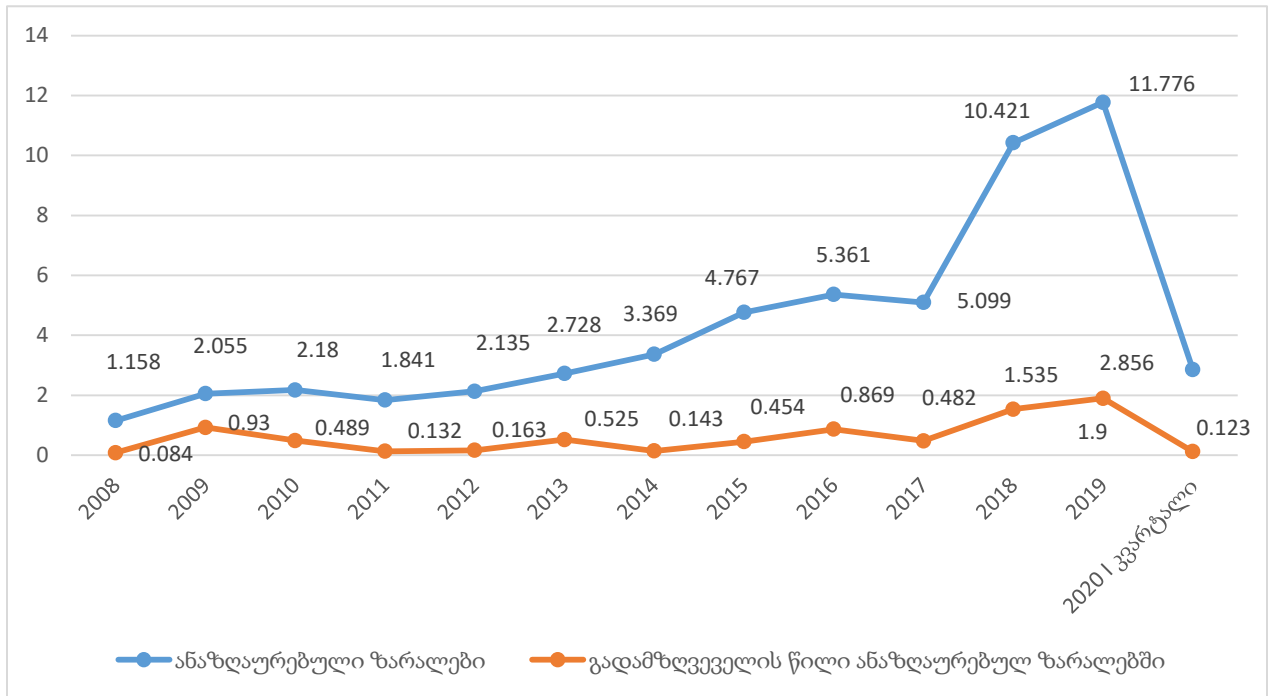
გასულ წელს სადაზღვევო კომპანიებმა სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში სულ 4,198 მილიონი ლარის პრემია გამოიყენეს გადასაზღვევად, რაც მოზიდული პრემიების დაახლოებით 7 % ია. გადაზღვევის მხრივ საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე „იმედი-ლ“ გამოირჩევა, მას დაზღვევის ამ სექტორში მოძიებული აქვს დაახლოებით 2,261 მილიონი ლარი, რომელიც სრულად აქვს გადაზღვეული, თუმცა, ძნელი არ არის იმის გამოცნობა, რომ მან ეს თანხა სრულად სადაზღვევო კომპანია „ალდაგში“ გადააზღვია, რადგან „იმედი-ლ“ და „ალდაგი“ ეს ორივე კომპანია ერთი ჯგუფის დაქვემდებარებაშია 2015 წლამდე ერთი სადაზღვევო კომპანია იყო, თუმცა, რეორგანიზაციის შედეგად გამოეყვნენ ერთმანეთს და „იმედი-ლმა“ სიცოცხლის დაზღვევის ბაზრის სექტორის ათვისება დაიწყო, ხოლო „ალდაგმა“ არასიცოცხლის, გარდა ამისა „ალდაგის“ წლიურ ანგარიშში ირკვევა რომ მან გადაზღვევიდან სწორედ ის თანხა მოიზიდა, რაც გადააზღვია „იმედი-ლმა“. რაც შეეხება დანარჩენ სადაზღვევო კომპანიებს, მათი გადაზღვევის პრემია უმნიშვნელოა.

გადაზღვევის ერთ-ერთი პრინციპიდან გამომდინარე, მზღვეველი არ არის ვალდებული დამზღვევს მიაწოდოს ინფორმაცია, თუ სად გადააზღვია მან დამზღვევის მიერ დაზღვეული ქონება, აქედან გამომდინარე, გარდა „იმედი-ლისა“ არ არის ცნობილი თუ სად გადააზღვიეს დანარჩენმა სადაზღვევო კომპანიებმა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მოზიდული პრემიების ნაწილი.

სადაზღვევო ბაზარზე მოზიდული პრემიების დიდი რაოდენობა გულისხმობს, რომ სადაზღვევო კომპანიებს ექნება შედარებით მეტი ზარალი. პასუხისმგებლობის დაზღვევა დიდ ზარალებთან არ არის დაკავშირებული და სადაზღვევო კომპანიებისთვის ის შედარებით მომგებიანია, მიუხედავად იმისა, რომ მისი ფასი არც თუ ისე დიდია და ის საზოგადოების დიდი ნაწილისთვის ხელმისაწვდომია. სატრანსპორტო საშუალების დაზღვევის პრინციპიდან გამომდინარე, სადაზღვევო კომპანია საკუთარ თავზე იღებს რისკს, ანუ, თუ დადგება ზარალი დაზღვეულის მხრიდან მესამე პირის მიმართ, რომელიც გამოწვეული იქნება დაზღვეულის

ბრალეულობით და ეს ზარალი იქნება უნიბლიე, სადაზღვევო კომპანია ვალდებულია აუნაზღაუროს ზარალი მესამე პირს.

ანაზღაურებული ზარალები სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში წლების მიხედვით (მლნ ლარი)



ანაზღაურებული ზარალების სტატისტიკა წლების მიხედვით იცვლება, მისი რაოდენობა დამოკიდებულია სადაზღვევო კომპანიების მხრიდან მოზიდული პრემიების რაოდენობაზე, რაც უფრო მეტ პრემიას მოიზიდავენ სადაზღვევო კომპანიები, მეტი რისკი გადავა მათზე და მეტი ზარალი ექნებათ. აღსანიშნავია, რომ 2008 წლიდან მოყოლებული დღემდე არც ერთ წელს არ ყოფილა შემთხვევა, რომ სადაზღვევო კომპანიებს აენაზღაურებინოს უფრო მეტი ზარალი, ვიდრე მოზიდული პრემიების რაოდენობა. ეს, რა თქმა უნდა, კარგია და ამავე დროს კანონზომიერი, წინამდდე შემთხვევაში სადაზღვევო კომპანიებს ექნებოდათ უარყოფითი სალდო და ისინი სხვადასხვა ხერხებს მიმართავდნენ ამ პრობლემის აღმოსაფხვრელად და ეს ხერხი

არ არის ძნელი გამოსაცნობი, რომ იქნებოდა ფასების გაძვირება, ძვირი ფასები კი ნაკლებად ხელმისაწვდომი იქნებოდა საზოგადოებისათვის და დაზღვევის ამ სახის განვითარებას შეექმნებოდა სერიოზული საფრთხე.

ანაზღაურების მზრული წლების მიხედვით იცვლებოდა, ამის მიზეზი კი ძირითადად იმავე წელს მოზიდული პრემიების მოცულობა იყო. 2008 წლიდან 2009 წლამდე ანაზღაურებული ზარალები რაოდენობა გაზრდილია, რადგან ამავე ამ წლებში მოზიდული პრემიები იყო გაზრდილი. 2009 წელთან შედარებით ანაზღაურებული ზარალების მრუდმა კლება განიცადა, რაც სრულიად კანონზომიერი იყო, გამომდინარე იქიდან, რომ 2009 წლიდან პასუხისმგებლობის დაზღვევაზე მოზიდული პრემიების მრუდსაც დადმავალი ფორმა ჰქონდა. 2013 წლიდან ანაზღაურებულმა ზარალებმა, მცირედით გადააჭარბა 2009 წლის მონაცემებს, შესაბამისად 2013 წელს სადაზღვევო კომპანიებს გარკვეულწილად ზარალიანი წელი ჰქონდათ, წინა წლებთან შედარებით, მათ ჯამში დაახლოებით 2,7 მილიონი ლარი აანაზღაურეს, ეს იმის ფონზე რომ მათ მიერ მოზიდული პრემიების მოცულობა ჯამში 4,5 მილიონ ლარი იყო. 2014 წლიდან 2016 წლის ჩათვლით ანაზღაურებული ზარალების მრუდს ისევ აღმავალი ფორმა ჰქონდა და ეს სრულიად რეალურია ამ წლებში მოზიდული პრემიების ზრდიდან გამომდინარე. ნაწილობრივ არაკანონზომიერება შეინიშნებოდა 2017 წელს, რადგან მოზიდული პრემიების რაოდენობა მნიშვნელოვნად იყო გაზრდილი წინა წელთან შედარებით, ანაზღაურებული ზარალები კი შედარებით ნაკლები. კიდევ უფრო უჩვეულო იყო სიტუაცია, ამ მხრივ, 2018 წელს, რადგან ამ წელს სადაზღვევო კომპანიების მიერ მოზიდული პრემიები, დაზღვევის ამ სექტორში იყო დაახლოებით 43 მილიონი ლარი, რაც შეეხება ანაზღაურებულ ზარალებს, მისმა რაოდენობამ დაახლოებით 10.4 მილიონი ლარი შეადგინა, რამაც მოზიდული პრემიების დახლოებით 24 %-ს შეადგენდა. 2019 წელი კიდევ უფრო მომგებიანი წელი იყო სადაზღვევო კომპანიებისთვის. მოზიდული პრემიების რაოდენობა, ამ წელს, დაახლოებით, 54 მილიონი ლარი იყო. ანაზღაურებული ზარალები კი დაახლოებით 11,7 მილიონი ლარი.

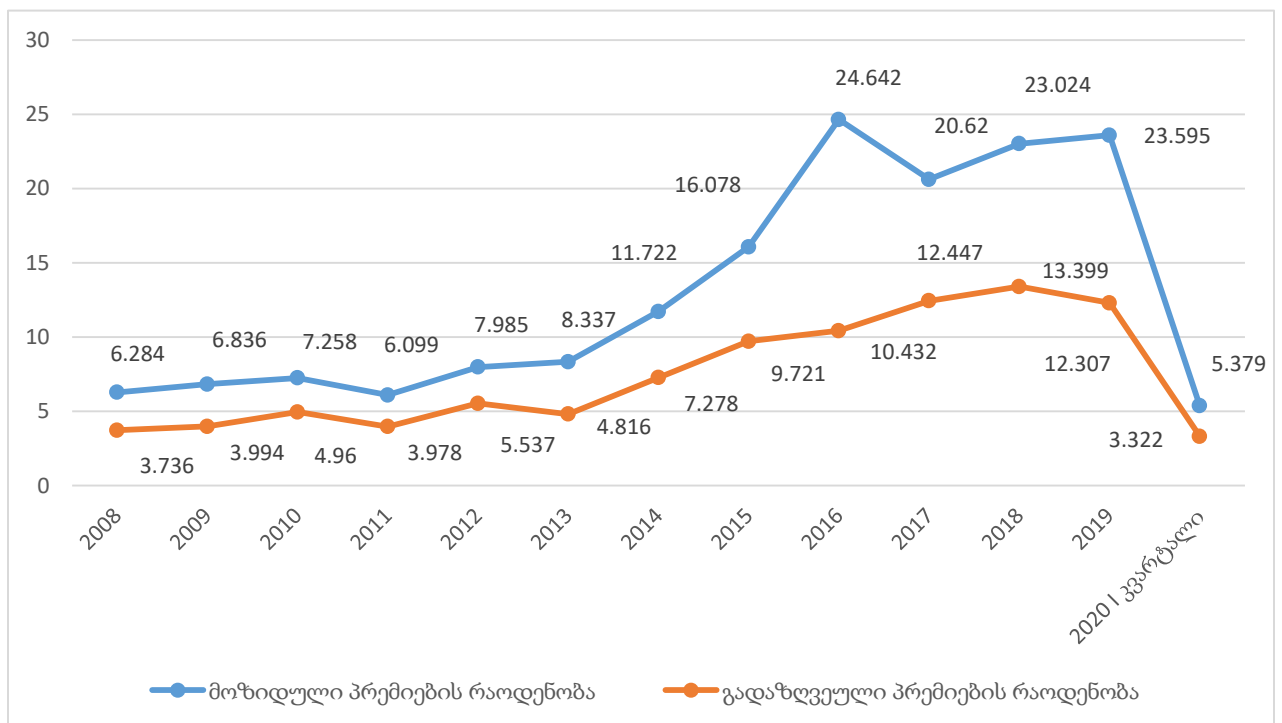
მიუხედავად იმისა, რომ სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა არც თუ ისე დიდი რისკიანობით ხასითდება, სადაზღვევო კომპანიები ცდილობენ გარკვეული რისკები გადააზღვიონ მათზე უფრო მეტად ფიანასურად მძლავრ სადაზღვევო კომპანიებში და პრემიების გარკვეული რაოდენობის გადაცემასთან ერთად გარკვეული რისკები გადასცენ სხვა სადაზღვევო კომპანიებს. გრაფიკიდან ჩანს, რომ ანაზღაურებულ ზარალებში გადამზღვეველი კომპანიების წილი საკმაოდ მოკრძალებულია, თუმცა, გადაზღვეულ პრემიების მოცულობასთან მიმართებაში საკმაოდ მაღალი. 2008 დან 2017 წლის ჩათვლის გადამზღვეველის როლი ანაზღაურებულ ზარალებში მილიონ ლარზე დაბალი იყო. 2018 წელს მისმა რაოდენობამ 1,5 მილიონ ლარს გადააჭარბა, ხოლო 2019 წლის ბოლოს ამ მაჩვენებელმა 2,8 მილიონამდე მიაღწია. 2020 წლის პირველი კვარტლის მონაცემების მიხედვით კი გადამზღვეველმა მხოლოდ 123 ათასი ლარი აანაზღაურა, ეს მაჩვენებელი წლის ბოლოს, სავარაუდოდ, მნიშვნელოვნად გაიზრდება.

2.2.2 სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა

სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის შემდეგ, პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარზე, მეორე დიდ ჯუფს განეკუთნება, სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა. დაზღვევის ეს სახე, საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე, არც თუ ისე გაყიდვადი პროდუქტია, რაზეც მეტყველებს მოზიდული პრემიების რაოდენობა, აღნიშნული პროდუქტი მსოფლიოს განვითარებული ქვეყნებში ძირითადად სავალდებულო ფორმით გვხვდება, მაგრამ არის ქვეყნები, სადაც არ არის სავალდებულო, თუმცა, მიუხედავად ამისა, საკმაოდ პოპულარობით სარგებლობს.

სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის განვითარება აუცილებელია ქვეყნისათვის, რადგან არის ისეთი საქმიანობები, რომლებიც დაკავშირებულია მაღალ მოქალაქეობრივ პასუხისმგებლობაზე მესამე პირის მიმართ, შესაბამისად მისი განვითარება, ნიშნავს, უფრო მეტ ფინანსურად დაცულ ადამიანს, რომელსაც შეიძლება მიადგეს გარკვეული ზარალი მესამე პირის პასუხისმგებლობით.

სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მოზიდული პრემიების რაოდენობა წლების მიხედვით.



საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე, სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევას წლებია სთავაზობენ კომპანიები მომხმარებლებს. მიუხედავად იმისა, რომ დღესდღეობით, დაზღვევის ეს სახე არც თუ ისე განვითარებულია, გასულ წლებთან შედარებით უფრო მეტი ადამიანია ჩართული დაზღვევის ამ სექტორში. 2008 წლიდან 2010 წლის ჩათვლით სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მოზიდული პრემიების რაოდენობა მცირედით იზრდებოდა, შემდეგ წელს კი გარკვეული ჩავარდნა

ჰქონდა და მოზიდული პრემიების რაოდენობა დაახლოებით 1,2 მილიონი ლარით შემცირდა. თუმცა, კლება მხოლოდ ამ წელს დაფიქსირდა და უკვე შემდგომი წლიდან მოზული პრემიების მოცულობა ზრდა დაიწყო და საკმაოდ მნიშვნელოვნად გაიზარდა. სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მოზიდული პრემიებს რაოდენობის მაქსიმუმი 2016 წელს დაფიქსირდა, როდესაც მისმა მოცულობა დაახლოებით 24,5 მილიონ ლარს მიაღწია. შემდეგ წლებში პრემიების მოცულობამ საგრძნობი კლება განიცადა და დაახლოებით 4 მილიონი ლარით შემცირდა. თუმცა, ეს ტენდენცია არ გაგრძელდა და მოზიდული პრემიების რაოდენობა შემდეგ ორ წელიწადში ისევ გაიზარდა და 2018 წელს დაახლოებით 23 მილიონი ლარის მოზიდვა შესძლეს სადაზღვევო კომპანიებმა, ხოლო 2019 წელს 23,5 მილიონი ლარი. მიუხედავად იმისა, რომ სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა კიდევ უფრო ნაკლები რისკიანობით გამოირჩევა, ვიდრე სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა, სადაზღვევო კომპანიები სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის სექტორში უფრო მეტ პრემიებს გადასცემენ გადამზღვეველ კომპანიებს ვიდრე ამ უკანასკნელის დროს. ამის მიზეზი კი სავარაუდოდ, სადაზღვევო კომპანიებსა და გადამზღვეველ კომპანიებს შორის წინასწარი შეთანხმებაა, ასეთ დროს სადაზღვევო კომპანია ვალდებულია, რომ რისკის გარვეული ნაწილი გადააზღვიოს გადამზღვეველ კომპანიაში და შესაბამისად პრემიის გარკვეული რაოდენობა გადასცეს მათ. დაზღვევის ეს სექტორი რომ მაღალი რისკიანობით არ გამოირჩევა, მეტყველებს საქართველოს სადაზღვევო ზედამხედველობის მიერ გამოქვეყნებული წლიური ანგარიში, სადაც წარმოდგენილია სადაზღვევო კომპანიების მიერ ანაზღაურებული ზარალების რაოდენობა. თითმის ყოველ წელს ანაზღაურებული რაოდენობის პროცენტული მაჩვენებელი მოზიდული პრემიების რაოდენობის დაახლოებით 10% ის ფარგლებში მერყეობს, რაც ძალიან დაბალი მაჩვენებელია.

2.2.3 საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა

პასუხისმგებლობის დაზღვევის ეს სახე, საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე, ნაკლებად განვითარებულია. მისი მაშტაბებიდან გამომდინარე, სავარაუდოდ, მომავალში ეს მონაცემები მნიშვნელოვნად არ შეიცვლება, სადაზღვევო კომპანიები არც თუ ისე მნიშვნელოვნად არიან დაზღვევის ამ სეგმენტის ათვისებაზე ორიენტირებულნი, რის მიზეზიც პასუხისმგებლობის დაზღვევის ამ სექტორის ნაკლები პერსპექტიულობაა. მოგეხსენებათ, საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტს ფიზიკური პირები თითქმის არ ფლობენ, შესაბამისად, დაზღვევის ამ სექტორში მოზიდული პრემიების რაოდენობა მთლიანად, კომპანიებისა და სახელმწიფოს მხრიდან დაზღვეული საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაზე მოდის.

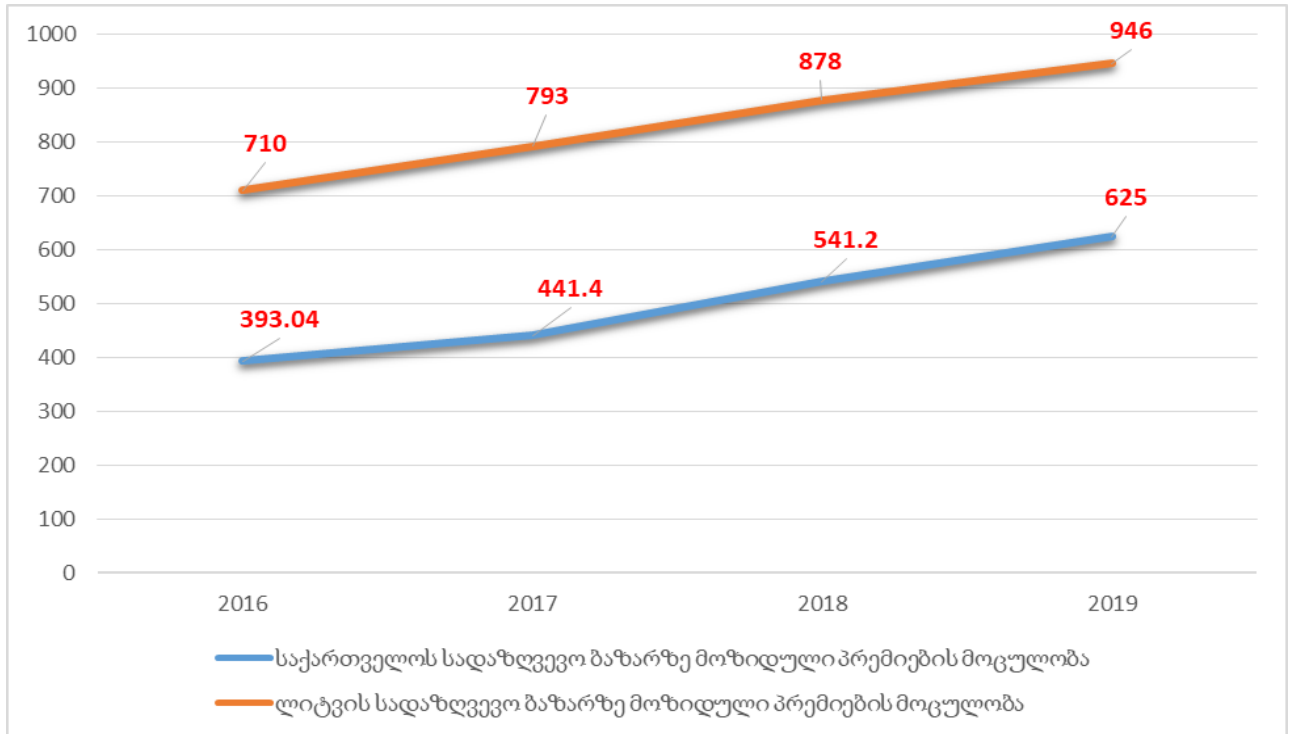
დაზღვევის ამ სექტორში არ არის ჩართული ყველა სადაზღვევო კომპანია. 2019 ყველაზე მეტი პრემიების მოიზიდა სადაზღვევო კომპანია „უნისონმა“, რომელმაც დაახლოებით 4,1 მილიონი ლარის მობილიზება შეძლო. აქედან კომპანიებისგან მოზიდული პრემიების მოცულობამ დაახლოებით 1,5 მილიონი ლარი შეადგინა, ხოლო დანარჩენი თანხა სახელმწიფოს მხრიდან მოიზიდა. კომპანია „უნისონს“ მოზიდული პრემიის დიდი ნაწილი, კერძოდ 2,5 მილიონი ლარი, სხვა სადაზღვევო კომპანიაში აქვს გადაზღვეული. „უნისონის“ შემდეგ ლიდერი სადაზღვევო კომპანია არის „ქართუ“, რომელმაც ჯამში დაახლოებით 1,85 მილიონი ლარის მოზიდვა შესძლო, თუმცა, „ქართუმ“ უდიდესი ნაწილი გადააზღვია. მოზიდული პრემიების მიხედვით, სიდიდით მესამე სადაზღვევო კომპანია არის „ჰულინგი“, რომელმაც ჯამში დაახლოებით 1,7 მილიონი ლარი მოიზიდა და ეს პრემია რისკთან ერთად მთლიანად სხვა სადაზღვევო კომპანიას გადასცა. დანარჩენ სადაზღვევო კომპანიებს ჯამში ძალიან მცირე თანხა აქვთ მოზიდული პრემიების სახით.

თავი 3 პასუხისმგებლობის დაზღვევის აუცილებლობა საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე და უცხო ქვეყნების გამოცდილების გაზიარება

3.1 ლიტვის სადაზღვევო ბაზრის მიმოხილვა

ლიტვა ევროპის ერთ-ერთი წარმატებული ქვეყანაა ევროპის მაშტაბით ეკონომიკის სექტორში, სადაზღვევო ბაზარი ლიტვაში საკმაოდ წარმატებით ფუნქციონირებს. მისი წარმატების მიზეზი კი არის ის, რომ ამ ქვეყნის სადაზღვევო ბაზარზე არის რამდენიმე პროდუქტი, რომელიც გვხვდება სავალდებულო ფორმით. ლიტვის სადაზღვევო ბაზარი ერთ-ერთი ყველაზე სწრაფად მზარდია ევროპის მაშტაბით, ამას განაპირობებს ის ფაქტორიც, რომ ლიტვაში ეკონომიკური მაჩვენებელი ყოველ წელს იზრდება, ეკონომიკა და დაზღვევა კი ერთმანეთთან მჭიდროდ არის გადაჯაჭვული. 2019 წელს ლიტვის სადაზღვევო ბაზარზე, ადგილობრივმა სადაზღვევო კომპანიებმა ჯამში 946 მილიონი ევრო მოიზიდეს, რაც საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე მოზიდულ პრემიების მნიშვნელოვნად. არადა ლიტვა საქართველოსთან შედარებით პატარა ქვეყანაა, გარდა ამისა, თითქმის ორჯერ ნაკლები ადამიანი ცხოვრობს. მაგრამ ამ ქვეყანაში ცხოვრების დონე საქართველოს ანალოგიურ მაჩვენებელს მნიშვნელოვნად აღემატება. თუ საქართველოში სადაზღვევო პოლისის ფლობა არის ფუფუნება, ლიტვაში მოსახლეობის უდიდესი ნაწილისთვის განუყოფელი ნაწილია.

საქართველოსა და ლიტვის სადაზღვევო ბაზრებზე მოზიდული პრემიების მოცულობები (მლნ ლარებში) ²¹



ორივე ქვეყნის სადაზღვევო ბაზარს ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტი ახასიათებს, მოზიდული პრემიების მოცულობა იზრდება წლების მიხედვით. თუმცა, ლიტვის სადაზღვევო ბაზარი, საქართველოსთან შედარებით უფრო მეტად განვითარებულია. 2019 წელს ლიტვის სადაზღვევო ბაზარზე მოზიდულმა პრემიებმა 946 მილიონ ევროს (3,1 მილიარდი ლარი)²² გადააჭარბა, როდესაც საქართველოში ამავე წელს მოზიდული პრემიების მოცულობამ მხოლოდ 625 მილიონი ლარი შეადგინა. მაგრამ აქ უნდა გავითვალისწინოთ ერთი ფაქტორი, რომ ორივე ქვეყანაში არის ცხოვრების სხვადასხვა დონე, ტარიფები არის განსხვავებული, ასევე ანაზღაურების ლიმიტებიც განსხვავდება

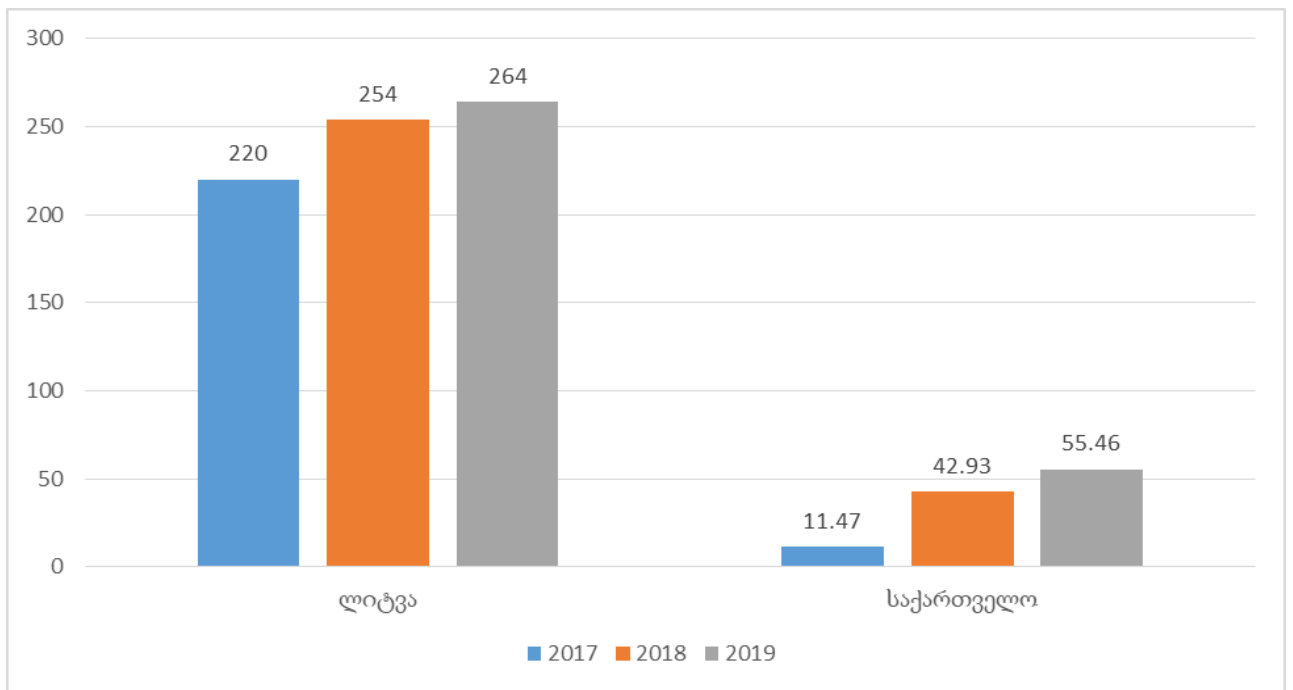
²¹ ლიტვის სადაზღვევო ბაზარზე მოზიდული პრემიების მოცულობა წარმოდგენილია ევროებში, რადგან ადილობრივ ბაზრებზე პოლისების ღირებულება, ლიმიტები ანგარიშდება ევროების მიხედვით და მისი ლარებში გადაყვანა არასათანადო შეფასებას მოგვცემს

²² 6/6/2020-ის ლარის კურსის მიხედვით 1 ევრო = 3.3476 ლარს

ერთმანეთისგან და მხოლოდ ამ მონაცემების საფუძველზე ორივე ქვეყნის სადაზღვევო ბაზრების შედარება ზოგადი სურათის წარმოდგენის საშუალებას გვაძლევს.

ლიტვის სადაზღვევო ბაზრის წარმატებით ფუნქციონირების ერთ ერთი მიზეზი არის ის, რომ ამ ქვეყანაში დაახლოებით 20 სადაზღვევო პროდუქტია სავალდებულო, მათგან ყველაზე მნიშვნელოვანი კი არის სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა, რადგან ლიტვა არის ე.წ „მწვანე ბარათის“ წევრი ქვეყანა.

ლიტვისა და საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე მოზიდული პრემიების მოცულობა



სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში.

გრაფიკზე ჩანს, თუ როგორი დიდი განსხვავება ორივე ქვეყნის სადაზღვევო ბაზრებზე მოზიდულ პრემიებს შორის სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში. ლიტვის სადაზღვევო ბაზარზე წამყვან პროდუქტს, სწორედ აღნიშნული პროდუქტი წარმოადგენს, რომელსაც მთლიანი ბაზრის დაახლოებით 28% უკავია. შედარებისთვის, ეს მონაცემი ოდნავ ჩამორჩება სიცოცხლის

დაზღვევის ყველა სახეობიდან მოზიდული პრემიების მოცულობას. ეს სურათი გასაკვირი ნამდვილა არ არის, რადგან, ლიტვაში ყველას ვისაც ყავს ავტომობილი ვალდებულია შეიძინოს პასუხისმგებლობის დაზღვევა წინამდებე შემთხვევაში დაეკისრება ჯარიმა, ლიტვაში ავტომობილების რაოდენობა კი 1 მილიონზე მეტია. 2019 წელს ლიტვაში სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა რამდენიმე პროცენტით გაიზარდა, რამაც გამოიწვია სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარზე, მოზიდული პრემიების მოცულობის დაახლოებით 4 % ზრდა და ამ მაჩვენებლით მთლიანი პრემიების მოცულობამ დაახლოებით 264 მილიონ ევროს (883 მილიონ ლარს) გადააჭარბა, რაც დაახლოებით 150 მილიონით მეტია საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე მთლიანად მოზიდული პრემიების მოცულობაზე.

საქართველოსა და ლიტვაში დაახლოებით თანაბარი რაოდენობის ავტომობილია რეგისტრირებული, რაც გვამღევს იმის საშუალებას ვივარაუდოთ, რომ რამდენიმე წელიწადში, თუ საქართველოში სატრანსპორტო საშუალებების დაზღვევა გახდა სავალდებულო, დაახლოებით იგივე სურათი გვექნება, როგორც ლიტვის სადაზღვევო ბაზარზე. ეს ფაქტორი კი გამოიწვევს სხვადასხვა სახის სიკეთეს დაზღვევაში მონაწილე სამივე მხარისათვის და, რა თქმა უნდა, საქართველოსთვის. საქართველოს სადაზღვევო ბაზარს აქვს ის პოტენციალი, რომ განვითარების მაჩვენებლით მონიმუმ გაუტოლდეს ლიტვის სადაზღვევო ბაზრის მაჩვენებელს, სავალდებოლო დაზღვევების პირობებში. რადგან ძალიან ბევრი ადამიანია საქართველოში, რომელიც არ არის ჩართული სადაზღვევო ურთიერთობებში, თანაბარ პირობებში საქართველოს აქვს ის პოტენციალი, რომ უკეთესი მდომარეობაც კი იყოს ვიდრე ლიტვაში, რადგან საქართველოში დაახლოებით მილიონი ადამიანით მეტი ცხოვრობს, ეს ფაქტორი კი დაზღვევისთვის ძალიან მნიშვნელოვანია, რადგან სადაზღვევო ბაზარზე მოზიდული პრემიების მოცულობა მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული მოსახლეობის რაოდენობაზე.

3.2 პასუხისმგებლობი დაზღვევის აუცილებლობა საქართველოში

საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე პასუხისმგებლობის დაზღვევა სავალდებულო ფორმით თითქმის არ გვხვდება, რაც ძალიან სამწუხაროა, პასუხისმგებლობის დაზღვევის წარმატებით ფუნქციონირება არა მარტო სადაზღვევო კომპანიებისთვის არის დადებითი მომტანი, არამედ, როგორც ქვეყნისთვის, ასევე ეკონომიკისთვის და რაც ყველაზე მთავარია საზოგადოებისთვის. საქართველოში სადაზღვევო ბაზრის მიმართ ნდობა და ცნობადობა დაბალია, არადა ქვეყნის სადაზღვევო ბაზრის სისტემა საკმაოდ მოწესრიგებული და თანამედროვე მეთოდებზე დამყარებულია. საზოგადოების მხრიდან ნეგატიური დამოკიდებულება, სადაზღვევო ბაზრის მიმართ, პირველი რიგში გამოწვეული დაბალი ინფორმირებულობით, საზოგადოება ვერ აცნობიერებს თუ რა სიკეთის მოტანა შეუძლია დაზღვევას თითოეული ადამიანისთვის და რა მოსალოდნლი ზარალების თავიდან არიდებაა შესაძლებელი. ფაქტია, სახელმწიფოს მხრიდან, რაც შეიძლება მალე უნდა მოხდეს სადაზღვევო ბაზრის განვითარების საკითხის დასმა და მნიშვნელოვანი ნაბიჯების გადადგმა. იმისათვის, რომ სადაზღვევო ბაზარი მოსახლეობის უდიდესი ნაწილისთვის გახდეს განუყრელი ნაწილი, აუცილებელია პასუხისმგებლობის დაზღვევის სახეებიდან დიდი ნაწილი იყოს სავალდებულო.

სადაზღვევო ბაზრის განვითარების მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი, სწორედ პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო ფორმით შემოღებაა, კერძოდ კი სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა. მისი სავალდებულო ფორმით შემოღების შემთხვევაში, თავისუფლად შეგვიძლია ვთქვათ, რომ საქართველოს მოსახლეობის უდიდესი ნაწილისთვის სადაზღვევო ბაზარი ყოველდღიური თანამგზავრი იქნება, რადგან საქართველოს მოსახლეობის უდიდეს ნაწილს ყავს ავტომობილი, რომლისთვისაც პასუხისმგებლობის დაზღვევის შექმნა

გახდება სავალდებულო, კანონის ამოქმედებისთანავე. ადრე, თუ გვიან საქართველო ვალდებულო იქნება შეასრულოს ევროკავშირთან ასოცირების მოთხოვნა და სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევა შემოიღოს სავალდებულო ფორმით. ეს ფაქტორი, სადაზღვევო კომპანიებს საშუალებას მისცემს განსაკუთრებული ყურადღება მიმართონ დაზღვევის ამ სექტორში, რადგან კანონის ამოქმედების შემთხვევაში კონკურენტული უპირატესობა მოიპოვონ. სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო ფორმით შემოღებას ერთი დიდი წინამდებეობა უშლის ხელს და ეს არის მოსახლეობის მხრიდან ნეგატიური დამოკიდებულება, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საზოგადოების დიდი ნაწილი არ არის ინფორმირებული სადაზღვევო ბაზრის დადებითი მხარეების შესახებ, ისინი ვერ აცნობიერებენ, თუ რაში იხდიან თანხას. გამომდინარე იქიდან, რომ სადაზღვევო პროდუქტს არ აქვს ნივთიერი სახე და საზოგადოებაში სადაზღვევო ბაზრის მიმართ არის დაბალი სანდოობა და ცნობადობა, აუცილებელია, რომ სავალდებულო ფორმით შემოღებამდე მოსახლეობას მიეწოდოს სწორი ინფორმაცია დაზღვევის შესახებ, რა დადებითი შედეგია მოუტანოს მას და რა დროს შეუძლია გამოიყენოს იგი.

სადაზღვევო პროდუქტის ფლობა გარკვეულ დანახარჯებთანაა დაკავშირებული, სავალდებულო ფორმით შემოღების შემთხვევაში მნიშვნელოვანი ყურადღება უნდა მიექცეოდეს სადაზღვევო პრემიის ოდენობას და მისი გადახდის ხერხებს. სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევისას სადაზღვევო პრემიის დადგენა სხვადასხვა მეთოდებით ხდება მსოფლიოს პრაქტიკაში, მაგალითად, ერთ-ერთი ყველაზე განვითარებული მეთოდი არის ე.წ. Pay-As-You-Drive, რომლის დროსაც სადაზღვევო პრემიის მოცულობის განსაზღვრა ხდება განვლილი მანძილის მიხედვით, თუ რა მანძილი გაიარა ავტომობილმა სადაზღვევო პერიოდის განმავლობაში. რაც უფრო მეტ მანძილს გაივლის ავტომობილი, მით უფრო მეტად რისკიანია და პირიქით, შესაბამისად, ნაკლებად რისკიან ავტომობილებს დაბალი სადაზღვევო პრემიების გადახდა უწევთ, ხოლო მაღალ რისკიანებს მაღალი. სადაზღვევო პრემიის გადახდა ხდება, როგორც სადაზღვევო პერიოდის დასაწყისში, ასევე პერიოდულად, რაც უფრო

მეტ მანძილის გავლა მოხდება, მით მეტი პრემიის ჩამოჭრა მოხდება მფლობელის ანგარიშიდან. ეს მეთოდი, საკმაოდ ეფექტიანია და ბევრი ადამიანისთვის არის მისაღები, რადგან არიან ადამიანები, რომლებიც სატრანსპორტო საშუალებას იშვიათად იყენებენ და პირიქით არიან ადამიანები, რომლებით თითქმის ყოველდღიურად იყენებს სატრანსპორტო საშუალებას, სადაზღვევო პრემიების გადახდა მათ შორის სამართლიანად ნაწილდება, თუმცა, ეს მეთოდი ბევრ ხარვეზს შეიცავს, სატრანსპორტო საშუალების ყოველდღიური გამოყენება ყოველთვის არ ნიშნავს იმას, რომ მძღოლი არის მაღალ რისკიანი, ასევე მძღოლს შესაძლოა გადაადგილება ხშირად უწყვედეს ისეთ ადგილებში სადაც მოძრაობა არის ნაკლებად დატვირთული, რაც პასუხისმგებლობის რისკებს მნიშვნელოვნად ამცირებს.²³

საქართველოში სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის დროს პრემიების გამოანგარიშება, რაიმე განსაკუთრებულ ფორმულებზე და გარემოებებზე არ არის დაფუძნებული. სატრანსპორტო საშუალებები არის კატეგორიებად დაყოფილი და რისკიანობიდან გამომდინარე გამოანგარიშებულია წლიური სადაზღვევო პრემია, რომლის გადახდის შემთხვევაში ხდება სადაზღვევო ლიმიტის შექმნა. აღნიშნული პროდუქტის სავალდებულო ფორმით შემოღების შემთხვევაში, დიდი ალბათობის, პრემიის მოცულობის დაანგარიშება ამ მეთოდებით მოხდება. საქართველოს პარლამენტში უკვე შეტანილია ეს საკითხი და ასევე ცნობილია სავარაუდო პრემიები, რომელსაც შემდეგი სახე აქვს:

- მოტოციკლისათვის, რომლის ძრავის მუშა მოცულობა 50 სმ³-ზე მეტია – 75.00 – 110.00 ლარი;
- მსუბუქი ავტომობილისათვის, რომლის ნებადართული მაქსიმალური მასა 3 500 კგ-ს, ხოლო დასასხდომი ადგილების (გარდა მძღოლის ადგილისა) რაოდენობა 8-ს არ აღემატება – 100.00 – 150.00 ლარი;
- ავტობუსისათვის, რომლის დასასხდომი ადგილების (გარდა მძღოლის ადგილისა) რაოდენობა 8-ს აღემატება – 160.00 – 240.00 ლარი;

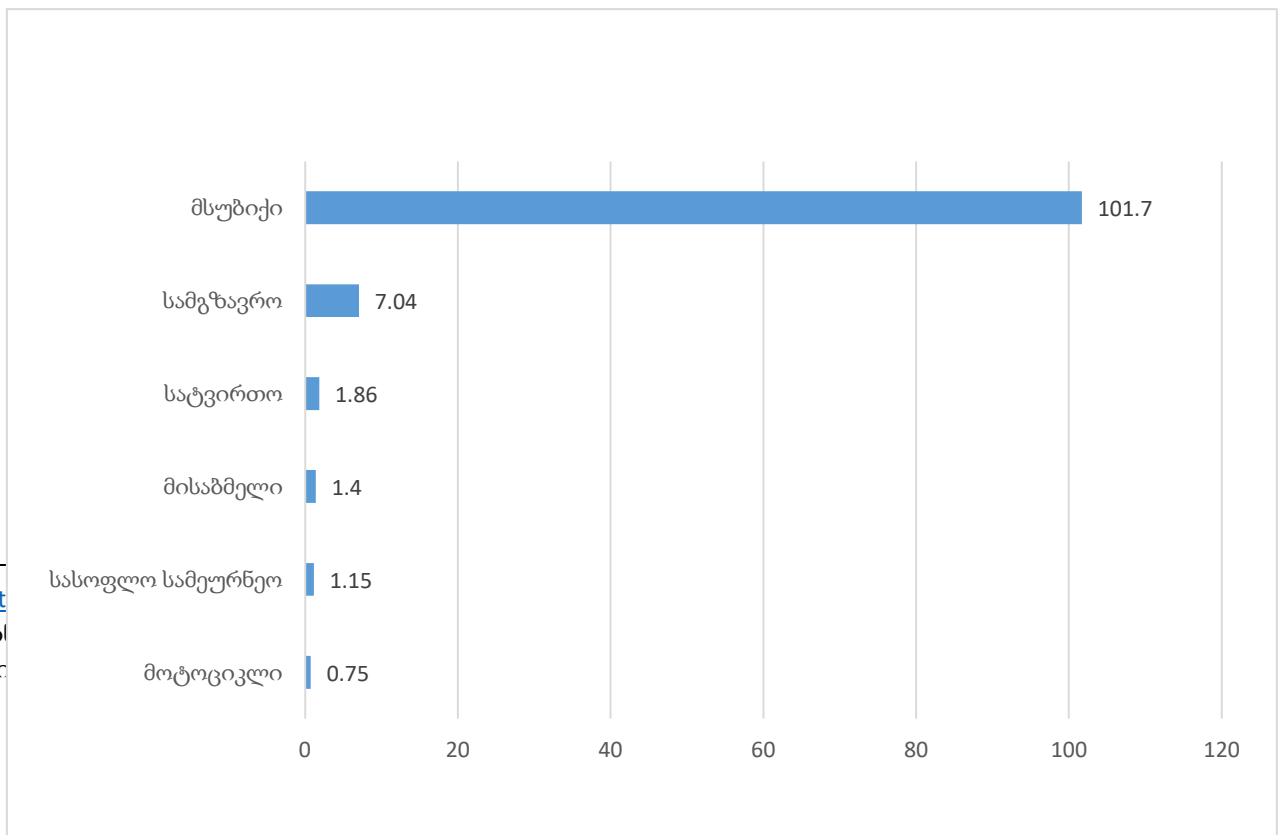
²³ https://www.vtpi.org/jir_payd.pdf „Pay-As-You-Drive Pricing and Insurance Regulatory Objectives“.

- სატვირთო ავტომობილისათვის, რომლის ნებადართული მაქსიმალური მასა 3 500 კგ-ს აღემატება – 210.00 – 310.00 ლარი;
- მისაბმელისათვის – 50.00 – 75.00 ლარი;
- სასოფლო სამეურნეო მანქანისათვის, სპეციალიზებული თვითმავალი მანქანისათვის – 60.00 – 90.00 ლარი.

დღესდღეობით საქართველოში აქტიური სტატუსით რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებათა რაოდენობა დაახლოებით 1,05 მილიონია. ²⁴ ეს მონაცემები კი გატეგორიების მიხედვით შემდეგნაირად ნაწილდება:

- მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა დაახლოებით 847 000;
- სამგზავრო ავტომობილების რაოდენობა დაახლოებით 44 000;
- სატვირთო ავტომობილების რაოდენობა დაახლოებით 89 000;
- სპეციალიზებული ავტომობილების რაოდენობა დაახლოებით 12 000;
- მისაბმელი ავტომობილების რაოდენობა დაახლოებით 23 000;
- მოტოციკლების რაოდენობა დაახლოებით 10 000;
- სასოფლო სამეურნეო სპეცტექნიკის რაოდენობა დაახლოებით 31 000;

სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარზე მოზიდული პრემიების



²⁴ [http://სამსო.რეგ...](#)

მინიმალური რაოდენობა სავალდებულო ფორმით შემოღების შემთხვევაში (მლნ ლარი)

გრაფიკზე წარმოდგენილია სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაში მოზიდული პრემიების მინიმალური რაოდენობა სავალდებულო ფორმით შემოღების შემთხვევაში, რომლის მოცულობა დაახლოებით 114 მილიონი ლარი იქნება, მაგრამ სავალდებულო ფორმით შემოსვლის შემთხვევაში ეს რაოდენობა რამდენიმე მილიონი ლარით მეტი იქნება, რადგან ავტომობილების რაოდენობა გამრავლებულია, ზემოდ მოყვანილი სავარაუდო პრემიების მინიმალურ რაოდენობებზე, გარდა მსუბუქი ავტომობილებისა, რომლის ფასიც, დიდი ალბათობით, 120 ლარი იქნება.

სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო ფორმით შემოღება დადებითად იმოქმედებს, არა მარტო დაზღვევის ამ სექტორის განვითარებაზე, არამედ მთლიანი სადაზღვევო ბაზრის განვითარებაზე. ძალიან ბევრი ადამიანი გაცნობიერდება დაზღვევის არსში, მის დადებით მხარეებში და ბევრს გაუჩნდება სურვილი, რომ დაზღვევის სხვა პროდუქტიც შეიძინონ, უპირატესაც ჯანმრთელობის დაზღვევა.

მონაცემებზე დაყრდობით, თავისუფლად შეგვიძლია ვთქვათ, რომ სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარი მინიმუმ 2 ჯერ გაიზრდება დღევანდელთან შედარებით, ეს ფაქტორი კი მნიშვნელოვანია სადაზღვევო კომპანიებისთვის, მაგრამ არ უნდა დაგვავიწყდეს მოსახლეობის ინტერესები, რომელიც აუცილებლად უნდა იყოს გათვალისწინებული.

საქართველო არის ქვეყანა, სადაც დაზღვევა ფუფუნებაა, მოსახლეობის გარკვეულ ნაწილს არ აქვს იმის საშუალება, რომ დამატებითი ხარჯები გასწიონ სადაზღვევო პოლისის ფლობაში. კანონის მიღების შემთხვევაში, მოსახლეობის ამ ნაწილს ნეგატიური დამოკიდებულება ექნება, ამიტომ აუცილებელია, რომ სწორად მიეწოდოს მათ ინფორმაცია რა სარგებელს მოუტანს მას დაზღვევა მოულოდნელი ზარალის შემთხვევაში. კანონი მაქსიმალურად უნდა იყოს მორგებული მოსახლეობაზე და ამავე დროს, შეიცავდეს მნიშვნელოვან აქტებს, რომლებიც სადაზღვევო კომპანიებს შორის

კონკურენციას შეუწყობს ხელს. ჩემი აზრით, პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შემთხვევაში მნიშვნელოვანია კანონით გათვალისწინებული იყოს შემდეგი რეკომენდაციები:

- ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი საკითხი, ალბათ, სადაზღვევო პრემიის მოცულობა და მისი გადახდის წესებია, რაც აუცილებლად უნდა იყოს გათვალისწინებული კანონის მიღების დროს. საქართველოში ბევრია ადამიანი, რომელიც თვითდასაქმებულია, ან მისი შემოსავალი სეზონზეა დამოკიდებული, განსაკუთრებით რეგიონებში, ამიტომ, სადაზღვევო პრემიის გადახდა არ უნდა იყოს ერთჯერადი და მისი გადახდა შესაძლებელი იყოს კვარტალურად ან თვიურად, მართალია სადაზღვევო კომპანიებისთვის უკეთესია, რომ ერთჯერადი გადახდის წესი არსებობდეს, მაგრამ მოსახლეობის გარკვეული ნაწილისთვის საშუალოდ 120 ლარის მობილიზებაც რთულია. ასევე ხშირია შემთხვევა, როდესაც ერთ ადამიანს 2-3 ავტომობილი ყავს და მათთვის შესაძლოა რთული იყოს ერთჯერადად 300-400 ლარის მობილიზება.
- სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო ფორმით შემოღების შემთხვევაში, სადაზღვევო ლიმიტი, დიდი ალბათობით, 10 000 ლარი იქნება წლიურად. ხშირია შემთხვევა, როდესაც 1 ადამიანს 2-3 ან მეტი ავტომობილი ჰყავს, მაგრამ მათი საერთო ღირებულება საკმაოდ დაბალია, მათი მფლობელის შემოსავალი საკმაოდ მოკრძალებული, ანუ რამდენიმე ავტომობილის ფლობა არ ნიშნავს, რომ მფლობელს აქვს სტაბილური ან მაღალი შემოსავალი, ასეთი სიტუაცია განსაკუთრებით ხშირად რეგიონებში გვხვდება. კანონის შემოღებისას მაქსიმალურად უნდა იყოს საზოგადოების ასეთი ნაწილის ინტერესები დაცული. გამომდინარე იქიდან, რომ პასუხისმგებლობის დაზღვევის ერთ ავტომობილზე შეძენა არ ნიშნავს იმას, რომ ეს დაზღვევა გავრცელდება სხვა ავტომობილზე, ანუ ადამიანს რამდენიმე ავტომობილის ფლობის შემთხვევაში ყველა ავტომობილზე იქნება სავალდებულო პასუხისმგებლობის დაზღვევის შეძენა, ჩემი აზრით, კანონში უნდა იქნას შეტანილი პუნქტი, რომელიც ორი ან

მეტი ავტომობილის მფლობელს საშუალებას მისცემს, თავისი სურვილისამებრ, თითოეულ ავტომობილზე შეეძლოს პასუხისმგებლობის დაზღვევის განახევრებული ლიმიტით შეძენა, რა თქმა უნდა, განახევრებული ფასებით. ეს გარემოება სადაზღვევო ბაზარზე დიდად არ იმოქმედებს, რადგან მოსახლეობის დიდ ნაწილს ერთი ავტომობილი ჰყავს, ასევე დიდი ნაწილი 10 000 ლარიანი ლიმიტით შეიძენს, სამაგიეროდ მნიშვნელოვნად იქნება დაცული ისეთი ხალხის ინტერესები, რომელსაც არ აქვს სტაბილური შემოსავალი, მაგრამ ჰყავს ორ ავტომობილზე მეტი.

- ასევე მნიშვნელოვანია კანონი არეგულირებდეს სადაზღვევო ლიმიტის ზედა ზღვარს, ეს კომპანიებს შორის კუნკურენციას შეუწყობს ხელს, ზედა ზღვარის ლიმიტი სხვადასხვა მეთოდით არის შესაძლებელი, რომ განიხილოს, ჩემი აზრით, ყველაზე ეფექტიანი იქნება, რომ მაქსიმალური სადაზღვევო ლიმიტი ავტომობილის ღირებულების ოდენობით განისაზღვროს, მაქსიმუმ 50 000 ლარი. მაგალითად თუ ავტომობილის ღირებულება იქნება 30 000 ლარი, მის მფლობელს შეეძლება შეიძინოს მინიმუმ 10 000 ლარიანი ლიმიტი (ორი ავტომობილის ფლობის შემთხვევაში 5 000) და მაქსიმუმ 30 000 ლარი, ხოლო თუ ავტომობილის ღირებულება იქნება 80 000 ლარი, მის მფლობელს შეეძლება შეიძინოს მინიმუმ 10 000 ლარი პასუხისმგებლობის ლიმიტი და მაქსიმუმ 50 000 ლარი. რა თქმა უნდა, პრემიების საფასურიც გაიზდება ლიმიტის ზრდის პროპორციულად. ეს შეზღუდვები, იმიტომ არის მნიშვნელოვანი, რომ კონკურენცია სადაზღვევო კომპანიებს შორის იყოს მაღალი და მაქსიმალურად გამოირიცხოს არაკეთილსინდისიერი ქმედებები, გარდა ამისა, სადაზღვევო ბაზარზე მოზიდული პრემიების უდიდესი წილი ქართული სადაზღვევო კომპანიების საკუთრებაში დარჩება და ისინი არ გადააზღვევენ ამ რისკს სხვა სადაზღვევო კომპანიაში, რადგან 50 000 ლარი არ არის ისეთი დიდი თანხა სადაზღვევო კომპანიებისთვის, რომ მათ მოუწიოთ ამ რისკის გადაზღვევა,

- კანონი უნდა ითვალისწინებდეს ისეთ მნიშვნელოვან დეტალებს, როგორცაა ფრანშიზის ოდენობა, ჩემი აზრით, ფრანშიზა არ უნდა ჰქონდეს პასუხისმგებლობის დაზღვევას, რადგან არავის სურს სხვის ქონებას ან ზიანს შეგნებულად მიაყენოს ზარალი, თუმცა არაკეთილსინდისიერი ან გაუფრთხილებელი ქმედებების მაქსიმალურად გამოსარიცხად შესაძლოა დაწესდეს მინიმალური ოდენობა 100 ლარი უპირობო ფრანშიზა. რადგან თუ დაზღვეულმა იცის, რომ სხვისთვის ზარალის მიყენების შემთხვევაში მას მოუწევს თანამონაწილეობა, ის მაქსიმალურად ყურადღებით იქნება რომ არ დააზარალოს სხვა.
- კანონის შემთხვევაში, ჩემი აზრით, აუცილებელია შეიქმნას საერთო ბაზა, სადაც განთავსდება თითოეული დაზღვეულის შესახებ ინფორმაცია, ეს ინფორმაცია სადაზღვევო კომპანიებს ძალიან დაეხმარება. ადამიანს, რომლებსაც ძვირადღირებული ავტომობილი ჰყავს ის, დიდი ალბათობით, ფრთხილად იმომრავებს, რადგან საგზაო შემთხვევის დროს მას დიდი ზარალი მაიდგება. მაგრამ არსებობენ ადამიანები, რომლებიც არ იჩენენ განსაკუთრებულ სიფრთხილეს სატრანსპორტო საშუალებათა მართვის მომენტში, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც იციან, რომ თუ ზარალი დაუდგებათ სადაზღვევო კომპანია აანაზღაურებს ამ ზარალს. ამის ალბათობა შესაძლოა გაიზარდოს, როდესაც მათი სატრანსპორტო საშუალება არის დაბალღირებული, ეს ფაქტორი სადაზღვევო კომპანიებისთვის არის მიუღებელი, მონაცემთა ბაზის არსებობა მათ საშუალებას მისცემს ყველა ასეთი ადამიანის შესახებ ფლობდენ ინფორმაციას და მიიღონ შესაბამისი ზომები. ჩემი აზრით, კანონი სადაზღვევო კომპანიებს საშუალებას უნდა აძლევდეს, რომ ასეთ მომხმარებლებს დაუწესონ შედარებით მაღალი ფრანშიზა. რაც შეამცირებს მათი მხრიდან უყურადღებობით გამოწვეულ ზარალებს. ფრანშიზის ოდენობა შესაძლოა განისაზღვროს წინა სადაზღვევო პერიოდში ზარალების რაოდენობიდან.

- ზემოთ აღნიშნული შეზღუდვების შემთხვევაში სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს კანონის ფარგლებში ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელს უნდა შეეძლოს პასუხისმგებლობა დააზღვიო ერთდროულად მაქსიმუმ 2 სადაზღვევო კომპანიაში, რადგან ზოგიერთ ადამიანს შეიძლება გააჩნდეს სურვილი, რომ ჰქონდეს დიდი ლიმიტი წლის განმავლობაში, რადგან რისკი მაქსიმალურად ჰქონდეს შემცირებული, კანონიდან გამომდინარე კი არ ეძლეოდა საშუალება, რომ ჰქონდეს მაღალი ლიმიტი ერთზე სადაზღვევო კომპანიაში, ორ სადაზღვევო კომპანიაში პასუხისმგებლობის დაზღვევის შემთხვევაში კი ეს სრულიად შესაძლებელი გახდება.
- კონტროლის მექანიზმი არსებობა აუცილებელია, რადგან კანონის შემოღების შემთხვევაში უნდა მოხდეს მაქსიმალური კონტროლი, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს უნდა დაუწესდეს გარკვეული დრო, რა ვადაშიც იქნება ვალდებული შეიძინოს პასუხისმგებლობის დაზღვევა თავისი სატრანსპორტო საშუალებისთვის. ასევე უნდა კონტროლდებოდეს, როგორ სრულდება კანონი, როგორც მზღვეველის, ასევე დამზღვევის მხრიდან.

სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის გარდა, საქართველოში აუცილებელია იყოს, პასუხისმგებლობის დაზღვევა სავალდებულო, ისეთ დარგებში, სადაც სხვადასხვა სპეციალისტის საქმიანობა დაკავშირებულია პასუხისმგებლობასთან, მაგალითად სამედიცინო სფეროში, რადგან ექიმების საქმიანობა, მაღალ სამოქალაქო პასუხისმგებლობასთანაა დაკავშირებული და აუცილებელია ეს პასუხისმგებლობა იყო დაზღვეული და იყოს მომხმარებლის ფინანსური ინტერესები მაქსიმალურად დაცული. პასუხისმგებლობის ამ სექტორის კანონით შემოღებაც, ალბათ, დროის საკითხია, თუმცა, პარლამენტმა, რაც შეიძლება მალე უნდა დააყენოს დღის წესრიგში ეს საკითხი.

დასკვნა

სამაგისტრო ნაშრომის შედეგადად სამი ნაწილისაგან, პირველ ნაწილში წარმოდგენილია სადაზღვევო ბაზრის განვითარების ეტაპები მსოფლიოში, საიდან დაიწყო სადაზღვევო ბაზრის წარმოშობა და რა ფორმით წარმოგვიდგება იგი დღევანდელობაში და რა მნიშვნელობა ენიჭება მას საბაზრო ეკონომიკის პირობებში. შეგვიძლია ვთქვათ, რომ კაცობრიობას დასაბამიდან დღემდე არ შეუქმნია რისკის თავიდან აცილების უკეთესი ინსტრუმენტი, ვიდრე დაზღვევა. მას უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება საბაზრო ეკონომიკის პირობებში და მისი წარმატებით ფუნქციონირებაზე სხვადასხვა ქვეყნის ეკონომიკა მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული. ნაშრომის პირველ ნაწილში ასევე განხილულია საქართველოს სადაზღვევო ბაზრის ისტორია, საიდან იწყება საქართველოში სადაზღვევო ურთიერთობები, როგორ ვითარდებოდა იგი და რა სახით არის წარმოდგენილი დღესდღობით საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე. ასევე წარმოდგენილია კანონიდან „დაზღვევის შესახებ“ მნიშვნელოვანი დეტალები, რომელიც ხელს უწყობს სადაზღვევო ბაზრის განვითარებას და არეგულირებს მზღვეველის და დამზღვევეს შორის სადაზღვევო ურთიერთობებს და მათი ინტერესების დაცვას.

ნაშრომის მეორე ნაწილში მოცემულია დეტალური ინფორმაცია პასუხისმგებლობის დაზღვევის შესახებ. თავდაპირველად ხდება პასუხისმგებლობის დაზღვევის სახეების თეორიული განხილვა, რადგან მკითხველს მიეწოდოს ინფორმაცია დაზღვევის ამ სექტორში რა სახის პროდუქტები არსებობს, რა რისკებისგან შეგვიძლია დავაზღვიოთ პასუხისმგებლობა და რა სარგებელს მოგვითმის იგი. ხოლო შემდეგ წარმოდგენილია სტატისტიკური ინფორმაცია საქართველოს პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარზე. ნაშრომში რამდენიმეჯერ შეგნებულად არის ხაზგასმული პასუხისმგებლობის დაზღვევის აუცილებლობის შესახებ. ნაშრომის ძირითად ნაწილში არის წარმოდგენილი ყველა ის მნიშვნელოვანი სტატისტიკური მაჩვენებელი, რაც პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარზე არსებულ სიტუაციას აღწერს.

პასუხისმგებლობის დაზღვევა დაყოფილია 4 ჯგუფად და თითოეულ ჯგუფზე ცალ-ცალკე წარმოდგენილია ყველა მნიშვნელოვანი მაჩვენებელი, რაც საშუალებას გვაძლევს განვსაზღვროთ განვითარების რა საფეხურზე იმყოფება თითოეული ეს ჯგუფი და რა პერსპექტივები არსებობს ამ კუთხით. მოწოდებული სტატისტიკური ინფორმაციის საფუძველზე შეგვიძლია ვთქვათ, რომ საქართველოში პასუხისმგებლობის დაზღვევა ნაკლებად არის განვითარებული, მაგრამ 2008 წლიდან დღემდე დაზღვევის ამ სექტორმა მოზიდული პრემიების მიხედვით მნიშვნელოვანი ცვლილებები განიცადა. საბედნიეროდ, საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე, პასუხისმგებლობის დაზღვევის სექტორში, მნიშვნელოვანი დადებითი ტენდენციები შეინიშნება ბოლო რამდენიმე წელიწადში, თუმცა ეს არ არის ის შედეგი, რაც უნდა იყოს რეალურად.

სამაგისტრო ნაშრომის მესამე ნაწილში, კიდევ ერთხელ, ხაზგასმით არის არის გამოთქმული აზრი იმის შესახებ, რომ საქართველოში სადაზღვევო ბაზარი უნდა განვითარდეს, იმაზე მეტად ვიდრე ახლანდელი მდგომარეობაა. განვითარებას კი ბევრი გარემოება უშლის ხელს, ერთ-ერთი მთავარი კი არის საზოგადოების ინფორმირებულობა დაზღვევის მიმართ. უნდა მოხდეს ისეთი მეთოდების შემუშავება, რომ მოსახლეობის დიდ ნაწილს გაცნობიერდეს დაზღვევის არსის შესახებ, სინამდვილეში რისგან იცავს იგი მოსახლეობას და რა სიკეთე შეუძლია მოუტანოს მის განვითარებამ ქვეყანას. ჩემი აზრით, დაზღვევის საზოგადოების დიდ ნაწილში შეღწევის საუკეთესო საშუალება არის სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო ფორმით შემოღება, რადგან, დღესდღეობით, მოსახლეობის უდიდეს ნაწილს ყავს სატრანსპორტო საშუალება, როდესაც იგი ვალდებული იქნება შეიძინოს თავის სატრანსპორტო საშუალებისთვის პასუხისმგებლობა, ის თავისთავად გაცნობიერდება დაზღვევის შესახებ, რისგან დაიცავს იგი, რატომ არის საჭირო პასუხისმგებლობის დაზღვევა და ასე შემდეგ. ზოგიერთ ადამიანს ზარალი დაუდგება და გამოიყენებს დაზღვევას, გააცნობიერებს მის რეალურ საჭიროებას და შემდგომში სხვა სადაზღვევო პროდუქტის შეძენით

დაინტერესდება. რაც დადებითად აისახება სადაზღვევო ბაზრის განვითარებაზე, კონკურენციის ამაღლებაზე და ქვეყნის ეკონომიკაზე.

ზემოთ აღნიშნული მოსაზრების განსამტკიცებლად, სამაგისტრო ნაშრომში მოყვანილია ლიტვის სადაზღვევო ბაზრის მაგალითი. ლიტვა და საქართველო ერთმანეთს ძალიან გავს სხვადასხვა მაჩვენებლით, ამ ორივე ქვეყნის უახლოესი ისტორია დაახლოებით ერთნაირია, ტერიტორიით და მოსახლეობით საქართველო ოდნავ აღემატება ლიტვას, ასევე თითქმის თანაბარი ავტომობილების რაოდენობაა ამ ორ ქვეყანაში, მიუხედავად ამისა, ლიტვის სადაზღვევო ბაზარი განვითარებით მნიშვნელოვნად აღემატება საქართველოს სადაზღვევო ბაზარს. ამის ძირითადი მიზეზი კი არის პასუხისმგებლობის დაზღვევის კანონის არსებობა ლიტვაში. ლიტვის სადაზღვევო ბაზარზე წამყვანი პროდუქტი, სწორედ სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევაა, რამაც მნიშვნელოვნად შეუწყო ხელი სხვა სადაზღვევო პროდუქტის განვითარებას. საქართველოში ამ კანონის ამოქმედებაც სადაზღვევო ბაზარზე სიტუაციას მნიშვნელოვნად შეცვლის, რაც კარგად ჩანს სამაგისტრო ნაშრომში წარმოდგენილ მცირე კვლევაზე, რომლის მიხედვითაც, დღესდღეობით არსებული სატრანსპორტო საშუალებათა აქტიური რაოდენობა, კატეგორიების მიხედვით, გამრავლებულია, იმ სავარაუდო სადაზღვევო პრემიის რაოდენობაზე, რაც იქნება კანონის ამოქმედების შემთხვევაში, რის შედეგადაც სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის ბაზარზე მოზიდული პრემიების მოცულობა მინიმუმ 2,5-ჯერ გაიზრდება და წამყავი სადაზღვევო პროდუქტი გახდება საქართველოს სადაზღვევო ბაზარზე.

სატრანსპორტო საშუალებათა პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო ფორმით შემოღების დროს მაქსიმალურად უნდა მოხდეს, როგორც სადაზღვევო კომპანიების, ასევე მომხმარებლების ინტერესების დაცვა. სწორედ ამიტომ, ნაშრომის დასკვით ნაწილში წარმოდგენილია ავტორის მნიშვნელოვანი რეკომენდაციები, რომლის მიხედვითაც მაქსიმალურად არის დამზღვევისა და მზღვეველის ინტერესები გათვალისწინებული. გამომდინარე იქიდან, რომ საზოგადოების საკმაოდ დიდი ნაწილი

არ არის ინფორმირებული დაზღვევის შესახებ, კანონის მიღებამდე აუცილებელია მიეწოდოთ მათ სრული ინფორმაცია კანონის აუცილებლობის შესახებ, რადგან მათ უნდა იცოდნენ რეალურად რატომ იხდიან თანხას და რა სარგებლის მოტანა შეუძლია ამ კანონს ქვეყნისათვის და საზოგადოებისათვის. ინფორმაციის მიწოდების ერთ ერთი საუკეთესო საშუალება არის მედია სივრცეში განთავსებული მცირე რეკლამები, რომელიც იქნება საინფორმაციო სახის და საზოგადოებას მიაწვდის სწორ ინფორმაციას მის შესახებ. ასევე სადაზღვევო კომპანიებმა, ამ მხრივ, უნდა ჩაატარონ სხვადასხვა ღონისძიებები, რომელიც ხელს შეუწყობს, როგორც მომხმარებლებისთვის სწორ ინფორმაციის მიწოდებას, ასევე კონკურენტულ უპირატესობის მოპოვებას.

პასუხისმგებლობის დაზღვევის განვითარება დადებითად იმოქმედებს სადაზღვევო ბაზრის განვითარებაზე, რაც დადებითად აისახება საქართველოს ეკონომიკაზე. მისი სავალდებულო ფორმით შემოღებას საზოგადოების დიდი ნაწილი ნეგატიურად შეხვდება, თუმცა სამაგისტრო ნაშრომში კარგად ჩანს პასუხისმგებლობის დაზღვევის სავალდებულო ფორმით არსებობის საჭიროება. კანონის შემოღება მრავალ სირთულესთან არის დაკავშირებული, ის უნდა მოიცავდეს ისეთ მნიშვნელოვან პუნქტებს, რომლებიც ხელს შეუწყობს კონკურენტუნარიანობას სადაზღვევო ბაზარზე და მომხმარებელთა ინტერესების მაქსიმალურად დაცვას, სწორედ ამიტომ, სამაგისტრო ნაშრომის მესამე ნაწილში ავტორის მიერ არის შემუშავებული მნიშვნელოვანი რეკომენდაციები, მათი გათვალისწინების შემთხვევაში, ვფიქრობ, მიიღწევა მნიშვნელოვანი შედეგები, კერძოდ;

1. ყველა სადაზღვევო კომპანიას ექნება საშუალება, რომ მნიშვნელოვანი კონკურენცია დაამყაროს სადაზღვევო ბაზარზე, სწორედ ამიტომ დაწესებულია ზედა და ქვედა ზღვარი სადაზღვევო ლიმიტზე.
2. გათვალისწინებულია ისეთი მომხმარებელთა ფინანსური ინტერესები, რომელსაც ჰყავს მინიმუმ 2 ავტომობილი, ასეთ მომხმარებელს კანონი საშუალებას მისცემს სურვილისამებრ შეიძინოს განახევრებული ლიმიტით და განახევრებული ფასებით პასუხისმგებლობის დაზღვევა თითოეულ

ავტომობილზე, ასევე გათვალისწინებულია გადახდის წესები, რომელიც მაქსიმალურად იქნება მორგებული საზოგადოებაზე.

3. კანონი სადაზღვევო კომპანიებს საშუალებას მისცემს, თითოეულ მომხმარებელზე ჰქონდეს ინფორმაცია, რაც საშუალებას მისცემს, მაღალრისკიან მძღოლებისგან დაიცვან თავიანთი ფინანსური ინტერესები.

ეს გარემოებები კი სადაზღვევო სისტემას საშუალებას მისცემს გამართულად იფუნქციონიროს და საზოგადოებაში გაზარდოს სადაზღვევო ბაზრის მიმართ ინტერესი, რაც დადებითად აისახება არამარტო სადაზღვევო ბაზარზე, არამედ საქართველოს ეკონომიკაზეც.

გამოყენებული ლიტერატურა

I. წიგნები

- 1) დავით ჭიოტაშვილი. სადაზღვევო საქმის საფუძვლები. 2012. თბილისი.
- 2) კაკაშვილი ნ. შათირიშვილი ჯ. სადაზღვევო საქმე. გამომცემლობა „საგამომცემბლო სახლი ინოვაცია“ 2012. გვ. 242-252

II. საკანონმდებლო აქტები

- 1) საქართველოს კანონი „დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილებებისა და დამატებების შეტანის თაობაზე;
- 2) საქართველოს კანონი „საქართველოს ტერიტორიაზე მოძრავი უცხო სახელმწიფოში რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ“;
- 3) საქართველოს კონსტიტუცია;
- 4) საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი მუხლი 839 „სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა“;

III. სამეცნიერო შრომები, მონოგრაფიები და სტატიები

- 1) ვერულავა თ. დაზღვევის ისტორია „ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი“ 2013. გვ 12;
- 2) ირემაშვილი ქ. მხარეთა უფლებრივი თანაფარდობის კრიტერიუმები სადაზღვევო ურთიერთობებში. თბილისი 2016. გვ.
- 3) Lithuania; review of the insurance system
<https://www.oecd.org/pensions/insurance/Lithuania-review-of-the-insurance-system-2018.pdf>

IV.

- 1) <https://www.lari.ge>
- 2) <https://info.police.ge>
- 3) <https://matsne.gov.ge>
- 4) <http://www.insurance.org.ge>
- 5) <https://mygpi.ge>
- 6) <http://insurance.gov.ge>
- 7) <https://www.oecd.org>
- 8) <https://tbcinsurance.ge>

- 9) <https://ardi.ge>
- 10) <https://unison.ge>
- 11) <https://aldagi.ge>
- 12) <http://ipsp.ge>
- 13) <https://www.imedil.ge>
- 14) <https://www.lb.lt>