

---

**ԱՊՊԱ ՍԱՎԱԳՆԻ ԳՈՐԾԱԿԻՑՆԵՐԻ ՀԱՇՎԱՐԿՄԱՆ ՄԵԹՈԴՆԵՐԻ  
ՀԱՄԵՄԱՏԱԿԱՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ  
(Ֆրանսիայի օրինակով)**

**ՍՏԵՓԱՆ ՓԱՅԱՍԼՅԱՆ**

Ավտոտրանսպորտային ապահովագրությունը այնպիսի համակարգ է, որը համախմբում է գույքային և անձնական ապահովագրության տարբեր տեսակներ՝ կապված տրանսպորտային միջոցի շահագործման հետ: Որպես կանոն՝ ավտոտրանսպորտային ապահովագրությունն ասելով նկատի է առնվում.

- սեփական ավտոտրանսպորտային միջոցի ապահովագրությունը՝ ավտոկասկո (Casco Insurance),
- ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ քաղաքացիական պատասխանատվությունը (Motor Third Party Liability),
- դժբախտ դեպքերից ապահովագրությունը (վարորդի և ուղևորների): Որոշ երկրներում վերջիններիս մահվան դեպքում հատուցվում է ոչ թե ապահովագրական գումարը, այլ հուղարկավորության ծախսերը:

Եթե ապահովադիրն իրականացնում է այս երեք ապահովագրությունը միաժամանակ, ապա այդպիսի ապահովագրությունը կոչվում է լրիվ համապարփակ ապահովագրություն (Full Comprehensive Insurance)<sup>1</sup>:

Ավտոտրանսպորտային միջոցի ապահովագրությունը վերաբերում է կամավոր գույքային ապահովագրությանը: Վարորդի և ուղևորների դժբախտ դեպքերից ապահովագրությունը վերաբերում է կամավոր անձնական ապահովագրությանը: Իսկ ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ քաղաքացիական պատասխանատվությունը ներառում է և՛ գույքային, և՛ անձնական ապահովագրությունը՝ կախված վնասի տեսակից, որն ապահովագրվողը հասցրել է երրորդ կողմին<sup>2</sup>: Հայաստանում, ինչպես որ աշխարհի բազմաթիվ պետություններում, այն պարտադիր է:

Հոդվածում վերլուծվում են ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ քաղաքացիական պատասխանատվության՝ ՀՀ օրենքում ընդգրկված դրույթները և միջազգային փորձը՝ Ֆրանսիայի օրինակով:

Ամեն տարի աշխարհում տեղի են ունենում մեծ քանակությամբ ճանապարհատրանսպորտային պատահարներ, որոնց հետևանքով մարդիկ ստանում են մարմնական վնասվածքներ, վնասվում են ավտոտրանսպորտային միջոցներ, փչանում կամ ոչնչանում են ուղեբեռները: Վերոնշյալ պատահարների հետևանքով առաջացած վնասները գործնականում ան-

---

<sup>1</sup> Տե՛ս **Чунтомова Ю. А.** Транспортное страхование. 2006, էջ 75:

<sup>2</sup> Տե՛ս **Mehr R., Cammack E.** Principles of insurance, Homewood, 1976, էջ 294:

բողջ աշխարհում հատուցվում են ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության հաշվին: Համաձայն ապահովագրության պայմանագրի՝ ապահովագրողը հատուցում է նաև այն վնասը, որը վթարի հետևանքով պատճառվել է երրորդ անձանց գույքին, կյանքին և առողջությանը: Ապահովագրության պայմանագրով ապահովադիրներ կարող են լինել գործուճակ ֆիզիկական և իրավաբանական անձինք:

Ապահովագրության պայմանագիրը համարվում է կնքված այն ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձանց օգտին, որոնց կարող են վնաս հասցնել ապահովագրության պայմանագրում նշված ավտոտրանսպորտային միջոցները:

Ապահովագրության պայմանագրով կարող է ապահովագրվել մարդատար և բեռնատար ավտոմեքենաների, ավտոբուսների, մոտոցիկլետների սեփականատերերի պատասխանատվությունը:

Ապահովագրական հատուցման գումարի մեջ հաշվարկվում են ՀՀ օրենսդրության համաձայն հատուցման պահանջի իրավունք ունեցող տուժած անձանց պատճառված վնասի հետ կապված ծախսերը:

Ֆիզիկական անձի առողջությանը վնաս հասցնելու դեպքում նշված ծախսերում ներառվում են խելամիտ ծախսերը, որոնք անհրաժեշտ են առողջության վերականգնման համար:

Ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձին պատկանող գույքին պատճառված վնասի դեպքում նշված ծախսերը որոշվում են գույքը վնասվելիս կամ ոչնչանալիս առաջացած փաստացի վնասի չափով:

Յուրաքանչյուր ապահովագրական պատահարի համար ապահովագրական հատուցման ընդհանուր գումարը չի կարող գերազանցել ապահովագրական պայմանագրում նշված ընդհանուր ապահովագրական գումարի չափը:

Ապահովագրական հատուցման ենթակա չեն ապրանքային տեսքի կորուստը, բարոյական վնասները, անուղղակի վնասները և տուժած անձանց շահույթի կորստի հետ կապված ծախսերը:

«Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրո» իրավաբանական անձանց միության կողմից հաստատած RL 1-009<sup>3</sup> կանոնում նշված են ԱՊՊԱ ոլորտում ապահովագրավճարի վրա ազդող ռիսկային գործակիցների թույլատրելի չափերը՝ վարորդի տարիքը և վարորդական ստաժը, ավտոտրանսպորտային միջոցի տիպը, ավտոտրանսպորտային միջոցի օգտագործման ձևը (նպատակ), ավտոտրանսպորտային միջոցի հզորությունը: Վերը նշված չորս գործակիցները բաժանվում են ռիսկայնության դասերի, սակայն կան նաև երեք գործոններ, որոնք նշված են, բայց չեն բաժանվում ռիսկայնության դասերի, և նրանց համար գործակիցը հավասար է 1.00-ի: Այդ գործոններն են՝ ավտոտրանսպորտային միջոցի օգտա-

<sup>3</sup> ԱՊՊԱ ոլորտում հիմնական և բազային ապահովագրավճարների նվազագույն և առավելագույն սահմանաչափերի և ռիսկային գործակիցների թույլատրելի արժեքների չափը:

գործման տարեկան ինտենսիվությունը, ավտոտրանսպորտային միջոցի շահագործման հիմնական վայրը և ապահովադրի և/կամ ապահովագրված անձի վթարավտանգության աստիճանը, և որ ամենազարմանալին է, տվյալ կանոնում ընդգրկված չեն ավտոտրանսպորտային միջոցի արժեքից բխող սահմանված գործակիցներ:

Այժմ դիտարկենք, թե Ֆրանսիայում ինչպես է իրականացվում ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ քաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրությունը, և ինչ գործոններ են ազդում ապահովագրավճարի գոյացման վրա:

Ֆրանսիայում ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ քաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրությունը իրականացվում է դեռ 1959 թվականից<sup>4</sup>: Օրենքով սահմանված է նվազագույն ապահովագրական ծածկույթ, սակայն ապահովագրական ընկերությունները առաջարկում են անսահմանափակ ապահովագրական ծածկույթ: Ապահովագրավճարի վրա ազդում են տրանսպորտային միջոցի դասակարգմամբ պայմանավորված հետևյալ գործոնները.

- 1-ին կարգի տրանսպորտային միջոցներ, որոնք ներառում են անձնական և կոմերցիոն տրանսպորտային միջոցները, որոնց քաշը չի գերազանցում 3.5 տոննան և ունի 10-ից քիչ նստատեղ:

- 2-րդ կարգի տրանսպորտային միջոցներ՝ բեռնատարներ, թեթև բեռնատարներ, միկրոավտոբուսներ, պիկապներ, որոնց քաշը 3.5-ից մինչև 20 տոննա է, ինչպես նաև հասարակ և տուրիստական ավտոբուսներ, գյուղատնտեսական տրակտորներ, նաև կցորդներ՝ 750 կգ ընդհանուր քաշով:

- 3-րդ կարգի տրանսպորտային միջոցները ներառում են մոպեդները, որոնց շարժիչի առավելագույն ծավալը կազմում է 0.5 լիտր և մոտոցիկլետները:

Տրանսպորտային միջոցի օգտագործումից բխող ռիսկերը բազմազան են, որոնք պայմանականորեն բաժանվում են չորս խմբի:

1. Տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական տվյալները ներառում են շահագործման ժամանակահատվածը (արտադրության տարեթիվ), քաշը, չափսերը, հզորությունը, առավելագույն արագությունը, արգելակման և արագացման ցուցանիշները:

2. Տրանսպորտային միջոցի օգտագործման պայմանները՝ տրանսպորտային միջոցը օգտագործվում է քաղաքներում, թե՞ գյուղական շրջաններում, ճանապարհների վիճակը այդ տարածքում և այլն:

3. Տրանսպորտային միջոցի օգտագործման նպատակները:

4. Վարորդի անհատական տվյալները՝ տարիք, սեռ, եկամուտների մասին տեղեկություններ, պաշտոն, վարորդական ստաժ և այլն:

Անհրաժեշտ ինֆորմացիայի հավաքագրումը, ընթացիկ վերահսկողությունը և ռիսկայնության աստճանի գնահատումը իրականացնում է ապահովագրական ընկերությունների միությունը: Օրինակ՝ Գերմանիայում

---

<sup>4</sup> Տե՛ս «Страхование». М., 2006, էջ 559:

այն իրականացնում է Գերմանական ապահովագրողների միությունը (Deutscher Verein für Versicherungswissenschaft), իսկ Ֆրանսիայում՝ Ապահովագրական ընկերությունների լիագումար վեհաժողովը (APSAD - Assamble Plenaire des Societes d'Assurances Dommage), որի կազմում են իրավապահ մարմինները, ավտոարտադրողները, տրանսպորտային միջոցներ ներկրողները և ապահովագրողները: Վարորդի պատասխանատվության ռիսկի աստիճանի վրա ազդող վերոնշյալ չորս խմբերի գործոնների հիման վրա կազմվում են տարիֆիկացման աղյուսակները:

**1. Տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական տվյալները.**

Տեխնիկական տվյալներից ելնելով՝ տրանսպորտային միջոցները դասակարգվում են ըստ հզորության և ըստ իրենց արժեքի: Ըստ հզորության դասակարգվում են 12, իսկ ըստ արժեքի՝ 10 խմբի (տե՛ս աղյուսակ 1)<sup>5</sup>:

**Աղյուսակ 1**

**Ավտոտրանսպորտային միջոցների դասակարգումը ըստ արժեքի**

Դաս	Գործակից	Մեքենայի արժեքը (ֆրանսիական ֆրանկ)	
		Թափքի տիպը՝ «սեդան», «ունիվերսալ» և բեռնատար	Թափքի տիպը՝ «կաբրիոլետ», «կուպե»
A	1.00	մինչև 40 000	-
B	1.15	40 000 – 44 999	-
C	1.30	45 000 - 54 999	մինչև 40 000
D	1.50	55 000 – 64 999	40 000 – 54 999
E	1.70	65 000 – 84 999	55 000 – 64 999
F	2.00	85 000 – 99 999	75 000 – 89 999
G	2.30	100 000 – 119 999	90 000 – 109 999
H	2.60	120 000 – 144 999	110 000 – 129 999
I	2.80	145 000 – 179 999	130 000 – 179 999
J	3.00	180 000 և ավելի	180 000 և ավելի

**2. Տրանսպորտային միջոցի օգտագործման պայմանները.**

Տրանսպորտային պատահարների վիճակագրական տվյալների վերլուծությունից հետևում է, որ Ֆրանսիան բաժանվում է 5 տարիֆային գոտու (2-6): Տեխնիկական տվյալների և օգտագործման վայրի տվյալների համադրությամբ ստեղծվել են տարիֆային համարներ, որոնց շնորհիվ որոշվում է ապահովագրավճարի չափը (տե՛ս աղյուսակ 2)<sup>6</sup>:

<sup>5</sup> Տե՛ս նույն տեղը, էջ 561:

<sup>6</sup> Տե՛ս նույն տեղը:

**Տարիֆիկացման համարի որոշում՝ ըստ օգտագործման գոտու՝  
A դասի տրանսպորտային միջոցի համար**

Խումբ	Օգտագործման գոտի				
	2	3	4	5	6
3-4	18	20	22	24	26
5-6	20	22	24	26	28
7	22	24	26	28	30
8	24	26	28	30	32
9	26	28	30	32	34
10	28	30	32	34	36
11	30	32	34	36	38
12	32	34	36	38	40
13	34	36	38	40	42
14	36	38	40	42	44
15	38	40	42	44	46
16	40	42	44	46	48

**3. Տրանսպորտային միջոցի օգտագործման նպատակը.**

Տվյալ ցուցանիշը շատ կարևոր է: Օրինակ՝ թոշակառուի և գործու-  
նյա քաղաքացու օգտագործած տրանսպորտային միջոցները երկար տա-  
րածության ճանապարհորդությունների համար էականորեն տարբերվում  
են իրենց ռիսկայնությամբ: Ինչքան շատ է տրանսպորտային միջոցը օգ-  
տագործվում, այնքան մեծ է նրա ռիսկայնության աստիճանը: Ֆրանսիա-  
յում տարիֆիկացման խումբը որոշելու համար նաև մեծ դեր են խաղում  
տրանսպորտային միջոցի օգտագործման նպատակը և վարորդի սոցիալ-  
տնտեսական դասակարգումը:

**4. Վարորդի անհատական տվյալները.**

Այս ցուցանիշը կարևոր է նրանով, որ, օրինակ, այն անձանց համար, ո-  
րոնց վարորդական իրավունքը 3 տարին չի գերազանցում, գործածվում է ա-  
պահովագրավճարի հաշվարկման բարձր ցուցանիշ: Այն հնարավոր է նվա-  
զեցնել անվթար երթևեկության շնորհիվ, կամ եթե մեքենան լիովին նոր է:

Այսպիսով, վերլուծելով Ֆրանսիայի փորձը, որը համարվում է պար-  
տադիր ապահովագրության լավագույն օրինակներից մեկը Եվրոպայում,  
կարծում ենք, որ Հայաստանի Հանրապետության RL 1-009 կանոնում  
նպատակահարմար է կատարել որոշակի փոփոխություններ ապահովա-  
գրավճարի հաշվարկման գործակիցներում՝ վիճակագրական և միջազգա-  
յին փորձն էլ ավելի խորությամբ ուսումնասիրելով և վերլուծելով: Պետք է  
մշակել տրանսպորտային միջոցների օգտագործման ինտենսիվության  
գործակիցներ, ինչպես նաև ՀՀ տարածքը բաժանել գոտիների՝ ըստ ռիս-  
կայնության մակարդակի, մասնավորապես քաղաքներում ապահովա-  
գրավճարը պետք է լինի ավելի բարձր, քան գյուղական համայնքներում:

**СТЕПАН ПАЯСЛЯН – Сравнительный анализ методов расчёта коэффициентов страхового тарифа по ОСАГО (На примере Франции).** – Страхование автотранспорта – один из наиболее распространенных видов страхования. Оно напрямую связано с умением управлять автотранспортным средством и владеть им. Во многих странах владелец автотранспортного средства обязан застраховаться, то есть заключить соответствующий договор на случай причинения им вреда третьим лицам. В статье рассмотрено, какое количество коэффициентов риска воздействуют на страховые взносы в Армении. Этот порядок расчёта страхового тарифа сопоставлен с аналогичным порядком, сложившимся во Франции.

**STEPAN PAYASLYAN – Comparative Analysis of Methods for Rate Calculation of Third Party Liability Insurance (on French Example).** – Insurance of motor vehicles is one of the most popular types of insurance in the world. It is a system of relations in provision insurance services between the provider and the holder of insurance, where the insurance holders' interests defense is related with the possession, use and disposition of motor vehicles.

In many countries motor vehicle owners are obliged to have a contract of insurance for the responsibility of damaging a third person.

In this article it is presented the analysis of allowed amounts of risk factors affecting insurance payments in Armenia, as well as comparative analysis of the same risk factors of insurance payments existing in France.