

# АНАЛИ

## ПРАВНОГ ФАКУЛТЕТА У БЕОГРАДУ

ТРОМЕСЕЧНИ ЧАСОПИС ЗА ПРАВНЕ И ДРУШТВЕНЕ НАУКЕ

Година VI

Јул-Септембар 1958

Број 3

### ОСИГУРАЊЕ И ГРАЂАНСКА ОДГОВОРНОСТ\*

Осигурање, говорећи уопште, заузима у животу људи и у привреди земаља све важније место: за последње пола века његови облици су се намножили у најразличитијим областима. Али се не може спорити да се његово умножавање нарочито манифестовало у области покривања грађанске одговорности.

Осигурање од одговорности има све шире поље примене, и то како када је реч о покривању уговорних, тако и деликтних или законских одговорности; како када одговорности настају због nanoшења другоме материјалне штете, тако и када оне настају због nanoшења моралне или телесне штете. Најобичнији примери осигурања од одговорности су ови: осигурање од одговорности у случају пожара, при чему може бити у питању одговорност закупца према власнику (осигурање закупног ризика и губитка закупнине), одговорност власника према закупцу (осигурање од закупчевог захтева), или одговорност сваког држаоца према суседима (осигурање од суседовог захтева); осигурање од одговорности послодаваца због несрећних случајева чије су жртве њихови радници и намештеници приликом рада (изузев оног дела који је обухваћен Социјалном сигурношћу — *Sécurité sociale*); осигурање од одговорности сопственика некретнина било због саме некретнине, било због личних и теретних дизалица, било због лица у његовој служби (настојника зграде) или трећих лица (лопова); разна осигурања од професионалне одговорности (нарочито ради покривања одговорности лекара и хирурга, јавних бележника и других сличних судских сарадника, грађевинских предузећа и транспортних предузећа); најзад и све чешће осигурање од одговорности у области саобраћаја, тј. осигурање од несрећних случајева који би били проузроковани трећим лицима од аутомобила (тачније речено од свих моторних возила по земљи).

Ово умножавање осигурања је последица развијања грађанских одговорности. Прецизније речено, постоје уски односи између осигурања и грађанске одговорности: ту постоје узајамни утицаји, интерференције. Данас су ова два питања практично нераздвојива. Док је раније — а та прошлост није тако далека — одговорност постојала и била одређена за себе, то ће рећи независно од сваког осигурања, сада није више тако: пошто се евентуални одговорници све више и више осигуравају, судови, свесно или несвесно, прилазе решавању питања њихове одговорности водећи рачуна о осигурању које их

\* Ово је реферат који је прочитао на Трећим француско-југословенским правничким данима у Паризу 30 маја 1958 Андре Бесон (André Besson), професор Правног факултета у Паризу. В. белешку у „Аналима“, 1958, бр. 2, с. 252.

покрива, тим пре што директна тужба, која се у Француској даје жртви против осигурача од одговорности, има за последицу да пружи жртви врло знатну заштиту.

Ми ћемо покушати да испитамо ове утицаје и интерференције истражујући сукцесивно:

- Развијање одговорности помоћу осигурања;
- Развијање осигурања помоћу одговорности;
- Ограничавање одговорности помоћу осигурања.

I. — *Развијање одговорности помоћу осигурања.* — Практиковање осигурања од одговорности неоспорно помаже развијању грађанске одговорности: оно се чак и не ограничава на то да је развија; оно је трансформише, а некад је чак и деформише. У овом погледу утицај осигурања на одговорност јавља се на три начина:

1<sup>о</sup> — Осигурање од одговорности има за дејство *умножавање кривица и штета.*

Оно заиста доводи до попуштања човекове будности и иде за тим да се збрише значај појма кривице. Пошто је кривица осигурана, њене последице не сноси лице које је криво него осигурач: одговорности је тиме одузета њена суштина, она више нема улогу санкције. Идеја кривице и одговорности бледи и опрезност попушта. У суштини, помоћу осигурања одговорност од индивидуалне претвара се у колективну, пошто ће проузроковане штете дефинитивно сносити чланови заједнице коју организује и зводи осигурач. За осигураника све се своди на плаћање премије, на питање општих трошкова. Морални смисао одговорности ишчезава.

И осигураник, сасвим природно, пошто је мање пажљив, много лакше ће другима проузроковати штете, јер због тога што је осигуран он неће сносити њихове последице. Ова констатација је тачна нарочито ако је износ осигурања врло висок, поготову ако је осигурање неограничено (али треба приметити да ипак остају кривичне последице, које се не могу осигурати).

Али, има још више. Поред умножавања непажњи и нехата, узрока одговорности, осигурање може имати за последицу да изазове подвале које, ако не буду откривене, стварају случајеве одговорности који без осигурања не би постојали. У том погледу осигурање може бити извор колузија између жртве и осигураника: осигураник призна лажне чињенице да би омогућио жртви да добије накнаду од осигурача. Могуће су и подвале осигурачу од самог осигураника: такав је, на пример, случај који се десио у пракси, и у коме је несрећни случај аутомобилом изазвало лице без возачке дозволе, али је лице које је седело поред њега и које је имало дозволу изјавило да је оно возило кола кад се несрећа десила; пошто је лице са возачком дозволом кривично осуђено (врло благо), осигурач није могао доказивати подвалу пред грађанским судом због апсолутног ауторитета пресуђене ствари од кривичног суда, чијем суђењу он није присуствовао.

2<sup>о</sup> — На другом месту, осигурање утиче на *проширење случајева одговорности и умножава спорове о одговорности.* У том по-

гледу оно је изазвало проширење одговорности: кад не би било осигурања не би никако било могуће изрећи против појединаца знатне осуде које се данас изричу против њих: данашња тежња која се састоји у томе да се за сваку штету нађе одговорник, може се објаснити скоро једино том чињеницом да се појединци могу да осигурају од последица својих кривица, да се они стварно осигуравају и да тако иза сваког одговорника постоји осигурач, осигурач који ће да плати.

а) Ово проширење одговорности десило се упочетку под утицајем законодавца и судија.

Законом су били створени случајеви одговорности, који се, да није било осигурања несумњиво не би ни појавили, јер су у питању биле штете мање или више анонимне или без кривице. Најзначајнији је случај одговорности послодаваца због несрећних случајева чије су жртве њихови радници и намештеници приликом рада, случај створен у Француској 1898, а који је данас апсорбован највећим делом Социјалном сигурношћу. Исто тако може се објаснити осигурањем одговорност стављена на терет држалаца ваздухоплова за штете проузроковане на земљи (закон од 31 маја 1924).

Али је нарочито судска пракса знатно проширила домен одговорности под утицајем осигурања. Судије, кад имају тужбу по основу одговорности против неког осигураног лица, показују се строжији, пошто знају да ће на крају накнаду имати да поднесе осигурач. Због тога су они дали широка и смела тумачења закона, натежући текстове до крајности и усвајајући понекад решења која би се тешко могла одбранити у праву, а све то да би се жртва могла користити осигурањем. Најочигледнији пример ове тежње појавио се стварањем одговорности за ствари без живота (специјално за аутомобиле), при чему је судска пракса извукла из једног незнатног текста (чл. 1384, ст. 1, *C. civ.*) претпоставку кривице, па чак и претпоставку одговорности, против сваког чувара такве ствари, тако да жртве више немају терет доказивања кривице туженога, а овај се не може ослободити одговорности доказујући отсуство кривице.

Али још је значајније подвући хипотезе у којима због осигурања судска пракса деформише или је деформисала одговорност искључиво у интересу жртава, и то противно уобичајеним правним правилима.

Тако, судови су дуго сматрали — а Касациони суд је пресудом од 3 марта 1936 прихватио то схватање — да сопственик аутомобила који му је украден остаје и даље чувар својих кола, и да је због тога одговоран за несрећне случајеве које би проузроковао лопов: ово тумачење, противно здравом правном смислу, било је дато једино у циљу стављања у покрет сопствениковог осигурања и да би се тим осигурањем могла користити жртва, која би без тога имала само илузорну тужбу против непознатог или презадуженог лопова. Ова деформација елементарних правила одговорности била

је најзад одбачена од стране пленарне седнице Касационог суда чувеном пресудом од 2 децембра 1941.

У истом смислу може се навести — а ова пракса се још про-  
дужава — да у случају судара аутомобила претпоставка извучена  
из чл. 1384, ст. 1, *C. civ.*, терети оба аутомобила и да, ако се не до-  
каже нечија кривица, ове две претпоставке се не неутралишу, него  
се обе примењују, тако да је сваки дужан да потпуно накнади ште-  
ту коју је претрпео онај други. На тај начин се без ваљаног разлога  
одбацује у овом случају теорија подељене одговорности у случају  
заједничке кривице, и то због тога што ће терет штета сносити  
дефинитивно осигурачи аутомобилиста, пошто су се оба аутомоби-  
листа осигурали од одговорности. Кад не би постојало осигурање,  
такво решење не би никад било прихваћено.

Један још интересантнији случај појавио се у области несрећ-  
них случајева у лову и спорту. Догађа се нажалост доста често у  
току лова да неко лице (ловац или неко трећи) буде погођено кад  
је више ловаца пуцало истовремено. Иако новија судска пракса  
показује све више тежњу да у овом случају установи колективну  
одговорност ловаца, обично се сматра да жртва не може да добије  
накнаду помоћу чл. 1384, ст. 1, *C. civ.*, ако не докаже из које су пу-  
шке изашле сачме које су је погодиле: ако су се ловци, који су  
пуцали истовремено, служили идентичним пушкама и сачмама, овај  
доказ је практично немогућ. Исто је кад се несрећни случај догоди  
у току спорта, ако не може да се утврди који је играч бадио ствар  
којом је погођена жртва. Међутим, у једном случају у коме је овај  
доказ управо био немогућ, једном одлуком (*Aix-en-Provence*, 6 јуна  
1950) проглашени су сви тужени за солидарно одговорне; уствари,  
сви су они били осигурани под истим условима код истог осигу-  
рача, и тако је том одлуком био непосредно осуђен осигурач, јер  
се сматрало да је за њега без значаја који је од осигураника ствар-  
но проузроковао штету, пошто је он покривао одговорност сваког  
од њих. Ако је ово решење очигледно правично, оно је ипак прав-  
но необично, јер је осигурач од одговорности осуђен иако прави  
одговорник није одређен.

б) Ван проширења случајева одговорности путем закона и суд-  
се праксе, осигурање од одговорности изазива настанак спорова који  
без њега не би никад били покренути, било стога што је одговор-  
ник презадужен, било из личних разлога. У овом другом погледу  
карактеристичан пример даје нам бесплатан превоз, кад неки ауто-  
мобилист позове неког рођака или пријатеља да се попне у његова  
кола: ако овај буде жртва неког несрећног случаја он се обично  
устеже да подигне тужбу за накнаду штете, јер сматра да је оба-  
везан услугом онога кога би требало да тужи. Али ако постоји  
осигурање од одговорности, све се мења: жртва не оклева да по-  
дигне тужбу, понекад чак на потстрекавање осигураника, пошто зна  
да ће дефинитивно сам осигурач сносити тежину осуде.

30 — Најзад, осигурање од одговорности утиче на повећање  
износа накнада досуђених жртвама. Пошто је одговорник осигуран

и пошто на крају осигурач плаћа, оцена висине штете врши се све шире. Жртве више не оклевају да траже, а судије не оклевају да им досуде велике накнаде, чији терет неће пасти на одговорника. Ово је извесно кад је у питању материјална штета. Али је то још извесније кад је у питању морална штета, нарочито *pretium doloris*, и повреда осећања: ако у овој области судови најчешће досуђују врло велике накнаде жртвама или њиховим правоследбеницима, то је због тога што је одговорник осигуран; кад не би било осигурања они би се показали уздржљивији при оцени моралне штете.

У овом погледу, кочница тежње да се досуђују високе накнаде утолико је слабија уколико је осигурање закључено за већу суму, поготову ако је осигурање неограничено. А кад је осигурање закључено за одређену суму, није ретко да судије — коинциденција која много каже — изрекну осуде које се тачно поклапају са овом сумом, да не би одговорник био лично погођен. На сваки начин, свесно или несвесно, судови су склони да одреде висину накнаде у функицији висине осигурања од одговорности.

II. — *Развијање осигурања помоћу одговорности.* — Одговорност, умножена помоћу осигурања, са своје стране утиче, развијајући се, на осигурање. Између ове две институције постоји стално узајамно утицање, нека врста бескрајне трке.

С једне стране, суочени са развијањем одговорности (што се тиче њених узрока и њеног обима) појединци су потстакнути да се више осигурају да би са себе скинули терет једног све тежег ризика, а што се више осигуравају све више су склони да учине кривицу и да проузрокују штету. Корисност, или боље нужност осигурања ради заштите од могућних одговорности је све већа, и то за све веће суме. У овом погледу, у отсуству прецизног текста, чињеница да је неко пропустио да се осигура може му се, што се тиче неких ризика, понекад уписати у кривицу: постоји у том смислу једна јасна тежња у судској пракси. Тако, на уговорном терену, судови по некад сматрају да је крив уговорник који је пропустио да се осигура од своје уговорне одговорности. На пример, има доста одлука према којима је оставопримац неке ствари дужан да се осигура против текућих ризика (пожар и крађа): ово решење је донето особито за предузећа која примају намештај на чување и за предузећа која организују путовања: ова предузећа су дужна, кад поверавају путнике неком аутомобилисти ради екскурзије у неку земљу где осигурање није обавезно, да буду обазрива и да се обрате неком осигураном аутомобилисти. У истом реду идеја може се указати на решење које је прихваћено у Француској од 1952 у погледу одговорности за штету од аутомобила: пре него што је установио обавезно осигурање, законодавац (закон од 31 децембра 1951) је створио један аутомобилски гарантни фонд, који је имао за сврху да пружи накнаду жртвама телесних повреда у саобраћају, у случају кад је учинилац непознат или је неосигуран и презадужен; а за снабдевање овог фонда било је предвиђено да ће извршити допринос

(10% дужне накнаде у случају одговорности) давати сваки аутомобилист који би проузроковао телесну повреду, а који не би био осигуран. На тај начин је посредно санкционисана чињеница што је аутомобилист пропустио да се осигура.

С друге стране, у истој мери у којој законодавац и судови проширују и отежавају одговорности, осигурачи да би дали осигураницима максимум сигурности, теже да повећају дате гаранције. У том циљу они су прво пошли путем повећања висине гаранција; пракса неограниченог осигурања, која је уведена у Француској под утицајем стране конкуренције, карактеристична је у том погледу. Осигурачи су такође пошли путем повећања домаћаја њихових гаранција: тако на пример, они су под утицајем судске праксе о одговорности унели у полисе осигурања аутомобилиста клаузуле о крађи кола, или о возачу овлашћеном од осигураника, или о лицима која се превозе бесплатно. Ово проширење гаранције има за нужан одраз стално повећање премија, тако да цена осигурања од одговорности постаје све већа и да осигураници протестују против повећања тарифа; али ово повећање је неизбежна последица развијања одговорности и ови протести су утолико мање оправдани што су плаћањем премије која одговара покрићу осигуране одговорности, појединци ефикасно заштићени, ван опасности личних обавеза.

Најзад, утицај одговорности на осигурање манифестује се разноврсним обавезним осигурањима које законодавац установљава на све већем броју сектора. Најзначајнији француски примери су следећи: законодавац је једно за другим прописао обавезно осигурање од одговорности за спортске утакмице, за јавне превозе путника и робе, и, недавно (закон од 18 новембра 1955) за несрећне случајеве у лову. Најзад, недавно је проглашен закон од 27 фебруара 1958 који установљава обавезно осигурање од одговорности за несрећне случајеве у саобраћају од моторних возила по земљи, у чему је Француска пошла за примером многобројних страних земаља: овај закон, чије спровођење у живот зависи од објављивања једне наредбе државне управе, свакако ће бити примењен почев од идућег 1 јула (1958).

III. — *Ограничавање одговорности помоћу осигурања.* — Узајамни утицаји између осигурања и одговорности повлаче, као што смо видели, једно утркивање коме нема краја. Уколико се више развија осигурање, утолико се лакше утврђује да постоје одговорности које су све теже; и, као реперкусија долази паралелно повећање цене осигурања. Нема ли у томе у друштвеном погледу неке опасности? И може ли се допустити неодређено и неограничено развијање осигурања од одговорности? И сами осигурачи су свесни незгода ове еволуције, како са опште тачке гледања, тако и у погледу њихових сопствених интереса. И ми присуствујемо покушајима чија је сврха да помоћу осигурања обуздају развијање одговорности.

У овом смислу може се пре свега указати на неке праксе чија је сврха избегавање неограниченог осигурања. Прва, која је позната одавно, али која се мало примењује је пракса обавезног открића

(*découvert obligatoire*), а која се обично назива франшизом; према њој, кад се догоди несрећни случај, један део штете (који се обично изражава разломком са ограниченом сумом) остаје на терету одговорника. То неоспорно претставља кочницу која има за сврху да морализује осигурање, пошто је осигураник увек заинтересован да се несрећни случајеви не догоде, и тако је потстакнут да буде пажљив. Ова пракса се сада све више развија у области аутомобилског осигурања, и на њу указује и скорашњи закон о обавезном аутомобилском осигурању, бар поводом отежаних ризика. С друге стране, ако се неограничено осигурање одавно било увелико развило, између осталог за ризике у саобраћају, данас се враћа, у принципу, ограничењу осигураних суме; и врло је вероватно уосталом да ће обавезно аутомобилско осигурање бити наметнуто само у границама одређене суме.

У другом једном правцу све више се осећа потреба да се одговорности ограниче, да би се могле осигурати, јер суочени са напред изнесеним развитком осигураници су у неизвесности о гаранцијама које треба да пруже, и желели би да могу тачније да оцене ризике чији терет преузимају и да могу да конституишу на сигуран начин техничке резерве које би одговарале њиховим обавезама.

Први пример у овом смислу дало је законодавство о несрећним случајевима при раду, које је створило један систем у коме је висина накнаде одређена унапред, што омогућава осигурање у здравим техничким и финансиским условима. Овај систем је задржавала Социјална сигурност уколико је обухватала несреће при раду (изузев земљорадњи). Ограничење одговорности у функцији осигурања учињено је новијег датума у погледу одговорности ваздухопловног превозиоца, нарочито према путницима: овде је пут обележен прво на међународном плану Варшавском конвенцијом од 1929; а недавно је француски законодавац законом од 2 марта 1957 увео такво ограничење одговорности у унутрашњем ваздухопловном транспорту, ослањајући се непосредно на међународну конвенцију, тако да је одговорност ограничена у сваком ваздухопловном транспорту, те се осигурање може лакше да оствари.

Слично решење је пре извесног времена било предлагано за несрећне случајеве од аутомобила. Пре него што се потпуно развила теорија одговорности за ствари, мислило се, с обзиром на специјални ризик саобраћаја, а у циљу олакшања његовог осигурања, да се установи одговорност ограничена на одређену суму за случај да се не докаже кривица проузроковача штете; Друштво за законодавне студије (*Société d'Études législatives*) било је израдило 1932 један пројект у том смислу. Али тај пројект није никад био узет у рад. А данас он изгледа да је превазиђен, у том смислу што би без сумње било врло штетно добити од Парламента један закон који би ограничавао одговорност аутомобилиста, с обзиром на то што по систему који се данас примењује за сваког аутомобилисту се претпоставља да је одговоран за сваку штету проузроковану његовим колима.

Најзад, исти проблем се поставља сада, само са повећаном озбиљношћу, што се тиче атомских ризика при употреби атома у мирољубиве сврхе. Скорашња открића у овој области — а будућност садржи још веће опасности — направила су човека правим „ђавољим шегртом“, који веше не господари снагама које је разуздао. И нико не може да претскаже какве ће нам све штете моћи да проузрокује сутра нуклеарна енергија, како самим атомским предузећима, тако и запосленом особљу и нарочито трећим лицима; а што се тиче повреде лица, опасност је утолико већа што су оне такве да се могу манифестовати тек после краћег или дужег времена. Овај проблем задаје бригу истовремено државама, атомским предузећима и осигурачима. Пошто штете могу бити огромне не изгледа могуће да се прихвати аутоматски систем потпуне одговорности; у сваком случају осигурачи, ако у општем интересу пристају да покрију ове атомске ризике, они на то пристају само у одређеним границама (бар због конституисања њихових резерви и застарелости која би се примењивала); при чему ће се они морати организовати на међународном плану. Неке државе су већ предузеле у овој области неке гаранције. Али главни проблем који има да се реши у вези са осигурањем је проблем међународног регулисања атомске одговорности. Сада се студира један пројект у том смислу и у њему се претпоставља да ће одговорност бити ограничена, што је једино решење које омогућава осигурање такве одговорности. Овде су, још једанпут, одговорност и осигурање уско повезани, при чему ова друга установа утиче на прву у смислу ограничавања.

*Андре Бесон (André Besson)*

## ОСИГУРАЊЕ И ОДГОВОРНОСТ У ЈУГОСЛОВЕНСКОМ ПРАВУ \*

Осигурање од одговорности је код нас релативно скорашњег порекла и још није достигло онај степен развика који је достигло у другим земљама. Према последњим обавештењима било је 1957 свега 49.057 уговора о осигурању од одговорности, од чега је било 45.113 осигурања од одговорности аутомобилиста. Притом ваља приметити да велика већина ових осигурања нису добровољна осигурања, него осигурања која су индустријска, трговинска или транспортна предузећа и друге социјалистичке организације („осигураници из социјалистичког сектора“, — како их правила називају) законом обвезани да закључе да би покрили своју одговорност и тако заштитили друштвену имовину која им је поверена на управљање и искоришћавање. Има мало осигурања које су закључили појединци, и то су махом осигурања од одговорности аутомобилиста.

Ми ћемо видети која су главна правила режима осигурања појединаца од одговорности, који уосталом претставља општим режим. Али је потребно нагласити још сада да су осигурања социјалистич-

\* Ово је реферат који је био прочитан на Трећим француско-југословенским правничким данима у Паризу 30 маја 1958. В. белешку у „Аналима“, 1958, бр. 2, с. 252.