

ЧЕТВРТИ СКУП ПРАВНИКА ИСТОКА И ЗАПАДА У МИНХЕНУ

Четврти Скуп правника истока и запада у организацији Института за источно право из Минхена, под покровитељством Allianz Versicherungs AG био је посвећен теми „Накнада штете из незгода у друмском саобраћају — грађанско правни аспекти и осигурање“. На овом значајном скупу учествовало је двадесет референата из седам земаља међу којима је, поред научних радника са факултета и института, било и правника практичара који су својим искуствима допринели врло живој и интересантној дискусији која је обилovala великим бројем разноврсних примера из живота.

Реферати и дискусија усмерени су на шест ужих области наведене теме и то: основ одговорности код несрећа у друмском саобраћају, основ и модалитети накнаде штете, међународно приватноправни аспекти накнаде штете, осигурање ризика који носе моторна возила, међународно приватноправни аспекти осигурања моторних возила и реализација тужби за накнаду штете.

Колико је значајно правно регулисање покрића штете у друмском саобраћају могу илустровати два податка из немачке и југословенске праксе а наиме, само у 1973. години у СР Немачкој догодило се милион и триста хиљада незгода у којима је 16.000 лица изгубило живот а 500.000 претрпело теже или лакше телесне повреде при чему је процењена штета у висини више милијарди марака; у нашу земљу је у току протекле године ушло преко 12 милиона страних возила а број саобраћајних незгода и висина штете достижу алармантне размере.

1. Посебна пажња посвећена је новијим тенденцијама у решавању накнаде штете проузроковане у несрећама у друмском саобраћају. Очигледан је напор законодаваца и судске праксе да се превазиђу класична решења која отежавају праведну и ефикасну заштиту жртава и да се пронађу нови путеви који би умањили тежину овог данас озбиљног друштвеног проблема.

Тако, на пример, правила грађанског права требало би, по неким мишљењима, уклонити и сва ова питања детаљно регулисати прописима о законској одговорности за штету нанету моторним возилом. Судска пракса проширује значење појединих појмова у оним земаљама које у овој области не познају субјективну одговорност захтевајући од одговорног лица да буде „идеалан возач“, да покаже „највећу могућу брижљивост“, „највећу могућу пажњу“, чиме практично субјективну одговорност сасвим приближава објективној одговорности. Појам „употреба возила“ до те мере је проширен да се скоро изједначује са појмом опасна ствар јер је веома мали (скоро занемарљив) број случајева у којима власник односно корисник може да истакне не постојање своје кривице.

Иако се признаје болнина у СР Немачкој (само у 1972. на име болнина исплаћен је укупан износ од 474 милиона марака), још увек постоје формално правне тешкоће, како истичу неки референти, које би се могле ублажити. Оштећени мора доказивати одговорност штетника, а

нарочито велики трошкови настају код утврђивања удела одговорности појединих учесника, јер се ради о секундама или деловима секунде. Прописи о одговорности грађанског права показују низ празнина.

Такође је критикована неодређеност израза неотклоњив догађај, који се у СР Немачкој користи за ослобођење од одговорности, и предложено да се замени „вишом силом“ и „деловањем трећег лица“. Отуда би по овом мишљењу требало ослободити оштећеног да се у поступку покривања штете повиза на грађанско законодавство. Аутор, такође, предлаже да се у СР Немачкој повећа утицај државе на приватно осигурање.

Одговорност за штету у друмском саобраћају почива на кривици и у неким социјалистичким земљама (Мађарска, ЧССР и СССР). Међутим, у овим земљама је такође прихваћен новији вид субјективне одговорности у интересу оштећеног, а наиме полази се од предпостављене кривице уз поједина искључења одговорности. Другим речима, одговорност постоји ако држалац, у тренутку несреће, није вршио (фактички и правни) надзор над возилом које је штету проузроковало. У пракси се појављују тешкоће приликом тумачења појма „обавезе надзора моторног возила“. Терет доказивања извршења ове обавезе пада на држаоца моторног возила.

У упоредном праву социјалистичких земаља источне Европе појављују се разлике код одређивања одговорног лица за штету у друмском саобраћају. У совјетском праву говори се о одговорности држаоца која се искључује, уколико је штета настала услед противправног коришћења (крађе). У Чехословачкој и Пољској, пак, држалац возила је одговоран и када повери возило другом лицу. У Румунији је држалац возила ослобођен одговорности само ако је штета настала услед више силе као непредвидљивог и неотклоњивог догађаја. Судска пракса је сузила значење овог појма. Тако на пример, није виша сила, недостатак кочница, мане возила, експлозија гума итд. Терет доказивања постојања више силе пада на онога ко има обавезу надзора над моторним возилом. Постоји тенденција да се виша сила ограничи на природне догађаје, као што су поплава, земљотрес, гром, итд.

У Совјетском Савезу предвиђено је искључење одговорности ако је штета проузрокована намерном радњом оштећеног коју држалац моторног возила мора да докаже.

У Пољској искључење одговорности постоји онда ако је штета настала услед више силе, искључиве кривице оштећеног или трећег лица.

У Мађарској је одговорност држаоца искључена ако он докаже да је узрок штете независан од његове опасне активности.

2. При решавању накнаде штете, такође је видна тенденција адекватнијег и потпунијег покривања. У СР Немачкој се, на пример, признају у штету и све предпостављене зараде и трошкови које је доказао оштећени поред претрпљене стварне штете, а исто тако и моралну штету услед прегрљених физичких болова и свих неповољних душевних и психичких последица. Референти предлажу да се систем лимитиране одговорности и накнада штете према правилима грађанског права супституише системом покрића штете осигурањем или социјалним осигурањем, на тај начин уклонио би се ризик паушалног одмеравања штете.

За обим, облик и висину штете у Пољској карактеристично је да се надокнађује по правилу, само стварна штета (*daninum emergens*) а изузетно и изгубљена добит (*lucrum cesans*). Међутим, поред имовинске, признаје се и накнада неимовинске штете.

За Југославију је истакнуто да накнада штете није зависна од степена кривице. Будућа зарада се покрива само онда ако се поднесе уверење о приходима па се може утврдити њена висина према личним и другим околностима. Издржавање се досуђује свим оним лицима која имају право на законско издржавање (овде долазе и родитељи и браћа и сестре који су у заједничком домаћинству са погинулим). Признаје се

неимовинска штета и услед губитка брачног друга, родитеља и ванбрачног партнера (са којим се живело дужи у ванбрачној заједници).

У Чехословачкој се у начелу признаје само накнада стварне штете. Код оштећења здравља признају се: трошкови лечења, болнина, накнада будуће зараде, накнада изгубљене зараде. Као изгубљене зараде третира се и продужено студирање и касније отпочињање са радом. Обештећење у случају када је дошло до телесних повреда и губитка способности, не састоји се само у новчаној накнади, него и у старању друштва да се тим лицима обезбеди рад адекватан њиховим умањеним способностима и обезбеди њихово враћање у нормалан живот.

У Румунији су трошкови оправке возила лимитирани на 100.000 леја.

3. На терену међународног приватног права истакнуто је да је 3. јуна 1975. године ступила на снагу Конвенција о закону који се примењује на несреће у друмском саобраћају, чији текст је утврђен на Једнаестој седници Хашке конференције од 7—26. октобра 1968. године. Конвенцију је ратификовало три земље (Аустрија, Белгија и Француска), а потписало још четири земље (ЧССР, Холандија, Луксембург и Португал). На конференцији су учествовали делегати из 23 земље, међу којима је била и наша делегација.

Што се тиче обавезног осигурања, систем зелене карте установљен Хашким уговором од 1. јануара 1953. прихваћен је у скоро свим земљама како западне тако и источне Европе. У социјалистичким земљама постоје напоре и систем зелене карте и систем плаве карте уведен 1963. године после потписивања Конвенције о плавој карти између ових земаља.

Систем плаве карте као и систем зелене карте прихвата принцип везивања покривања штете за постојање одговорности и уговора између осигураног лица од одговорности и осигурача који се доказује плавом картом. Касније су ова начела измењена и проширена, тако да је довољно доказати одговорност осигураног лица, а плава карта се још издаје само у Бугарској, Румунији и Совјетском Савезу, и то у оквиру саобраћаја који се одвија у овим земљама. Механизам плаве карте је сведен на издавање документа о осигурању (који није битан за покривање штете), на обавештавање о штети и на издавање платног налога.

Систем плаве карте се за разлику од система зелене карте простире и на добровољно — каско осигурање а исто тако у ограниченом обиму и на споредне чинице.

Конвенција о плавој карти има четири прилога. Први од тих прилога потписали су 1965. осигуравачи: ЧССР, ДДР, Југославије, Мађарске и Пољске. Према овом прилогу, сва моторна возила наведених земаља која се налазе у посети једној од њих ослобођена су обавезе подношења плаве карте, јер се полази од предпоставке да је сваком возилу, у време посете другој земљи потписници, издата плава карта.

Према прилогу бр. 2, чији је текст утврђен у договору између представника осигуравача већине социјалистичких земаља источне Европе, закључиће се између ових земаља посебни двострани уговори. Такав уговор је потписан између Румуније и Бугарске. Овај Прилог предвиђа осигурање од одговорности или каско осигурање страних возила која се налазе у посети домаћој земљи. При томе се покривање штете обезбеђује како по основу обавезног тако и по основу добровољног осигурања, на исти начин као да је осигурани случај и однос осигурања везан само за једну земљу.

У прилогу бр. 3. Споразума о плавој карти, обезбеђује се механизам помоћи у регулисању покривања штете кад је држалац возила која се налазе у посети домаћој земљи држављанин друге земље потписнице Споразума.

Прилог бр. 4. садржи одредбе о поједностављењу и убрзању поступка за обештећење. Између осталог, предвиђене су и обавезе осигуравача да покрије штету без подношења исцрпне документације.

4. Систем плаве у односу на систем зелене карте показује следеће значајније разлике:

а) обрачунски биро — налогопримац, у систему зелене карте дужан је да налогодавца обавести детаљно о наступању осигураног случаја, да поштује његове инструкције, да добије сагласност за поступање и да му после исплате достави целокупну документацију са извештајем о извршењу налога.

У систему плаве карте у оквиру утврђеног лимита не прави обрачун, не шаље документацију, нити је потребна претходна сагласност страног осигурача за покриће штете, осим ако се ради о износу преко 4.000 рубаља;

б) систем зелене карте односи се искључиво на штету проузроковану у посећеној земљи, док систем плаве карте регулише правне односе између налогодавца и налогопримца и како штету која је проузрокована, тако и штету која је претрпљена у посећеној земљи. Исто тако, овај последњи систем даје елементе за ликвидирање и једне и друге штете.

У земљама са системом плаве карте сада се дискутује о даљим побољшањима као на пример, да се уклони постављени лимит од 4.000 рубаља, да се пређе на полугодишње салдирање између домаћег и страног биро-а, да се у што већој могућој мери упрости обрачун и да се смање трошкови обраде случајева накнаде.

5. За НР Румунију је подвучен посебан значај Декрета од 6. септембра 1973. године који даје основе регулисања осигурања од одговорности. Према овом правном акту поставља се принцип да је подношење тужбе дозвољено против одговорног лица. Изузетно се прихвата и директна тужба против осигуравача уколико су алтернативно испуњена два услова: да је штетник непознат или је у ујесу погинуо, а не могу се друга лица учинити одговорним за насталу штету, или ако је штетник странац а напустио је земљу пре покретања поступка за накнаду штете.

Осигуравач није у обавези да покрије штете које су настале услед више силе, кривошом оштећеног или трећег лица или штете на стварима (оштећењем или уништењем) које су проузроковали непознати учиниоци.

Међутим, када се ради о возилима која су покривена осигурањем по систему зелене карте, онда се признаје право на директну тужбу против домаћег осигуравача као солидарног дужника за покриће штете проузроковане од стране осигураника.

У судској пракси у Румунији овакав став је заузет у споровима које су покренули оштећени против домаћег осигуравача у ујесима проузрокованим од стране италијанских, југословенских и немачких моторних возила.

6. У НР Бугарској је, такође, уведена могућност подношења директне тужбе према чл. 349. Закона о облигационим односима и уговорима НР Бугарске. Ова могућност постоји у свим случајевима обавезног осигурања од одговорности.

За штету коју су проузроковала возила осигурана системом зелене и плаве карте такође је дозвољена директна тужба против бугарског осигуравача. Разматра се могућност да се дозволи и директна тужба против страног осигуравача и да се касније обезбеди посебним двостраним и вишестраним уговорима признање и извршење ових одлука у свим земљама које су прихватиле систем зелене и плаве карте.

Богатство и разноврсност изнетог материјала у рефератима и нове идеје не само да су оправдале одржавање оваквих скупова него дају подстрека за даљу сарадњу и нове размене мишљења и искуства које су, по нашем мишљењу, најбољи пут за постизање заједничког циља свих земаља представљених на овом скупу, а то је унапређивање међусобних односа на свим пољима, без обзира на разлике у друштвеним и политичким системима, јер је то улов без кога се не може замислити опстанак читаве међународне заједнице.

Др Милан Пак