

ОСИГУРАЊЕ ПУТНИКА У ПРАВУ НРП

I. Уводне напомене

Велика распрострањеност путовања у савременом свету опште је позната чињеница. Она произлази не само из масовности туризма, домаћег и страног, већ и из велике населености градова, чији становници морају свакодневно да савладају релативно знатне раздаљине да би допрли до свог радног места. Даљи узрок сталног пораста броја путовања и путника јесте развој економских односа и робне размене, који доводи до честих путовања радника предузећа у циљу закључења уговора, пријема робе од уговорача, извођења одређених радова у местима удаљеним од седишта предузећа итд. Да би се ове појаве могле изложити у свој њиховој ширини, усвајамо овде широко схватање путовања као премештања помоћу било кога саобраћајног средства; под путником сходно ћемо подразумевати физичко лице које се премешта користећи јавно или приватно саобраћајно средство, без обзира на сврху путовања (1).

Савремена техника стимулише и олакшава путовања тиме што путницима ставља на располагање све савршенија саобраћајна средства. При томе је напредак технике управљен на то да у највећој мери осигура непогрешљивост и безбедност функционисања тих средстава. Међутим, и поред тога, потпуно искључење свих опасности практично није могуће. Масовност путовања чини да саобраћајне незгоде, бар у апсолутним цифрама, стално представљају значајну ставку и да се у догледно време не може очекивати њихово радикално смањење.

Штета коју саобраћајна незгода може проузроковати за путника може имати двојак карактер. Пре свега, то може бити штета на лицу: оштећење тела или нарушавање здравља, потпун или делимичан губитак радне способности, смрт. При томе треба имати у виду да таква штета може погодити не само путника који се налази у возилу већ и оног који је изван возила, нпр. путник излазећи из возила пада под друго возило које наилази. Додуше, ова последња ситуација нема специфичан карактер за вршење путовања, јер у наведеним околностима штету може да претрпи и неко друго лице које није путник у смислу дефиниције коју смо на почетку усвојили, али се не може негирати да је путовање по правилу везано за опасност да се штета претрпи и после напуштања возила. Стога ће се у даљем излагању и ове ситуације узимати у обзир.

Услед саобраћајне незгоде путник може претрпети штету и на имовини; типичан пример за то је оштећење или уништење ствари које представљају његову својину (одећа, пртљаг итд.). У савременим условима велике распрострањености саобраћаја на путевима од посебног су значаја два вида штете на имовини, који по правилу представљају

(1) Упор. дефиницију путника у реферату Е. Letowske и М. Tuczka: Граванскопривна одговорност путника и према путницима.

веома значајан уштрб за путника. Прво, услед саобраћајне незгоде може се оштетити или уништити моторно возило које је својина путника. Друго, путник као самостални држалац (корисник — нап. прев) или возач моторног возила може сносити — а најчешће и сноси — имовинско-правну одговорност за штету причињену другим лицима кретањем тог возила (²).

Мислимо да није потребно истицати да се у вези са путовањем могу претрпети штете настале из других узрока а не из саобраћајних незгода, нпр. услед затурања или крађе пртљага, неисправности функционисања уређаја у хотелу у коме се путујуће лице задржало итд. Међутим, због ограниченог обима овог реферата ове случајеве морамо оставити ван оквира нашег излагања чији је основни предмет осигурање путника од штета претрпљених услед саобраћајне незгоде. Тако постављена тема мислимо да је и оправдана с обзиром на доминирајућу практичну улогу осигурања управо у тој области.

Горенаведене главне врсте штета које путник може да претрпи услед саобраћајне незгоде (штете на лицу, оштећење или уништење моторног возила, сношење имовинскоправне одговорности према трећим лицима за штету које су им причињене кретањем тог возила) указују на главне врсте осигурања које се примењују у циљу накнабивања тих штета. То су: осигурање од последица несрећних случајева (НС); *auto-casco* осигурање (АС) и осигурање од грађанскоправне одговорности (ГО) (³). Пре него што пређемо на даље излагање, потребно је указати да су у пољском праву ове три врсте осигурања — у области саобраћајних незгода — међусобно повезане и обухваћене системом обавезних осигурања. Обавезна осигурања, као најопштија, од највећег су практичног значаја и стога представљају главни предмет овог реферата; излагању о њима претходиће општа кратка карактеристика организације осигурања у НРП. Даљи део нашег излагања посветићемо извесним питањима која се односе на осигурање путника у међународном саобраћају на путевима. Добровољним осигурањима (заснованим на уговору) позабавићемо се само утолико, уколико она представљају допуну система обавезних осигурања.

Међутим, пре него што пређемо на излагање поменутих питања, потребно је нешто рећи о везама које, у оквиру проблематике коју овде излажемо, постоје између осигурања у ужем смислу речи (која се у пољској правној терминологији називају „дривредна осигурања“) и социјалног осигурања. Као што је познато, социјално осигурање историјски се оформило из уговора о осигурању, али сада се осамосталило и постало је засебна организација заснована на управноправном односу, насупрот

(²) Посебно значајну улогу има ту имовинскоправна одговорност самосталног држаоца возила, која се у пољском праву — као и у многим другим правним системима — заснива на принципу ризика. в. о томе реферат наведеном у претходној прибелешци.

(³) У даљем тексту, ове врсте осигурања означаваће се скраћеницама датим у заградама — НС, АЦ и ГО.

(⁴) У неким језицима постоји за то посебан назив, упор. напр. израз „*sécurité sociale*“ у француском језику.

приредним осигурањима за која важи грађанско право. У Пољској је социјално осигурање веома широко и протеже се не само на лица запослена у НРП на основу уговора о раду већ и на низ других категорија лица (5). Давања по основу социјалног осигурања (6) обухватају нарочито бесплатну лекарску помоћ (7), хранарину у случају радне неспособности и услед болести, а такође и инвалидску пензију, ако је осигураник постао инвалид (8). Поменута веза између привредних и социјалног осигурања састоји се, пре свега, у томе што право на одговарајућа давања припада путнику који је обухваћен социјалним осигурањем и који је због повреда које је задобио у саобраћајној незгоди морао да се подвргне лечењу, био неспособан за рад или је постао инвалид. С друге пак стране, према схватању усвојеном у пољској теорији и пракси, давања по основу социјалног осигурања морају се урачунати у накнаду штете која у смислу прописа грађанског права припада оштећеном (9), што је, разуме се, од битног значаја за обим давања на основу осигурања ГО.

II. Правне основе и организација осигурања у НРП

Осигурање у НРП заснива се на следећим правним актима: на Закону од 2. 12. 1958. г. о имовинским и личним осигурањима (Дз. У. бр. 72, поз. 357 са касн. изм. (10) и многобројним прописима за спровођење тог Закона, као и на одредбама чл. 805 — 834 ГЗ. Поред разликовања имовинских и личних осигурања, усвајеног како у Зак. о осиг. тако и у ГЗ, чл. 3. Зак. о осиг. разликује добровољна и обавезна осигурања, при чему под овим последњим подразумева осигурања која настају по сили закона (*ex lege*), без потребе закључивања уговора. С тим у вези није обавезно осигурање — осигурање засновано на уговору, иако би осигураник на основу посебног прописа био обавезан да закључи такав уговор. Углавном се сматра да за обавезна осигурања (у управо наведеном смислу) важе само одредбе Зак. о осиг. и прописа за спровођење истог, док се на добровољна осигурања (11) примењују одредбе из ГЗ и наведеног Закона.

(5) Чланове пољопривредних радних задруга, власнике таксија, занатлије, адвокате — чланове адвокатских радних заједница; социјално осигурање ових лица заснива се на засебним прописима и показује извесне разлике у односу на прописе који се примењују на лица у радном односу.

(6) Прелазимо ту преко питања давања која припадају члановима породице лица обухваћеног социјалним осигурањем.

(7) Право на бесплатну лекарску помоћ припада и лицима која воде пољопривредна газдинства (и члановима њихових породица), иако иначе та лица нису обухваћена социјалним осигурањем.

(8) Право на посебна давања (једнократна накнада штете, виша пензија) има радник коме је, услед несрећног случаја на раду или професионалног обољења, здравље трајно или на дужи време нарушено или који је постао инвалид (Закон од 12. 6. 1975. г. Дз. у. бр. 20, поз. 105). Треба имати у виду да несрећни случај на раду може истовремено да буде и саобраћајна незгода (нпр. за време службеног путовања радника).

(9) Упор. А. Szpunar: Утврђење штете у грађанском праву, Варшава, 1975, стр. 112; Z. Maslowski у: Грађански законик, Коментар, Варшава, 1972, стр. 1100.

(10) Који се у даљем тексту означава скраћеницом „30“.

(11) Изузев поморска осигурања (упор. чл. 820 ГЗ), која су регулисана чл. 256 — 301 Поморског кодекса од 1961. г.

Осигурања спроводе искључиво две државне организације: Државни осигуравајући завод (ДОЗ) и „Warta” Друштво за осигурање и реосигурање А. Д. ДОЗ је државна осигуравајућа организација, има својство правног лица и послује на принципу привредног рачуна; осигурање на подручју НРП спроводи на принципу искључивости, с чим у вези не може да одбије закључење уговора о осигурању, ако захтев за осигурање одговара условима осигурања које спроводи ДОЗ (чл. 24. Зак. о осиг.). „Warta” има организациони облик акционарског друштва; домен њеног пословања — осим реосигурања — јесте спровођење осигурања везаних за девизни промет, а такође и неких домаћих осигурања у ваздушном и поморском саобраћају.

Као што је већ речено, однос осигурања (и обавезног) је грађанскоправни однос ⁽¹²⁾. Додуше у чл. 11. Зак. о осиг. је предвиђено да је против решења органа ДОЗ о накнади штете или давања дозвољена жалба непосредно вишем органу ДОЗ, али та жалба није обавезна и заинтересовано лице које исту није користило (или се не слаже са одлуком вишег органа), може остваривати своје захтеве преко суда или арбитраже. Остваривање ових захтева је ограничено роком од 6 месеци од дана пријема решења ДОЗ. Без обзира на то захтеви по основу имовинских и личних осигурања застаревају по истеку три године (чл. 12. Зак. о осиг., чл. 819 ГЗ).

III. Обавезна осигурања у саобраћају

1. Еволуција законодавства и извори права. — У смислу чл. 5. Зак. о осиг., грађанскоправна одговорност из кретања саобраћајних средстава и последице несрећних случајева које су наступиле код путника и других оштећених лица подлеже обавезном осигурању на целом подручју земље ⁽¹³⁾. Међутим, тај пропис, сам по себи, не уводи у живот обавезна осигурања у тој области, већ представља само основу за Министарски савет за одређивање (путем наредбе) обима и рока увођења наведених осигурања у живот (чл. 6. Зак. о осиг.). Министарски савет је на основу тог овлашћења донео Наредбу од 1. 12. 1961. г. (Дз. У. бр. 55, поз. 311) која је ступила на снагу 1. 1. 1962; тај, дакле, датум представља почетак обавезних осигурања у саобраћају у НРП. Наведена наредба касније је замењена Наредбом од 24. 4. 1968. г. (Дз. У. бр. 15, поз. 89), затим — Наредбом од 28. 11. 1974. г. (Дз. У. бр. 46, поз. 274), која је ступила на снагу 1. 1. 1975. г. и важи до данас, али са изменама које су уведене (са дејством од 1. 10. 1975. г.). Наредбом од 22. 8. 1975. г. (Дз. У. бр. 30, поз. 160). Разлике између узастопних наредба од 1961. и 1974. г. састојале су се, углавном, у постепеном проширивању обавезних осигурања; посебно је Наредбом од 1974. г. раније установљеним осигурањима НС и ГО додато обавезно

⁽¹²⁾ Међутим, неуплаћене премије обавезног осигурања наплаћују се у управном поступку (упор. чл. 7. 30).

⁽¹³⁾ Наведени пропис набраја још и друге врсте обавезних осигурања (нпр. зграда од пожара), што међутим не спада у ову тему.

осигурање АС. Међутим, у последње време дошло је до извесног ограничења обима обавезних осигурања, јер је суштина измена од 1975. г. било увођење нових околности које искључују право на давање од стране осигуравајућег завода.

Даље излагање заснива се на садашњем правном стању, тј. на сада важећем (уз уважавање измена од 1. 10. 1975. г.) тексту Нар. од 28. 11. 1974. г. (14).

У материји која нас овде интересује, поред ове последње наредбе постоје наредбе надлежних министара које се односе на споредна питања као што су: висина премија по основу обавезних осигурања у саобраћају (15) утврђивање последица несрећних случајева (16) и обима штета на моторним возилима обухваћеним обавезним осигурањима у саобраћају (17).

2. Однос осигурања. — Осигураник је самостални држалац (18) моторног возила и као такав је обавезан да уплаћује премије осигурања. Појам самосталног држаоца треба схватити у смислу одређеном прописима грађанског права (упор. чл. 336. ГЗ in principio) (19); практично узевши, самостални држалац је, по правилу, лице наведено у регистарској карти возила (20). Међутим, за „моторна возила“ у смислу Нар. о саобр. сматрају се:

а) моторна возила заједно са приколицама и опремом која подлеже регистрацији према прописима о регистрацији моторних возила; према томе, то су аутомобили за превоз путника, моторна возила за превоз терета, моторна возила са посебном наменом, тегљачи (осим једноосовинских), мотоцикли, па и бицикли са мотором, уколико запремина њихових мотора не прелази 50 цм³ или њихове конструкционе особине омогућују постизање брзине преко 40 км/час;

б) друга возила која се не крећу по шинама, која користе организационе јединице Министарства народне одбране и унутрашњих послова, са мотором који се напаја из сопственог извора енергије, заједно са вученим приколицама и справама свих врста;

(14) У даљем тексту, ову наредбу означавамо скраћеницом „Нар. о саобр.“.

(15) Наредба Мин. финансија од 21. 12. 1974. г. о тарифи премија за обавезна осигурања у саобраћају (Мон. Пол. бр. 42, поз. 260, измена Мон. Пол. од 1975. г., 29; поз. 182) и Наредба Мин. финансија од 21. 12. 1974. г. о тарифи премија за обавезна осигурања у саобраћају дивизних странаца (Мон. Пол. бр. 42, поз. 261).

(16) Наредба Мин. здравља и социјалног старања и Мин. финансија од 18. 12. 1974. г. о утврђивању последица несрећних случајева обухваћених обавезним осигурањима у саобраћају (Мон. Пол. бр. 42, поз. 257).

(17) Наредба Мин. финансија од 16. 12. 1974. г. о утврђивању висине штете на моторним возилима обухваћених обавезним осигурањима у саобраћају (Мон. Пол. бр. 42, поз. 259).

(18) Нар. о саобр. назива га „држаоцем“, међутим у прописима који имају на уму зависног држаоца, то је назначено.

(19) У погледу тог појма упор. реферат наведен у прибелешци 1. Обавезна осигурања у саобраћају повезана су са лицима самосталног држаоца зато што је основни елемент тих осигурања — осигурање ГО, а грађанскоправна одговорност за штету причињену кретањем возила сноси његов самостални држалац (упор. чл. 436 ГЗ).

(20) Тако и А. Wasiewicz: Грађанскоправна одговорност за саобраћајне незгоде на бази обавезног осигурања, Варшава, 1969, стр. 154.

в) возила снабдевена страним регистарским картама или међународним сертификатима о колима.

Како се из горњег види, у Нар. о саобр. употребљаван појам „механичко возило“ ужи је од појма „механичко саобраћајно средство које се креће помоћу снага природе“ усвојеног у грађанском праву (чл. 436. ГЗ) и обухвата у принципу само самокретна возила. Обавезна осигурања у саобраћају односе се при томе на све самосталне држаоце таквих возила без обзира на то да ли је држалац физичко лице или друштвена привредна организација, домородац или странац; међутим, као што ће о томе бити даље речи, ове околности имају утицај на обим осигурања.

Осигурач (осигуравајући завод) је ДОЗ, а у односу на обавезна осигурања девизних странаца ⁽²¹⁾ — „Warta“.

Осигураник је, пре свега, самостални држалац (корисник) а у принципу и возач моторног возила; у теорији постоји схватање да за осигураника треба сматрати треће лице које је претрпело штету услед кретања возила а коме по том основу припада право на накнаду непосредно према осигуравајућем заводу (о чему ће бити речи у даљем излагању).

Као што је, већ речено, обавезно осигурање настаје по сили закона. Настанак односа осигураника везан је за саму чињеницу узимања возила у самосталну државину (нпр. путем куповине возила) и не зависи нити од тога да ли је уплаћена премија осигурања ⁽²²⁾ па нити од тога да ли је возило регистровано ⁽²³⁾. Обавезно осигурање обухвата и штете проузроковане у време када је возилом управљао возач који је стекао државину у следству извршења кривичног дела (нпр. у случају крађе аутомобила).

3. Обим обавезних осигурања у саобраћају. — Карактеристика пољског права је — као што је већ речено — то што су у систему обавезних осигурања у саобраћају међусобно повезана осигурања НС, ГО и АЦ. Међутим, обим итх. осигурања није исти. Осигурања НС и ГО односе се на сва моторна возила док се осигурање АЦ односи само на возила у државини физичких лица или недруштвених привредних организација ⁽²⁴⁾, изузев возила која су у државини девизних странаца.

⁽²¹⁾ Овај појам узет је из чл. 6. Девизног закона од 28. 3. 1952. г. Дз. у. бр. 21, поз. 133). У смислу тог прописа девизни странци су нарочито физичка лица која бораве или пребивају (живе) у иностранству и службеници страних дипломатских, конзуларних и других представништава, ако је њихово настајање у НРП наступило у вези са њиховим запошљавањем у наведеним представништвима. Међутим, девизни домородац је лице које се у смислу наведеног прописа не сматра за девизног странца. Упростишено можемо узети да је пољски држављанин по правилу девизни домородац а страни држављанин — девизни странца.

⁽²²⁾ Висина тих премија зависи од запремине мотора и од тога да ли је обавезно осигурање потпуно (ГО, НС и АЦ) или непотпуно (само ГО и НС). Посебне одредбе садржане су у наредбама наведених у прибелешци 16.

⁽²³⁾ Међутим, осигуравајући завод не одговара за штету из саобраћајне незгоде коју је проузроковао држалац или возач возила које подлеже обавези регистрације а није регистровано, или њима блиска лица.

⁽²⁴⁾ Друштвене привредне организације обавезне су на основу посебних прописа да закључују уговоре о осигурању. АЦ у погледу моторних возила која су у њиховој државини. То је у терминологији пољског права добровољно осигурање, јер не настаје по сили закона, већ се заснива на уговору.

⁽²⁵⁾ Према томе то се не односи на Југославију.

Што се тиче територијалног домета обавезних осигурања, треба нагласити да осигуравајући завод одговара за саобраћајне незгоде које су се догодиле на територији НРП а у односу на држаоце возила који су девизни домороци — такође и за саобраћајне незгоде које су се догодиле на територији земаља чланица СЕВ-а (§ 4 ст. 1. Нар. о саобраћ.).

Главна основица одговорности осигуравајућег завода по основу осигурања НС и ГО јесте чињеница да је штета наступила услед кретања возила. При томе се појам „кретање возила“ узима широко. Нарочито, ако у Нар. о саобр. није друкчије одређено, тој појам обухвата и задржавање на траси вожње, оправљање возила на траси вожње а такође и утоваривање или истоваривање робе из возила (§ 4 ст. 2).

Међутим, у § 5. истовремено се наводе околности које искључују одговорност осигуравајућег завода. Две од тих околности — саобраћајне незгоде услед ратних збивања и саобраћајне незгоде које је проузроковао држалац или возач нерегистрованог возила⁽²⁶⁾ — имају релативно мали практични значај. Међутим, од већег је значаја искључење одговорности осигуравајућег завода за саобраћајне незгоде које су се догодиле у време када је зависни држалац управљао возилом које није намењено за привређивање (§ ст. 1, т. 1). Ово правило је ублажено низом изузетака а наиме оно се не односи на:

а) саобраћајне незгоде које су се догодиле у време када је возилом управљао брачни друг или друга лица блиска лицу наведеном у регистарској карти, ако су на његовом издржавању;

б) саобраћајне незгоде које су се догодиле у време када је неко управљао мотоциклом, возилом друштвене привредне организације или возилом које је таквој организацији дало физичко лице у зависну државину;

в) штете које су услед саобраћајне незгоде претрпела друга лица која су се налазила изван возила а не она која су наведена под а);

г) последице несрећног случаја које је претрпело лице наведено у регистарској карти, његов брачни друг и друга блиска лица, ако су на његовом издржавању.

Наведена одредба, којој је садашњи текст дат приликом измена и допуна Нар. о саобр. у 1975. г., нова је одредба, с чим у вези њено тумачење још није дато и може бити спорно. Ту, пре свега, настаје проблем како треба схватити у њој употребљени израз „зависни држалац“. Наметала би се претпоставка да он има исти смисао као у чл. 436, § 1. ГЗ, друга реченица, тј. да се односи само на ситуацију када је самостални држалац дао возило другом лицу у зависну државину на основу правног односа између њега и тог лица (нпр. закупа возила без опслуживања⁽²⁸⁾). С друге стране, формулације које се односе на изузетке

⁽²⁶⁾ Упор. о том питању прибелешку 23.

⁽²⁷⁾ Блиска лица подробно су наведена у § 3. Нар. о саобр. У та лица убрајају се, нарочито, осим брачног друга, деца, унуци, родитељи и дедови и бабе.

⁽²⁸⁾ Упор. о том питању реферат наведен у прибелешци 1.

говориле би у прилог закључка да је интенција законодавца била да се појму „зависни држалац“ да шире значење које обухвата и лица којима је самостални држалац дозволио само тренутно коришћење возила или управљање њиме. Будући да је за остваривање потраживања од осигуравајућег завода одређен судски пут, од одлучујућег значаја за праксу биће тумачење које ће дати Врховни суд.

4. Осигурање ГО. — Као што је познато, осигурање ГО врши двоструку функцију. Прво — штити осигураника од сношења терета имовинскоправне одговорности и од, за то везаног, смањења његове имовине; друго — пружа оштећеном гаранцију за накнаду штете коју је претрпео чиме га обезбеђује од последица евентуалне неспособности плаћања лица одговорног за штету⁽²⁹⁾. У пољском систему обавезних осигурања у саобраћају ова друга функција улази у први план и она је са друштвеног гледишта вероватно била главна претпоставка на увођење обавезног осигурања ГО у области осигурања у саобраћају. То се нарочито изражава у правилу усвојеном у тој области, по коме оштећени свој захтев за накнаду штете, која му на основу прописа грађанског права припада од држаоца или возача возила, може упутити непосредно осигуравајућем заводу⁽³⁰⁾; ако је захтев упућен држаоцу или возачу возила, они су дужни да га проследе осигуравајућем заводу, а ако оштећени против њих покрене судски или арбитражни поступак, мора тужбом да обухвати и осигуравајући завод⁽³¹⁾ (§ 20 Нар. о саобр.).

Ово правило дало је повод да се у теорији испољи схватање да је обавезно осигурање у саобраћају ГО у ствари осигурање у корист трећег лица⁽³²⁾, али то схватање није јединствено⁽³³⁾.

Даљи израз стављања у први план одштетне функције осигурања ГО у односу на оштећеног јесте одредба § 16. ст. 2, којом се осигуравајући завод обавезује да исплати накнаду за штету причињену у околностима које оправдавају грађанскоправну одговорност држаоца или возача, и ако није утврђен њихов идентитет нити је идентификовано возило. Међутим, домет ове одредбе ограничен је само на штете на лицу и она се односи само на саобраћајне незгоде које су се догодиле на територији НРП а у којима је оштећени девизни домородац⁽³⁴⁾.

Накнада штете која припада жртви саобраћајне незгоде по основу ГО обухвата у принципу пун обим (*damnum emergens i lucrum cessans*, упор. чл. 361, § 2. ГЗ) и — изузев посебну ситуацију предвиђену у наведеном § 16, ст. 2. односи се како на штете на лицу, тако и на имовини:

(29) W. Warkallo: Право осигурања, Варшава, 1974, стр. 66.

(30) Ово правило најпре се оформило у пракси за време важења Наредбе од 1961. г., у којој оно није било предвиђено *expressis verbis* упор. Одл. Врх.с. од 4. 10. 1965. г., „Пракса пољских судова и арбитражне комисије“, 1966, поз. 206, са глосом Z. K. Nowakowskog и A. Wasiewiczza.

(31) Између лица одговорног за штету и осигуравајућег завода постоји дакле обавезно сугарништво, упор. чл. 72. § 2. и чл. 195. ЗПП.

(32) A. Wasiewicz: Грађанскоправна одговорност... стр. 225.

(33) Критички га оцењује нарочито W. Warkallo: Право осигурања, стр. 67.

(34) Прибелешка 21.

(смрт, оштећење тела, нарушење здравља, губитак, уништење или оштећење ствари, § 16. ст. 1). О постојању права на накнаду штете и о њеној висини одлучују прописи грађанског права, али осигуравајући завод накнађује штету у границама грађанскоправне одговорности држаоца или возача возила (§ 17, прва реченица), с чим у вези одговорности осигуравајућег завода није ограничена на назначени највиши износ. Међутим, у погледу штета на лицу задржана је доња граница накнаде штете, јер у смислу § 17, прва реченица, давања по томе основу не могу бити нижа од давања предвиђених у одредбама о обавезном осигурању НС (упор. о том питању наредну тачку).

Осигуравајући завод је обавезан да оштећеном накнади штету и ако је возач штету проузроковао намерно или у припитом стању, односно ако он није имао одговарајућу возачку дозволу или је управљао не регистрованим возилом ⁽³⁵⁾, али је осигуравајући завод дужан да од возача тражи повраћај исплаћеног износа по основу накнаде штете. То се односи и на ситуацију када је возач стекао државину возила у следству извршеног кривичног дела, као и када је штету проузроковао зависни држалац возила ⁽³⁶⁾, осим ако је зависни држалац био брачни друг лица наведеног у регистарској карти или неко друго блиско лице које је на његовом издржавању.

Од наведеног правила, у смислу којег лицу оштећеном услед кретања возила припада од осигуравајућег завода пуна накнада штете према прописима грађанског права, предвиђен је у § 18. Нар. о саобр. низ изузетака када је одговорност осигуравајућег завода по основу осигурања ГО искључена. Нарочито, осигуравајући завод не одговара за штете:

а) причињене лицима блиским држаоцу возила (изузев штете које су последица саобраћајног удеса услед кога је наступила смрт) или више лица ⁽³⁷⁾.

б) причињене од стране возача држаоцу возила,

в) које се састоје у губитку, уништењу или оштећењу готовине, накита, хартија од вредности, свих врста докумената или филателистичких, нумизматичких и других колекција,

г) које се састоје у губитку, уништењу или оштећењу дивљачи и живине,

д) које не прелазе 500 зл.

5. Осигурање НС. — Обавезно осигурање ГО од штета причињених кретањем моторних возила, у савременом свету широко је распрострањено. Међутим, посебно обележје пољског права јесте то што поред гор-

⁽³⁵⁾ У наведеним ситуацијама израз „возач“ односи се и на корисника који сам управља возилом.

⁽³⁶⁾ Тј. кад осигуравајући завод одговара за штету из саобраћајне незгоде иако се она догодила у тренутку када је возилом управљао зависни држалац, упор. о том питању § 5. Нар. о саобр. о коме је раније било речи (у претходној тачки).

⁽³⁷⁾ У теорији се критички оцењује ова одредба којом се сувише ограничавају права блиских лица. А. Wasiewicz: Грађанскоправна одговорност... стр. 191.

њег постоји и обавезно осигурање НС ⁽³⁸⁾. На такво решење, одлучујући утицај имали су социјални разлози. Пре свега била је реч о томе да се обезбеди извесна накнада штете оним жртвама саобраћајних незгода које немају право на накнаду штете по основу осигурања ГО, тј. корисницима и возачима возила, а такође и трећим лицима, ако је грађанскоправна одговорност корисника и возача возила искључена. Даљи циљ обавезног осигурања НС јесте то да жртва саобраћајне незгоде брзо добије материјалну помоћ, док се не реши питање грађанскоправне одговорности корисника или возача возила, за што је често потребно дуго-трајно ислеђивање или вођење судског поступка. Стога је усвојено правило да осигуравајући завод исплаћује одговарајуће износе по основу осигурања НС не чекајући на исход поступка око утврђивања грађанскоправне одговорности за саобраћајну незгоду. (§ 15. ст. 3). Ако се касније покаже да оштећени услед истог догађаја има право и на накнаду штете из осигурања ГО, онда се у ту накнаду урачунавају и износи који су му исплаћени из осигурања НС.

Осигурање НС односи се само на штете на лицу (оштећење тела, нарушење здравља или смрт) које су проистекле из кретања моторног возила а накнада из тог осигурања припада оштећеном и ако није утврђен идентитет корисника нити је идентификовано возило (§ 9; ст. 1).

Основно давање осигуравајућег завода из осигурања НС састоји се у једнократној исплати прописима тачно одређеног новчаног износа у случају инвалидности или смрти оштећеног. Поред тога осигуравајући завод враћа трошкове лечења, набавке протеза или других инвалиду погребних помагала, као и евентуалне професионалне преквалификације оштећеног који је постао инвалид, уколико ова давања не припадају оштећеном из других државних средстава или из другог осигурања.

Једнократна исплата новца 40.000.— зл. у случају потпуне трајне инвалидности оштећеног, а одговарајући проценат тог износа у случају делимичне инвалидности ⁽³⁹⁾. Ако је, ипак, оштећени умро услед саобраћајног удеса, онда се новчани износ од 20.000.— или 10.000.— зл. зависно од година старости оштећеног (преко 7 година или до 7 година) — исплаћује његовом брачном другу, деци, родитељима или другим наследницима.

У извесним ситуацијама право на накнаду из осигурања НС је искључено због околности предвиђених у Нар. о саобр. (§ 10):

а) право на накнаду нема оштећени који је у саобраћајној незгоди претрпео штету услед тога што је извршио или покушао да изврши кривично дело или самоубиство;

б) не постоји право на накнаду ако је штета причињена лицима која су се превозила, што се међутим не односи на лица која су се

⁽³⁸⁾ W. Warkalo: Право осигурања, стр. 9, тврди да је Пољска „ако не једина а оно једна од малобројних земаља света у којима поред обавезног осигурања ГО постоји и обавезно осигурање НС из кретања моторних возила.“

⁽³⁹⁾ У пољском праву делимична инвалидност изражава се у процентима неспособности за рад.

превозила на мотоциклима, у возилима друштвених привредних организација а такође на лице наведено у регистарској карти, његовог брачног друга и друга блиска лица која су на његовом издржавању. Са практичног гледишта искључење права на накнаду из осигурања НС односи се, дакле, углавном на лица која се превозе из предусретљивости у приватним аутомобилима за превоз лица; међутим, то искључење нема апсолутни карактер, будући да ова лица могу добити накнаду из осигурања НС, ако то одговара нормама друштвеног живота ⁽⁴⁰⁾;

в) право на накнаду из осигурања НС нема возач који је доживео саобраћајну незгду возећи кола без одговарајуће возачке дозволе или у припитом стању, осим ако непосредавање возачке дозволе или припито стање није имало утицаја на саобраћајну незгду.

На крају потребно је напоменути да обавезно осигурање НС не обухвата саобраћајне незгоде које су доживели девизни странци (§ 1, ст. 2).

6. Осигурање АЦ. — Супротно до сада изложеним осигурањима ГО и НС, која имају у виду интерес не само корисника возила већ и трећих лица, оштећених услед саобраћајне незгоде, обавезно осигурање АЦ штити искључиво интерес самосталног држаоца возила. Обим тог осигурања је ужи, јер оно не обухвата сва моторна возила, већ само регистроване аутомобиле за превоз лица и моторна возила за превоз терета, аутобусе и тегљаче ⁽⁴¹⁾ и то у принципу само за време првих десет година њиховог коришћења, рачунајући од дана производње; међутим, за аутомобиле за превоз лица, који се користе искључиво за приватне а не пословне сврхе, тај временски период износи 15 година. Осигурање АЦ протеже се и на приколице, изузев приколице за аутомобиле за превоз лица. Као што је већ речено (упор. т. 3. овог дела деферата), обавезно осигурање АЦ не обухвата ни аутомобиле друштвених привредних организација ни аутомобиле девизних странаца.

Накнада из осигурања АЦ припада кориснику, ако је до оштећења, уништења или губитка возила дошло услед судара возила са предметом који се налази изван тог возила, поплаве, грома, пожара, експлозије или градобитине, намерног оштећења од стране трећих лица а, такође, и услед крађе или употребе возила без сагласности корисника. Висине накнаде у случају делимичне штете утврђује се на основу рачуна за оправку возила (или на основу предрачуна), узимајући у обзир постојеће цене заменљивих делова и услуга сервиса, а, такође, и трошкове транспорта возила до места оправке. У случају потпуног уништења или губитка возила висина накнаде одређује се на основу вредности возила на дан

⁽⁴⁰⁾ Не сме се при томе заборавити да лица која се превозе из предусретљивости имају право на накнаду из обавезног осигурања ГО само у случају кривице возача или корисника возила (упор. чл. 436 § 2. ГЗ, друга реченица). За ова лица усведен је упрошћен начин закључивања краткорочних уговора о осигурању НС (добровољном) који се састоји у куповини одговарајућег формулара (полиса), који се може добити не само у ДОЗ, већ и у Општим штедионицама.

⁽⁴¹⁾ Обавезно осигурање АЦ не примењује се, дакле, на мотоцикле.

саобраћајне незгоде, дакле, узимајући у обзир амортизацију возила ⁽⁴²⁾.

Осигуравајући завод исплаћује кориснику накнаду не чекајући на исход поступка око утврђења грађанскоправне одговорности за саобраћајну незгоду (§ 31). Међутим, потраживања корисника према лицима одговорним за штету прелазе, по сили закона, на осигуравајући завод до висине исплаћене накнаде (*cessio vi legis*, упор. § 33). Одговорност осигуравајућег закона из осигурања АЦ ограничена је до највишег износа од 200.000.— зл. који се ни у ком случају не може прекорачити. Поред тога, корисник је дужан да сам покрије део претрпљене штете; то тзв. учешће корисника, које се одређује зависно од запремине мотора, не може износити више од 10.000 зл. Обавезним осигурањем АЦ нису обухваћене штете које су настале у време када је возилом управљао лице које нема одговарајућу возачку дозволу (ако је корисник то знао или је требало да зна). Штете које је проузроковао корисник или од њега овлашћени возач намерно или из грубе немарности или пак у припитом стању, а такође и штете настале за време аутомобилских трка или пробних вожњи ⁽⁴³⁾.

Треба рећи још и то да у области осигурања АЦ велику улогу у пракси има добровољно осигурање (засновано на уговору) као допуна обавезном осигурању. Посебно, путем уговора корисник може да себи обезбеди накнаду од осигуравајућег завода преко наведеног износа од 200.000 зл, да осигурањем обухвати аутомобил чији је период коришћења прекорачио утврђени лимит од 10 до 15 година, да прошири осигурање на приколицу за аутомобил за превоз лица итд.

IV. Осигурање путника у међународном друмском саобраћају

1. Опште напомене. — У области осигурања у међународном саобраћају на путевима од битног су значаја међународни споразуми у оквиру тзв. система зелене карте и система плаве карте. Народна Република Пољска учествује у споразумима оба типа. Посебно, у оквиру система зелене карте „Warta“ је закључила уговоре са одговарајућим осигуравајућим заводима свих европских земаља, изузев СССР, који није учесник тог система, и са неким ваневропским земљама ⁽⁴⁴⁾. Поред тога, ДОЗ вежу уговори са осигуравајућим заводима свих европских социјалистичких земаља, закључени као резултат конференције завода за осигурање и реосигурање социјалистичких земаља, одржане 1963. г. у Будимпешти. С тим у вези, у односима између НРП и других европских социјалистичких земаља — изузев СССР — примећују се у принципу оба система, у односима са СССР — само систем плаве карте, а у односима са капиталистичким земљама — само систем зелене карте. Треба рећи

⁽⁴²⁾ Подробне одредбе о том питању садржи Наредба Мин. финансија наведена у при-
белешци 17.

⁽⁴³⁾ Спецификацију штета које нису обухваћене осигурањем АЦ садржи § 24. Нар.
о саобр.

⁽⁴⁴⁾ То се односи на Турску (заједно са њеним ваневропским подручјем) и Мароко.

још и то да је као резултат каснијих споразума између осигуравајућих завода социјалистичких земаља примена система плаве карте знатно упрошћена, услед чега се у пакси од корисника моторних возила регистрованих у другој социјалистичкој земљи, који прелазе границе НРП, не тражи да покажу одговарајућу карту.

С друге стране, треба имати у виду територијални и персонални домет прописа о осигурањима у саобраћају у НРП, као и разлике које ови прописи чине у извесној мери између девизних домородаца и странаца. Стога ћемо у овом делу реферата засебно изложити: прво, осигурање самосталног држаоца моторног возила који је девизни странац, на подручју НРП, а затим — самосталног држаоца који је девизни домородац, изван подручја НРП.

2. Осигурање девизног странца на подручју НРП. — Као што је речено, обавезна осигурања у саобраћају у НРП обухватају и моторна возила снабдевена страним регистарским картама или међународним сертификатима о аутомобилима (упор. т. 2ц претходног дела овог реферата). С тим у вези корисници возила регистрованих у иностранству, који долазе у НРП, у принципу су обавезни да уплате премије по основу тог осигурања ⁽⁴⁵⁾; међутим, они су ослобођени од плаћања премије ако је пољском осигуравајућем заводу обезбеђен повраћај исплаћене накнаде од надлежног страног осигуравајућег завода (§ 34, ст. 2). Пољски осигуравајући завод при томе одређује и даје царинарницама на знање која документа мора у том циљу да поднесе корисник возила (§ 34, ст. 3. и § 36). Ова документа су, по правилу, зелена или плава карта, али у односну на возила регистрована у једној од европских социјалистичких земаља довољан је документ о осигурању корисника у земљи у којој је возило регистровано.

О обиму обавезног осигурања у НРП возила регистрованога у иностранству не одлучује место његове регистрације, већ околност да ли је корисник девизних домородац или странац; у даљем излагању имамо у виду последњу ситуацију као најчешћу са практичног гледишта ⁽⁴⁶⁾. Ако је корисник возила девизни странац, обавезно осигурање не обухвата осигурање АЦ. Поред тога, девизном странцу не припада накнада по основу обавезног осигурања НС и то без обзира на то да ли је саобраћајну незгоду доживео као возач или путник возила (свога сопственог или другог) или као лице које се налазило изван возила. Међутим, осигуравајући завод исплаћује накнаду из осигурања НС девизном домороцу који је претрпео штету проузроковану кретањем возила чији је корисник био девизни странац, иако је девизни странац на основу горе наведених прописа био ослобођен од плаћања премије осигурања (§ 9 ст. 2).

⁽⁴⁵⁾ У висини одређеној одредбама Наредбе Мин. финансија од 21. 12. 1974. г., наведене у прибелешци 15.

⁽⁴⁶⁾ Даље излагање односи се и на девизне странце који су корисници возила регистрованих у НРП.

Осигурање ГО примењује се на девизне странце у принципу у пуном обиму (47). Лицу које је на подручју НРП претрпело штету услед кретања возила чији је корисник девизни странац, осигуравајући завод исплаћује накнаду по том основу према изложеним одредбама Нар. о саобраћ. (упор. т. 4. претходног дела овог реферата). При томе се обим грађанскоправне одговорности девизног странца одређује по пољском грађанском праву одредби чл. 31. Закона о међународном приватном праву (од 12. XI 1965. г., Дз. У. бр. 46, поз. 290), која прописује да се у тој области примењује *lex loci delicti commissi* (48).

Треба рећи и то да девизни странац који долази у НРП може већ на граници, у царинарници, да закључи уговор о добровољном осигурању НС а такође и АЦ. У оквиру система плаве карте пољски осигуравајући завод хонорише полисе осигурања АЦ издате од осигуравајућих завода социјалистичких земаља који учествују у том систему (49).

3. Осигурање девизног странца изван подручја НРП. — У односу на кориснике возила, који су девизни домороци, обавезна осигурања у саобраћају примењују се на подручју земаља чланица СЕВ. Практично узевши, слична је ситуација на територији Југославије на основу уговора закљученог између одговарајућих осигуравајућих завода у оквиру система плаве карте. Могућност да девизни домородац у једној од наведених земаља користи помоћ из осигурања ГО и АЦ условљена је посдовањем полисе и тзв. сертификата ДОЗ о осигурању. При томе треба подвући да се у оквиру осигурања АЦ оправке возила у иностранству може извршити само ако се пољски осигуравајући завод или његов представник у иностранству с тим сагласио (§ 27. ст. 1. Нар. о саобр.).

Међутим, девизни домородац који је корисник моторног возила и путује тим возилом у једну од капиталистичких земаља, обавезан је на основу Наредбе Министарства финансија и Министарства спољне трговине од 30. 7. 1959. г. о осигурањима моторних возила у међународном саобраћају (Мон. По. бр. 71, поз. 372) да закључи уговор о осигурању АЦ и ГО са „Wartom“ као надлежним осигуравајућим заводом. У пракси се, међутим, тражи и склапање уговора о осигурању НС. „Warta“ издаје осигуранику полису и међународну карту о осигурању возила (зелену карту), која документа заједно чине основицу за коришћење одговарајуће помоћи у капиталистичким земљама од стране осигураника. „Wartini“ услови који се односе на то осигурање подударају се с одговарајућим одредбама прописа о обавезним осигурањима у саобраћају. Поред тога, девизни домородац може — иако није обавезан — да са „Wartom“ закључи уговор о осигурању трошкова лечења и личних ствари за време путовања у иностранство.

dr Jozef Si. Piatkowski

(47) Међутим, у погледу штета причинјених у ситуацији када није утврђен идентитет одговорног за штету корисника или возача нити је идентификовано возило — в. § 16. ст. 2 Нар. о саобр., о коме је било речи у т. 4. претходног дела овог реферата.

(48) Исто тако чл. 34, ст. 3. Уговора између НРП и Југославије о правном саобраћају у грађанским и кривичним стварима од 6. 2. 1960. г. (Дз. У. од 1963. г., бр. 27, поз. 162).

(49) W. Gorski: Транспортна осигурања, Варшава, 1974, стр. 229.