

# АНАЛИ

## ПРАВНОГ ФАКУЛТЕТА У БЕОГРАДУ

Година XXV

јануар — април 1977.

Број 1 — 2

### О ЈЕДНОМ НОВОМ ПРАВУ ОБЕШТЕЋЕЊА НЕСРЕЋНИХ СЛУЧАЈЕВА У САОБРАЋАЈУ

Свакако је сасвим неопходно истицати тежину проблема који се одnose на предупређење и обештећење несрећних случајева у саобраћају.

Међутим, несумњиво је допуштено, насупротив томе, чак и када се обраћамо обавештеној јавности, подвући јачину покрета реформе права обештећења, који се сада појавио у целом свету а поглавито у Сједињеним Америчким Државама. Нарочито пада у очи да су предлози у Сједињеним Америчким Државама све енергичнији, и да су два најрадикалнија предлога који су били поднети у свету (изузимајући питање социјализације осигурања) предлози који потичу од стручњака за питања осигурања, с једне стране, предлог поднет 1968. године од стране American Insurance Association и, с друге стране, предлог који је поднео 1970. године Одсек за осигурање Државе Њујорк, предлог који је гувернер Рокфелер поднео законодавном телу државе.

Узимајући у обзир озбиљност ових проблема, хтели бисмо да изложимо овде, у најкраћим потезима, аргументе који иду у прилог једне реформе права, а затим да испитамо приговоре који се супротстављају овим предлозима реформе и извесне проблеме које они покрећу.

#### *I. — Потреба једног новог права*

Многи разлози изгледа захтевају да се приступи остварењу реформе права у области обештећења несрећних случајева у саобраћају.

\* Напомена Редакције: Проблем односа одговорности и осигурања заокупља већ дуже време правничку јавност широм света. Ово је посебно видно после ширења обавезног осигурања власника моторних возила од одговорности. Међу онима који улажу напоре у тражење нових решења за овај однос спада свакако и Проф. André Tupic. Познат је његов „Пројекат“, у ствари предлог за законско решење овог проблема на нов начин путем разграничења осигурања и одговорности. У овом раду који „Анали“ објављују Професор Tupic детаљније расправља проблеме који проистичу из постојећег односа осигурања и одговорности у области штета од моторних возила и даје своје предлоге за решавање ових односа који су иначе садржани у његовом поменутом „Пројекту“.

1. Са историјске тачке гледишта, пре свега, изгледа несумњиво да право одговорности није било обрађено у циљу накнаде случајне штете.

У току векова, право одговорности задржало је, ако не верско обележје, а оно бар морално и социјално обележје. То право је, пре свега, санкција против онога који је учинио неко зло и самим тим једна техника која треба да обесхрабри рђаве делатности. То је, само узгредно, једно средство за накнаду штете. Грађанска одговорност као и кривична одговорност, створена је да би била примењена на људе који су имали да бирају између социјалног опхођења и антисоцијалног опхођења, између доброг и зла, и који су се определили за ово друго. У ствари, у садашње време још извештан број теоретичара и практичара употребљавају ове изразе када говоре о грађанској одговорности. Редактори француског Грађанског законика усвојили су са извесним устезањем одговорност лица које је било само мало невешто или олако непажљиво. На сваки начин, 1804. године, случајне грешке биле су ретке.

У садашње време, од како је наступила индустријска револуција у XIX веку, случајне штете чине суштину случајева грађанске одговорности. То је једна нова глава у градиву и то глава која је врло рђаво прилагођена традиционалном оквиру. Несрећни случај, у ствари, већ је по самој дефиницији један немио и **непредвиђени** догађај. Он заиста не мора бити потпуно непредвиђен. Он може бити резултат једне људске делатности. Али то не би био несрећан случај да се није догодио против воље свога извршиоца, који је, уосталом, и сам жртва тога случаја или се изложио да то буде својом делатношћу. Није се због оваквих услова створило право одговорности.

Случајне штете су се знатно умножиле од како је наступила индустријализација. Оне су резултат, више или мање неизбежан, употребе машина. Ово је било запажено у појединим земљама већ крајем XIX века за несрећне случајеве на раду. Али то није признавала већина правника што се тиче несрећних случајева које су проузроковале машине на точковима зване аутомобили, које су сада много опасније него ли машине у фабрикама.

2. Са техничке тачке гледишта, садашње право је засновано на конфузији између пропуста и кривице.

По традиционалним правилима, одговорност не постоји, било у контексту **занемаривања** *common law*-а, било у појму правне кривице садржане у Законику, за онога који се понашао као исправан грађанин. Међутим, када неко начини другоме случајну штету, одговорност извршиоца штете (као и одговорност жртве) обично се утврђује на основу једноставних пропуста који су се могли учинити. Пропусти су сматрани као нехатности или као кривице, мада ниједан „разуман човек” или „добар родитељ” није у стању да избегне да учини пропусте на више или мање сталан начин.

У овоме се налазе најосновније противуречности између начела грађанске одговорности и њихове свакодневне примене на случајне штете. Не допуштамо да исправан грађанин учини пропуст, као што не допушта-

мо да украде или убије. Међутим, ако посматрамо практично опхођење грађанина, очигледно је да он нити украде нити убије намерно. Али такође је очигледно, када он игра тенис, да му се дешава да промаши лопту, када игра голф да не погоди непосредно у рупу коју гађа, када говори да стално прави грешке граматичке или синтаксне. Он је по природи склон да греша и он остаје такав и када узме у руке волан свога аутомобила. Ниједан закон не може обезбедити да човек буде способан да управља својим колима од Штокхолма до Париза, с тим да не учини никакав пропуст или да му каткада не попусти пажња. У ствари, анкете су потврдиле да добар возач просечно учини по један пропуст на свака три километра. Већина пропуста, наравно, не проузрокује штете. Али довољно је да се стекну несрећне околности да би проузроковале несрећан случај.

Сматрати пропуст као кривицу јесте пртивуречност у исто време правним начелима која се исказују и обичном здравом разуму. Пропусти и непажње су статистички неизбежни; они су исто толико својствени природи човековој као потреба за спавањем и за исхраном. Они не би требало да повуку за собом ни кривичне ни грађанске санкције.

3. Под овим условима произилази да право грађанске одговорности, онако како га ми примењујемо на несрећне случајеве у саобраћају, није ништа друго до једна огромна тешка машина која само потврђује ударе судбине.

Посматрајмо један пример нарочито упадљив и који смо, нажалост, узели из праксе. Један лекар, који је управљао својим колима једне вечери пошто је обавио напоран рад у току целог дана погине у судару са другим возилом. Он је био у пуној снази и налазио се на челу једног значајног лекарског кабинета. Оставио је за собом удовицу и деветоро деце од којих ни једно није завршило студије. Његова породица примиће врло велику одштету, која вероватно премашује милион нових франака, или неће примити ништа. Која ће бити основа наше одлуке? Ако се предложи да одштета буде одобрена или одбијена према томе да ли је тај лекар био добар возач или осредњи возач, свако ће морати признати да је такав систем бесмислен. Ако је лекар био осредњи возач, требало би можда повећати премије за осигурање које су од њега захтеване или чак повећати му возачку дозволу. Али било би за осуду допустити му да и даље користи возачку дозволу, да му се не повећавају премије осигурања и, онога дана када се догоди несрећни случај, да његова породица остане у беди. Међутим, наше садашње право је још примитивније и још бесмисленије од онога које смо горе поменули. Основа одлуке судије, у ствари, неће бити способност лекара да добро управља колима, већ каквоћа рефлекса које је имао у тренутку несрећног случаја. Ако се неколико година после овога случаја судови изјасне да се несрећни случај могао избећи да је возач повећао брзину уместо што је кочио, породица заслужује да буде остављена у беди. Исто тако, треба је оставити у беди ако је лекар био жртва једног тренутка непажње услед премора после напорног радног дана или услед бриге коју му је задавао један од његових болесника.

Ако се ставимо на тачку гледишта логичну, хуману, моралну или социјалну, очигледно је да се садашњи систем не може одбранити. Ми по-

тврђујемо ударе судбине уместо да покушамо да ублажимо њихове последице.

4. Садашње право такође не познаје, у врло великој мери, деформације које му доноси осигурање од одговорности.

Ове су деформације, међутим, очевидне. Због осигурања од одговорности ниједан возач не подноси више последице од пропуста или кривица које је могао да учини и који проузрокују штету другоме. Он је потпуно заштићен од грађанске одговорности. Повезивање права одговорности и осигурања од одговорности доводе такође, у овој области, до једног парадоксалног стања. Возач не одговара више за штету коју може да причини другоме. Насупрот томе, сваки возач, велосипедиста или пешак, мора и даље да подноси сам последице штета које трпи услед једног пропуста који је могао да учини. Тако, док сам за воланом у мојим колима, не одговарам за штету коју могу причинити другоме, чак и најгрубљом мојом грешком. Напротив, када напустим моја кола и постанем безопасан и угрожени пешак, онда постајем одговоран према друштву за најситније моје пропусте или моје непажње. И у овоме случају ову супротност између штете проузроковане другим и штете која се подноси изгледа да је немогуће оправдати на коме год плану будемо били.

5. Горе описано стање само је пример једне шире појаве: непознавање могућности распоређивања и распростирања штете која долази од осигурања.

Ове могућности свакако су коришћене за заштиту возача. Када они проузрокују штету, осигурање им омогућава да не подносе индивидуално терет те штете. Ово је потпуно оправдано ако се има у виду да је немогуће управљати једним аутомобилским возилом а да се други не излажу ризику. Али зар не треба, утолико пре, прибећи осигурању у корист жртава? Ако су возачи, који стварају ризике у саобраћају заштићени од стране осигурања, зашто не би били такође покривени осигурањем они који су изложени ризицима? Питање се поставља нарочито онда када је жртва задобила телесне повреде или је изгубила живот услед једног случаја више силе. Како у Шведској тако и у Француској, Врховни суд је усвојио гледиште да би стварање последице на путу могло, под извесним околностима, да представља за једног аутомобилисту случај више силе. Чињеница је тачна. Али правна последица која из тога проистиче је поражавајућа: ако се аутомобилиста, који је изненада наишао на поледицу под таквим условима да се може користити извињавајућим околностима, са својим колима која су склизнула ранио или убио другог корисника тога пута коме се ништа не може замерити, жртва или његова породица немају право ни на какву накнаду штете. Овде постоји једно решење које је у правом смислу речи неодрживо.

6. Треба признати такође да правници не познају у потпуности сложеност чинилаца чије учешће проузрокује несрећне случајеве у саобраћају.

Када се догоди судар, то је несумњиво последица, за правника, кривице једног од возача или обојице (сасвим изузетно једног трећег лица

или случаја више силе). Правник не истражује ништа преко онога што је проузроковало несрећан случај у последњем тренутку. Међутим, сви стручњаци који испитују предупредивање несрећних случајева у саобраћају констатују да су пропусти у управљању колама статистички неизбежни, али да су, насупротив томе, у суштини, несрећни случајеви највише проузроковани путевима (њиховом основном, њиховим профилима, материјалима и облогом, осветљењем) и од стране самих возила (способност возила да остане на линији пута коју је одредио возач, кочење, осветљење, мртви углови у виду спреда и позади, отпорност ударима, унутрашње уређење). Исто тако, они констатују да би штета била знатно мање опасна да се рањеницима брже пришло у помоћ и на много ефикаснији начин. Ништа од свега тога правник не узима у обзир: посматрајући несрећан случај он само узима у обзир најповршније узроке, који најмање трају и који су у исто време најнеизбежнији. Наводимо још један пример о томе. Шведска је вероватно у данашње време једина земља у којој је ношење каиша безбедности обавезно. У свакој другој земљи, ако путник у аутомобилу погине у судару а да није привезао каиш безбедности, којим су, као што можемо претпоставити кола била опремљена, судови ће рећи да је смрт била проузрокована кривицом једног или другог возача. Међутим, у извесним случајевима лекар или вештак за предупредивање несрећних случајева може потврдити да би употреба каиша заштитила жртву од смрти а можда и од сваке теже повреде. Суд који доноси правници о томе, дакле, потпуно је извештачен. Та извештаченост постаје увредљива када је жртва изложена томе да буде одбијена од обештећења услед пропуста који је могла да учини. Зашто од ње захтевати, и то само од ње, да буде у потпуности исправна, док су сви остали чиниоци који су проузроковали штету, било да су то кола, путеви или служба хитне помоћи, били неисправни?

7. Садашње право је такође одраз једне филозофије која је превазиђена. Вековима изванредан фатализам према несрећном случају служио је као оправдање правилу да се накнада штете може захтевати само уколико је могуће позвати се на једну кривицу. Међутим, француски Грађански законик, који је и сам наследник Римског права, створио је једну одговорност без кривице коју подносе власници зграда у распадању и животиња, које су биле опасне ствари тога доба. Али, у току XIX века, традиционални дух обештећења заснован на кривици постао је јачи зато што су узети у обзир императиви капитализма који се почео развијати: сматрало се за нужно да не треба оптеретити индустријска предузећа, која су изгледа отворила пут човечанства, трошковима ризика које она стварају. Данас је јасно да је овај примитивни капитализам превазиђен, када се појавила општа тежња људи, у исто време, за већом безбедношћу.

Ово су теоријски разлози који се истичу у прилог нових закона. Овде ћемо изоставити све практичне неповољности садашњег система, неповољности чија је озбиљност различита од једног народа до другог, али које су обично једна велика неизвесност права, велико задоцњење у накнади штете, пренатрпаност судова, врло велики трошкови функционисања, опште непоштење (жртве које траже да им се плати већа накнада него што би то смело да буде, јер осигурачи настоје да не плате оно што

дугују), и одсуство усаглашавања права са осталим изворима обештећења жртве.

Као привремени закључак овог испитивања може се изложити следеће: изгледа да случајне штете захтевају данас једно обештећење, обештећење које би било независно од свих кривица и које произилази од колективних механизма. Ово је обештећење лако извести у погледу несрећних случајева у саобраћају, јер већ сви возачи морају бити осигурани, лако би било подесити право на такав начин да све жртве, бар у начелу, буду обештећене.

## II. — Приговори и проблеми

Иако нема могућности да се овде отвори потпуна дискусија о начелу обештећења свих жртава, потребно је бар испитати главне приговоре изложене о овој идеји и главне проблеме које она повлачи за собом.

1. Један је приговор сасвим уобичајен. Он се заснива на идеји да је одговорност за кривицу велики друштвени регулатор људских делатности и да би било врло опасно, социјално и морално, укинути је.

У ствари, ова бојазан није основана. И у овом случају она почива на кофузији кривице и пропуста. Сем тога, она не води рачуна о чињеници да у већини земаља возачи обавезно морају бити покривени осигурањем од одговорности, и да ни у једној земљи возач који је заиста обазрив и разуман не пристаје да управља возилом док није покривен таквим осигурањем. Као што је већ речено, у садашње време само се одговара за штету која се лично подноси услед једног пропуста или непажње, тако да прво не би могло имати друго дејство до да нас обесхрабри да постанемо жртве несрећних случајева у саобраћају, што изгледа сасвим непотребно.

Уосталом, ако би право имало дејство предупређења, оно би било једна крајње примитивна техника. Већина пропуста и кривица возача једног велосипедисте или једног пешака не повлаче за собом, у ствари, никакву санкцију. Санкција коју сачињава несрећан случај дешава се можда само једанпут у хиљадама или милионима пропуста или неисправних опхођења. Она се појављује, дакле, само случајно. Уосталом, сам значај санкције је у потпуности питање случајности. Од два пешака који, заједно, прелазе преко улице на једном месту где то не би смели учинити, један ће погинути док ће други сасвим лако бити рањен или ће остати неповређен. Традиционално право могло би бити у овом погледу само једно грубо и каприциозно средство предупређења. Али када се ствари реалистички посматрају, констатује се, као што је речено, да оно више не игра никакву улогу у једној политици предупређења.

2. Други приговор се често чини изрази новог права несрећних случајева у саобраћају: зашто стварати право које је повољно за жртве несрећних случајева у саобраћају а не за све жртве случајних штета. Овај приговор назвали су у Сједињеним Америчким Државама приговор каде. Зашто обештетити лице које је рањено у несрећном случају у саобраћају услед једног нехата или једне несмотрености које је оно учинило, а не лице које се повредило оклизнувши се у својој кади?

Међутим, постоје јаки разлози по којима је пожељно одмах приступити изради права несрећних случајева у саобраћају.

На првом месту, несрећни случајеви у саобраћају представљају прави друштвени проблем, што не представљају остале случајне штете. Према томе, треба што пре решити овај проблем, не занемарујући при томе истраживање која се покрића могу обезбедити за друге случајне штете.

С друге стране, лице које се случајно у кади оклизнуло, сем уколико није закључило лично осигурање живота или од несрећних случајева, може само очекивати да ће добити обештећење од скупа заједнице. При томе, ако у Шведској социјално осигурање обезбеђује тако висока обештећења да би се могло питати да ли право одговорности задржава још неку корисност за случајеве телесних оштећења, у свим осталим земљама света, насупрот томе, проблем се још не поставља на тај начин. Покриће социјалног осигурања далеко је још од тога да обезбеђује жртви несрећног случаја обештећење које би се могло упоредити са оним које она очекује данас када је жртва несрећног случаја у саобраћају. Жртва несрећног случаја у саобраћају налази се у посебном положају, она је жртва једне опасне ствари и очекује од власника те ствари обештећење скоро у целокупности.

Најзад, баш због тога што су аутомобили опасне ствари, они су сви покривени осигурањем. Један врло сложени механизам, и који сада функционише по застарелим правилима, осигурава ризике које они проузрокују. Потребно је приступити реформи правила да би садашњи механизам могао функционисати на један више задовољавајући начин.

3. Постојало је мишљење да би обештећење свих жртава неминовно повукло за собом огромно повећање премија. То није тачно. У ствари, нови терет требало би да буде накнађен, с једне стране, знатним упрошћавањем механизма обештећења што би смањило трошкове функционисања и, с друге стране, изградом нових правила који би на тачнији начин одредили штету коју треба накнадити, чиме би се окончале постојеће и врло скупе злоупотребе при осигурању.

Немогуће је, наравно, расправљати овде о овоме питању превасходно техничком и чији се подаци, уосталом, разликују од једне земље до друге. Мора се, међутим, признати да су закључци изложени ове године чак и у извештају Одсека за осигурање Државе Њујорк врло упечатљиви. Када би се свим жртвама накнадили сви економски губици који проистичу од телесног оштећења без икаквог разликовања, резерве или границе, као и штете имовини које су проузроковала возила изузев штете које су сама возила претрпела, премија би била 44<sup>0</sup>/<sub>0</sub> од оне које данас постоји. Заиста, већина аутомобилиста би желела да буде такође покривена штета коју је претрпело њихово возило. У томе циљу они би могли имати могућност да закључе допунско осигурање обавезног осигурања, које покрива њихов аутомобил од свих штета. Уштеда би онда била мања, али би ипак износила 33<sup>0</sup>/<sub>0</sub> од садашњих премија, то јест, премије би биле сведене на 67<sup>0</sup>/<sub>0</sub> од онога што су у садашње време. Наравно, ови бројеви немају универзалну вредност. Али они дају идеју о уштедама које се

могу остварити када се спроводи функционисање осигурања аутомобила на рационалнији начин и окончају све разне врсте расипања.

Ово су главни приговори поднесени на предлоге реформе и одговори које треба на њих дати. Наведимо сада укратко извештај број проблема.

4. Пре свега, да ли је потребно, у један систем обештећења жртава без обзира на пропусте, поново увести ипак посебна правила за случај када је учињена кривица у правом смислу те речи?

Показано је, заиста, да је садашње право почивало на конфузији између пропуста и кривица. Међутим, већина несрећних случајева проузрокована је пропустима а не кривицама. American Insurance Association је указала на то да у случајевима судара аутомобила изгледа да је кривица била учињена само у мање од 5% случајева, и да чак у несрећним случајевима који нису били проузроковани сударом аутомобила (несрећни случајеви који наступе услед судара са једним чврстим предметом) могла се само открити кривица у мање од 10% случајева. Међутим, може се приметити да је, на путевима, опхођење извесног броја аутомобилиста заиста такво да има елемената кривице. Они стварају ризике које не би смео да чини један возач свестан своје одговорности. Да ли те кривице треба да остану некажњене? Да ли то не захтева правда, као и политика предупређења несрећних случајева?

Ја сам, лично, потврдно одговорио на то питање у једном предлогу који сам имао част да поднесем у Француској. Али кривице су узете у обзир само у оквиру нових начела. С једне стране, треба посматрати само кривице возача аутомобила а не и кривице пешака. Сем тога, када пешак учини кривицу, којом свој живот излаже опасности, изгледа сасвим узалудно очекивати да ће претња једне грађанске санкције моћи да измени његово опхођење. С друге стране, санкција кривица треба да буде иста као и кривица која је проузроковала штету другоме или самом њеном извршиоцу: треба одбацити парадокс садашњице по коме се не одговара за штету причињену другом лицу својом кривицом, а одговара се само за штету која се подноси. Затим, санкција ни у ком случају не треба да буде аутоматска. Неприхватљиво би било усвојити мишљење да зато што је један човек учинио кривицу, на пример, што је сувише брзо возио да не би пропустио један важан састанак, да он и његова породица буду упропаћени до краја живота; неправедно би било такође довести до пропасти једног човека и његову породицу зато што је возач пре него што је узео волан у руке попио већу количину алкохола, што је, на жалост, доста чест случај у Француској. Уколико се треба борити помоћу полицијских мера против претерано брзе вожње и пијаног стања за воланом, утолико би било неправедно упропастити једну породицу када се догоди несрећан случај. Најзад, пажљиво посматрање кривица не би требало да служи као изговор да се поново воде непрекидне дискусије о оправданости обештећења. У циљу измирења свих ових чинилаца ја сам предложио следеће: када је један аутомобилиста кажњен од стране надлежног суда на неку већу казну (на пример осам дана затвора) суд може сасвим слободно, узимајући у обзир све елементе случаја у питању, подразумевати породи-



чне обавезе одговорног лица, донети одлуку да то лице у целокупности или делимично изгуби преимућства осигурања. Друкчије речено, ако је и сам кривац жртва, судија може ослободити осигурање од обавезе да га у потпуности обештети и под претпоставком да је несрећни случај причинио штету само другом лицу, осигурач који би имао у потпуности да накнади штету жртви може покренути поступак против извршиоца несрећног случаја у границама које одреди судија.

Немајући могућности да опширно водимо дискусију о овоме предлогу, мислим да би он могао бити правичан и користан и не би повукао за собом многе проблеме. Међутим, морам констатовати да најновији предлози које су израдили американски осигурачи, било да је у питању предлог American Insurance Association или предлог Отсека за осигурање Државе Њујорк, не садрже никакво слично правило.

5. Да ли би требало правила за накнаду штете да заштите на исти начин све жртве?

Питање је врло сложено. Изгледа јасно, пре свега, да пешаци, велосипедисти и путници на возилима треба да буду покривени на исти начин. Питање се поставља, насупротив томе, и за самога возача. Заиста, са тачке гледишта предупређења штете возач је тај који ствара ризик и, с друге стране, са једне више техничке тачке гледишта, може се поставити питање да ли му осигурач може обезбедити скоро потпуно обештећење не познавајући његов професионални приход и немајући потребу да прилагоди премију овом професионалном приходу.

Ово је, у ствари, један приговор који су ми упутили осигурачи када сам предложио да све жртве несрећних случајева у саобраћају буду покривене на исти начин (и то, видећемо, покривене што је више могуће својим властитим осигурачем). У садашње време, приметили су ови моји критичари, осигурач може да покрије аутомобилисту не знајући који је његов приход и не захтевајући од њега одговарајућу премију, јер он штити његове жртве, које су по предпоставци непознате. Почев од тренутка када ће осигурач покрити возача, потенцијалну жртву у свим несрећним случајевима, он ће морати да мења премију уколико се буде повећао приход овога возача.

Под овим условима предложио сам да аутомобилиста, у време када се осигурава, сам лично пријави, не свој стварни професионални приход, већ професионални приход на чијој основи он сматра да возач у моменту несрећног случаја треба да буде обештећен. Наравно, премија коју захтева осигурач имала би да буде израчуната према овој пријави. Решење је несумњиво могуће, и изванредно број проблема које оно поставља лако се могу решити. Међутим, није сигурно да је ова мала компликација потребна. Заиста, апсолутна правда у погледу премија осигурања не постоји. Но, може се претпоставити да постоји изванредно несумњиво прилично груб, али ипак стваран, између прихода једног лица и вредности његових кола, тако да би премије израчунате на основу извесног броја чинилаца, али који строго воде рачуна о вредности кола, самим тим приближно водиле рачуна о приходу возача. С друге стране, посматрати приход возача

било би такође мање потребно ако се постави максимум преко којег приход жртве не би био узет у обзир. Мало даље поново ћемо узети у разматрање овај проблем.

У сваком случају треба констатовати да два последња предлога припремљена у Сједињеним Америчким Државама покривају на исти начин све жртве. Тако Предлог American Insurance Association, који утврђује максимум професионалних прихода на 750 долара месечно, и предлог Одсека за осигурање Државе Њујорк, који не предвиђа никакав максимум, али који као што изгледа наговештава да би премије имале да се мењају са социјалном категоријом власника аутомобила и, према томе, са његовим претпостављеним приходом.

#### 6. Које штете треба накнадити?

Све дискусије које су недавно вођене у Сједињеним Америчким Државама по питању обештећења несрећних случајева у саобраћају нарочито су истакле да је било потребно, у случају задобијања телесних повреда, покрити економске губитке жртава. Ово значи да у случају рањавања, треба осигурати накнаду свих лекарских и болничких трошкова као и личног или професионалног преваспитавања, а исто тако све губитке од зараде или од прихода, и покрити трошкове замене жртве на послу, ако је она обављала рад не примајући никакву зараду (ово је нарочито случај жене или мајке која ради у свом домаћинству). У случају смрти треба такође настојати да се замени жртва у приходу или у служби које је она обезбеђивала онима који су од ње зависили.

Можемо се питати, међутим, да ли је потребно накнадити у целини ове економске губитке, или да није оправдано поставити максимум преко кога економски губици неће бити узети у обзир. Аутомобилисти морају накнадити штету коју причине другим обичним грађанима, али да ли су они обавезни такође да гарантују приходе Битлсима или Брижит Бардо када они дођу у опасност излажући своје драгоцене личности ризицима који постоје на улици или на путу? Стварно, уосталом, особе које имају изузетно високе професионалне приходе покривене су већ личним осигурањем: избегло би се према томе расипање када би се утврдио максимум прихода који треба накнадити. Ја бих лично био наклоњен једном таквом максимуму, под условом да се његова висина креће у разумним границама. Могло би се прихватити мишљење, на пример, да ниједан професионални приход који би био узет у обзир не буде изнад плате једног судије Врховног Суда. Међутим, ја морам констатовати две чињенице: прво, ови приходи изузетно високи изгледа сасвим слабо оптерећују осигурање аутомобила, баш зато што су ретки; друго, предлог Одсека за осигурање Државе Њујорк не предвиђа никакав максимум (важно је при томе подсетити да он предвиђа премију која зависи од социјалне категорије аутомобилисте).

Накнада неекономских губитака намеће се очевидно много мање, било да су у питању болови, естетско оштећење, губитак једног рођака који је био драг, или одсуство жеље за даљим животом, што је наступило као последица немоћи која је више или мање изражена. Традиционално право, бар што се тиче Француске, у погледу одговорности, одобрава накнаду

ових губитака. Треба ипак констатовати да, ако пођемо од идеје да је аутомобил опасна ствар и да треба да покрије економске губитке свих жртава, накнада неекономских губитака мање се намеће. Она није увек неоправдана, али она захтева веће премије. Она је, у извесној мери, један луксуз. Усвојити је или одбацити питање је оцењивања за сваку земљу или може бити (у једној техници осигурања о којој ћемо говорити) за сваког осигураника. Ако се одобри накнада неекономских губитака вероватно треба предвидети за њих ценовнике, бар индикативне, како би се на тај начин избегле велике разлике оцењивања које се могу често запазити од стране разних судова.

Што се тиче материјалних штета разликовање се намеће. Обавезно осигурање мора вероватно да покрије и друге штете а не само оне које претрпе возила (мада је дискусија увек могућа, било за ствари које су возилима превезене, било за непокретности које су обично покривене од стране њихових власника од разних ризика). Изгледа мање потребно, на супрот томе, да оно покрива штете нанете самим возилима. Чак и потпуно уништење возила, ма колико оно било непријатно за власника, ретко је када трагично. Сем тога, ако обавезно осигурање не покрива штету нанету возилима, власник има увек могућности да закључи једно допунско осигурање: било осигурање „трећи судар” које га штити, као што то само његово име показује, у случају судара са другим возилом, било осигурање од „свих ризика” које га штити чак и у случају судара са једном непокретном препреком. Међутим, изгледа, бар што се тиче Француске, да би било опасно ако се не предвиди никакво обештећење у случају судара возила. Сваки од возача нормално има осећање да је несрећан случај проузрокован „кривицом” другог и да он има право на накнаду. Али решити спор на основу „кривица” странака био би исто тако рђав систем као када је у питању телесно оштећење. Изгледа, према томе, да би се избегло незадовољство које би на месту несрећног случаја, могло, вероватно, изазвати разрачунавање између странака, да би било пожељно предвидети једно аутоматско покриће, под условом подједнаког ослобођења до једног одређеног процента (5 или 10% на пример) од вредности возила. Ова повластица, шта више, ослободила би осигурање од малих ризика, чији су административни трошкови несразмерни са интересом у питању, а могли би допринети политици предупређења штета.

7. Један важан технички проблем састоји се у следећем: треба знати да ли ће жртве несрећног случаја у саобраћају морати да траже обештећење од осигурача возила у коме се налазе (ако то нису обични пешаци или велосипедисти) или од осигурача „противне стране”.

У једном систему одговорности покривене осигурањем, жртве се морају свакако обратити осигурачу противне стране, сем уколико нису закључили узгредно у уговору о осигурању од одговорности једно лично осигурање. Почев од тренутка, напротив, када се оснује у једној целини право обештећења и право осигурања, могао је простије и боље у сваком погледу, да се свака жртва обрати свом сопственом осигурачу, бар уколико се налази у једним колима. Систем непосредног осигурања омогућава да се избегну непотребни трошкови. То је нарочито један сигурнији систем, јер

допушта обострано упознавање осигурача и осигураника. На тај се начин осигурач заштићује, бар релативно, од извесних непоштења. Али он га приморава, у систему конкуренције, да осигура једно исправно обештећење жртава ако хоће да сачува клијентелу.

Предлог American Insurance Association је отишао тако далеко у својој жељи да обезбеди покриће жртава од стране њиховог властитог осигурача да је предвидео у случају када аутомобил рани једног пешака, да овај мора тражити обештећење, не од осигурача возила, него, ако је и он сам власник једног аутомобила или члан породице једног власника аутомобила, од осигурача овог последњег.

8. Последњи проблем који ћемо овде изложити је исто тако и „најексплозивнији“ проблем. То је проблем могуће национализације осигурања аутомобила.

Мора се признати да је ово, пре свега, један политички проблем и да је мало вероватно да се он може решити из чисто техничких разлога.

Међутим, ми се овде морамо придржавати техничког плана. На први поглед, систем национализованог осигурања изгледа несумњиво простији, рационалнији. Он избегава да се исте службе преузимају од стране разних друштава и да се стално постављају проблеми односа између тих друштава.

Насупрот томе, не упуштајући се у сувише лаке критике, и не полазећи од претпоставке да се у приватним осигуравајућим друштвима послови отправљају на савршен начин, несумњиво је да се у многим земљама може констатовати да служба осигурања која је у рукама државе функционише доста често на доста неспретан начин. Под овим условима можемо се питати да ли рационализација теоријски могућа коју можемо очекивати од национализације осигурања аутомобила не би била замењена тешкоћама које су својствене административној служби. Национализација осигурања аутомобила створила би чак још изразитију опасност. У Француској, обештећење несрећних случајева на раду врши се без великих проблема у оквиру социјалног осигурања, али ово је обештећење паушално: разумљиво је, дакле, да ову службу могу вршити чиновници осредњих стручних способности. Што се тиче, напротив, несрећних случајева у саобраћају, различност стања жртава чини да би један систем паушалног обештећења изгледао врло неправичан у извесном броју случајева. Већина садашњих предлога усмерена је у правцу стварног обештећења економских губитака онако како се они појављују. У извесним случајевима, израчунавање економског губитка доста се лако може извршити. У другима, напротив, то је израчунавање врло компликовано: која сума може да накнади смрт једног младог инжењера, или једног адвоката, који је тек почео да обавља своју дужност, или једног младог писца, или уметника, или просто једне жене која је радила у свом домаћинству? Поново ћемо се послужити примером ове последње жртве, можда она није имала деце, можда их је имала петоро или десеторо; ова су деца можда била млада, или су, напротив, била на путу да напусте родитељски дом; можда ће једна од њених сестара моћи да дође да је увелико замени у домаћин-

ству; можда она није имала обичај да седи код куће стално и да је целу бригу око деце пренела на једну гувернанту. Укратко речено, у присуству огромне различности положаја, изгледа да утврђивање обештећења садржи у себи нечег и сувише произвољног. У садашње време ово утврђивање проистиче из дискусије странака и, евентуално, арбитраже једног суда. Ако се ова дужност повери чиновницима који, услед великог броја несрећних случајева, могу бити само осредњих стручних способности, нико не може сада предвидети какво ће бити њихово схватање. Може се догодити да ће они имати утисак да је губитак једног људског бића ненакнадив и да се никада неће бити у довољено високој мери великодушан при обештећењу оних који су живели са њим. Може се догодити, насупротив томе, да они сматрају да су одговорни за утрошак народне имовине и да су премије осигурања већ довољно високе и да не треба још више оптерећивати аутомобилисте и да, у крајњој линији, треба заузети скромнији став како се нормално постављају органи правне службе осигуравајућих друштава. Најбољи стручњаци у области социјалног осигурања не виде јасно како би функционисао један систем национализованих осигурања. У овим условима, изгледа да је боље сачувати садашње структуре, упркос неизбежном расипању које оне повлаче за собом, под условом да се предузму енергичне мере које би омогућиле да се трошкови расипања што више смање.

*Andre Tunc*