

André TUNC (sous la direction de): **POUR UNE LOI SUR LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION** („Допринос Закону о саобраћајним удесима“), édition „Economica“, Paris 1981, стр. 278

Саобраћајни удеси постали су одавно практично нерешив друштвени проблем. У свету се годишње догоди око 50 милиона саобраћајних удеса, који однесу 250.000 људских живота, а оставе три милиона повређених, од чега једну половину неспособних за рад. Напори који се предузимају на плану превенције су велики, али не ни довољни нити увек могући. Саобраћај, као ни живот уопште, не трпи апсолутну сигурност. Отуда неопходност друштвене акције на плану уклањања штетних последица. Најзначајнији њен облик јесте систем социјалне заштите. Њиме је данас обухваћено практично целокупно становништво једне земље, али је он ипак недовољан да повређеном лицу или његовој породици обезбеди одговарајуће обештећење. Други систем којим је то могуће јесте грађанскоправна одговорност.

Грађанскоправна одговорност, међутим, послужимо се речима истакнутог француског стручњака из ове области Андре Тенка (*André Tunc*), професора грађанског права на париском Универзитету I (*Panthéon-Sorbonne*), „налази се у фази кризе свуда у свету“.¹) Професор Тенк посебно критикује правило о ослобођењу од одговорности „кривицом оштећеника“, које у вези са обештећењем лица настрадалих у саобраћајним удесима постаје још више нелогично у условима обавезног осигурања од одговорности. Возач моторног возила практично више не одговара за насталу штету, док на другој страни судови „кривицу“ оштећеника налазе чак и у његовој неспретности, погрешном рефлексу или погрешци коју сви чинимо свакодневно. „За воланом аутомобила, вршећи једну опасну активност, при ко-

¹*André Tunc*, „La responsabilité civile“, édition Economica, Paris 1981, стр. 6.

јој и најмања моја грешка може имати трагичне последице, истиче професор Тенк, грађанско право ми дозвољава да чиним било шта... Али чим напустим аутомобил и постанем пешак који је са свих страна угрожен, моје ће се понашање у случају незгоде испитивати са највећом строгошћу.”

Критику постојећег система професор Тенк изнео је још 1964. године. Он је предложио да се систем осигурања од одговорности замени директним осигурањем аутомобила, којим се обезбеђује обештећење свим лицима оштећеним у саобраћајним удесима, без упуштања у утврђивање одговорности према правилима грађанског права. Овај оригиналан предлог познат као „*projet Tunc*”²⁾ прикувао је велику пажњу стручњака и изазвао различита реаговања.³⁾ Он је, међутим, морао бити напуштен у Француској због отпора адвоката („великог профитера негигурности и сложености постојећег система”) и осигуравача. На другој страни, „*projet Tunc*” имао је великог утицаја на реформе у другим земљама, а нарочито на доношење шведског Закона о обавезном осигурању аутомобила од 1975. године и Закона о саобраћајним удесима од 1977. године канадске покрајине Квебек.

Охрабрен позитивним искуствима спроведених реформи, професор Тенк чини нови напор за измену постојећег система у Француској. Он је израдио нови текст закона и заједно са образложењем упутио га је на мишљење двадесеторици најкомпетентнијих стручњака из одговарајућих области (судије, професори, осигурање, адвокати и социјално осигурање) из Француске и ван ње. Након примљених одговора, професор Тенк је ревидирао предложени текст закона. Целокупан материјал разматран је потом на Међународним данима посвећеним проучавању накнаде штете настале у саобраћајним удесима, који су одржани на Сорбони у Паризу 8. и 9. маја 1981. године.

Како би резултати ових истраживања били доступни широј јавности („правницима, могућим жртвама саобраћајних удеса, што смо ми сви, као и органима власти”), професор Тенк об-

²⁾ André Tunc, „La sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation”, édition Dalloz, Paris 1966, стр. 69; André Tunc, „Sur un projet de loi en matière d'accidents de la circulation”, Revue trimestrielle de droit civil, Paris, год. 1967., стр. 82; André Tunc, „Un bilan provisoire”, Droit Social, Paris, год. 1967., стр. 71.

³⁾ Видети: прилози у посебном броју часописа „Droit Social”, Paris, год. 1967., бр. 2; Boris Starck, „Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation”, Revue trimestrielle de droit civil, Paris, год. 1966., стр. 635; Charles Blaevot, „Nouvelle orientation de notre système de responsabilité civile”, Recueil Dalloz-Sirey, Paris, год. 1966., chronique, стр. 113.

јавио је књигу „Pour une loi sur les accidents de la circulation”, која садржи наведене радове, систематски изложене у пет делова:

- први део: Скица за закон о накнади штете настале у саобраћајним удесима и образложење професора Тенка;
- други део: мишљења француских стручњака о Скици уопште;
- трећи део: мишљења француских стручњака о међусобном односу осигурања и система социјалне заштите;
- четврти део: мишљења страних стручњака (Савезна Република Немачка, Велика Британија, Белгија, Италија, Холандија, Канада — покрајина Квебек, Шведска и Швајцарска), и
- пети део: синтеза професора Тенка и предлог Закона о накнади штете настале у саобраћајним удесима.

Књига „Pour une loi sur les accidents de la circulation” представља једно од оних дела која трајно обогаћују правну мисао и непосредно утичу на развој права. Таквом је чини не само оригинална идеја професора Тенка о аутоматском обештећењу жртава саобраћаја путем директног осигурања аутомобила, уз искључење испитивања одговорности и свих осталих облика обештећења, него и сви радови кроз које је она критички преиспитана и објашњена са различитих аспеката. У томе се посебно истиче пети део књиге. Поред синтезе о основним запажањима поводом Скице закона, професор Тенк даје и један нов текст предлога Закона о накнади штете настале у саобраћајним удесима. Он је у њега уградио своје широко познавање права уопште и посебно грађанскоправне одговорности, своје огромно искуство, своју животну ведрину и једноставност, једном речју — себе. Интегрални превод предлога овог Закона даје се стога у прилогу.

ЗАКОН О НАКНАДИ ШТЕТЕ НАСТАЛЕ У САОБРАЋАЈНИМ УДЕСИМА

Глава I — ОБАВЕЗЕ ОСИГУРАЊА

Члан 1.

Сваки сопственик односно држалац моторног возила, пре него што укључи возило у саобраћај, мора да закључи уговор о осигурању којим ће се у складу са одредбама овог закона уредити питање накнаде штете настале у саобраћајном удесу у коме је возило учествовало. Ништава је одредба уговора супротна одредбама овог закона.

У оквиру овог закона израз „возило” означава свако моторно возило које се креће по земљи, његову приколицу или полуприколицу, као и њихов терет; сматра се да је „у саобраћају” свако возило које није заустављено у посебној гаражи.

Правна лица која су ослобођена обавезног осигурања својих возила имају у вези са применом овог закона у погледу тих возила права и обавезе осигуравача.

ГЛАВА II — ТЕЛЕСНЕ ПОВРЕДЕ

Члан 2.

Лице које је претрпело телесну повреду у саобраћајном удесу у коме је учествовало неко возило има право на накнаду претрпљене штете у складу са одредбама чланова 3 до 12 овог закона.

Члан 3.

Повређено лице има право на накнаду свих потребних трошкова насталих услед штетног догађаја, као што су трошкови лечења, рехабилитације, помоћи и неге од стране другог лица, трошкови помагала или преуређења стана, путни трошкови чланова породице, трошкови поправке, чишћења или замене одеће или предмета које је оштећеник имао у тренутку удеса и који су у томе удесу оштећени.

Члан 4.

Повређено лице има право на накнаду штете коју је претрпело услед губитка у заради због привремене неспособности за рад.

Члан 5.

Уколико је код повређеног наступила трајна неспособност за рад он има право на:

а) накнаду штете услед губитака зараде до које ће редовно доћи у односу на особу која је била у истом положају као и повређени;

б) накнаду моралне штете, која се одређује применом утврђене табеле а у зависности од степена инвалидности повређеног и година живота. Ова табела, као и медицинска скала по-

моћу које се одређује степен инвалидности, утврђују се посебним прописима.

Члан 6.

Под „губитком” зараде у смислу чланова 4 и 5 овог закона подразумева се само стваран губитак и то у делу за који повређени није обештећен од стране послодавца, социјалног осигурања или било ког другог облика социјалне заштите.

Члан 7.

Накнадиће се само онај губитак зараде који не прелази X пута минималан лични доходак.

Члан 8.

Уколико губитак у заради повређеног настао услед његове трајне неспособности за рад није мањи од 30%, накнада овог вида штете утврдиће се у облику новчане ренте у складу са одредбама Закона од 27. децембра 1974. године. Ова рента подлеже изменама у зависности од промене стања повређеног.

Висина ренте може се смањити уколико повређени без оправданог разлога одбије да се подвргне прегледу, испитивању, лечењу или преквалификацији које му је осигуравач оправдано предложио.

Рента не може бити предмет извршења у мери у којој то не би могла бити ни зарада која се њоме накнађује.

Члан 9.

Уколико услед удеса дође до смрти повређеног, његови наследници и њему блиска лица имају право на накнаду свих уобичајених трошкова које су они имали у вези са удесом. Лица која су преузила обавезу погребних трошкова имају право на њихову накнаду.

Члан 10.

Лица која су услед смрти погинулог лишена помоћи коју су од њега добијала или коју су по редовном току ствари могла очекивати имају право на накнаду ове штете уз ограничење предвиђено у члану 7 овог закона. Накнада ове штете одредиће се у облику новчане ренте у складу са одредбама Закона од 27. децембра 1974. године.

За накнаду штете предвиђену члановима 3 до 10 овог закона одговара:

— уколико се повређено лице односно погинули превозно у или на возилу — осигуравач тог возила;

— уколико се повређено лице није превозило — осигуравач возила које је учествовало у удару. У случају да је више возила учествовало у удесу, сваки од осигуравача обавезан је према оштећенику, а штета се између њих дели на једнаке делове или према проценту који они споразумно утврде.

Члан 12.

Ако је у удесу учествовало украдено возило, лопов и његови саучесници немају право на накнаду штете према одредбама овог закона.

Глава III — МАТЕРИЈАЛНЕ ШТЕТЕ

Члан 13.

Штета на возилу настала у судару се другим возилом накнадиће се у проценту према шемама конкретних околности које ће се утврдити посебним прописом. Овим прописом одредиће се и сви елементи штете која се надокнађује.

Штета настала на стварима које су се налазиле у или на возилу надконађује се само у случају судара моторних возила или у случају превоза од стране лица које се превозом професионално бави. Висина накнаде ове штете ограничена је посебним прописом, изузев ако је уговором о осигурању предвиђен виши износ накнаде.

Накнадиће се и сва остала материјална штете проузрокована возилом (на покретним стварима).

Глава IV — ОСТАЛЕ ОДРЕДБЕ

Члан 14.

Право на накнаду штете предвиђено овим законом искључује било који други захтев за накнаду штете настале као последица удеса, изузев у следећим случајевима:

1) Оштећеник има право на разлику у накнади претрпљене штете од произвођача, продавца или онога ко је возило оправљао. Ово право остварује се посебном тужбом у складу са општим правилима о одговорности за штету.

2) Осигуравач који је исплатио накнаду применом овог закона има право регреса од:

а) лица које је штету проузроковало намерно;

б) произвођача, продавца или лица које је возило оправљало, уколико су они одговорни по општим правилима;

ц) лица дужног да се стара о путној мрежи, уколико је оно одговорно по општим правилима.

Накнада досуђена по основу права регреса одређује се у једном укупном износу, без обзира да ли се оштећенику накнада штете исплаћује у облику ренте.

Члан 15.

Уколико је неко осуђен због учешћа у саобраћајном уде-су на казну затвора у трајању од најмање —, кривични суд може му изрећи допунску новчану казну до 50.000.— ФФ, која се уплаћује у корист Гарантног фонда уставнољеног чланом 420-1 Закона о осигурању.

Члан 16.

Не може се покренути спор пред судом у вези са применом овог закона уколико се спор није покушао решити пред мировном комисијом, чији се састав и деловање уређује посебним прописом.

Члан 17.

Захтев за накнаду штете настале услед телесне повреде застарева у року од три године, а за накнаду материјалне штете у року од једне године. Рок застарелости почиње да тече од дана када је оштећеник дознао за насталу штету.

Члан 18.

Премија осигурања сваког осигураника мењаће се једном годишње у зависности од броја удеса у којима је његово возило учествовало. Посебним прописом уредиће се услови за бонификацију односно за повећање премије.

Тодор Ачански