

ПРОБЛЕМИ НЕОСИГУРАНИХ И НЕПОЗНАТИХ ВОЗИЛА У ОСИГУРАВАЈУЋОЈ ПРАКСИ У ЈУГОСЛАВИЈИ

I. УВОД

Као што је проблем „одговорности” све истакнутији и присутнији у нашем свакидашњем животу и раду, тако се унутар те правне категорије испољава низ веома дуго присутних али до данас и у правној теорији, и легислативи и у судској пракси, нерјешених или само делимично речених правних питања.

Једно од тих је по нашем мишљењу и проблем одговорности за штете које причине „неосигурана” и „непозната” возила.

Истакнуто питање не може бити предмет интересовања само заједница осигурања, већ би требало да постане и далеко шири проблем. У питању су, наиме, значајна материјална средства која морају бити предмет интересовања шире друштвене заједнице. Ово, пре свега, како би се на једној страни заштитили фондови заједница осигурања који нису анонимни, а истовремено да се жртве саобраћајних удеса којима је причинило штету непознато или неосигурано возило и обештете.

Није и не може бити исто неосигурано и непознато возило. То су категорије у области аутоодговорности свака за себе и генеза заједништва највероватније потиче од познатог става Врховног суда из 1972. године, када се одговорност заједница осигурања за непозната и неосигурана возила изједначила са одговорношћу за штете које су причинила возила са иностраном регистрацијом лицима и имовини и нашој земљи.

Проблем нашег интересовања ће бити више истакнут код одговорности непознатих возила јер је ово са аспекта правних односа који настају, законске регулативе као и девијација које су присутне на овом правном подручју истакнутији. Без обзира ко посматра истакнуту правну категорију мора се констатовати да ту уз садејство више чиниоца тога истински има.

Циљ је овога да се укаже, пре свега, на неопходност стриктне примене одредби датих у Закону у погледу непознатог и неосигураног возила али уз указивање на бројне објективне критеријуме који би се применом начела облигационог права,

који би се морали примењивати у поступку доказивања постојања непознатог возила и његове кривице за саобраћајни удес па сходно томе и одговорности за насталу штету.

II. ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ

1. О грађанско-правној одговорности власника односно корисника моторног возила

Са аспекта нашег интересовања нужно је да се претходно сагледају сви елементи који су од значаја за постојање одговорности било неосигураног било непознатог возила.

Ноторно је да појава аутомобила, а посебно његова експанзија у протеклим годинама, изазива нове тенденције и на подручју права као једне од друштвених категорија. Пре свега, нужно је омогућити адекватну правну заштиту жртвама модернизованог саобраћаја. На праву је да понуди употребљиве и прецизне инструменте у циљу заштите лица оштећених од моторног возила, дакле појединца који плаћа данак општем прогресу.

Правне последице за настале штете испољавају се, дакле, у сфери грађанско-правних односа. Већ од самог постанка моторно возило сматра се опасном ствари тј., ствар која представља повећану опасност односно, делатност која представља повећану опасност за околину. Дакле, питање одговорности за штету стоји у првом плану. Решив је и брзо је решен проблем у случају судара моторних возила и он није предмет нашег интересовања. Насупрот томе ни до данас није једнообразно решен проблем одговорности за штете које претрпе „трећа лица” и њихова имовина. Ова лица пре наступања штетног догађаја нису била са аутомобилистом ни у каквом правном односу. Настаје, дакле, вануговорна одговорност и намеће се питање како ово решити. Класични принцип доказивања кривице, од самог почетка је неадекватан и као такав одбачен јер би пут до остварења права оштећеног био исувише дуг па и неизвестан. Имајући у виду да је моторно возило окатегоризовано као опасна ствар, сви путеви воде у објективну одговорност и она данас егзистира на овом подручју у највише правних система. И Закон о облигационим односима¹⁾ је прихватио такав став и ту дилеме више нема. Последице таквог решења су бројне. Свакако — остварена је основна тежња а то је заштита жртва све бројнијих и тежих саобраћајних удеса. У поступку доказивања довољно је да оштећено лице докаже да је претрпело штету и чињеницу да је исту проузроковало моторно возило. Терет доказивања супротног лежи на власнику моторног возила. Може се слободно констатовати да је објективна одговорност мотивисана социјалном активношћу друштвене заједнице и свестрано

¹⁾ Закон о облигационим односима („Сл. лист СФРЈ” бр. 29/78. члан 154.

служи већој солидарности у друштву а истовремено већој сигурности у одвијању саобраћаја.

2. Осигурање од одговорности и социјализација ризика за опасност коју доноси моторно возило

Опстанак одговорности по кривици у овој области угрожен је и начелом јемства за ризик, успостављеном на идеји правилне расподеле користи и повећаног ризика који носи у себи моторно возило.

Прарешење овог начела вуче своју генезу из Actio Aquilla²⁾.

Ако се ризик не би посматрао са тог аспекта и прихватила његова социјализација, грађанска одговорност сигурно не би данас била оно што је. Истовремено, сигурно никада не би био нађен излаз за задовољење ових потреба (и развој и несметано одвијање саобраћаја, и заштита трећих лица, и заштита аутомобилиста) да није облик социјализације ризика нађен управо у сфери осигурања од одговорности. Ово осигурање убрзо — у области повећане опасности постаје и законом обавезно.

Осигурање од одговорности није од значаја само за оштећено лице и штетника већ и за заједницу као целину, јер друштвено корисна активност повлачи за собом и опасност за настанак штета великог обима. Осигурање од одговорности је данас неодвојиво од грађанске одговорности и накнаде штете. Корисност овог института је вишеструка, што је потребно да се и овде посебно нагласи. Оно се чак повремено у нашем законодавству третира као делатност од посебног друштвеног значаја³⁾.

3. Обавезно осигурање моторних возила од одговорности

Обавезно осигурање моторних возила настаје на основу изричите одредбе закона, односно прецизније речено, из уговора који се закључује на основу закона. За решавање односа и положаја лица у уговору о обавезном осигурању моторних возила неопходно је анализирати те односе, као и указати на прекиде тих односа.

Закон о основама система осигурања имовине и лица⁴⁾ и републички закон из ове области, наметнули су свим власницима моторних возила, која је по својој природи стога јавноправна, да са слободно изабраним осигуравачем закључи уговор о осигурању моторног возила за штете које могу претрпети трећа

²⁾ Lex Aquilla уводи принцип одговорности у случају оштећења туђе ствари без намере — *damnum iniuria datum*, из чега се по општем схватању развила теорија и пракса деликтне грађанско-правне одговорности,

³⁾ Основни Закон о осигурању и осигуравајућим организацијама — „Сл. лист СФРЈ” 7/67. члан 1.

⁴⁾ „Сл. лист СФРЈ” бр. 24/76.

лица. Закључењем уговора ствара се други однос — однос осигурања којег регулишу норме права осигурања — уговорно право. Случајем удеса и оштећења настаје трећи однос, који је са аспекта облигационог права најинтересантнији. Ту је треће оштећено лице, које са осигуравачем могло би се рећи има заштитни однос, који је такође регулисан посебним законом. Тај се однос не би могао сматрати уговорним, јер између оштећеног и осигуравача нема никаквог уговора. Оштећени је стекао право да истакне захтев за накнаду штете коју је претрпео од моторног возила, непосредно према осигуравачу по самом закону. Ту је и однос без којег нема ни претходног а то је оштећени и власник осигураног моторног возила. Овај однос је заправо оно од чега почиње све и помоћу којег се могу објаснити како односи у праву обавезног осигурања од одговорности тако и еволуција обавезног осигурања уопште. Мора се подвући: ови односи су веома испреплетени и међусобно условљени. Изучавање ових односа неосцирпа је могућност продубљавања односа у области грађанско-правне одговорности ограничене само на поље обавезног осигурања. Ово посебно у нас јер је релативно касно, и само делимично, уведен овај правни институт. Мора се, наиме, подвући да данашња законска регулатива даје довољно простора да се уз начела и одредбе Закона о облигационим односима те Услови за осигурање аутоодговорности може доста успешно решавати сви могући случајеви и ситуације. Исто тако, треба нагласити, да постоје у прописима неке недоречене одредбе или су недовољно јасно формулисани и траже било доградњу система осигурања, било измену и допуну Основног Закона. А то су, управо, одредбе које регулишу питање одговорности и поступак за накнаду штете које почиње неосигурана и непозната возила.

III. ОДГОВОРНОСТ ЗА НАКНАДУ ШТЕТЕ КОЈУ ПРИЧИНИ НЕОСИГУРАНО ВОЗИЛО ПО НАШЕМ ПРАВУ И СУДСКОЈ ПРАКСИ

Законом о основама система осигурања имовине и лица чланом 55, те одговарајућим али идентичним одредбама републичких закона речено је:

„Штету проузроковану моторним возилом чији корисник, односно сопственик није закључио уговор о осигурању од одговорности, као и штету проузроковану непознатим моторним возилом, накнађује и исплађује заједница осигурања чије је седиште на територији републике, односно аутономне покрајине на којој је штета настала а те штете носе све заједнице осигурања које врше осигурање од одговорности моторних возила регистрованих у републици, односно аутономној покрајини на чијој територији је штета настала, сразмерно премији оствареној осигурањем тих возила.

Ако на територији републике, односно аутономне покрајине не постоји заједница осигурања са седиштем на тој територији, штету из става 1. овог члана накнадиће заједница осигурања код које је осигуран претежан број корисника, односно сопственика моторних возила регистрованих у тој републици, односно аутономној покрајини, а те штете носе све заједнице осигурања које врше осигурање од одговорности за та возила, на начин одређен у ставу 1. овог члана.”

Као и остале одредбе закона овај још ставља у први план заштиту трећих лица и њихове имовине и то у оним случајевима, када уговор није закључен односно у случајевима када је штета настала од непознатог возила. И ако је и раније истакнуто да ова два института немају ништа заједничког, изузев што су права и обавезе странака регулисана истим одредбама ипак постоје неки заједнички основи.

Идентична је, пре свега, домицилна обавеза осигуравајуће организације на накнади штете, што значи да штете које настану по овом основу надокнађује осигуравајућа организација на подручју гдје је настала штета. Идентично је такође да се жртве ових удеса надокнађују до висине штете која је утврђена законом. Оштећена лица, па ни суд, уколико дође до судског спора, уопште не интересује међусобни однос ових организација. Све остало код ова два института је посебно, само за себе, и то почев од основа обавезе до поступка за накнаду и регресирање сасвим је различито. Пре свега: код неосигураног возила све је познато и не постоји ништа нејасно, ништа што би се морало посебно утврдити. Институт поделе ризика не може се применити и не постоји у случају неосигураног возила, већ само код непознатог возила. Сходно томе, проблем неосигураног возила је проблем једне заједнице осигурања у првом реду, и њен начин за поступак и намирење штета исплаћених по том основу. Сасвим је најме извесно да ће се накнада штете исплаћена по том основу рефундирати. Питање је само када, у ком износу и колико су при том због протеча времена губици због номиналног губљена вредности новца. Сасвим другог је садржаја и други је основ обавезе код непознатог возила. Ту је истински проблем далеко истакнутији из више разлога те се с правом доказује законодавцу да се ту у интересу друштва интервенише јер су све уочљивије бројне девијације.

Проблем неосигураног возила занимљив је али и са сасвим другог аспекта, а то је у погледу поступка регресирања исплаћене штете, као што је већ наглашено, а никако у претходном поступку. У самом закону оштећени има пуно право на накнаду штете указивајући чак при свом захтјеву, да му је штету причинило неосигурано возило. Заједница осигурања по правилу у овим случајевима позива осигураника неосигураних возила ради упознавања са чињеницама везаним за околности удеса, указујући при томе на висину штете. Осигураник по правилу истиче низ приговора почев од оспоравања основа одго-

ворности, до приговора на висину. Стога се велик број ових захтјева, поготову ако је висина већег обима, решава на суду. Познато је да се тиме „висина“ и даље повећава а да се при томе ништа значајно није постигло. Приговори које истиче осигураник истиче по самом закону и осигуравач али свакако само оне које објективно постоје. Мора се истаћи да управо у рјешавању ове врсте захтјева за накнаду штете поново долази до изражаја изузетно ниска саобраћајна култура или невјешто „непознавање“ својих права и обавеза.

Ако је закон обавезао, а то јесте, онда сам закон даје могућност репарације исплаћене штете код неосигураног возила. Битно је, наиме, да се ту *све зна*, и остаје заправо само проблем осигуравача *ex lege* како регресирати исплаћену накнаду. Ако је, наиме, власник неосигураног возила физичко правно лице опет је присутан елеменат социјализације али у сасвим обрнутом смислу но у случају непознатог возила. Код познатих чињеница: неосигурано возило, одговорно лице — власник неосигураног возила, оштећено лице или његова имовина, висина штете. Позната је чак и чињеница да власник возила није закључио уговор, законом предвиђено обавезно осигурање. Ту управо долазимо до проблема који фактички постоји код овог института и који постаје све израженији и посебно за осигуравајућу праксу веома значајан.

За возило које је осигурано се претпоставља да је и технички исправно, дакле, за неосигурано да је технички неисправно. Евиденцију о возилима и њиховој исправности води надлежна служба унутрашњих послова. Поставља се питање да ли се може са становишта друштвеног интереса оправдати чињеница да протекне више времена да би се случајно код рутинске контроле открило такво возило. Није потребно наглашавати да је осигуравајућа организација овде немоћна, јер власник возила може објективно сваке године мењати осигуравача. Стога је неопортуно да га као и у случајевима уговорних осигурања, позива да исто продужи.

Чињеница је, да се овим проблемом ни заједница осигурања ни било ко други до данас није посебно бавио и ако се, управо у последње време често истиче да грађани поред осталих обавеза према друштвеној заједници не извршавају и ову. Ово заправо постаје проблем заједнице осигурања тек у моменту када дође до поступка регресирања исплаћене штете, а претходно је то проблем веома бројних друштвених субјеката.

Наше је да се позабавимо проблемом могућности регреса — могућности наплате штете коју је причинило неосигурано возило од власника тог возила. Није проблем ако је корисник тог возила друштвено-правно лице. Проблем настаје ако је власник физичко лице, што је најчешћи случај, или пак ако је друштвеним возилом управљало лице у алкохолизирањем стању.

Ту је опет као категорија присутна социјализација ризика али у обрнутом смислу. Без обзира што су та лица сама и

свесно довела себе у такво стање није и не може нашем друштву то бити само њихов проблем. Рефундацијом исплаћених износа били би наиме, заједно са својим породицама доведени у финансијски крах, а да при томе фондови заједнице осигурања нису и стварно и номинално подмирени.

С обзиром на повећан број неосигураних возила, а имајући у виду неопходност решења ове друштвене појаве, нужно је садејство више фактора. Прије свега, основано се може указати на законску обавезу органа унутрашњих послова који су дужни да *ex offio* по протеку рока позову власника моторног возила да врати регистарске таблице. Није потребно наглашавати какви би били ефекти: прије свега, с обзиром на краткоћу рока, мања је могућност настанка удеса и тиме штете. И психолошки ефекат о присутности контроле веома је значајан и тиме је заправо обезбјеђена права заштита свих субјеката; крајње — чак и власник моторног возила. Други учесници у овом односу су корисници накнаде која се плаћа за коришћење путева. Нису то тако безначајна средства да се у случају смањења прилива, како по броју јединица, тако и по износу, не алармирају одговарајући друштвени фактори.

С правом можемо истаћи да су тек крајни учесници у овом односу заједнице осигурања. Да ли је решење и излаз у покушају да се нормативно регулише унутар заједнице осигурања⁵⁾ начин и могућност отплате штете исплаћене из основа неосигураног возила, што утврђују органи управљања — осигураници сами, тешко би се могло апсолутно прихватити. Зашто не размишљати о овим решењима која су скоро опште прихваћена у савременим осигурањима аутоодговорности на западу? Нужно је наиме, успостављање евиденције осигураника аутоодговорности ради могућности евентуалног отказивања осигурања; разлози за овај захтев нису и не могу бити само у случају неосигураног возила, већ су далеко озбиљнији у другим факторима а, пре свега, у случајевима учесталих штета које се граниче са грубом непажњом, односно намером. У садашњим односима између заједница осигурања због међусобне нелојалности и скоро је немогуће извести па тако заједнице саме себи чине лошу услугу уз привидно повећање обухвата осигурања.

Истакнута друштвена појава могла би постати сама за себе проблем који у ближој будућности а уз садашњи систем тарифне политике аутоодговорности мора постати евидентна па ће тако изизиквати потребу да заједнице изучавају и изналазе решења прихватљива за све заједнице осигурања у земљи, а тиме истовремено и са реперкусијама за оне штетне догађаје које садрже у себи елемент иностраности.

Само отплата и покушај њеног решавања нормативним актима ствар је сваке заједнице посебно, односно воље осигураника. Свакако је и то вид социјализације у заједничком сно-

⁵⁾ То је случај у Заједници осигурања „Триглав” Љубљана.

шењу ризика у свом обрнутом својству: првобитно се штитила жртва, а сада се штити кривац.

IV. ОДГОВОРНОСТ ЗА НАКНАДУ ШТЕТЕ КОЈУ ПРИЧИНИ НЕПОЗНАТО ВОЗИЛО ПО НАШЕМ ПРАВУ И СУДСКОЈ ПРАКСИ

Као што је већ раније наглашено, Закон о основама система осигурања имовине и лица, истом одредбом регулише правне односе настале у случајевима када штету причини непознато возило. Такође је раније наглашено да је овај проблем далеко истакнутији, сложенији и егзистира сам за себе јер осигуравајућој пракси у нас причињава низ како практичних тако и теоретских дилема. Чињеница је, наиме, да се одштетни захтеви из овог основа рапидно повећавају.

Закон о основама уређује право оштећених на накнаду штете у случају када су ту штету проузроковали возачи непознатих возила. Такође је законом одређено да имају право на накнаду овог износа који је прописан као максимална сума за путничка возила те да имају право на *actio directa* према осигуравајућој организацији, која има седиште на територији републике, односно покрајине где је настала штета. Према закону те штете покривају све осигуравајуће организације које обављају осигуравајућу делатност на подручју републике, односно покрајине где је настала штета у сразмери са премијом аутоодговорности. Заједница осигурања која је исплатила штету по том основу, а утврдила је касније које је возило причинило штету, има право на регрес од власника, односно заједнице осигурања код које је возило било осигурано у време саобраћајног удеса. Законом је такође изричито одређено да оштећеном лицу штету исплаћује она заједница осигурања која има седиште у републици где је штета настала. Свакако да и ове штете крајње носе све заједнице осигурања.

Може се слободно, у првом реду констатовати да закон оштећеним лицима не налаже никакве обавезе, односно ограничења код остваривања права на накнаду штете а није прописан ни посебан поступак. Јасна је свакако интенција закона: заштита свих које је на било који начин оштетило непознато возило.

На основу искуства у пракси мора се на жалост одмах констатовати да се закон не примјењује. Између осталог штете нису подељене између заједница осигурања како је предвиђено. Број штетних догађаја у сталном је порасту као што је већ наглашено. Пошто се мањи удеси по правилу не морају обавезно пријављивати надлежној комисији унутар службе унутрашњих послова или суда, докази које у поступку остваривања накнаде штете нуде оштећени нису и не могу бити веродостојни а камоли објективни, па представљају сталне неспоразуме на релацији оштећени — суд — заједнице осигурања. То потврђује и чињеница, да се највећи број ових захтева решава у дугим

судским споровима, што свакако представља лошу слику о осигурању, а према исходу судских поступака, може се закључити и за суд. Свакако се мора нагласити да интенције закона за брзом и ефикасном заштитом жртава удеса која су проузроковала непозната возила, до данас уопште није остварен.

Мањкавост у прецизности законске одредбе и те како се осећа у пракси. Поред ових, те општих одредби за накнаду штете садржаних у закону о облигационим односима ни осигуравајућа ни судска пракса не нуде егзактна решења, већ се оцењује по слободној оцени од случаја до случаја. Шта то значи највише говори кратка анализа слободно одабраних случајева.

Анализом предмета по којима је исплаћена накнада штете из основа одговорности, а која су решена вансудским путем може се закључити да се ти догађаји дешавају у граду на паркиралиштима те да су те штете по висини у просеку, од око 5.000 динара. Не улазећи у реалност таквих штета као чињеница да се може десити штета у граду коју је причинило непознато возило, такве су штете и објективно могуће. Надлежна комисија СУП-а сачини записник у коме су само врло ретко констатовани трагови тог непознатог возила (као друга боја — лак, стакло, земља, остаци гуме и сл.), без обзира што су заједнице осигурања надлежним често скретале пажњу да се инсистира на објективним чињеницама, а не на подацима оштећеног. Најбитније је да само врло ретко, заправо изузетно, постоји објективни доказ о постојању тог непознатог возила. Али, ове штете не забрињавају јер оне по својој висини нису алармантне.

За анализу су дакле интересантније, а за заједнице осигурања забрињавајуће оне штете по којима се воде парнице; ради се о штетама већег обима и са тежим последицама.

Посматрајући и разматрајући ове захтеве, може се уочити да се намеће више елемената, који се могу посматрати сваки за себе. Сваки елемент за себе повлачи за собом закључак; закључци по сваком елементу дају само један резултат који је заједнички за све предмете по којима се води судски спор.

За анализу узети су у обзир следећи објективни елементи:

- Време удеса — доба дана,
- Временске прилике,
- Услови пута,
- Последице, — посебно у погледу оштећења возила и посебно повреде,
- Докази — разлози по којима је суд одлучио о одговорности непознатог возила.

На самом почетку, односно код првог елемента, уочљиво је да се већина удеса десила ноћу. Само мањи — занемарљив број у току дана код потпуне видљивости. Најчешћи разлози које наводе оштећени као узрок удеса је заслепљење од стране

непознатог возила које се кретало у сусрет. Закон о безбедности саобраћаја на путевима намеће обавезно понашање свим учесницима. Значи, постоји обавеза возача који је заслепљен да се у таквом случају са возилом што више приближи ивици коловоза и да по потреби возило заустави. Без обзира на приговоре који су у том правцу стављени у току парнице, суд их није прихватио. То нису заправо, учинили ни вештаци кад су давали свој налаз, а које је суд прихватио по уобичајеној пракси у целости. Из овога следи да је одредба важећег прописа потпуно занемарена, неважећа за понашање и радње оштећеног. Сви налази вештака су слични; као да постоји искључива кривица возача непознатог возила и у целости исправно односно прописно и прилагођено понашање оштећеног.

Други објективни елемент, који је непосредно везан и са следећим, а који чини свакако важан индикатор код ове врсте спорова, су услови пута. Може се извести закључак да се удеси дешавају по мокром и клизавом коловозу, значи неусловом за све учеснике у саобраћају. Разматрајући и овај елемент само за себе намеће се питање: да ли под таквим неусловним околностима може одговорати за удес само један од учесника, односно да ли је за штету која настане, одговоран само непознати учесник. Законске одредбе оперишу појмовима и прописима и прилагођена вожња; често се деси да је вожња прописана, али није прилагођена условима пута па су консеквенце потпуно исте као да је непрописна. Свакако да се такво понашање очекује од свих учесника, а не само од непознатог почиоца.

Непосредно уз овај елемент везане су и временске прилике. Удеси се дешавају управо под неповољним временским приликама које су проузроковале и неуслован пут.

Проучавањем истражног материјала поводом ових удеса долази се до сазнања да ни један објективни доказ не иде у прилог односно непоткрепљује изјаве возача и његових сапутника. Даљим разматрањем може се уочити да су се удеси десили у благим кривинама које су по инерцији кретања непогодне за оштећеног, а не за штетника. Све ове удесе обавезно прати мокар и клизав пут. Уз такав пут намеће се обавезно понашање свим учесницима у саобраћају, те се, пре свега, очекује за такве услове прилагођена вожња. Ту је увек обавезно дуго светло измишљеног непознатог возила, избегавање судара и тежих последица и обавеза заједница осигурања. Пошто се ради у свим случајевима о удесима са већом материјалном штетом и повредама, на лице места изађе обавезно судска комисија. Околности удеса су фиксиране у записнику који је сачињен, као и у скици и фотодокументацији. Кад суд одлучује у парничном поступку о одговорности врло често занемари ове објективне доказе, те му буде као најмеродавнији доказ за утврђивање одговорности изјава сведока — сапутника у оштећеним колима.

Анализом спорних списа којима је вођен поступак из основа одговорности непознатих возила долази се до запањују-

Његов податак да су изјаве оштећеног и сведока — сапутника оштећеног узете саме за себе, за суд најјаче доказно средство. Оно што посебно забрињава то може бити чак и алармантно, то су покушаји да се изјавама сведока уз свесрдну помоћ вештака у целости оповргне и обеспредмети оно чињеничко стање и ситуација која је нађена на лицу мјеста приликом вршења увиђаја, те као таква фиксирана у записнику о увиђају, скици лицу мјеста и фотодокументацији од стране незаинтересованих — службене комисије која је вршила увиђај. Да буде апсурд потпун, врше се чак вештачења на околности под којима је дошло до саобраћајног удеса, па вештаци у својим налазима оперишу појмовима кривице и одговорности и тако они постају арбитри. Мора се поставити питање: чему се врше увиђаји, чему се врши вештачење алкохола када суд у парничном поступку проводи по предлогу оштећених, такве доказе које иду за тим да оповргну и обеспредмете званичне анализе комисија за увођење. Да ли је опортуно, па чак и са становишта судске етике дозвољено, да се као сведок саслушава — испитује судија који је вршио увиђај и остали чланови комисије на околности које су јасно и детаљно фиксиране у увиђајном материјалу. Шта ли се дешава у психи тих људи када се нађу пред судом да сведоче о нечему што је њима свакидашњи посао (вршење увиђаја). Нормално је да не могу да дају прецизан одговор за све детаље, на чему парнични суд уз свесрдну помоћ и дозвољена сва питања пуномоћника оштећеног инсистира. Зар није нормално да се ти људи не могу сетити свих детаља, јер је то по природи њиховог посла апсолутно немогуће, поготову када се има у виду и то да је од дана удеса до поступка за накнаду штете протекло пуно времена.

Како у теорији кривичног права тако и иначе у анализама судских спорова из области сведочења, често се помиње податак да судови не користе своја права у погледу пријављивања лажног сведочења којег свакако има. Брижном анализом спорова ове природе могло би се доста изјава сведока подвргнути под кривично дело лажног сведочења, јер су се стекли сви битни елементи за постојање тог дела. Није наиме, дужност суда да предложи све доказе од стране парничних странака; суду су дата широка овлашћења да спроводи доказе по службеној дужности. Конкретно: да обавести надлежног тужиоца о таквим случајевима. Већ само сазнање о таквом поступку суда, па макар се и не завршило правомоћном кондезаторном пресудом, уродило би плодом. Ову тврдњу покрепљује и податак да од свих вођених спорова из ове области пресуде којом је тужба одбијена права су реткоста. Занемарљив је број предмета у коме је тужба повучена. То су заправо регресне тужбе, других заједница осигурања које су по основу „каска“ осигурања исплатиле штету својим осигураницима, а који су у својим пријавама штете навели да је до штете дошло кривицом непознатог учесника.

Из свега изложеног произилази један закључак: за сваки удес ма како се он десио, а за који је познат само један учесник, може се остварити накнада штете путем парнице и то у пуном износу. Није наиме, позната: утврђена суодговорност оштећеног, а камоли кривица оштећеног. Могао би се дати и други закључак (а исти се почесто чује по кулоарима правосудних палата!), а то је да је лакше остварива штета по одговорности непознатог возила, него штета за коју је познат други учесник.

Уз овај феномен непознатог возила намеће се и друго питање: А шта је са тим непознатим возилима која су причинила штету. Истина, врло често уопште не дође до контакта са возилом. Али је чињеница да у доста случајева ипак до контакта дође. Није познато да је нађено возило дато по опису оштећеног без обзира што су алармиране све одговарајуће службе. Немогуће је, а и недозвољено да се оштећено возило креће друмом. Такође је познато да се одговарајућа патрола саобраћајне милиције увек распитује одакле потичу оштећења, што се обавезно и проверава. И овај закључак једним делом указује на апсурдност тако честих и тако обимних удеса који се приписују одговорности непознатих возила. Поменуто је већ да нису толико забрињавајући они удеси који настају на паркиралишту у граду, јер су по обиму незнатни и занемарљиви у односу на штете, висину штета које настају на отвореном друму и у току вожње. Тада долази, наиме, до штета великог обима како на колима тако и до повреда више лица, па чак и смртних последица. Без обзира на какав начин се надокнађују ове штете (мисли се на нивоу свих заједница у земљи у пракси досадашње расподеле) чињеница је да ће се у таквом анормалном обиму тешко оправдати пред скупштинама осиграника ризичне заједнице саобраћаја. Такође је јасно да ће такав тренд штета из ове области још више повећати хроничан негативни биланс, премија — штета у области осигурања аутоодговорности. Није тенденција ове анализе да је члан 55. Закона сувишан. Напротив, циљ је да се укаже како је исти недоречен, тумачен сувише екстензивно уз примјену парничних радњи које су често у супротности са начелима грађанског процесног права.

Имајући у виду све изнето Удружење осигуравајућих организација је веома аргументовано, почетком ове године код Савезног секретаријата, покренуло иницијативу за допуну члана 55. Закона. Пре свега, код ове иницијативе главни мотив је како да се обештете истинске жртве удеса које су проузроковала непозната возила, а да се из права на накнаду искључе материјалне штете причињене на самом возилу. Предлажући такво решење имало се у виду и то да се приближимо савременим решењима аутомобилских закона у Европи.

Образложење, аргументовано тачним подацима, полази од чињенице да су многи захтеви из овог основа сумњиве природе које се граниче са шпекулацијама. Поред тога, пријаве оваквих штета по износима су неосноване у претежном броју случајева те се тражи накнада и оног што није у вези са „навод-

ним” удесом. Основна интенција закона је да се заштите жртве тј., физичко лице где по правилу код ове врсте удеса не може бити сумњивих потраживања. Путем закљученог каско осигурања сваки власник моторног возила може да обезбеди накнаду штете на возилу. И на послетку, искључењем осигуравајућег покрића за штету на моторним возилима макар би се донекле смањили хронични губици у овој врсти осигурања.

Иницијатива Удружења није прихваћена.

Савезни секретаријат за финансије не налази да је иницијатива аргументована. Зачућују разлику одбијања; према мишљењу Секретаријата прихватањем допуне Закона „сузила би се права осигураника у области обавезног осигурања и стога сматра да не треба покретати поступак за измену и допуну члана 55 Закона о основама система осигурања имовине и лица”.

Без обзира да ли је иницијатива довољно основана или не, да ли је аргументована или не, она је сасвим сигурно довољно јасна. Како би се могло оценити одбијање када сам термин — осигураник је непрецизан па и нетачан, те наводи на размишљање да и покретачима и предлагачима Закона из области осигурања уговорни односи у појединим врстама осигурања нису довољно јасни. У случајевима када је удес проузроковало непознато возило, нема и не могу бити у правном односу присутни осигураник — осигуравач — оштећени, већ су само осигуравач *ex lege* и оштећени. Стога није у питању заштита осигураника већ само оштећеног.

Према садашњем стању остаје да осигуравајуће организације и даље пробијају пут за утврђивање материјалне истине на овом подручју. Свакако уз садејство и веће разумевање увиђајних комисија, а на послетку и судова. Није циљ да се оспорава накнада штете коју је причинило непознато возило већ да се обештете само она лица па и њихова имовина, која су истински претрпела штету од тих возила.

V. ЗАКЉУЧЦИ

Истакнути проблеми у решавању одштетних захтева из основа неосигураних и непознатних возила присутни су у мањем или већем интензитету од како је овај институт уведен у осигурање.

Уз закључке у овој расправи могла би се проанализирати нека решења, која би морала бити у осигуравајућој пракси јединствена, а која би омогућила истинску заштиту како осигуранику тако и оштећеном а да се при томе има у виду да осигуравач — заједница осигурања послуже по начелима економичности.

1. Односи у уговору о обавезном осигурању *sui generis* и као такви се никад не могу посматрати једнострано. У овом

односу је осигуравач законски јемац, и то би сви субјекти, а у првом реду судови, морали имати у виду.

2. И поред вишеструке законске обавезе број неосигураних возила се рапидно повећава и тиме долази до нове негативне друштвене појаве која постаје све изразитија. Сви фактори у овом односу морали би заједничком акцијом прићи смањивању овог броја. Пре свега из заједнице осигурања са свог аспекта јер крајње последице носе управо оне.

3. Захтеви по основу непознатог возила, како по броју тако и по висини енормно се повећавају. Ово је алармантније због низа девијација које се појављују у остваривању тих захтева. Истинске жртве непознатих возила морају и треба да се обештете али зато истовремено сви конструисани штетни догађаји се морају као такви одбацити. Ово последње уз нужно садејство више друштвених фактора, у првом реду суда који би требали коначно фондове заједница осигурања посматрати онакве кави су, а не као „социјално давање“.

4. Измене и допуне Закона које су предложене биле би објективно најбрже и за сада најефикасније решење које се приближава савременим решењима у осигуравајућој делатности у свету.

5. Истакнутом правном питању а у склопу проблема одговорности уопште, морала би и правна теорија посветити више простора и понудити како легислативи тако и судској, а тиме и осигуравајућој пракси, јединствена решења.

SUMMARY

THE PROBLEMS OF UNINSURED AND UNIDENTIFIED VEHICLES IN THE INSURANCE PRACTICE IN YUGOSLAVIA

The compulsory insurance against liability of the owners of motor vehicles has provided for an efficient protection of the injured third party: it has also been expanded to the victims of uninsured and unidentified vehicles. This system is expected to achieve true protection of injured parties who are not able to give evidence of the identity of the vehicle which has inflicted the damage, or when the owner is uninsured. However, this system has revealed numerous problems in practice.

Even though obligations have been laid down by law, the number of uninsured vehicles is rapidly increasing. On the other hand, the law has not specified the elements which are necessary for a reliable determination of an „unidentified” vehicle precisely enough. Thus the enormous increase in the claims based on the unidentified vehicle not only in their number but also in the amounts claimed. A considerable number of these cases (claims), have obviously been „set up” (as a rule they happened during the night, in unfavourable atmospheric conditions, on wet and slippery roads etc. etc. — as if such conditions of travel do not equally impose obligations on the damaged party to be more cautious in driving; the courts of law, on the other, hand, more readily rely on the statements of witnesses — usually passengers travelling with the damaged driver — than on objective (unbiased) scientific evidence.

The victims of unidentified vehicles should be compensated, but also all „set up” cases (claims) should be rejected. Abuse should be made impossible by joint activity of several social factors, first of all the courts of law, which should not look upon the community of insurance funds as „social donators”, for they are formed from the premium of insurance payed by the client, by the insured. Special support should be given to the initiative for the amendment of the law to limit compensations from insurance of these damages to cases of non-material damages — which has become accepted in some other countries.

RÉSUMÉ

LES PROBLÈMES DES VÉHICULES QUI NE SONT PAS ASSURÉS ET INCONNUS DANS LA PRATIQUE D'ASSURANCE DE LA YOUGOSLAVE

Par l'assurance obligatoire contre la responsabilité des possesseurs des véhicules motorisés est assurée la protection efficace des tierces personnes endommagées: elle est élargie de même sur les victimes des véhicules qui ne sont pas assurés et inconnus. Par ce système il faudrait réaliser la véritable assurance des personnes endommagées qui ne peuvent pas prouver l'identité du véhicule par lequel le dommage a été causé, ou son possesseur est resté non-assuré. Dans la pratique, cependant, ce système pose de nombreux problèmes.

Malgré l'obligation légale le nombre des véhicules qui ne sont pas assurés augmente rapidement. La loi n'a pas précisé, d'autre part, dans une mesure suffisante quels sont les éléments nécessaires pour qu'on puisse déterminer avec précision l'existence du véhicule „inconnu”. C'est pourquoi les demandes qui se rapportent aux véhicules inconnus tant par leur nombre que par leur montant augmentent énormément. Un grand nombre de ces cas est évidemment construit (en règle générale ils ont lieu au cours de la nuit, dans des conditions atmosphériques défavorables, sur les routes humides et glissantes et dans des circonstances analogues, comme si ces conditions n'obligent pas également la personne endommagée de prendre de plus larges mesures de précaution en conduisant le véhicule; les tribunaux, par ailleurs, ont plus de confiance dans les déclarations des témoins — généralement les compagnons de voyage du conducteur du véhicule endommagé ue dans les constatations objectives).

Les victimes des véhicules inconnus doivent être dédommagées, mais de même tous les cas construits doivent être rejetés. Il faut rendre impossible les abus à la suite de l'action en commun de plusieurs facteurs sociaux, en premier lieu des tribunaux, qui ne doivent pas considérer les fonds de la communauté de l'assurance comme „prestation sociale”, car ils sont formés par les primes qui sont payées par les assurés. Il faut saluer en particulier l'initiative qui a pour objet la modification de la loi dans le sens de la limitation de la couverture de l'assurance de ces dommages dans les cas des dommages immatériels — comme cela est réalisé déjà dans certains autres pays.