

368.212

Д-р Видан О. Благојевић
адвокат
и
приватни доценти Београдског Универзитета

**МЕЂУНАРОДНА ГРАЂАНСКА ОДГОВОРНОСТ
АУТОМОБИЛИСТА И ОБАВЕЗНО ОСИГУ-
РАЊЕ ОВЕ ОДГОВОРНОСТИ**

БЕОГРАД
1937

4464.

II-374

Уведено у нови инвентар бр. ~~319~~
1 јануара 1942 год.
Београд.

Д-р Видан О. Благојевић
адвокат
и
приватни доцент Београдског Универзитета

Министарство
Београд

**МЕЂУНАРОДНА ГРАЂАНСКА ОДГОВОРНОСТ
АУТОМОБИЛИСТА И ОБАВЕЗНО ОСИГУ-
РАЊЕ ОВЕ ОДГОВОРНОСТИ**



32558

БЕОГРАД
1937

Засебно отштампано

из

„БРАНИЧА“, органа Адвокатске коморе у Београду
св. за јули—август 1937. год.

I.

Грађанско право данас је у знаку грађанске одговорности као што је некада било у знаку Римског права, Природног права или неограниченог Права својине. Отуда нормирање ове одговорности, у свима послератним грађанским законима на веома потпун начин, било да се она поставља као последица уговорних или вануговорних поступака појединаца. У тој грађанској одговорности особено место заузима одговорност аутомобилиста за штете причињене аутомобилима према трећим лицима или према туђим стварима, па је у тој правној области грађанска одговорност прописана на особен начин, у колико је законодавац сматрао да су недовољне опште одредбе о грађанској одговорности. Најнапредније државе нису пропустиле да пропишу особена правила за ову врсту грађанске одговорности, у циљу што ефикасније заштите појединаца и њихових ствари од опасности и ризика којима су изложени услед све већег развоја аутомобилизма. С разлогом је сматрано, да се само обавезним осигурањем може постићи ефикасна заштита корисника накнаде штете, те с тога особене прописе о грађанској одговорности аутомобилиста срећемо готово увек са прописима о обавезном осигурању ове одговорности.

Али аутомобил као веома погодно саобраћајно сретство давно је почео да се креће изван граница државе којој припадају сопственик или тералац или у којој су кола регистрована, па је истим ризицима изложио трећа лица и туђе ствари у међународном аутомобилском промету. Тако је се заштита од ове међународне аутомобилске опасности у корист трећих лица или туђих ствари поставила у све тежем облику, па су високи међу-

Овај рад је делимично послужио за наше предавање које смо одржали на Коларчевом Народном Универзитету на дан 8. априла 1937. г. са темом: *Одговорност аутомобилиста и обавезно осигурање.*

народни форуми покушали да пронађу јединствена правила којима би била регулисана ова грађанска одговорност уз јединствена правила о обавезном осигурању.

Како ова питања имају шири значај и интересују и наше правнике и аутомобилисте то смо у редовима који следују изложили неколико начела о савременом схватању грађанске одговорности аутомобилиста, нарочито како се она поставља у међународно-правном погледу и ту одговорност пропратили краћим излагањима из области обавезног осигурања ове одговорности, све према најновијем стању науке и праксе а у вези значајних радова предузетих од стране *Римског института за изједначење приватног права* ради регулисања ових правних области путем међународно-правних јединствених одредаба.

II.

Обавезно осигурање, које осваја све више терена, продрло је и у међународно-правни домен, у област међународно-правне грађанске одговорности аутомобилиста. Сасвим је природно што је се поставило питање: како се заштитити од одговорности везане за аутомобил и за ризик који постоји самим тим што постоји и аутомобил. Наравно, одговорност пренета на велика осигуравајућа друштва, изгледа да је најпогоднији начин да се ово питање реши и у интересу аутомобилиста и у интересу оштећеног. Али се на томе није стало. Није питање да ли ће се и како осигурати аутомобилисте од овог великог ризика, већ је питање како им наметнути обавезу да се осигурају за евентуалне штете нанете њиховим аутомобилима трећим лицима. У том случају, обавезно осигурање дејствује у неку руку аутоматски. Аутомобил се не може пустити у међународни саобраћај док није обавезно осигуран. Једно иде са другим, односно, једно без другог не иде.

Аутомобил је постао веома важно сретство за домаћи и међународни превоз. Статистике у последње време показују све већи развој аутомобилског саобраћаја на штету железничког и сваког другог. Тај аутомобилски промет у земљи и у иностранству изазива правне проблеме од највеће важности за међународни саобраћај и међународно-правну сигурност лица изложених ризику од све већег аутомобилског саобраћаја. Истиче се питање да ли стране аутомобилисте подвргнути закону места где је се зао удес десио или њиховом домаћем закону кад се постави питање одговорности за штету нанету њиховим аутомобилом. Шта да се ради ако нема домаћег законодавства о одговорности

аутомобилиста за штете нанете аутомобилом? У овим случајевима најчешће се поступа по правилу *lex loci delicti*. Једном добијена пресуда по закону места где се несрећан догађај десио, да ли ће се моћи и у колико извршити према осуђеном, ако се том приликом не поступа по правилу јавног поретка државе где се пресуда има да изврши, односно ако је домаћи јавни поредак у опреци са међународним јавним поретком? У ком степењу и како дејствује обавезно осигурање у овом случају?

Изједначење ове правне материје, дакле, само се од себе намеће. На тај начин ублажују се или сасвим отклањају разлике између постојећих законодавстава у корист оних који су највише изложени ризику везаном за све већи аутомобилски саобраћај. У њихову корист, у првом реду, имају се донети и правила о обавезном аутомобилском осигурању, која ће бити једна за све државе које желе да омогуће несметани развој међународног аутомобилског саобраћаја.

Тешкоће више нису непремостиве. Међународно изједначење извесних правних материја већ је дало добре резултате.¹⁾ Народи су научили да се покорављају правилима прописаним у међународним конвенцијама на којима су сами сарађивали са другим народима, па ништа не стоји на путу да и ова правна материја буде предмет истога изједначења. Ово у толико пре што је грађанска одговорност начелно сишла са старог деликтног става, по коме жртва има да утврђује кривицу, нехат или небрежење причиниоца несретног случаја, и прихватила начело ризика, по коме је онај, који излаже ризику опасности трећа лица с тога што је сопственик машине која је погодна да изложи појединце већим опасностима, претпостављен као кривац за причињену несрећу, сем ако не докаже, да је несрећа последица каквог поступка жртве или неотклоњивог догађаја — више силе. То је у осталом и олакшало да се народи у овом међународно-правном домену приближе, пред истим ризицима и опасностима, по готову, кад питања међународно-правне грађанске одговорности у опште, а питања међународно-правне грађанске одговорности аутомобилиста посебно, немају никакве везе са политиком.

¹⁾ В. наш реферат на Конгресу правника Словенских држава одржаном од 8. до 10. септембра 1933. год. у Братислави, под насловом: Изједначење облигационог права у словенским државама (*Правосуђе* за август 1933. год.), у коме смо изнели рад на изједначењу разних правних материја путем међународних конференција, Лиге народа и Римског института за изједначење приватног права. Овај је реферат објављен у изводу у *Билтену француског друштва за упоредно законодавство* за јануар-март 1934. год. под насловом: *Résumé du rapport sur l'Unification du Droit des obligations dans les Etats slaves*, и оштампан засебно.

III.

Међународни институт за изједначење приватног права у Риму, под окриљем Лиге народа, чију одличну организацију и велике услуге међународном правништву признају сви народи, благодарећи солидној обради постављених проблема и документацији којој нема равне, узео је у 1935. год. ова два питања у разматрање, питање међународно-правне грађанске одговорности аутомобилиста за штете причињене аутомобилима трећим лицима на страним државним подручјима и питање обавезног осигурања ове одговорности, послуживши се при томе својим већ опробаним и утврђеним методама. За документацију по питању грађанске одговорности послужила су му односна законодавства 26 држава и француско-италијански пројект закона о овој одговорности. Као предмет једног општег изједначеног закона у овој области, узета је само одговорност *ex delicto* а за сада су остављена питања везана за прекршаје аутомобилских саобраћајних прописа, и за кривично-правно кажњавање оваквих криваца.

Државе у великој већини случајева имају своја посебна законодавства о грађанској одговорности аутомобилиста за штете причињене аутомобилом према трећим лицима. Друге малобројније задовољавају се применом општих прописа о грађанској одговорности, из грађанског законика, за ове случајеве. Искуство је показало, да је рад на изједначењу много лакши са државама првог типа, пошто је тамо створено расположење за особено аутомобилско законодавство и његова корисност утврђена. Државе другог типа много су конзервативније, јер је код њих теже продрети са идејом о потреби доношења особеног међународног аутомобилског законодавства о одговорности, кад нема домаћег. Много је лакше извући из домаћег законодавства правила која би се примењивала и у међународно-правним односима, тј. на случај када аутомобил који припада страном аутомобилисти нанесе штете каквом припаднику друге државе на његовој, домаћој, државној територији, него доносити за те правне ситуације нове међународно-правне прописе. Међутим, ништа не смета, да се и домаће законодавство саобрази међународном, односно, да се по угледу на међународно законодавство донесе и домаће са истим принципима и правилима, јер се проблем у главном у свима државама поставља на исти начин, па се могу у главном предложити и иста правила.

Што се домена примене овог међународног законодавства тиче, његово би се дејство ограничило само на кола са мотором

која се крећу по земљи путем моторне силе а нису везана за шине. У томе смислу нема готово разлике између свих домаћих законодавстава која садрже прописе о аутомобилском саобраћају, односно, о грађанској одговорности аутомобилиста.

Када се каже да су кола са мотором у покрету, односно кад долази до примене грађанска одговорност аутомобилиста? Ту долазе у обзир два појма: *Betrieb*, употреба или покрет и *Verkehr*, кретање, саобраћај, према томе који су од ова два појма прихваћени у домаћим законодавствима. *Betrieb* је покрет везан за саму машину, ван домаћаја људске или животињске вуче. Појам *Verkehr*-а, јавног саобраћаја, везан је за кола која се налазе на путевима одређеним за јавни саобраћај. Отуда, по једнима, одговорност наступа онда, када је штета настала код моторних кола у покрету снагом своје сопствене машине, а по другима, када се таква моторна кола крећу само по путевима отвореним за јавни саобраћај. Сем тога, извесна законодавства, постављају обавезу, да се извесна моторна кола, као трактори, теретна кола и друга, крећу једном максималном брзином.

У систему готово свих законодавстава одговорност у првом реду носи сам тералац који је се на моторним колима нашао у тренутку несретног догађаја, по начелу одговорности основаној на његовој — тераочевој погрешци схваћеној у најширем смислу. Али се овде одмах поставља и начело посредне — објективне грађанске одговорности, у првом реду сопственика аутомобила за штете причињене његовим аутомобилом, посретством тераоца у његовој служби. Основ за такву одговорност налази се у првом реду у томе што је сопственик као такав одговоран за штету причињену његовим стварима на личности или стварима трећих лица. Италијански Касациони суд у својим одлукама од 15. јула 1932. и од 9. марта 1933. год. сматра грађански одговорним оног тераоца — сопственика аутомобила, који је аутомобилом располагао у времену причињене штете ма да га у то време није био потпуно исплатио продавцу. То долази отуда, што је код аутомобила кад се појављује питање грађанске одговорности, немогуће применити друга приватно-правна начела садржана у клаузули на пр. да аутомобил до дефинитивне исплате остаје својина продавца. У истом смислу су и извесна американска законодавства донела прописе. Али, друга законодавства сматрају да сопственик аутомобила може бити грађански одговоран за штету само онда ако је у тренутку несретног догађаја сам управљао колима или то право пренео односно одобрио употребу кола каквој другој особи. Под појмом држања кола подразумева се

не само фактичко већ и правно држање. Тако је француски Касациони суд нашао у одлуци *Chambre des Requetes* од 15. децембра 1930. год. Енглеско законодавство, усвајајући начело објективне одговорности за штете нанете аутомобилима трећим лицима, сматра одговорним за штету она лица која су у тренутку несретног догађаја вршила контролу над аутомобилом.

Природа одговорности и њене последице у вези су са системом о одговорности који се прихвати. Основ вануговорне одговорности налази се у погрешци причиниоца штете. Код просредне одговорности спорно је само да ли се њен основ налази у самој погрешци лица (газде) које је узело у своју службу директног учиниоца штете (*culpa in eligendo et in vigilando*) или у феномену преноса правних последица грешке право — материјалног причиниоца штете у односу на имовину сопственикову — газдину, слично појму претставништва. Грешка учиниоца штете сматра се као саставни део одговорности и исту по општим прописима из грађ. парн. поступка имао би да утврди оштећени. То је међутим у овој области права утврђено као недовољно, па је нарочито законодавство овде унело више праведности и тиме проширило основ одговорности. Аналого начелима предвиђеним за уговорну одговорност и прописима из радничког законодавства у којима се први пут појављује појам ризика кад је потребно одредити лице на коме лежи доказ утврђивања кривице, дужност доказа о кривици, односно о непостојању кривице, пренета је на учиниоца штете. Аутомобилско законодавство је се дакле кретало у два правца: у односу на одговорност учиниоца штете и његовог газду, установљена је претпоставка о постојању погрешке на терет учиниоца штете од које се овај може ослободити само ако утврди ситуације тачно предвиђене у закону. С друге стране, уз одговорност учиниоца штете, постављена је у неким законодавствима и акцесорна одговорност газде. Грађанска одговорност сопственика или држаоца моторних кола оснива се у неким законодавствима на објективној одговорности њиховој независно од ма какве грешке тераоца. По другим законодавствима овде је у питању само акцесорна или солидарна одговорност уз одговорност тераоца — директног причиниоца штете. У првом случају сопственик се може ослободити одговорности ако докаже да је несрећа настала услед више силе или поступка самог повређеног или каквог трећег лица, док се у другом случају сопственик може ослободити ове одговорности само ако утврди да се несретан догађај десио без грешке возача.

Француској правној науци и пракси припада част за формулисање и практично спровођење објективне грађанске одговор-

ности у најужем смислу. После неких незнатних отступања и малих колебања, јуриспруденција француског Касационог суда упутила је се одлучно у смислу признања за одговорног аутомобилисте који је штету причинио и то само услед тога што му је поверено чување аутомобила, а без икаквих обзира, о томе, да ли има грешке до тераоца или до самог сопственика аутомобила. Од те одговорности аутомобилист се може ослободити ако докаже да је штета настала услед непредвиђеног случаја или услед више силе, услед поступка неког трећег лица или најзад услед грешке самог повређеног. То је нарочито потврђено у чувеној одлуци Касационог суда од 13. јануара 1930. год.²⁾ Међутим, раније Касациони суд у својој одлуци од 27. маја 1924. год., везивајући одговорност сопственика кола за причињену штету уз појам чувања, држања, правног или фактичког, кола којима је штета причињена, ослободио је сопственика од одговорности за штету нанету трећем лицу у случају да су кола на недозвољен начин узета из његовог фактичког или правног притежања.

Слична начела налазимо донекле и у немачком закону о одговорности за штете нанете аутомобилима од 3. маја 1919. год., у норвешком закону од 20. фебруара 1926. год., у холандском закону од 25. јануара 1925. год., у швајцарском закону од 15. марта 1925. год., местимично са нешто више прецизности. Аустриски закон од 9. августа 1908. год., који код нас важи на територијама апелационих судова у Љубљани и Сплиту, предвиђа могућност ослобођења одговорности сопственика аутомобила, ако овај утврди, да је се несретан догађај десио услед више силе, услед поступка повређеног или неког трећег лица и најзад, ако је до несретног догађаја дошло и поред свих утврђених предострожности које је аутомобилист предузео да до несретног догађаја не дође.

Код одговорности сопственика моторних кола која се оснива на претпостављеној — презумираној грешци тераоца коју усвајају, између осталих и италијански закон од 8. децембра 1933. год., фински закон од 28. априла 1925. год., шведски закон од 30. јуна 1916. год. и донекле енглески закон, поставља се као правило, да је тералац аутомобила одговоран, сем ако не докаже, да је све чинио што му је могуће било да се несретан догађај избегне. Сопственик се пак може ослободити солидарне одговорности са тераоцем, ако утврди, да је аутомобил упо-

²⁾ Ова је одлука Касационог суда прокоментарисана и дат јој је прави значај од стране познатог француског правника г. Луја Жосрана у Збирци конференција из грађанског права под насловом: Еволуција и садашњост. — v. Louis Josseland: *Evolutions et actualités, Conférences de Droit civil*, Paris 1936.

требљен прогивно његовој вољи и намери. Што се тиче одговорности за штете нанете лицима која се возе аутомобилом, законодавства се ограничују на уговорне одредбе које у овом случају ступају на снагу, с том разликом само, што се код бесплатног превоза тражи изричан уговорни пропис о одговорности и што се сматра као противно јавном поретку ако се ова одговорност из уговора искључи, па се о овом ограничењу у опште не води рачуна као непостојећем. Кад нема уговора, примењују се општи прописи о одговорности. У овом случају, начелно, не примењује се аутомобилско законодавство. Ту важе било изричне уговорне одредбе, било општи прописи о грађанској одговорности, што је изрично наведено у италијанском, немачком, аустриском, швајцарском, норвешком, финском и шведском законодавству.

Француско законодавство и судска пракса признају обавезу на накнаду штете у корист оштећеног у плаћеном аутомобилском превозу (одлука Касационог суда од 24. јула 1930. год.), док код бесплатног аутомобилског превоза, ова одговорност наступа само онда, кад оштећени утврди, да је до несретног догађаја дошло услед грешке превозиоца — тераоца (одлука Касационог суда од 29. марта 1927. год.). Енглеско законодавство не прави никакву разлику између плаћеног и бесплатног превоза на аутомобилу у погледу права оштећеног на накнаду штете.

У случају да је штета настала трећем лицу од стране више моторних кола, обично је предвиђена солидарна одговорност свих учинилаца штете. Кад постоји грешка и код повређеног, онда законодавства утврђују степен те грешке и штету одређују према тако нађеном стању. Немачко законодавство изрично предвиђа решење овога случаја у овом смислу. Оно предвиђа и случај небрежења или немарности тераоца или тералаца моторних кола и оштећеног и према томе опредељује степен одговорности, која је код тералаца солидарна ако их је више било. Аустриски закон у овом случају упућује на опште прописе о одговорности. Француски закон отворено признаје солидарност учиниоца у погледу одговорности за штете причињене оштећеном заједничким поступком, претпостављајући постојање грешке код свих учесника (одлука Државног савета од 17. јуна 1927. год.), а врло тешко прихвата, и то само у очигледним случајевима, умањење ове одговорности због грешке повређеног (одлуке Државног савета од 15. марта 1912. год., апелационог суда у Монпељеу од 6. јуна 1912. и од 30. новембра 1928. год.). И италијански Касациони суд на ове случајеве примењује солидарну одговорност учинилаца штете према прописима из грађанског закона, с тим да је увек

претпостављена — презумирана грешка учинилаца. Ако је штета узајамна, онда се накнада одређује према степену кривице — грешке. Ако је до повређеног грешка што је до злог удеса дошло, накнада штете ће се смањити или укинута према степену његове одговорности.

Италијанско, француско, енглеско и норвешко законодавство не утврђују максимални износ за накнаду штете, док немачко и њему слична законодавства унапред тачно утврђују износ ове накнаде. Она за Немачку износи 1.500 марака годишње ренте за оштећеног или 25.000 марака у готовом, односно кад је више повређених — оштећених, рента се пење на максимални износ од 4.500 марака годишње, односно исплата у готовом не може премашити 75.000 марака. Са нешто више детаља, али у главном у истој висини износа накнаде, крећу се и финско, холандско, швајцарско и шведско законодавство.

Најефикаснија гаранција да ће се оштета оштећеном накнадити јесте у обавезном осигурању грађанске одговорности за причињену штету, о којој ће бити особено речи.

У погледу судске надлежности за евентуалну акцију против учиниоца штете, законодавства у главном признају право оштећеном да тужи причиниоца штете, по свом нахођењу, било према надлежности места на коме је штета причињена, било према домицилу причиниоца штете.

И ако има знатних размимоилажења између разних законских система — законодавства немачког и балтичког типа, енглеског common law и француске јуриспруденције као и италијанског закона, — она нису такве природе да спрече приближавање међународних правника на бази заједничког, средњег система, који би могао послужити за основ изједначеном закону. Питање се правно и технички поставља у два смисла: међународна аутомобилска грађанска одговорност с једне стране, обавезно осигурање с друге стране.

Одговорност тераоца са претпостављеном — презумираном његовом грешком, зато што је до злог удеса дошло, не би требало напустити. У противном, оштећеном би било врло тешко да утврди грешку тераоца. Код посредне одговорности сопственика и правног односно физичког детентора — држаоца моторних кола, могло би се усвојити средње решење: ова би лица била само супсидијерно одговорна и то у случају да се штета не могадне накнадити од главног виновника. Нека врста дакле јемачке оба-



везе односно одговорности. Што се природе одговорности тераоца тиче, могло би се предложити да се усвоји претпоставка — презумција о грешци тераоца, но с тим да се овај од те претпоставке може ослободити, па наравно и од одговорности, ако утврди, да је до злог удеса дошло и ако је предузео све мере предострожности и водио рачуна о свима прописима у циљу да се несрећа спречи или онемогући. Поставља се питање да ли би све државе прихватиле начело потпуне објективне одговорности на терет сопственика или детентора зато што су они омогућили да се креће једна опасна машина која самим тим што постоји представља опасност за трећа лица и да ли би усвајање таквог начела онемогућило или успорило огроман развој аутомобилског саобраћаја. И ако смо начелно за усвајање објективне одговорности у овом правном домену са свима њеним консеквенцијама, ипак нам изгледа, да би она тешко била примљена од свих с погледом на то, да начело објективне одговорности није продрло у многа законодавства и да налази велике противнике како у доктрини тако и у јуриспруденцији. Према томе, ово начело треба разумно поставити како би могло бити прихваћено од свих држава, али га никако не треба напустити, јер се оштећени може једино ефикасно заштитити ако се грађанска одговорност постави на објективна а не на субјективна начела.

У томе смислу, мора се поставити као правило, да је постојање грешке за учиниоца штете законска презумција од које се он може ослободити само ако докаже, да је до злог удеса дошло услед постојања више силе или непредвиђеног случаја или поступка самог оштећеног односно каквог трећег лица као и то да је тералац предузео све мере предострожности и учинио све што му је технички и законски било могуће да се несретан догађај спречи или онемогући.

Врло је тешко помирити два постојећа система у погледу висине накнаде штете. Правилније би било да се у том случају остави пуна слобода суду, као што је то спроведено у енглеском законодавству, а целисходније би било, да се ограничи висина накнаде због економских и финансиских разлога, као што је то предвиђено у немачком законодавству, јер са системом ограничене одговорности на унапред утврђени износ може много правилније функционисати и обавезно осигурање, које је у овом случају много лакше спровести.

Солидарна одговорност више тералаца аутомобила, кад је дошло до злог удеса њиховим заједничким поступком, могла би се задржати и у међународном регулисању ове одговорности јер

је примљена готово у свима законским системима разних држава. Такође, учешће оштећеног у одређивању накнаде штете у случају да је и до њега било кривице што је до злог удеса дошло, изгледа правично и у систему грађанске одговорности. Али је несумњиво да грађанска одговорност не би могла правилно функционисати без обавезног осигурања.³⁾

IV.

Проблем обезбеђења оштећеног, гаранција да ће му досуђена оштета заиста бити исплаћена, не мање је важан од претходног проблема који се односи на грађанску одговорност, и то како у домаћем тако и у међународно-правном погледу. У овом последњем реду идеја, оштећени може и добити осуду на накнаду штете против учиниоца — виновника, али је не може разликовати било зато што не постоји конвенција о узајамним правним односима између држава којима припадају заинтересована лица — виновник и оштећени, било што ту осуду оштећени не може практично да изврши с тога што је то скопчано са тешкоћама правне и техничке природе и што на крају крајева виновник — училац може бити инсолвентан, па се цео поступак окончати, у крајњој линији, на штету оштећеног.

Проблем обавезног осигурања оштећеног за евентуални износ, који му може припасти из основа накнаде штете, постављен је од стране многих држава и решен у главном на два начина: путем кауције и путем обавезног осигурања, пошто је се поставило питање, сасвим уместно, да аутомобил није више луксузно, већ корисно превозно сретство, да су њихови сопственици често релативно сироти људи и да је веома мали број лица (од 20% до 60% према државама), која пристају да се добровољно осигурају због ризика везаног за накнаду штете. Међутим, аутомобилски саобраћај добија огромне размере и све више угрожава и излаже ризику појединце и њихову имовину, па се потреба за ефикасним осигурањем оштећеног за евентуалну штету појављује у све тежој и акутнијој форми.

Извесна законодавства — енглеско и норвешко — да би се обезбедили од евентуалне инсолвентности аутомобилиста у случају да имају да накнаде штету причињену њиховим колима, постављају као услов за издавање дозволе за вожњу и стављање кола у промет, полагање код јавне власти једне кауције у готовом новцу или у осигуравајућој полици, односно у банкарској

³⁾ V. Société des Nations. Institut International de Rome pour l'Unification du Droit privé. — *Responsabilité civile des automobilistes. Etude préliminaire*. S. D. N. — U. D. P. — Etudes XVII. Doc. I. Roma 1936.

гарантији, која износи у Енглеској 15.000 фунти стерлинга а у Норвешкој 20.000 круна. Недостатак је овог система у томе што је кауција ипак недовољна да покрије сву евентуалну штету а таква да је могу положити само релативно имућна лица. Она би с тога у неколико била и прохибитивна у европским земљама, ма да није ни најмање спречила развој аутомобилског саобраћаја у Енглеској и Норвешкој. То се објашњава високим привредним нивоом и платежном моћи енглеског и норвешког становништва.

Много је распрострањенији систем обавезног осигурања за накнаду штете причињене у аутомобилском саобраћају. У том погледу имамо три основне разлике у системима до сада усвојеним: разлика у погледу на ограничење осигураног ризика (осигурање свих могућих ризика у вези са аутомобилским саобраћајем, осигурање против штете на лицима — смрт или рањавање, осигурање до извесне суме обично у закону предвиђене); разлика у погледу на одређивање лица или тела код којих се осигурање има извршити (обично је осигурање слободно и није везано за велика осигуравајућа друштва у неким државама, док друге државе одређују осигуравајућа друштва као једина тела код којих се обавезно осигурање може извршити, уз строгу контролу од стране државних власти које прописују и правила о обавезном осигурању и контролишу полисе и премије осигурања и сам рад осигуравајућих друштава); најзад, разлике у погледу на право оштећеног да тражи наплату досуђене оштете било директно преко осигуравајућег друштва, било преко осигураника. Шведско законодавство има необично интересантну одредбу о солидарној одговорности свих осигуравајућих друштава која се баве обавезним аутомобилским осигурањем за штету причињену оштећеном од неосигураног или неутврђеног — анонимног аутомобилисте, чије се име дакле није могло утврдити. На тај начин шведски законодавац хтео је да повери контролу осигурања аутомобилиста онима које оно највише интересује, т. ј. осигуравајућим друштвима, која ће, пред евентуалношћу да солидарно одговарају за овакве штете, учинити све, да до те одговорности не дође.

Све нордискe државе, Швајцарска, Аустрија и неке ваневропске државе, предвиђају било систем кауције било систем обавезног осигурања за штете причињене аутомобилима на личности или стварима трећих лица. Француска, Италија и Немачка, а са њима и наша држава, сматрале су да није потребно уводити обавезно осигурање за сва моторна кола, па су га ограничиле на извесан тип кола, као теретна, аутобусе и т. д.

Кад је се ово питање поставило пред Међународни институт за изједначење приватног права у Риму, прихваћено је без тешкоћа начело обавезног осигурања аутомобилиста за штете настале у аутомобилском саобраћају уз начело директног поступања оштећеног према осигуравајућем друштву у случају да до штете дође. Тако је поступљено с тога што слободно осигурање није дало очекиване резултате и што је требало у првом реду оштећене ефикасно заштитити, а то је могуће једино преко обавезног осигурања. У овом погледу на првом месту стоји Норвешка са законом од 1912. год., затим Данска са законом од 28. априла 1935. год., Аустрија са законом од 20. децембра 1929., Шведска са законом од 10. маја 1929., Велика Британија са законом од 1. августа 1930 год., Швајцарска са законом од 15. марта 1932. год., и Луксембург са законом од 10. јуна 1932. год. Изван Европе обавезно осигурање увеле су државе Масачусетс — Сј. Ам. државе у закону од 1. јануара 1927. год., Канада и Нова Зеландија у закону од 30. марта 1929. год. Све ове државе предвиђају обавезно осигурање за сва моторна кола. Међутим, Немачка за извесне покрајине и Француска, предвиђају обавезно осигурање само код кола намењених служби у јавном саобраћају.

Приликом одлучивања о томе, да ли треба увести обавезно осигурање аутомобилиста за штете причињене аутомобилима, није у питању да ли је та мера корисна и социјална, јер то свако признаје, већ, да ли је изводљива с погледом на монетарну и финансиску ситуацију у целом свету, нестабилност новца, привредне и финансиске кризе и т. д.

Сви закони о одговорности аутомобилиста у главном прописују да се не може издати дозвола за терање моторних кола пре него што интересент поднесе доказ о закљученом уговору о обавезном осигурању. Закони се разликују само у томе, ко то осигурање треба да закључи, да ли сопственик или држалац, или тералац, сходно усвојеном систему у општем грађанском закону о грађанској одговорности. Од тога нека законодавства, из разлога економске природе, а не с тога што признају непостојање ризика, изузимају из обавезног осигурања мотоциклете, тракторе, бициклете са помоћним мотором и друга, затим изузимају од обавезе за осигурање лица чија је солвентност ван сваке сумње, и најзад, извесна законодавства изузимају стране аутомобиле од обавезног осигурања било потпуно, без обзира да ли су осигурани у њиховој земљи, било у случају само да страни аутомобилиста докаже да је уредно осигуран у својој земљи. Међутим, извесна законодавства постављају истоветна правила и за стране аутомобиле као и за своје домаће у погледу обавезе осигурања.

Слободан режим за стране аутомобилисте живо је критикован и са разлогом. Многа законодавства, а у првом реду швајцарско, гледала су да неодговорности страних аутомобилиста стану на пут на начин колективних државних осигурања свих страних аутомобилиста за евентуалне штете нанете њиховим аутомобилима швајцарским становницима. Јер, сматра се да није ни право ни целисходно да појединци носе велики ризик од страних моторних кола, чији је промет нарочито велики у Швајцарској, а да немају минимум гаранције да ће бити обештећени.

Онај који осигурава грађанску одговорност аутомобилиста често је подвргнут строгим прописима у разним законодавствима. У тој области држава интервенише на тај начин што овлашћује само извесна осигуравајућа друштва са утврђеном солвентношћу, да овај посао изврше, или одобрава свима осигуравајућим друштвима ово осигурање, под условом, да се подвргну строгој државној контроли. У сваком случају држава контролише и уговор о осигурању, било генерално, прописујући једнообразна правила, било прегледом и потврдом сваког појединачног уговора о осигурању, а затим води строго рачуна о раду оваквог осигуравајућег друштва, висини премија — прима које наплаћују, поред тога што води рачуна и о томе у чијим се рукама налази управа осигуравајућег друштва, како се рукује са примљеним новцем, па се чак прописује и начин вођења књиговодства, обавезно публикавање извештаја о раду у кратким размацима времена, и т.д.

Предмет оваквих уговора о осигурању јесте обично грађанска одговорност аутомобилисте за штете нанете трећим лицима путем моторних кола, било на њиховој личности или на њиховој имовини и то онда кад је аутомобил у саобраћају. Ограничења се налазе у разним законодавствима односно ознаке лица која треба да обезбеди онај који осигурава, односно висине сума до којих треба осигурање највише да гарантује оштету и односно трајања самог уговора о осигурању. Од осигурања обично се изузимају лица која се возе оним аутомобилом којим је штета причињена и тераоци кола. Осигурање обично предвиђа једну одређену суму као максимум или минимум, која се у случају оштећења има платити. Овај минимум варира необично много према државама. Он је на пр. за Аустрију 10.000 шилинга за једну особу а 40.000 шилинга за цео удес, за Данску 30.000 круна за цео удес, за Луксембург 600.000 франака за цео удес, за Шведску 60.000 круна за цео удес и за Швајцарску 100.000 швајцарских франака за цео удес. Друге државе на пр. не одређују границу осигуране суме,

као Енглеска. Међутим, има и система (Швајцарска, Аустрија), кад осигураник сноси сам сву штету која премаша осигурану суму гарантовану оштећеном од стране осигуравајућег друштва, па се тај вишак наплаћује директно од осигураника — причиниоца штете, или конкурентно из плаћене суме за цео удес.

Уговор о осигурању обично траје годину дана (Финска), или за све време док траје дозвола за служење колима, што је чешћи случај код многих других законодавстава. Осигурање нормално престаје са преносом права или својине аутомобила на друго лице (Швајцарска). О томе мора бити одмах обавештено осигуравајуће друштво. Нека законодавства, на против, остављају обавезу на накнаду штете код осигуравајућег друштва све до истека осигурања, без обзира на евентуалне преносе својине аутомобила пре истека тога рока. Друга (аустриско) сматрају да на овај начин осигурање одмах престаје. Нови сопственик аутомобила мора дакле закључити ново осигурање.

Не испуњавање обавезе везане за обавезно осигурање повлачи у многим законодавствима само новчане казне за осигураника — аутомобилисту. Међутим, шведски закон, као што смо раније навели, ово је питање најбоље решио, на тај начин, што је препустио контролу над осигураницима у погледу плаћања осигурања самим осигуравајућим друштвима, а њих је солидарно огласио обавезним за накнаду евентуалне штете настале трећим лицима од неосигураног или непознатог аутомобилисте.

Не мање је важно питање односа оштећеног и осигурача. Једина ефикасна заштита оштећеног била би у признању његовог права на директан поступак против осигуравајућег друштва за претрпљену штету, што изрично предвиђају шведско и швајцарско законодавство. Друга законодавства на против, из аргумента да је осигурање само однос између осигураног и осигурача, не признају право на директан поступак повређеног против осигурача, већ само преко осигураног. Другим речима, оштећени, који своје право доводи од осигураног, следује његову ситуацију, чак и ако би овај — осигураник — причинилац штете у међувремену пао под стечај, па се поравнао са повериоцима са нижом квотом. Тада би осигурач платио оштећеном само ту квоту а не цео износ осигурања, пошто се оштећеном не признају никакве друге привилегије до оних везаних за обичне повериоце стечајног дужника или дужника у поступку за равнање, који је у овом случају истоветан са осигураним лицем, односно са причиниоцем штете.

Таква се правна ситуација не може ни бранити, ни примити.

Оштећеном треба признати право на директан поступак против осигурача или против осигураног или против и једног и другог, по његовом сопственом избору и признатом праву са искључивим правом наплате досуђене или споразумом утврђене суме директно од осигурача и потпуно независно од утицаја других поверилаца осигураног. Само у случају да се води спор између оштећеног као тужиоца и осигураног — причиниоца штете као туженог, треба наложити тужиоцу, да о томе спору одмах обавести осигурача, како би овај могао у спору учествовати и бранити евентуално своја права. Ту обавезу за тужиоца — оштећеног признају изриком финско и шведско законодавство.

У случају директног поступка оштећеног против осигурача, овај последњи не може истицати експецције којима би се ишло на то да се оспори уредност или правна важност уговора о осигурању. Такве клаузуле су забрањене као противне јавном поретку у законодавствима Финске, Велике Британије, Шведске и Швајцарске.

С друге стране, треба признати осигурачу право да води грађански спор против осигураног у случају да је накнада штете оштећеном дошла као последица грешке или тешке грешке осигураног. Ово је право осигурачу изриком признато у законодавствима Данске, Шведске и Швајцарске.

Застарелост поступка против осигурача, у погледу рока, обично се поклапа са роком одређеним за накнаду штете. Швајцарски закон овај рок одређује на две године и то према осигурачу, рачунајући од дана злог удеса а према осигураном од дана кад је оштећеном била позната количина штете.

Технички и законски питање се поставља код осигуравајућих друштава приликом испитивања обавезног осигурања, у погледу на границу осигурања, на минимални или на максимални износ који осигурач има да плати на случај настале штете, јер то има свога дејства на величину осигуравајуће премије — прима. Да ли је могуће у међународном правном погледу и промету осигурање на неограничен износ у овој правној материји? Оно се још једино практикује у Великој Британији, која има велика и моћна осигуравајућа друштва са готово неограниченим могућностима реосигурања. Француска је овај систем осигурања напустила, јер је практично био неизводљив, а Италија га је забранила (нота Министарства Корпорација — отсек за осигурања, од 29. марта 1934. год.) и свела осигурање аутомобилске одговорности на највећи износ од 1,000.000 лира. У међународном аутомобилском промету неограничено осигурање аутомобил-

ске одговорности практично би било неизводљиво, због разноликости економске и финансиске моћи разних земаља. Према тој моћи у разним земљама минимални износи варирају од 6.000 до 50.000 златних франака за једног оштећеног или 21.000 до 100.000 златних франака за глобални износ оштете ако је у злом удесу страдало више особа. Затим, стање осигуравајућих друштава варира према земљама и њиховој економској и финансиској моћи, идеји осигурања и управи осигуравајућих друштава, што такође утиче на могућност спровођења међународног обавезног осигурања. Могло би се узети за базу изједначено осигурање, дакле за све земље, на 15.000 златних франака за једног оштећеног односно на 50.000 златних франака кад их има више. Не би било препоручљиво, јер је тешко изводљиво, да се висина евентуалне накнаде штете одређује са снагом мотора на аутомобилу.

Обавезно осигурање у аутомобилском саобраћају, с погледом на велики број интересената, имало би несумњиво за последицу смањење осигуравајуће полице, прима, јер би се ризик пренео на више лица, што је основно мерило при одређивању висине премиских износа. Али, у томе погледу, законодавац може само посредно да утиче, пошто висина осигуравајућег прима зависи од рачуна вероватноће. На 50.000 златних франака осигурања оштете, имало би се платити просечно у Италији око 212 до 240 златних франака годишње, у Француској око 130 до 250 златних франака, у Швајцарској око 175 до 285 златних франака, у Великој Британији, за неограничено осигурање, имало би се платити око 250 златних франака. У томе погледу морало би се настати да дође до међународног тарифског споразума између осигуравајућих друштава, којим би се утврдиле једнообразне тарифе осигурања за све земље у једним истим износима и једној истој валути. Допунски прим осигураног за одлазак у иностранство имао би се свести на најмањи износ.

Најидеалније би било када би се обавезно осигурање могло постићи у свима земљама независно од међународно-правне обавезе на осигурање. Тиме би идеја обавезности продрла у најшире слојеве, па би је лако било спровести и међународно-правним путем. Али, ако то није могуће, онда би се обавезно осигурање могло ограничити само на кола која иду у иностранство. Аутомобилист би у том случају имао да положи кауцију у новцу царинским властима приликом уласка у страну земљу, а ова би кауција служила као залога оштећеном за евентуалну штету коју би му аутомобил причинио, наравно уз право узапћења — секвестра самих кола. Та кауција могла би бити такође једнообразна

и износила би око 50.000 златних франака, а да би се ова обавеза лакше сносила, могло би се предвидети закључивање обавезног осигурања у овом циљу до горњег износа.

Предложена таблица означаје колики би се прим имао платити за аутомобиле који одлазе у иностранство код обавезног осигурања ове одговорности само у колико се међународног саобраћаја тиче, наравно, ако моторна кола нису осигурана у земљи из које аутомобилист потиче. Тај прим као што се види не би био висок а пренео би одговорност аутомобилисте за накнаду штете на осигурача.

За основу узета је накнада штете до 50.000 златних франака у случају да је више лица оштећено, односно 16.000 златних франака у случају нанете штете само једном лицу и износ од 7.500 златних франака ако је по среди само штета на стварима.

За бављење до:	Снага мотора до 12 к. сн.	Снага мотора од 13—24 к. сн.	Снага мотора преко 24 к. сн.
15 дана	30 зл. фр.	37,50 зл. фр.	48,75 зл. фр.
30 дана	45 зл. фр.	56,25 зл. фр.	73.— зл. фр.
45 дана	54 зл. фр.	67,50 зл. фр.	87,75 зл. фр.
60 дана	60 зл. фр.	75.— зл. фр.	97,50 зл. фр.

Допунски прим за аутомобиле који су осигурани у земљи и одлазе у иностранство, за исте износе осигурања као што је горе наведено, износио би:

За бављење до:	Снага мотора до 12 к. сн.	Снага мотора од 13—24 к. сн.	Снага мотора преко 24 к. сн.
15 дана	12,50 зл. фр.	15,50 зл. фр.	20.— зл. фр.
30 дана	18,75 зл. фр.	23,50 зл. фр.	31.— зл. фр.
45 дана	22,50 зл. фр.	28.— зл. фр.	36.— зл. фр.
60 дана	25.— зл. фр.	31.— зл. фр.	40,50 зл. фр.

Тип полисе осигурања морао би бити једнообразан за све државе. За углед би могао послужити тип швајцарских полиса осигурања.

Најпрактичнији начин за плаћање осигурања био би у томе, што би се за сваку дозволу за возњу — терање аутомобила у земљи и иностранству, тражила полиса осигурања, која би се сем тога морала увек на тражење показати на углед.

Као ефикасни начини за обезбеђење оштећеног у случају претрпљене штете појављују се још два следећа: најпре би се признало право оштећеном на залог за износ оштете са првенственим рангом, дакле пре свих осталих заложних или привиле-

гисаних поверилаца аутомобилисте, виновника оштећења, на аутомобил којим је штета причињена, што је изриком предвиђено у грчком закону. Затим би се као други ефикасни начин заштите, могло предвидети у корист оштећеног право на секвестрацију — изузимање аутомобила из државине аутомобилисте по причињеној штети са правом првенствене наплате из аутомобила у корист оштећеног, и то све док се штета не утврди и не ликвидира.

Оба ова начина обезбеде оштећеног ефикасна су и моћно га штите. Први начин обезбеђује оштећеног од свих могућих изненађења, стварних или фиктивних у вези са аутомобилом којим је штета причињена. Шта му вреди призната накнада штете, ако је не може из аутомобила, којим је штета причињена, првенствено и ефикасно реализовати, или ако са досуђеном накнадом штете дође у сукоб са ранијим повериоцима аутомобилисте или заложним или привилегисаним повериоцима на аутомобилу. Други начин обезбеде оштећеног има за циљ, да натера аутомобилисту, који је штету причинио, да жури са судским поступком изазватим причињеном штетом. Без ове мере, аутомобилист нема никаквог интереса да убрза поступак за утврђивање и исплату накнаде штете. Сав му је интерес, на против, да штету не плати или њено плаћање одложи што је могуће дуже. Најбоље би било да се оба ова система комбинују. Тиме би се пружила најефикаснија заштита оштећеном и стало на пут могућим злоупотребама из којих оштећени може само нову штету да претрпи.

Најзад, може се установити и један централни осигуравајући орган који ће примати и коме ће се уплаћивати премиска осигурања из свих земаља које пристану на обавезно осигурање аутомобилиста у међународном саобраћају. Тај централни осигуравајући орган, као моћно финансиско друштво са свима гаранцијама солвентности и поштења, расправљао би све односе са повређеним и оштећеним на начин својствен добронамерним и поштенним сарадницима, односно противницима, а у случају спора, он би једино био тужен од стране оштећеног, с тим да овај централни осигуравајући орган евентуално право регреса остварује према осигураном лицу независно од признатог права оштећеном на накнаду штете.

Одредбе које нормирају обавезно осигурање, веома интересантне и разноврсне у исто време, налазе се и то: за Аустрију у федералном закону, § 2. и наредби Министра трговине и саобраћаја од 12. маја 1930. год. о аутомобилском саобраћају, — § 47., 48., 49., 50., 51., 52. и 53.; за Данску у закону о моторним ко-

лима од 1. јула 1927. год., бр. 144, — §§ 39. и 40.; за Финску у декрету који се односи на извршење обавезе о закључењу осигурања предвиђене у закону од 5. маја 1925. год. о одговорности за штете нанете кретањем моторних кола, — §§ 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11. и 12.; за Француску у предлогу закона поднетог Француском Сенату од 15. фебруара 1934. год.; за Велику Британију у закону од 1930. год. о саобраћају по сувоземним путевима — Road traffic, — §§ 35.—44. са амандманима; за Луксембург у закону од 10. јуна 1932. год. о регламентацији саобраћаја свих врста кола по јавним путевима, — чл. 6. и уредби донетој на основу овог закона којим се регулише обавезно осигурање у аутомобилском саобраћају; за Норвешку у закону о моторним колима — аутомобилима од 20. фебруара 1926. год. бр. 2., — § 11.; за Шведску у закону о аутомобилском осигурању од 10. маја 1929. год., — §§ 1.—27.; и за Швајцарску у закону о аутомобилском и бицикличком саобраћају од 15. марта 1932. год. ⁴⁾.

V.

За документацију горњих питања, која су на необично комплетан и стручан начин изучена, послужиле су Римском институту, на првом месту, необично стручне студије органа овог великог међународно-правног тела за изједначење приватног права а затим документа — одговори које су Институту доставили признати ауто-клубови из готово целог света, уз веома опсежне студије из свога домаћег права са ознаком закона и других прописа који се односе било на грађанску одговорност у опште, било на грађанску одговорност аутомобилиста посебно, било најзад на обавезно осигурање ове одговорности.

Када је Римски институт, као орган Лиге народа, на основу одлуке Управног одбора, почетком 1934. год. преузео припрему за студије по овом важном питању, нарочито у циљу да се допринесе зближењу разних домаћих законодавстава и саставу једног јединственог — изједначеног међународног закона о грађанској одговорности аутомобилиста за штете причињене трећим лицима њиховим аутомобилима у међународном аутомобилском саобраћају и обавезног осигурања исте одговорности, о тој својој намери и отпочетом раду на првом месту обавестио је Међународно удружење признатих Ауто-клубова, молећи га за сарадњу,

чему је се ово одмах одазвало, одређујући нарочиту комисију у циљу сарадње са Римским институтом, али у исто време остављајући Римском институту пуну слободу у овом раду.

Да би се прикупила потребна документација по горњим питањима Међународно удружење признатих Ауто-клубова обратило је се својим писмом од 2. фебруара 1934. год. бр. Л. 23357 свим домаћим признатим Ауто-клубовима — члановима Удружења и умолило их, да Удружењу што пре доставе стање законодавства њихове земље по горњим питањима уз ознаку законских текстова. Писму је приложен и упитник који садржи веома важна питања, на која је требало одговорити, тако да је у томе погледу постигнута жељена једнообразност. У упитнику Удружење пре свега захтева да му се означи домаћи законски текстови по питању грађанске одговорности у опште а посебно по питању грађанске одговорности аутомобилиста, са стањем јуриспруденције, затим о томе, да ли је оштећени дужан да докаже — утврди кривицу аутомобилисте који је штету причинио, или је претпоставка — презумција да је аутомобилиста крив, од које се претпоставке може само одбранили ако аутомобилиста утврди да је до злог удеса дошло кривицом оштећеног; даље, упитник садржи и питање о разумевању појма чувања — *garde* по домаћем законодавству и да ли се појам чувања ствари не протеже и на случај да се ствар налази у рукама неког трећег лица, слуге или пријатеља сопственикова, пита се даље, у коме степену аутомобилиста одговара за штету, да ли неограничено или му је одговорност ограничена на износ једне унапред одређене суме и да ли у случају смрти повређеног, оштету треба плаћати у унапред утврђеној суми или у издржавању оних које је повређени — умрли издржавао; постављено је питање да ли се претпоставља да постоји грешка код двојице или више аутомобилиста у случају да има више учесника код судара којим је штета нанета и да ли се те грешке узајамно потиру или се сматрају да су у стицају, т. ј. да се кумулирају. Ако се потиру, онда сваки аутомобилиста има да докаже грешку другог аутомобилисте; у противном, сваки сноси своју сопствену штету. Ако су грешке у стицају, онда сваки аутомобилиста има да накнади штету другоме. Постоји и питање да ли бесплатан путник има право на накнаду штете у случају акцидента и да ли је та накнада штете основана на претпоставци кривице тераоца или се има сматрати, да је бесплатни путник прећутно пристао на ризик везан путовањем аутомобилом, под условом само, да несрећни случај није последица тешке погрешке возиоца. Постављено је и питање,

⁴⁾ Société des Nations. Institut International de Rome pour l'Unification du Droit privé. — *Assurance obligatoire des automobilistes. Etude préliminaire*. S. D. N. — U. D. P. 1936. Etude XVII. Doc. 8. Roma 1936.

да ли постоји и притвор аутомобилисте у корист оштећеног док причинилац штете не плати оштету, и најзад пита се, да ли постоје какве гаранције било у обавезном осигурању, било у каквом другом начину, да се обезбеди оштећени од евентуалне инсолвентности или немогућности причиниоца штете да штету ефективно исплати.

Одговоре су послали Ауто-клубови из следећих држава: Немачке, Аустрије, Белгије, Бразилије, Данске, Египта, Шпаније, Естоније, Француске, Велике Британије, Грчке, Италије, Летоније, Литваније, Холандије, Румуније, Шведске, Швајцарске, Чехословачке и Јужно-Афричке Уније. Ауто-клуб наше државе није послао свој одговор, тако да стање нашег законодавства по питању грађанске одговорности у опште а посебно грађанске одговорности аутомобилиста, није могло бити достављено, нити бити познато изван наших државних граница. Међутим, као што ћемо даље видети, у нашој држави, на територијама апелационих судова у Љубљани и Сплиту, важи и данас аустриски закон од 9. августа 1908. год. Rg. Bl. бр. 162 за штете нанете у аутомобилском саобраћају, поред тога што материјално грађанско право које важи на разним законодавним подручјима наше државе и које на жалост још није изједначено, садржи читав низ прописа о грађанској одговорности у опште, који се аналого примењују и на грађанску одговорност аутомобилиста.

Одговори горњих Ауто-клубова на постављена питања, која на жалост не можемо појединачно расправљати, јесу често читаве студије из грађанске одговорности у опште, а посебно из аутомобилске одговорности и представљају несумњиво за данас најзначајнији и најстручнији прилог за изучавање ових важних питања. Ауто-клубови, који су одговорили на постављена питања, као да су се међу собом утркивали, ко ће, преко најбољих домаћих стручњака, успети да најстручније и најдокументованије одговори на постављена питања, што нам је веома драго да констатујемо и што потврђује мишљење, које смо од увек заступали, да не треба никад пропуштати овакве поступке кад су у питању овако значајне материје које желе да се изједначе. Међународне студије и студије Римског института по овим питањима не могу се ни замислити без горе наведених значајних студија Ауто-клубова и њихових стручњака. Заиста је с тога велика штета што је наш Ауто-клуб пропустио да одговори на постављена питања, која су му јамачно била достављена, те је тако наша држава остала непрестављена у овом великом међународном напору и документацији, ма да код нас, као што наведосмо, не недостају ни мате-

рије које би се имале преставити међународним правним форумима, ни стручњаци који би ове материје стручно обрадили.

На основу извештаја Ауто-клубова из готово целог света, правничка комисија Ауто-клуба из Француске, преко референта-адвоката г. Дима (Dumas) израдила је један значајан реферат о грађанској одговорности у опште и грађанској одговорности аутомобилиста посебно, а Ауто-клуб из Холандије опет, преко својих стручњака, израдио је значајан реферат о обавезном осигурању за штете нанете аутомобилима у виду компаративне студије свих достављених реферата Ауто-клубова из готово целог света.

Ове значајне реферате примила је к знању Међународна комисија на седници своје секције за саобраћај и царине која је одржана 10. и 11. маја 1935. год. у Берлину, па је нашла, да цело елаборат од домаћих Ауто-клубова треба предати Римском институту и учествовати у његовим радовима преко нарочитог делегата, пошто је иначе на сарадњу и позвата.

Тако је овај огроман рад са јединственом документацијом по горњим питањима прешао на Римски институт, који је приступио даљим изучавањима и пружио им практичну примену односно предлог за ту практичну примену.⁵⁾

VI.

По питању међународно-правне грађанске одговорности аутомобилиста за штете нанете аутомобилима у међународном саобраћају и обавезном осигурању ове одговорности, Римски институт одржао је до сада три заседања — сесије: у Риму јуна 1935., у Милану 27. до 31. марта 1936. и најзад у Риму 23. до 26. новембра 1936. год. Том приликом је, у форуму састављеном од највећих међународних стручњака из ове области права, претресано горе постављено питање у свима његовим манифестацијама а на основу извештаја, предпредлога и предлога, састављених од стране стручњака из Римског института.⁶⁾

⁵⁾ Société des Nations. Institut International de Rome pour l'Unification du Droit privé. — *Responsabilité civile des automobilistes. Documents communiqués par l'Association Internationale des Automobile-Clubs reconnus*. S. D. N. — U. D. P. 1935. Etudes XVII. Doc. 2. Roma 1935.

⁶⁾ Комитет правника за студије грађанске одговорности аутомобилиста и обавезног осигурања ове одговорности, био је састављен на следећи начин: Претседник г. Марио Д'Амелио (*Mario d'Amelio*) претседник Римског института, први претседник Касационог суда Краљевине Италије и сенатор. Чланови: г.г. Алфредо Асколи (*Alfredo Ascoli*) бивши доајен правног факултета у Риму, Ернест Делаки (*Ernest Delaquis*) професор кривичног права на Женевском универзитету, директор Швајцарског Туристичког клуба, представник Међународног савеза за туризам, Андре-Девер Жиб (*Andrew-Dewar Gibb*) професор на Универзитету у Глазгову, Ги Ф. Џонсон (*Guy F. Johnson*) претседник Удружења за акциденте из Лондона, Луј Жосран (*Louis Josserand*) касациони судија, бивши доајен Правног факултета у

Прво заседање у Риму јуна 1935. год. било је у неку руку уводно и имало за циљ да се упозна материја која се жели да изједначи, да се донекле изједначе гледишта између учесника, потраже практична решења и припреме радови за даља заседања.

За друго заседање у Милану од 27. до 31. марта 1936. год. спреmlен је од стручњака Римског института један предпредлог — први основи за предлог изједначеног закона о грађанској одговорности аутомобилиста и обавезном осигурању ове одговорности, који је детаљно проучен у свима одредбама уз многа питања од општег значаја по грађанску одговорност схваћену у најширем смислу. Дискусија је била веома жива и аргументи стручни и убедљиви и то по сваком предложеном законском тексту. Провејавала је жеља да се посао што пре и што боље заврши, па многи еминентни правници, учесници на овом заседању, нису с тога правила питања од својих правних поставки и убеђења.^{7) 8)}

Што се обавезног осигурања тиче, сва питања у вези са овом важном правном материјом, сведена су на 19, па је толико питања постављено, на која је требало одговорити. Вођена дискусија око тих питања исцрпила је сву материју обавезног осигурања. Том приликом узета су у обзир сва домаћа законодавства која предвиђају обавезно осигурање, па су сва питања која би се у овој правној материји могла поставити, изучена и теориски

Лиону, Иноченцо Пини (*Innocenzo Pini*) адвокат, делегат Краљевског Аутомобилског клуба из Италије, преставник Међународног удружења признатих аутомобилских клубова, Едгар Примо (*Edgar Primault*) пуковник, генерални директор Швајцарског Аутомобил-клуба, преставник Међународног удружења признатих аутомобилских клубова, Филип Саншез Роман И Галифа (*Filipe Sanchez Roman Y Galifa*) професор Правног факултета у Мадриду, Хајнрих Ротмунд (*Heinrich Rothmund*) шеф отсека Министарства правде и полиције из Берна, члан Сталног одбора за путнички промет код Лиге народа, преставник Организације саобраћајних веза и транзита код Лиге народа, Иван Суботић (*Ivan Soubotitch*) стални делегат Краљевине Југославије код Лиге народа, преставник Организације саобраћајних веза и транспорта код Лиге народа, Ђузепе Ригети (*Giuseppe Righetti*) генерални секретар Римског института, касациони судија Краљевине Италије, Марио Матеучи (*Mario Matteucci*) адвокат, секретар Комитета за изучавање питања грађанске одговорности и обавезног осигурања код Римског института, Сеферино Черули-Ирели (*Seferino Cerulli-Irelli*) адвокат, члан Отсека за студије Римског института, Клаудио Балдоњи (*Claudio Baldoni*) члан Отсека за студије Римског института, професор на Универзитету у Падови, адвокат.

⁷⁾ Société des Nations. Institut International de Rome pour l'Unification du Droit privé. — Comité d'Etude pour la Responsabilité civile des automobilistes. Procès verbaux. Deuxième session. Milan 27—31 mars 1936. S. D. N. — U. D. P. 1936. Etudes XVII. Responsabilité civile des automobilistes.

⁸⁾ Société des Nations. Institut International de Rome. Comité d'Etude pour la Responsabilité civile des automobilistes. Premières lignes d'un Avant-Projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes. S. D. N. — U. D. P. 1936. Responsabilité automobiliste doc. II.—Avant-Projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes. Doc. 16.

и практично са највећом могућом стручношћу и објективношћу. У току дискусије извесне одредбе су престилизоване или наново састављене, па су такве, у тако новом облику, понова биле предмет нових дискусија.⁹⁾

После овога другог заседања питања везана за горње материје била су много ближа делегатима и практичном решењу. У виду резолуције Комитет правника је на овом другом заседању одговорио на свих 19 постаљених питања о обавезном осигурању, третирајући ову правну материју одвојено од питања грађанске одговорности, па је нека питања одбацио као непотребна, нека оставио домаћем законодавцу да о њима решава, а на остала, многобројнија, одговорио прецизно.¹⁰⁾

Треће заседање од 23. до 26. новембра 1936. год. у Риму било је најзначајније. За ово заседање Римски институт припремио је све потребне предлоге, саставио текстове и извршио све резолуције са другог заседања. По тим наново састављеним текстовима у виду предлога или предпредлога, после солидне документације, вођена је жива и интересантна дискусија и то пошто је претходно члан Комитета г. Матеучи изложио историјат разних радова који су довели до предпредлога јединственог закона о грађанској аутомобилској одговорности у међународном саобраћају и обавезног осигурања са изузетцима у вези са уговором о осигурању.

Комитет за припремне радове, издвојен од Комитета правника који решавају у пленуму заседања, усвојио је систем каузалне одговорности — *propter rem*. С тога је сматрао да треба да узме у обзир систем о обезбеђењу накнаде или о покрићу накнаде било у интересу самог аутомобилисте, или у интересу оних који се крећу путем по коме се и аутомобил креће. Систем кауције није се учинио практичан, јер би могао да доведе донеклеу питање развоја аутомобилизма. Систем обавезног осигурања изгледао је бољи, и то спроведен преко сваке државе, ван система који предвиђа установу централног аутомобилског фонда установљеног да гарантује испла-

⁹⁾ Société des Nations. Institut International de Rome. *Etude sur les exceptions derivant du contrat d'assurance et de la loi sur le contrat ayant pour effet de réduire ou de supprimer la couverture sur les dommages*. S. D. N. — U. D. P. 1936. Etude XVII. Doc. 13. — *Premières lignes d'un Avant-Projet de la loi uniforme sur l'assurance obligatoire des automobilistes*. S. D. N. — U. D. P. 1936. Etudes XVII. Doc. 14. — *Resumé des réponses au questionnaire envoyé aux organisations d'assurance conformément à la résolution No. IX*. Doc. No. 12. S. D. N. — U. D. P. 1936. Doc. 15.

¹⁰⁾ Société des Nations. Institut International de Rome. *Texte des Résolutions adoptées par le Comité au cours de la deuxième session en matière d'assurance obligatoire des automobilistes*. Milan 27—31 mars 1936. S. D. N. — U. D. P. 1936. Etudes XVII. Doc. 12.

ту штете оштећеном. Дискусија је вођена по питању објективне одговорности, по коме питању, кад се није могло донети једнодушно решење, прешло се је на студију предпредлога и то члан по члан. Том приликом истицана су многа питања, као: појам моторних кола, појам више силе или непредвиђеног случаја, презумција одговорности аутомобилисте, пријава несретног случаја и застарелост, одвајање питања грађанске одговорности аутомобилиста од питања обавезног осигурања, итд. Ради погодности, питања су прво третирана у једном подкомитету, па су тек онда дискусије пренете на пленарне седнице, где су сва питања и поново истицана и дискутована и то прво по предпредлогу изједначеног закона о грађанској одговорности аутомобилиста, а затим, по предпредлогу изједначених одредаба обавезног осигурања за штете нанете аутомобилом. По овом последњем питању дискусија је вођена и начелно и појединачно, нарочито у погледу начина осигурања, разних односа који из уговора о осигурању настају, обезбеђењима оштећеног, о застарелости, о висини накнаде штете итд. Израда мотива за оба предпредлога спремиће се за наредно заседање. За известиоца одређен је г. Матеучи, који је најактивније сарађивао на изради горња два предпредлога. Такође треба подвући да је сарадња г. Др. Ивана В. Суботића сталног делегата наше државе при Лиги народа, као члана Комитета правника и преставника Лиге народа, била веома значајна, нарочито у погледу срећније нађених израза и боље стилизације односних прописа. Сем тога г. Суботић је дао извесним питањима други ток у погледу практичног извођења грађанске одговорности и обавезног осигурања, користећи се искуством које је стекао као дугогодишњи сарадник у Лиги народа на изучавањима и изједначењу многобројних правних материја, које су благодарећи акцији Лиге народа, данас изједначене.¹¹⁾

Треће заседање обogaћено је сазнањима из три веома важна документа — извештаја и то: г. Др. Ханса Улриха (Dr. Hans Ullrich) о току и стању дискусија учињених у Немачком комитету за осигурања као подкомисији Академије за немачко право, нарочито по питањима обавезног осигурања грађанске одговорности аутомобилских сопственика, г. Курта Жано-а (Kurt Jannot) о осигурању грађанске одговорности аутомобилиста и г. Ги Ф. Џонсона (Guy F. Johnson) о екцепцијама које се према повређеном могу истицати према закону и полисама осигурања у Великој Британији.

¹¹⁾ Société des Nations. Institut International de Rome. Comité d'Etude pour la Responsabilité civile des automobilistes. *Procès-verbaux. Troisième session, Rome, 23-26 novembre 1936.* S. D. N. — U. D. P. 1936. Etudes XVII. Doc. 18.

Г. Урлих у своме извештају изложио је стање у коме се налази питање обавезног осигурања у Немачкој где је подкомитет Академије за немачко право дискутовао о увођењу обавезног осигурања грађанске одговорности аутомобилиста, које је делимично уведено у Немачкој законом од 4. децембра 1934. год. и декретом за његово извршење од 26. марта 1935. год. и то само за аутомобиле који служе за јаван превоз лица. Осигурање се односи на евентуалне штете, које би сопственик превозног сретства имао да плати превезеним или трећим лицима, нанете им аутомобилом. Осигураник је дужан увек да покаже доказ о постојању овога осигурања. Приватни аутомобилисте који се нису осигурали у случају штете причињене њиховим аутомобилом превезеним или трећим лицима, излажу се могућности, на основу декрета Министарства саобраћаја од 11. јула 1936. год. да им се „као недостојним“ одузме дозвола за терање у случају акцидента. Али то стање није никог задовољило с погледом на развој аутомобила у Немачкој и све чешће аутомобилске несреће, па је се питање обавезног осигурања аутомобилске одговорности поставило у веома акутној форми. Том приликом питањем је се позабавила секција Академије немачког права која је пружила студије у два правца: документацијом о стању обавезног осигурања ове одговорности у свима државама у којима она постоји и пажљивим испитивањем случајева у којима обавезно осигурање, и поред акцидента, не производи дејство према оштећеном. Иза тога настала је веома интересантна дискусија која се своди на ово: Немачко Министарство саобраћаја није било присталица онако јако израженог начела обавезности, као у Швајцарској, али се је изјаснило да неће бити противно да се ово осигурање уведе у Немачкој ако се у томе смислу изјасне овлашћене и надлежне академије и институције. Удружење за аутомобилску индустрију било је зашто је могућемањи прим осигурања. Две велике аутомобилске организације у Немачкој, Национал-социјалистичко аутомобилско тело и Немачки Ауто-клуб били су одлучно против обавезног осигурања аутомобилске одговорности, предлажући оснивање једног народног фонда — касе за несретне случајеве на путевима, у који би улагали сви они који у саобраћају учествују, па наравно и пешаци, пропорционално према приходима. У исто време ове две организације траже да се на место објективне одговорности (Gefährdungshaftung) уведе субјективна одговорност (Verschuldungshaftung) сходно Немачком грађанском законнику. Осигуравајућа друштва су подељена. Једна нису у опште за обавезно осигурање, а друга траже да се у многоме

ублажи одговорност осигурача према оштећеном, а пре свега, да се објективна одговорност аутомобилиста замени субјективном одговорношћу сходно Грађанском закону.

Немачка академија у својој секцији за осигурање није још донела своју дефинитивну одлуку, али се већ сада може навести, да је тежња, да се осигурање изврши путем приватних организација а не преко државе, а што се замењивања објективне одговорности аутомобилисте са субјективном њиховом одговорношћу тиче, то би имало за последицу отежавање положаја оштећених, што се обавезним осигурањем жели да избегне, па да с тога не би било препоручљиво укидање објективне одговорности и ако је основана бојазан да се услед постојања објективне одговорности аутомобилиста осигурани прим повиси а не смањи.

Као закључак, извештач г. Улрих, предлаже, да се постојеће обавезно осигурање у Немачкој прошири на сва кола, с тим да се у погледу плаћања осигурања уведе најстрожија контрола преко осигуравајућих друштава и полиције. Необнављање полисе осигурања или неплаћање осигуравајућег прима треба да има за последицу одузимање права превознику на вожење аутомобила, и то у неку руку аутоматски, одмах по сазнању. Однос осигурача према оштећеном не би се мењао, само за непокривене ризике, као на пр. за недозвољену употребу кола када би њима била причињена штета, требало би наћи гаранцију код заједнице, дакле код свију грађана, јер су сви грађани овој опасности подједнако изложени.

Извештај г. Улриха спретно је допуњен извештајем г. Жано-а, који налази, да су у Немачкој обавезно осигурана једва 5% кола у аутомобилском промету и да декрет Министарства саобраћаја од 11. јула 1936. год. погађа само неосигураног тераоца а не и држаоца — детентора.

Што се тиче директне акције оштећеног против осигурача, треба водити рачуна о томе, да и осигурани мора да има удела у евентуалном спору за накнаду штете, јер је до спора дошло баш услед његовог поступка. Оштећени, кад би знао, да мора и осигураног да тужи са осигурачем, био би умеренији са захтевима. И правничку конструкцију лакше је изградити ако ставимо оштећеног с једне стране у спору а осигурача и осигураног с друге стране. У овом случају заштита би била ефикаснија.

У погледу екцепција, Римски институт је установио, да осигурач може истаћи оштећеном недостатак воље — пристанка приликом састава уговора, али не може истакнути екцепцију која би се односила на догађај настао после акцидента.

Проширење без мере појма осигурања у корист оштећеног могло би осигурање само довести у питање, али ипак не треба пропустити ни једну меру, којом би се ишло на то да се оштећени ефикасно заштити.

Извештај г. Џонсона односи се на начин обавезног осигурања аутомобилске одговорности у Великој Британији и на калкулације полисе и осигуравајућег прима. Енглеска је осигурање свела на научну базу, основану тачно на статистикама и категоријама, а ова метода показала је добре резултате за пет година пословања уз осигурање неограниченог износа оштете.

Кола су подељена на приватна и трговачка и не могу мењати своју првобитну намену, иначе осигурање престаје да важи и осигурани се излаже великим казнама. Том приликом утврђује се и ко може кола возити. Ако би које друго лице возило кола, осигурање престаје а возилац и држалац — сопственик, излажу се том приликом великим казнама и сnose сав ризик осигурања.

Приликом осигурања води се тачна контрола о томе колико су километара осигурана кола прешла и колико се претпоставља да ће прећи, као и којом природом превоза се кола баве, пошто осигурање варира за износе који премашају 100% према томе да ли се камионима превози роба и каква или путници.¹²⁾

На овом трећем заседању донете су и две Резолуције, којима се Римски институт позива, да се стави у везу са секретаријатом Саветодавне и техничке комисије за превоз код Лиге народа, са Академијом за немачко право и са осталим аутомобилским удружењима и осигуравајућим друштвима ради прикупљања података и статистика по осигурању аутомобилске грађанске одговорности. У резолуцијама се препоручује Римском институту да нађе сходна сретства ради уредног плаћања полиса и осигуравајућег прима, да се лако проверава да ли се ова обавеза извршава, с тим да се ово питање може корисно дискутовати преко органа Лиге народа за међународни саобраћај.¹³⁾

Најважнији резултат овог трећег заседања јесу два основна акта у овој правној области: предпредлог јединственог закона о грађанској одговорности и предпредлог јединствених одредаба о обавезној одговорности, који су састављени одвојено као што је о њима и одвојено дискутовано. Ма да су оба документа нераздвајно везана и не могу се практично замислити одвојени, ипак се може десити да се прво прихвати први предпредлог као

¹²⁾ Ови извештаји саопштени су у документу објављеном у примедби под 11.

¹³⁾ Ове две резолуције такође су објављене у документу саопштеном у примедби под 11.

лакше изводљив, а да се за други предпредлог учине припреме у међународном јавном мњењу и заврше велике започете упоредне студије. Оба акта садрже и завршне одредбе — клаузуле и у садашњој форми добила су готово последњу, завршну стилизацију, јер се нема много ни додати, ни изменити. То ће у осталом бити предмет четвртог заседања Римског института.

Оно што пада у очи код ових предпредлога, то је необично проста стилизација, краткоћа, чак концизност, али јасност и прецизност које изненађују. По логичној подели материје види се да су је обрадили стручњаци који су упућени и у практично право, тако да се добија утисак, да ништа није пропуштено, ништа сувишно речено, а верно је репродуковано оно што је резултирало из дискусија, пошто су донете само одредбе по којима је сагласност постигнута. Зато су многа спорна питања остављена по страни.

Предпредлог јединственог закона о грађанској одговорности аутомобилиста веома је кратак: садржи свега десет прописа са по неколико одељака.

Закон се односи само на кола која се крећу механичком снагом по путевима или теренима приступачним публици а која нису везана за шине. То је дефиниција моторних кола у смислу закона, јасна и одређена. Изузети су само трактори за земљорадњу, покретни компресори — набијаће машине и друге машине — алат, када не служе као сретство за вучу. И изузетци су јасно одређени и у духу дефиниције, јер је закон везан за појам кола са механичком снагом која се крећу по јавним путевима или теренима, а ови изузетци, и ако су обухваћени општим појмом кола са механичком снагом, само су изузети од законске примене када служе својој основној намени. Иначе, ако се употребљавају као сретство за вучу, јединствен закон се на њих не примењује (чл. 1.).

Али одмах затим у чл. 2. дефинисано је под којим условима настаје одговорност за причињену штету. Потребно је најпре, да су кола са механичком снагом била у покрету, а затим, да су само тако у покрету нанела повреде на трећим лицима у погледу тела или здравља или на туђим стварима.

За штету прописана је одмах солидарна одговорност тераоца и држаоца, од којих се они могу ослободити ако утврде да је до штете дошло услед поступка самог оштећеног или кога трећег лица, или најзад, једино услед више силе. Одмах затим постављена је претпоставка да је држалац — детентор кола, њихов сопственик, сем ако овај не утврди, да није имао могућ-

ности да користи кола у тренутку акцидента и кад ову околност утврди, ослобађа се од горње солидарне одговорности са тераоцем кола. Он се ослобађа те одговорности — закон има само у виду детентора — ако утврди, да су се кола приликом акцидента кретала без његовог знања или против његове воље и у том случају ову одговорност сноси онај који је кола користио. Довде смо у начелима објективне одговорности. Оштећени има само да утврди постојање штете, а онај који је штету причинио било лично било посредно као сопственик — детентор, има да поднесе доказе, којима се жели да ослободи од ове одговорности.

Међутим, оштећени може утврдити, да су се детенторова — држаочева кола кретала приликом акцидента због грешке овога или услед тога што су се њима послужила лица у служби сопственика — детентора, у коме случају сопственик — детентор одговара за штету тако причињену његовим колима. Овде се налазимо у домену редовне грађанске одговорности по грађанском закону, која се иначе назива субјективном одговорношћу, где је терет утврђења доказа о погрешци сопственика — детентора, на оштећеном. Ово утврђење долази супсидијерно, тек пошто сопственик — детентор утврди, да су се кола у тренутку акцидента кретала без његовог знања или против његове воље, јер све док се ова околност претходно не утврди, остаје у целини објективна и солидарна одговорност сопственика — држаоца према оштећеном.

У ову тешку одговорност тераоца и сопственика — детентора улази појам одговорности и оштећеног за његове поступке, ако их је било приликом акцидента, и ове се околности могу утврђивати на све законом дозвољене начине, јер закон у томе смислу не познаје никаква ограничења. У овом случају судија ће утврдити основ и висину накнаде штете, водећи рачуна о свима околностима (чл. 3.). Решење, као што видимо, у потпуном складу са начелом да се нико својом грешком не може користити.

Код постојања штете нанете од стране више кола, прописана је солидарна одговорност свих учесника — тераоца кола и сопственика — детентора, а та ће се штета распоредити пропорционално према систему грешке сваког тераоца — детентора, што ако се не може утврдити, штета ће се распоредити подједнако на сва кола (чл. 4.). Начин на који је ово питање решено одговара и правди и правилно схваћеној одговорности у опште. Степен кривице сваког аутомобилисте, дакле, узимајући у обзир и кривицу оштећеног, ако је буде било, јесте мерило за одго-

ворност, опет по начину правиче и разумно схваћене одговорности.

Закон садржи једну празнину. Није поставио међународно-правна правила о начину утврђивања износа причињене штете, који би био обавезан за домаћег судију који спор расматра, већ је оставио и признао право судији места акцидента да утврђује износ оштете према начелима домаћег закона (чл. 5.). Висок међународни скуп правника није овде могао постигнути потребну сагласност, јер би иначе реформа била веома замашна. То ће питање остати да се доцније расправи у смислу јединствених прописа, обавезних за све судије припаднике држава које су приступиле овом међународном закону, па у томе смислу треба јавно мњење припремити. За сада оно је неприпремљено.

Решено је и веома важно питање застарелости права на тужбу за оштету и на оштету у опште. Као прво правило постављена је обавеза оштећеног или његових наследника, да у року од три месеца од дана сазнања за акцидент и за идентитет лица које је зато одговорно, достави ономе који је за то одговоран, да је се акцидент догодио. Закон је поставио општи назив за одговорно лице, из чега изилази, да су то и сопственик — детентор и тералац, било сваки за себе, било обојица. Крајњи рок за поступак у овом случају јесте једна година дана од дана када је постојање акцидента достављено од стране оштећеног или његових наследника, било тераоцу или сопственику — детентору, или и једном и другом. Иначе, сваки поступак застарева, па дакле и право за тражење оштете у опште, за десет година, рачунајући од дана кад је се акцидент догодио (чл. 6.).

Закон умесно оставља оштећеном да изабере место акцидента или домицил аутомобилисте за подизање тужбе за накнаду штете. Одлукама донетим на основу овог закона од домаћих судова призната је извршна снага у свима земљама које су га прихватиле. Тиме је искључено тражење егзекватуре и оцена домаћег јавног поретка у односу на међународни јавни поредак код судова или власти где се судска одлука има да изврши и уклоњена једна од основних сметњи за евентуално правилно функционисање међународног закона (чл. 7.).

За случај судара више кола, сваки детентор-тералац сноси део штете пропорционално према учињеној грешци, ако се то може утврдити, иначе сваки сноси своју штету (чл. 8.).

Изриком је изузета примена закона за случај одговорности за штете нанете лицима и стварима превезеним на аутомобилу којим је штета причињена (чл. 9.).

Најзад, дефинисан је појам националног закона, као закон

места, где је се акцидент догодио, искључивши у напред позивање на ма какав други закон (чл. 10.).

У општој конвенцији о прихвату овог јединственог закона има се додати изјава да државе његову примену ограничавају само на односе који имају међународно-правни карактер, а карактер међународних односа одмах је утврђен на тај начин, што ће се изједначен закон примењивати само ако су у акциденту учествовала кола која су уписана или која припадају којој другој држави а не оној у којој је се акцидент догодио.

Многа спорна питања мудро су избегнута. Хтело је се почети у скромним размерама и само са оним материјама по којима постоји споразум. Ствар је будућности да изједначи данас спорне материје, пошто ће идеја потребе међународног изједначења ове правне материје несумњиво прокрчити пут и припремити терен у широким народним масама за послове већег замаха.¹⁴⁾

Неоспорно је да је материја обавезног осигурања много тежа за изједначење од материје грађанске одговорности аутомобилиста, пошто је материја обавезног осигурања веома спорна и у основи и у појединачним схватањима, па је у овој правној материји споразум било теже постићи. Нису се могла избећи многа спорна питања, али је се решење понудило путем изједначења одредаба уз резерве у смислу домаћег законодавства или ради задовољења потреба дотичне државе, чиме је и само начело изједначења у многоме доведено у питање. Али, с погледом на велика неслагања држава и стручњака по овом важном питању и ангажоване материјалне интересе и осигураних и осигурача, резултати постигнути у Риму на трећем заседању Римског института много су значајнији него што је се претпостављало да ће бити и што би се могло закључити на први поглед.

Предпредлог јединствених одредаба о обавезном осигурању аутомобилиста садржи свега осам прописа са неколико одељака и три одредбе општег карактера. Материја је такође систематизована по њеној логичној намени, а изложена је просто и једноставно путем јасних и кратких одредаба чија примена неће изазвати непотребне спорове. Високи међународни правнички форум који их је редиговао унео је све своје искуство и сву своју добру вољу да се створи нешто добро и нешто трајно. У исто време потврђено је и овом приликом давно постављено правило да само добри правници могу доносити добре законе, из чега несумњиво излази, да се закони не доносе да изазивају већ да

¹⁴⁾ *Avant-projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes, communiqué avec les procès — verbaux de la troisième session. — Rome 1936.*

решавају и отклањају сукобе. Ето одличног примера и за нашег законодавца како да израђује законе. У место да се ограничи на преписивање и рђаво превођење аустријских закона, боље би учинио да је израду закона поверио признатим правницима, остављајући им слободне руке, па нам законодавство не би било рђаво.

Пошто је на исти начин као и ранији предпредлог дефинисао кола на која се примењује обавезно осигурање за штете причињене у покрету и прихватио исте изузетке од овог осигурања (чл. 1.), предпредлог је прописао наредбу за осигурање грађанске одговорности ради покрића евентуалних штета причињених колима у покрету на трећим лицима и стварима, за сваког сопственика и држаоца — детентора кола (чл. 2.) и само тако осигураним лицима дозволио да терају кола (чл. 3.). Ово осигурање простире се на грађанску одговорност за све штете предвиђене јединственим законом о грађанској одговорности са изузимањем штета причињених недозвољеним поступцима — *actes dolosifs* — оних који су штету причинили (чл. 4.).

Предпредлог предвиђа одредбу о аутоматском прелазу осигурања на новог сопственика у случају преноса аутомобила на њега, али оставља и домаћем законодавцу да ово питање реши и на начинаутоматског престанка осигурања у овом случају, уз обавезу новог сопственика да се одмах осигура, јер иначе неће моћи користити купљена кола (чл. 5.).

Веома важни односи оштећеног и осигурача и осигураног и осигурача решени су на прост начин признањем права оштећеном на директно поступање против осигурача, уз могућност признања привилегија оштећеном на износ оштете под условом узајамности. Оштећеном је признато право да одлучује о томе где ће тужбу за оштету поднети, било према месту где је се акцидент догодио, било према домицилу осигурача. Ако се оштећени одлучи да тужи и осигурача и причиниоца штете, тужбу мора поднети истом суду. С друге стране, осигурачу је признато право, да тражи од осигураног сва обавештења која се односе на околности под којима је штета причињена и да га евентуално приведе суду у поведеном спору од стране оштећеног за накнаду штете противу осигурача. То је нека врста принудног супарничарства о коме одлучује тужени — осигурач, а не тужилац — оштећени.

Поступак против осигурача у односу на оштећеног застарева за једну годину дана рачунајући од дана када је оштећени сазнао за претрпљену штету и за осигурачеву личност. Исти поступак као и против осигурача застарева за исто време и против

бну
ће
их
при-

цена
адак
и и
идно

осигураног рачунајући од дана када је овај причинио штету. Али, и за оштећеног и за осигураног поступак према осигурачу у сваком случају застарева за три године рачунајући од дана када је се акцидент догодио. По истеку тога рока, дакле, гаси се свако право на тужбу.

Ове кратке застарелости имају своје оправдање у факту да је осигурачева одговорност веома тешка и да је треба што пре ликвидирати. Остављена година оштећеном и осигураном зато довољна је. Међутим, сасвим је умесно што се сваки поступак гаси по истеку рока од три године, јер је то обична застарелост за накнаду штете коју и наш грађански законик усваја (чл. 6.).

Веома је деликатно питање екцепција које евентуално осигурач може истакнути према оштећеном с погледом на то да је обавезно осигурање установљено баш у циљу ефикасне заштите оштећеног приликом његовог праведног захтева. Комисија је стала одлучно на становиште да се не могу истицати оне екцепције-чињенице према оштећеном које су настале после акцидента. Екцепције, настале пре акцидента, које се према оштећеном могу истицати, подељене су у три категорије: пре свега недостатци воље — *vices de consentement* — при закључењу уговора, који се могу уклонити ако је уговор закључен у тачно уговореној форми и под тачно утврђеним условима. На државним је властима да строго воде рачуна да осигурач не дође у положај да према оштећеном истиче ову екцепцију јер иначе обавезно осигурање не би имало никаквог значаја. Друга екцепција састоји се у томе што ризик није био покривен полисом осигурања у тренутку акцидента, из разлога, што је штета причињена аутомобилом који, и ако сопственост осигураног лица, није обухваћен полисом осигурања, и из разлога, што је осигурани аутомобил терало лице које није означено у полиси осигурања. Да ова екцепција не наступи, државне власти морају прописати драконске мере и казне против тераоца — сопственика — детентора, који пуштају у саобраћај и терају неосигурана кола, односно дозвољавају да их тера лице које није у полиси осигурања означено. Као трећа екцепција био би факат да полиса осигурања у тренутку акцидента није била плаћена, што се такође може спречити драконским мерама и казнама, ма да предпредлог предвиђа обавезу за осигурача још за 14 дана после рока неплаћеног осигурања, да сноси ризик и накнади евентуалну штету оштећеном.

Сем тога, признато је осигурачу право на регрес против осигураног, у толико, у колико је осигурач био овлашћен да

одбаци или да смањи исплате сходно уговору или закону о уговору о осигурању, што је једна потпуно оправдана мера (чл. 7.).

Национални закон у овом предпредлогу дефинисан је као закон земље у којој су кола уписана, или, у недостатку уписа, као закон земље где се кола обично налазе. Тако је унапред отклоњена евентуална погрешна интерпретација појма националног закона у овој правној материји.

Саставни део овог предпредлога јесу три одредбе општег карактера у којима се објашњава а) да се јединствене одредбе о обавезном осигурању примењују само на међународне односе које дефинише исто као и ранији предпредлог; б) да се наметне обавеза осигурања грађанске одговорности аутомобилиста у овом случају на износ од 100.000.— златних франака за сваки акцидент, односно 50.000.— златних франака за једног оштећеног и 5.000.— златних франака за штете на стварима; и в) да се од обавезног осигурања изузму аутомобилска кола која припадају јавним властима.¹⁵⁾

Овим излагањима дали смо само општу слику проблема грађанске одговорности аутомобилиста у међународном аутомобилском саобраћају и обавезног осигурања ове одговорности како се они представљају и како су схваћени уз предлог за решење у Римском институту и од комисије међународних правника-стручњака. Напор достојан дивљења уродио је делимично плодом: питање дефинитивног усвајања јединствених одредаба о грађанској одговорности аутомобилиста у међународном аутомобилском саобраћају и обавезном осигурању ове одговорности ушло је у завршну фазу. Можда нећемо дуго чекати на изједначење ових важних правних материја на добро свих народа и сваког појединца на посе, ма где се он налазио и ма коме народу припадао.

VII.

На нашој државној територији данас постоји и у важности је на словеначко-далматинском правном подручју аустриски закон од 9. августа 1908. год. о одговорности за штете нанете аутомобилима.¹⁶⁾ На другим правним подручјима важе одредбе грађ. законика о грађанској одговорности, уз два изједначена закона од 24. марта 1919. год. о међународној конвенцији односно ау-

¹⁵⁾ *Avant-projet de loi uniforme sur l'assurance obligatoire des automobiles*, communiqué avec les procès — verbaux de la troisième session. — Rome 1936.

¹⁶⁾ R. G. Bl. No. 162, преведен и објављен од стране г. Др. Драг. Аранђеловића уз његов превод Аустриског грађанског законика (друго издање, Београд 1922. г.).

томобилског промета, са међународном конвенцијом о промету на путевима, закљученом 24. јуна 1926. год. у Паризу¹⁷⁾ и од 2. децембра 1930. год. о предузећима за редован и повремени превоз путника и робе моторним колима¹⁸⁾. Према одредби чл. 7. овог последњег закона превозно предузеће дужно је да код завода за осигурање у нашој држави склопи осигурање против повреда и штета, које могу настати при превозу путницима и другим лицима и то онако како је одређено правилником. То је законски основ за обавезно осигурање. На основу овог зак. прописа, Министарство трговине и индустрије прописало је наредбом бр. II-9809-У од 5. априла 1932. год. Правилник о обавезном осигурању код редовног превоза путника у аутомобилском промету,¹⁹⁾ па га је доцније повукло услед противљења и ништења решења донетих по овом Правилнику од стране Државног савета.²⁰⁾ Истим питањем бавио је се Четврти Конгрес југословенских правника у Скопљу 1932. год.²¹⁾ Доцније, Министарство трговине и индустрије, на основу овлашћења из чл. 82. закона о радњама од 5. новембра 1931. год. прописало је нов Правилник о обавезном осигурању превозних предузећа и спровело га у виду наредбе II бр. 22364 — Т. од 27. јуна 1934. год.²²⁾ Тај Правилник и данас важи и о њему је дао исцрпан преглед проф. г. Др. Еуген Сладовић у *Правосуђу* за јануар и фебруар 1937. год., те се с тога њиме овде нећемо бавити, већ упућујемо читаоце на тај значајан рад.²³⁾

¹⁷⁾ *Службене новине* бр. 99 — XL. од 27. априла 1929. год.

¹⁸⁾ *Службене новине* бр. 286 — XCVIII. од 12. децембра 1930. г.

¹⁹⁾ *Службене новине* бр. 102 — XLV. од 5. маја 1932. год.

²⁰⁾ В. наше чланке, објављене у *Правосуђу* за јуни, јули и август 1932. г. под насловом: Аутомобилско законодавство и обавезно осигурање, и за децембар 1932. под насловом: Обустављање обавезног осигурања у аутобуским предузећима.

²¹⁾ В. Спомену на Четврти конгрес југословенских правника, са радовима референата г. г. Др. Младена Пливериха, Др. Аншуна Шшухеца и писца ове расправе. Наш реферат на Конгресу правника у Скопљу засебно је оштампан под насловом: О накнади штете причињене моторним возилима, Београд 1932. г.

²²⁾ *Службене новине* бр. 575 — XLV. од 1. августа 1934. год. Сем тога, на основу овлашћења из §§ 62. и 83. Закона о радњама, издало је Министарство трговине и индустрије наредбу II. бр. 17435 од 16. маја 1935. год. која садржи Правилник о превозу путника и робе моторним колима, (*Службене новине* бр. 119 — XXIX. од 23. маја 1935. г.) који садржи прописе о кауцији која се полаже пре дозволе за рад од стране аутобуских предузећа, о саобраћајним прописима и особљу, о превозу робе и поште, о надзору и казним санкцијама.

²³⁾ Проф. Др. Еуген Сладовић: Правна регулација обавезног осигурања законске дужности јамства за моторна возила. — *Правосуђе* за јануар и фебруар 1937. г. — Истим питањем позабавио је се стручно и критички г. Др. Драг. Аранђеловић у чланку под насловом: Обавезно осигурање за штету проузроковану аутомобилима, објављеном у *Полицији* за јули и август 1936. год. где је писац упоредо изложио неких страних законодавстава у овој области права, нарочито чешког, у вези са нашим законодавством.



32 58