

СПЕЦИФИЧНЕ СИТУАЦИЈЕ ОДГОВОРНОСТИ НЕОСИГУРАНИХ ЛИЦА ЗА САОБРАЋАЈНУ НЕЗГОДУ

THE SPECIFIC SITUATIONS OF RESPONSIBILITY OF UNINSURED PEOPLE FOR A TRAFFIC ACCIDENT

Јелена Ристић,¹ Живорад Ристић²

Резиме: Осигурање од аутоодговорности за велики број возила-учесника у саобраћају није обавезно. Када штету проузрокује такво возило, накнада штете је везана са маратонским судским процесима. За штету на возилима и објектима поред пута могу бити одговорни пешаци и бициклисти али и животиње. Тада је готово искључена могућност наплате штете од проузроковача саобраћајне незгоде. Овај рад третира проблеме специфичних случајева саобраћајних незгода где накнада штете није законски регулисана нити је изграђена пракса регулисања одштете.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: АУТООДГОВОРНОСТ, ПЕШАК, ОДШТЕТА.

Abstract: The insurance from the self-responsibility for the high number of vehicles/participants in traffic, is not necessary. When the damage is made by such a vehicle, damage refund is connected with the long Court processes. Pedestrians, cyclists and even animals could be responsible for damages on vehicles and objects by the road. Then, the possibility of damage refund is impossible. In this paper, the problems of specific cases of traffic accidents with lawfully undefined damage refunding, will be analysed.

KEY WORDS: SELF-RESPONSIBILITY, PEDESTRIAN, REFUND

1. УВОД

Потреба економске заштите одговорног лица и потреба обезбеђења гаранције да ће оштећена лица бити обештећена, ако им штету причини моторно возило, нашле су задовољење у осигурању од одговорности за штете причињене употребом моторног возила. Увођењем осигурања аутоодговорности отклоњена су страховања одговорних лица да их евентуална обавеза накнаде штете коју проузрокују може економски уназадити.

¹ MSc Jelena Ristić, dipl.ecc-menadžer za osiguranje

² Mr Živorad Ristić, dipl.ing.saob.

Истовремено, појачана је сигурност оштећених да ће им штета бити надокнађена од по правилу солвентног осигуравача. Тако, ризик инсолвентности штетника односно одговорног лица, постаје мање битан за оштећеног, јер тај ризик осигурањем преузима на себе осигуравач.

Потреба заштите жртава саобраћајних незгода, и утврђивање обавезности спровођења спада у историјска достигнућа развоја осигурања.

У овој области срећемо појам одговорности за настајање штете и појам осигурања од одговорности за настајање штете.

Одговорност за штету своје оправдање налази у наметању терета одговорности за штету одговорној особи – проузроковачу штете "ко другоме проузрокује штету, дужан је надокнадити је...".

Осигурање од одговорности своје оправдање налази у "ослобађању" од одговорности особе одговорне за штету. "У случају осигурања од одговорности осигуравач одговара за штету насталу осигураним случајем...", односно у осигурању сигурности наплате претрпљене штете оштећеним лицима.³

Упркос овако опречним основама ова два појма (одговорност за штету и осигурање од одговорности), они у основи имају исти резултат, а то је извршавање (или осигуравање извршавања) обавезе накнаде штете оштећеним лицима.

Дакле, осигурање аутоодговорности је законом прописана (обавезна) врста осигурања од одговорности, у којој се осигуравач, уз наплату премије осигурања обавезује уговарачу осигурања (односно осигуранику), да ће у границама својих обавеза преузетих уговором о осигурању, накнадити штету оштећеном лицу⁴, која је проистекла из осигураникове грађанске одговорности за штету.

У саобраћајном току је велики број учесника који немју законску обавезу да закључе осигурање од аутоодговорности, а врло често могу бити узрочници саобраћајних незгода. Код оваквих случајева спорно је ко ће или ко можи да надокнади претрпљену штету.

³ Matijević,B; ODGOVORNOST ZA ŠTETU I OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI, Osiguranje, br.5, Zagreb, 2006.

⁴ Оштећеним лицем се може сматрати и сам осигураник уколико је директно накнадио штету оштећеном лицу

2. ПОЈАМ РИЗИКА

Ризик је појам са којим се свакодневно сусрећемо и са којим живимо. Знајући то или не ми стално доносимо одлуке које су везане за ризик. Тако приликом уласка у аутомобил и кретања ми прихватамо одређени ризик, при преласку улице или вожње бицикла такође смо изложени ризику, мада о томе често не размишљамо. Мало већи значај придајемо ризику или смо га више свесни када на пример улажемо новац у отпочињање неког посла и слично. Живот није никад без ризика, па чак и најпажљивије особе, које строго воде рачуна да избегну све опасности, свесно или несвесно прихватају одређени ризик.

Шире посматрано, ризик је данас озбиљно економско, социјално и друштвено питање. Ризик је одређена економска категорија и он има своју цену, има тржиште, има своје продавце и купце.

На величину ризика може да се утиче, он може да се смањи и њиме се може управљати. Најважније је да се ризик добро процени и утврде начини деловања у циљу смањења истог. Потпуно елиминисање ризика није могуће, али улагања у смањење ризика се исплате и иста могу обезбедити економски мерљиве користи.

Тако приликом одређених иновација или увођења нових решења анализира се систем и утврђује да ли се перформансе система побољшавају и колико, да ли се смањују ризици штетних догађаја или се доносе неки нови ризици који могу да утичу на општу ситуацију тј. на укупно задовољење функције тог система. То се у великој мери односи, на пример, и на нове системе који повећавају сигурност у вожњи. Ови системи се уводе ради повећања безбедности како возила и путника у њему тако и других учесника у саобраћају. Системи аутоматског управљања спречевају већину "опасних" ситуација, обезбеђују сигурно држање пута у кривини и на клизавим подлогама, спречавају налетање на друго возило или препреку и тд. што возача чини "веома сигурним", а то може и негативно да утиче на безбедност јер се возачу смањује концентрација, што може да повећа ризике појаве саобраћајних незгода у многим "некритичним" ситуацијама.

Данас у свету изучавању и анализи ризика у свим областима посвећује више пажње. Методе анализе ризика су се наметнуле као "ефикасни и свеобухватни поступци који допуњавају или замењују управљачке методе у свим секторима живота – у здравству, заштити животне средине, осигурању, индустрији, транспорту и тд." Ово је довело до стварања нове научне дисциплине која се назива Управљање ризиком (Risk management)⁵.

⁵ Haimes Y., Risk modelling, assesment and Risk management, John Willey and Sons, New York, 1988.

Иако је ризик у нашим животима стално присутан, појам ризика није лако дефинисати нити једнозначно одредити. За потребе управљања ризиком, ризик се може исказати као прозивод вероватноће појаве штетног догађаја и последица штетног догађаја:

РИЗИК = ВЕРОВАТНОЋА x ПОСЛЕДИЦЕ

Како је појам ризика непосредно везан за појам штетног догађаја то је за управљање ризиком неопходно познавање последица штетног догађаја. Шта је штетни догађај?

Логично је да је штетни догађај сваки онај догађај који изазива неке штете или губитке, који угрожава сигурност и безбедност, а такође и сваки догађај који изазива поремећаје рада и одступање од жељених исхода. То нису само директни и индиректни догађаји везани за отказ техничког система, квар возила или неког постројења, већ и сви догађаји који утичу на човека, радне процесе, околину и тд.

Дакле ризик исказујемо као производ једне реалне величине која се може одредити (последице) и једне имагинарне (вероватноће), али је пракса показала да је овако дефинисан концепт ризика врло практичан и да пружа повољне услове за управљање истим.

Управљање ризиком је неопходно у свим системима у којима долази до штетних догађаја. То значи у свим сферама живота: саобраћају, индустрији, здравству и другим гранама привреде а самим тим и у осигуравајућој привреди, која у овом склопу има посебну улогу.

3. УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ КОЈИ НЕМАЈУ ОБАВЕЗУ ЗАКЉУЧИВАЊА УГОВОРА О ОСИГУРАЊУ ОД АУТООДГОВОРНОСТИ

У свим земљама је правило да су нека лица ослобођена обавезе закључивања уговора о обавезному осигурању од аутоодговорности, иако су власници возила за чију употребу је иначе власницима прописана обавеза закључивања уговора о обавезному осигурању од аутоодговорности.

То што су ослобођени закључивања уговора о осигурању од аутоодговорности не значи да нису изложени ризику од настајања саобраћајне незгоде, било као изазивачи или као оштећени.

Тако наш Закон о осигурању и нацрт Закона о обавезному осигурању у саобраћају ове обавезе ослобађају Војску Србије. Слична ситуација је у Хрватској и Македонији, док у Словенији оружане снаге имају обавезу закључивања уговора о обавезному осигурању за своја моторна возила.

Немачки закон искључује обавезу закључивања осигурања од аутоодговорности за возила која користи Савезна, Покрајинска и Општинска власт. У Швајцарској су ове обавезе изузети Савез и Кантони за возила која њима припадају. Савез се сматра власником и војних возила али и цивилних возила која су мобилисана и Савез има обавезу да накнади штету коју таква возила проузрокују по истом принципу како би то урадили осигуравачи аутоодговорности да је такав уговор закључен. Разлоги ослобађања од ове дужности налазе се у гаранцији солвентности таквих лица да ће сваку штету која буде проузрокована употребом њиховог моторног возила моћи сами да надокнаде.

Наш ЗОИЛ из 1996. године на индиректан начин повезује обавезнот осигурања од аутоодговорности са саобраћајним законодавством тако што сва возила која имају саобраћајну дозволу која се продужава у роковима до 12 месеци морају имати закључено обавезно осигурање од аутоодговорности.

На овај начин велики број возила (више стотина хиљада) која се крећу нашим путевима остаје ван обавезнот осигурања, а то су: највећи број трактора⁶, бицикала са мотором, лаке приколице, радне машине (утоваривачи, виљушкари, комбајни, ваљци, булдожери, возила за исписивање ознака на коловозу...), тролејбуси, мотокултиватори и тд (види Зборник примера Налаза и Мишљења вештака–судари возила и пешака, пример број 44).

Дакле штете које проузрокују возила која не подлежу регистрацији, односно продужењу регистрације у роковима не дужим од 12 месеци, организације за осигурање нису дужне да надокнаде. Ова норма искључује могућност да се кроз судску праксу прошири обавеза организација за осигурање да надокнаде штету коју нанесу неосигурана возила за која иначе осигурање није обавезно. За разлику од овог случаја организације за осигуране су дужне да посредно накнаде штету (Гарантни фонд) када штета настане од неосигуреног возила које је иначе морало бити осигурено од аутоодговорности.

Према нацрту Закона о обавезнот осигурању у саобраћају (Чл.24) проширена је обавезнот закључивања осигурања од аутоодговорности тако да је моторно возило у смислу овог закона је свако возило на моторни погон осим возила која се крећу по шинама и свако прикључно возило, без обзира да ли је прикачено или не. Према ставу 4 овог члана „Власник моторног возила које не подлеже обавези регистрације сваке године дужан је да закључи уговор о осигурању од аутоодговорности приликом добијања одговарајуће дозволе за употребу, односно обавезно једном годишње“.

⁶ Traktori sa zelenim tablicama

И даље је остало да се одредбе овог закона (Чл.13) не односе на превозна средства Војске Србије. Слично решење је предвидео и Хрватски закон о осигурању из 1994. године по коме обавези осигурања подлежу сва моторна возила која подлежу обавези регистрације по прописима о цестовном промету и без ограничења да се саобраћајна дозвола продужава у роковима не дужим од 12 месеци.

У саобраћају на путу могу се појавити и други учесници у саобраћају који немају обавезу закључивања осигурања од аутоодговорности ту у првом реду мислим на возаче бициклала и пешаке. Свакодневно се појављујемо у јавном саобраћају као пешаци и углавном се пешаци сматрају угроженим учесницима у саобраћају односно они се у саобраћају, као и бициклисти појављују као рањиви учесници, који немају некакав заштитни оклоп који их штити од моторизованих учесника. Дакле више су изложени ризику повређивања или погибије од осталих учесника у саобраћају (види Зборник примера Налаза и Мишљења вештака–судари возила и пешака, пример број 45).

У великом броју случајева рањиви учесници су угрожени од стране моторизованих учесника у саобраћају али постоје случајеви када су за саобраћајну незгоду одговорни пешаци или бициклисти и када су они узроковали настанак оштећења на возилима или објектима поред пута. У овим случајевима се поставља питање накнаде штете на возилима или другим објектима који су оштећени. Као што знамо путеви припадају аутомобилима, тротоари пешацима а бициклистичке стазе бициклистима. Ту нема проблема. Међутим дешава се да аутомобили користе тротоаре, пешаци се крећу или играју по путу а бициклисти користе за кретање тротоаре или путеве. Тада долази до међусобног сукоба различитих учесника у саобраћају.

На пример: Родитељ води дете тротоаром. Дете се у једном моменту отргне и потрчи преко коловоза. Возач који се креће коловозом реагује на опасност бежи од исте излеће са коловоза и удара у ограду поред пута. Ко ће накнадити штету на возилу? У овом случају одговорност је на родитељу и он би био у обавези да надокнади штету на возилу али и на огради поред пута.

Други пример: Бициклиста са некатегорисаног пута врши укључивање на пут са савременим коловозним застором на кратком растојању испред наилазећег возила. Возач реагује и избегава налет на бициклиstu али прелази у саобраћајну траку за возила из супротног смера где долази до контакта са другим возилом. Одговоран за настанак незгоде и за штету на оба возила је бициклиста. Да ли ће он накнадити штете на возилима и да ли је финансијски способан за то? Ауторима нису познати случајеви да је наплата штете извршена од бициклисте или у предходном примеру од родитеља малолетног детета.

У судсој пракси⁷ (подаци Општинског суда у Ваљеву, Чачку, лазаревцу) забележени су бројни случајеви да су у касним ноћним сатима возачи различитих категорија возила „налетали“ изненада на тамне и неосветљене препреке на путу које су личиле на „нешто склупчано“ или нешто што је личило на већи цак и сл. После преласка преко тих препрека испоставило се да су то били пешаци који су буквално спавали на путу било да су под дејством алкохола или не. У скоро свим случајевима вођен је кривични поступак против возача због кривичног дела против безбедности јавног саобраћаја. Ту су возачи били изложени компликованим судским поступцима у току којих су доказивали своју невиност уместо главних криваца – углавном покојних који су својим понашањем довели у опасност животе возача и путника у моторним возилима, јер су уочивши их изненада као препреку возачи били принуђени да форсирано коче или беже у саобраћајну траку за возила из супротног смера када то није било безбедно или касно уочивши препреку скрећу својим возилом са коловоза у покушају да избегну препреку. У овом случају мора се дефинисати да овакав пешак не може да ужива одговарајућу заштиту као и да сваки возач не треба одмах да буде изложен кривично правној одговорности а поставља се питање и накнаде штете на оштећеном возилу или услед повреда возача или путника.

У неким случајевима се могу појавити и дивље или домаће животиње као узрочници саобраћајних незгода. У случају домаћих животиња познати су власници па би они били у обавези да накнаде проузроковану штету. Необична саобраћајна незгода⁸ додорила се 27.01.2009. године око 18 сати на делу Ибарске магистрале у селу Велереч око два километра од Горњег Милановца. До незгоде је дошло, према изјавама очевидаца а што је потврдила и полиција, тако што је у аутомобил марке „Пасат“ београдске регистрације, крећући се од Горњег Милановца према Руднику, ударио дивљи вепар тежак око 120 кг.

Пошто је ударио у аутомобил подлетео је под шлепер ужичких регистарских таблица. У овој саобраћајној незгоди велику материјалну штету претрпео је „Пасат“ а настрадао је једино дивљи вепар кога су, по предвиђеној процедуре преузели ловци локалног Ловачког удружења „Војвода Милан Обреновић“. Дивљи вепар је изазвао саобраћајну незгоду и велико оштећење на „Пасату“, настрадао је и преузет је од ловачког удружења али штету на „Пасату“ нико није у обавези да накнади. Да ли је се преузимањем „жртве“ легитимисао власник? Ако јесте да ли је преuzeо одговорност, односно обавезу да накнади штету оштећеном?

⁷ www.informator.co.yu – Dragan Obradović sudija okružnog suda u Valjevu

⁸ www.forum.shumers.net

4. ЗАКЉУЧАК

На нашим путевима је велики број возила која по садашњим прописима немају обавезу закључивања осигурања од аутоодговорности и у тим случајевима накнада штете се може остварити само директном тужбом против изазивача саобраћајне незгоде. У случају када постоји обавеза закључивања осигурања од аутоодговорности а возила нису осигурана или се ради о непознатом возилу тада су организације за осигурање, посредно преко Гарантног фонда, у обавези да накнаде штету која је настала.

Посебан проблем се јавља када су изазивачи саобраћајне незгоде пешаци (који настрађају или не), бициклисти или можда дивљач тада оштећења на возилу које је због њихових пропуста оштећено, по правилу нема ко да накнади или је поступак везан прво за одбрану возача од кривично правне одговорности, којој је у много случајева неправедно изложен, а тек потом предстоји маратонски парнични поступак накнаде штете ако је изазивач незгоде преживео.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Огњановић.С; ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТЕ ПРИЧИНЕНЕ МОТОРНИМ ВОЗИЛОМ, Београд,2003.
- [2] Матијевић,Б; Одговорност за штету и осигурање од одговорности, Осигурање, бр.5, Загреб, 2006.
- [3] Haimes,Y., Risk modelling, assesment and Risk management, John Willey and Sons, New York,1988
- [4] DEPARTMENT OF TRANSPORT (1995) Road safety education in schools: good practice guidelines.
- [5] Нацрт, ЗАКОН О ОБАВЕЗНОМ ОСИГУРАЊУ У САОБРАЋАЈУ, Београд.
- [6] ЗАКОН О ОСИГУРАЊУ ИМОВИНЕ И ЛИЦА, Београд, 1996.
- [7] Тодоровић, Ј., Управљање ризиком штетних догађаја на возилима, Саветовање на тему: Саобраћајне незгоде, Златибор, 2008.
- [8] www.informator.co.rs – Драган Обрадовић судија окружног суда у Ваљеву
- [9] www.forum.shumers.net