

## ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТИ СА СТРАНИМ ЕЛЕМЕНТОМ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ

После другог светског рата у многим земљама, а последњих година и у нашој земљи, нагло се увећао друмски саобраћај. Ову појаву, нажалост, прати и пораст штета из саобраћајних удеса <sup>(1)</sup>. У циљу уклањања или ублажавања ових негативних последица, у свим земљама које је захватио саобраћајни „бум“ предузет је читав низ мера. Обезбеђују се јавни путеве, повећава сигурност возила, на правном плану пооштравају санкције и контрола у јавном саобраћају и доносе прописи о осигурању возила. Посебан значај имају прописи о обавезном осигурању путничких возила од одговорности за штету која се нанесе трећим лицима. У најновије време често се поставља питање примене ових прописа на саобраћајне деликте које изврше странци на домаћој територији или домаћи држављани у иностранству. Како не постоје посебне колизионе норме којима би се ова материја регулисала, потребно је испитати каква решења изналази пракса и на који начин се могу попуњити правне празнине у смислу општих принципа међународног приватног права <sup>(2)</sup>.

Овим проблемом бавила се и Европска Економска Комисија и већ 1949. године Поткомитет за друмски саобраћај ECOSOC-а упутио је препоруку владама европских држава, којом се предлаже усвајање тзв. система „зелене карте“ у обавезном осигурању од одговорности са страним елементом у друмском саобраћају <sup>(3)</sup>. Овај систем полази од претпоставке да се у свакој земљи, која га прихвати, образује удружење осигуравајућих друштава, које ће према иностранству заступати сва домаћа друштва. Сваком осигуранику који својим возилом одлази у иностранство, члан удружења издаје сертификат „зелену карту“ (према којој је и цео систем добио своје име), којим се доказује да је то лице покривено осигурањем од одговорности. Систем „зелене карте“ је правно оформљен после 1952. године, када је Поткомисија за друмски саобраћај саставила

---

(1) Према подацима Југословенске заједнице осигурања годишње повећање износа исплата штете (каско и осигурање од одговорности) за последње три године креће се око милион нових динара. Наиме, у 1966. је исплаћено 2,11 милиона, у 1967 — 3,45 милиона, а у 1968. 4,36 милиона н. динара.

(2) Према Статистичком годишњаку Југославије (1968. година, стр. 204) у 1958. години ушло је у Југославију 246.278 страних путничких аутомобила, а у 1967. години преко 10 милиона страних возила.

(3) В. А. В а с о н, „Revue générale des assurances terrestres, 2/68, p. 154.

типски уговор, чији је текст редигован 1962. године. Редиговани текст типског уговора потписала су удружења осигуравајућих друштава већине европских земаља, међу којима и Југословенска заједница осигурања (4). Ова удружења називају се у уговору јединственим именом „бирои“. Међу земљама које су прихватиле овај систем, постоји разлика у томе, да ли су обавезним осигурањем обухваћени само домаћи држављани, или и странци и домаћи држављани. Наиме, за прву групу земаља важе посебне одредбе у типском уговору, о којима ће касније бити речи. У оним земљама у којима се режим обавезног осигурања односи и на странце, возило регистровано у иностранству, које није осигурано од одговорности, не може ући на домаћу територију.

Упоредо са системом „зелене карте“, уведен је у социјалистичким земљама сличан режим обавезног осигурања, који је своје име, такође, добио према боји сертификата — систем „плаве карте“.

Последњих неколико година у неким земљама међународно обавезно осигурање ушло је у нову етапу, па је дошло до укидања система „зелене карте“ у погледу свих возила регистрованих у овим земљама, јер се претпоставља да су сва покривена обавезним осигурањем од одговорности. Уговори којима се уводи овај нови систем осигурања, закључени су између земаља Бенелукса (1964), између скандинавских земаља (1967), између СР Немачке и Швајцарске, с једне, и СР Немачке и Мађарске, с друге стране (оба су закључена 1968). Возачи чија су возила регистрована на територији једне од страна уговорница, нису дужни приликом уласка на територију друге стране да покажу сертификат о обавезном осигурању (5).

Заједничка карактеристика свих ових система и циљ због кога су они образовани, јесте ефикасније обезбеђење покрића накнаде штете коју стране возило нанесе у домаћој земљи. Наиме, оштећено лице има могућност да добије обештећење од осигуравајућег друштва у домаћој земљи, и на тај начин избегне трошкове евентуалног одласка у иностранство и вођења спора пред страним судом. Осим тога, страни осигураник се ослобађа неугодности које може имати око посредовања код његовог осигурача ради исплате штете или вођења спора пред домаћим судом. После исплате штете причињене на домаћој територији, домаћи биро или његов члан који је исплату извршио, рефундира ову суму заједно са споредним трошковима од оног страног бироа, односно његовог члана, чији је осигураник начинио штету на домаћој територији. Разлике између ових система појављују се у овлашћењима домаћег осигурача према оштећеном, а исто тако и у међусобним правима и обавезама страног и домаћег бироа.

Пошто је данас у Европи најраспрострањенији систем „зелене карте“, наша разматрања ће њему бити посвећена.

Закључивањем раније поменутих типских уговора између појединих бироа настаје комплексан грађанскоправни однос у коме као субјекти учествују: оштећено лице, домаћи биро (или његов члан) и осигураник члана

(4) Типском уговору приступили су бирои: Француске, СР Немачке, Швајцарске, Италије, Белгије, Холандије, Аустрије итд. В. А. Besson, *op cit.*, стр. 155.

(5) B a s s o n, *ibidem*, p. 155.

страног бироа, који је нанео штету. Наиме, када је услед употребе страног возила настала штета у домаћој земљи, домаћи осигурач има обавезу да под одређеним условима обештети оштећеног. Исплатом накнаде стиче право према страном бироу, чији осигураник је нанео штету, на покриће исплаћеног износа и споредних трошкова у вези са тиме. Да би се покриће добило, потребно је да страном возило буде ваљано осигурано код једног од чланова страног бироа. Другим речима, он претпоставља постојање пуноважног уговора о осигурању од одговорности. Ако из неког разлога ни домаћи нити страни осигурач не покрију штету, између оштећеног лица и странца настаје класични грађанскоправни однос „ex delicto“.

Иако су ови грађанскоправни односи у узајамној зависности, сваки од њих заслужује да се посебно испита, нарочито у спорним ситуацијама, које се могу појавити пред домаћим судом или пред арбитражом. Осим тога, код сваког од ових грађанскоправних односа, од значаја је да ли је у домаћој земљи осигурање од одговорности обавезно само за домаће држављане или и за странце и домаће држављане, јер се у зависности од тога одређују права и обавезе појединих субјеката у овим односима.

1. Права и обавезе домаћег бироа према оштећеном лицу настају из типског уговора са страним бироом <sup>(6)</sup>, и на основу уговора о обавезном осигурању страног возила закљученог са чланом страног бироа. Ако је у домаћој земљи осигурање од одговорности обавезно и за странце <sup>(7)</sup>, домаћи биро има према типском уговору статус обрађивачког бироа (Handling Bureau, Bureau gestionnaire).

а) Обавеза домаћег бироа да исплати накнаду оштећеном лицу настаје у моменту када је за страног осигураника створена обавеза из деликта, под условом да му он презентира сертификат осигурања, и то у оним земљама које познају директну тужбу против осигурача <sup>(8)</sup>. Домаћи осигурач ступа на место страног осигурача (без обзира да ли је у земљи страног осигурача дозвољена директна тужба), и преузима све обавезе штетника према оштећеном лицу. У осталим земљама, обавеза домаћег бироа или његовог члана (осигуравајућег друштва), кога посебно за одређени случај овласти, према оштећеном настаје онда, ако он сам предузме кораке да се оштећеном лицу исплати накнада без спора, или се пред домаћим судом појави као умешач у спору који је оштећено лице покренуло непосредно против страног осигураника. У вези са овим постављају се два питања: правна природа иступања домаћег бироа према оштећеном и примена домаћег или страног закона на његове обавезе према оштећеном лицу.

(6) Оригинални наслов типског уговора на енглеском језику: »Uniform agreement between bureaus«.

(7) У земљама чији режим обавезног осигурања обухвата и страна возила односно странце, изузеци су учињени у погледу неких категорија лица. На пример, лица на дипломатској листи у низу земаља нису обавезна на осигурање својих возила од одговорности.

(8) Директна тужба оштећеног против осигурача допуштена је у Француској, Пољској, Швајцарској, Шведској итд. Из тога произилази и право оштећеног на директну тужбу против домаћег обрачунског бироа, ако су испуњени остали услови. (В. А. В е s s o n, op. cit., стр. 189). У Немачкој, Мађарској, Италији итд. не може се подићи против осигурача директна тужба.

У правној доктрини је спорна природа својства домаћег осигурача. Има мишљења да домаћи обрађивачки биро врши функцију непотпуног заступника страног бироа. Међутим, домаћи осигурач има знатно шира овлашћења него заступник, тим пре што његова овлашћења нису детаљно типским уговором прецизирана. Осим тога, пуномоћство се може раскинути само под одређеним условима, а типски уговор се може отказати без икаквих разлога (члан 14. и члан 17. типског уговора) са одређеним отказним роком <sup>(9)</sup>. По ширини овлашћења, положај обрачунског бироа је ближи комисионару, али се од њега разликује по томе што биро не иступа у своје име, већ у име страног бироа. Чини се, да је овај однос најближи упућивању повериоца на другог дужника, односно преузимању туђе дуга. Јер, ако оштећено лице не намери своје потраживање од домаћег осигурача, остаје његово право према страном осигурачу, односно према лицу које му је својим возилом штету нанело. Различито третирање правног положаја домаћег бироа нема утицаја на садржину његових обавеза према оштећеном, што ће се видети из излагања које следи, али може имати значаја у погледу обавеза према страном бироу. У случају спора око ових обавеза, надлежни форум ће ово питање решити на бази квалификације. Пошто се квалификација у пракси међународног приватног права врши према „lex fori”, решење, а самим тим и утврђивање садржине права и обавеза, може зависити од закона земље на чијој се територији спор покрене.

Садржина обавеза домаћег бироа према оштећеном лицу регулише се по принципу „lex loci delicti commissi”. Другим речима, надлежно је право оног места где је саобраћајни деликт извршен. Примена овог принципа произилази из начела „аутономије воље странака”, израженог у типском уговору између бироа (тачка 3. и тачка 1), а не из колизионе норме која се односи на деликте са страним елементом. Ако се, на пример, према закону места извршења деликта надокнађује само материјална штета, оштећено лице не може тражити и накнаду моралне штете позивајући се на то да се она признаје према закону земље осигураника који је штету нанео. Међутим, услови за заснивање и пуноважност обавеза домаћег осигурача процењују се кумулативно и према закону земље извршења деликта и према закону земље осигурача који је полису издао (тачка 1, под *e* типског уговора). То значи да домаћи биро надокнађује штету под условима који су предвиђени и домаћим законом и полисом страног осигураника (законом страног бироа). Неће бити покривена она штета коју је возач начинио у пијаном стању, ако страни осигурач не признаје такву штету, без обзира што се према домаћем закону оне могу покрити (и обратно). Од овог правила учињен је један изузетак у интересу оштећеног лица. Наиме, ако је истекао рок ваљаности полисе осигурања, биро земље у којој је деликт извршен, надокнадиће штету, ако је тако предвиђено домаћим законом или посебним споразумима између осигурача и владе. За исплаћени износ биро се може регресирати од држаоца полисе, којој је рок важности истекао и при томе је страни биро, чији је члан ову полису издао, дужан да му пружи сву потребну помоћ (тачка 11, под *a* типског уговора).

(9) Besson, *ibidem*, P. 166.

Типским уговором није решено питање момента у коме треба применити правило „*lex loci delicti comissi*“. Теоретски су могућа три момента: кад је деликт извршен, кад се осигурачу поднесе захтев за исплату накнаде штете и, у случају евентуалног спора, кад се поднесе тужба. Утврђивање овог момента може бити значајно из више разлога: што могу да се измене прописи домаће или стране земље о осигурању, што је у међувремену истекао рок важења уговора о осигурању, што је возило променило власника итд. (10). Иако се може бранити гледиште да би суд, по својој оцени, требало да се определи за моменат примене правила, водећи рачуна о интересима оштећеног (теорија жртве), изгледа исправније узимање момента извршења деликта, јер и обавезе штетника, а самим тим и осигурача, тада настају.

б) Ако се обавезно осигурање односи само на возила регистрована у домаћој земљи, примениће се другојачија правила него у претходном случају, и то не само у погледу настанка обавеза домаћег осигурача према оштећеном лицу, него и у погледу њихове садржине. Домаћи биро има статус тзв. „обрачунског бироа (Servicing Bureau). Поред услова који су напред наведени, за заснивање обавеза обрачунског бироа потребно је и одобрење члана страног бироа, који је издао сертификат осигурања учиниоцу штете (тачка 16, под II типског уговора). Обрачунски биро нема генерално овлашћење из самог уговора да заступа страни биро у обештећењу осигураних случајева. Отуда, оштећени не може подићи директну тужбу против обрачунског бироа, без обзира што је она допуштена према домаћем закону, али може покренути спор против учиниоца штете или против његовог осигурача, ако је према закону седишта осигурача директна тужба допуштена. Без обзира на то да ли се спор води пред домаћим или страним судом, у овом последњем случају, оштећено лице се излаже већим трошковима.

Правило „*lex loci delicti comissi*“ утврђено типским уговором, неће се применити, већ се примењује општа колизиона норма о осигурању са страним елементом. Према владајућој тенденцији, примарна „одлучујућа“ чињеница (тачка „везивања“) за примену домаћег или страног закона на садржину права и обавеза, која настају из осигурања са страним елементом, јесте „аутономија“ воље странака. Међутим, постоје разлике између појединих држава у случају када воља странака, ни прећутно нити изричито, није изражена. На пример, у Пољској, Немачкој, ЧСР, Швајцарској итд. „одлучујућа чињеница за примену домаћег или страног права јесте седиште осигуравајућег друштва“ (11). У Француској и Белгији, пак, место закључења уговора о осигурању (12). Ако се има у виду то да се поједи-

(10) „У Француској се у случају промене власника возила уговор о обавезном осигурању закључен са првим власником гаси у року од 6 месеци после промене; у Швајцарској се у оваквом случају уговор продужава са новим власником као и да није дошло до промене интереса на возилу.“ В. Јовановић—Јанковец, „Међународна осигурања“, Београд, 1955, стр. 82.

(11) Закон о међународном приватном праву НР Пољске од 1965. године, чл. 25, Закон о међународном приватном праву ЧСР од 1963. године, чл. 10. В. Schnitzer, *Internationales Privatrecht*, II, С. 734.

(12) Batiffol, *Contrats*, p. 294.

ни појмови као „седиште“, „место закључења“ уговора и др. могу квалификовати на различите начине, и то да спор може да се поведе и пред домаћим и пред страним судом, неизвесност реализације права оштећеног лица према осигурачу, односно учиниоцу штете, постаје видна.

2. Права и обавезе између домаћег и страног бироа настају на основу типског уговора. Поједини њихови чланови (осигуравајућа друштва) могу међусобно, такође, закључивати уговоре. Овде, као и у случају напред наведених односа осигурања, постоји разлика између земаља у којима осигурање сд одговорности обухвата само домаће држављане и земаља са обавезним осигурањем и за домаће и за стране држављане.

а) Домаћи биро у својству обрађивачког бироа, према типском уговору, дужан је да, по наступању осигураног случаја увидом у сертификат о осигурању, накнади штету коју је страни осигураник начинио, и то по могућству без вођења спора, а о томе да благовремено обавести страни (плаћајући) биро (тачка 10. типског уговора). Исто тако, обрађивачки биро је дужан да преузме вођење спора (као уметач) који је покренут против страног осигураника (тачка 3. ст. 2. и тачка 10). Извршењем ових обавеза обрађивачки биро стиче право на рефундирање исплаћеног износа штете и свих осталих трошкова који су том приликом за њега или његовог члана настали (тачка 5. и даље).

Поставља се питање како ће се регулисати одговорност обрађивачког бироа за штету, која је проузрокована плаћајућем бироу, неизвршењем поменутих обавеза. На пример, ако обрађивачки биро одбије да исплати штету иако су испуњени сви услови, или не преузме вођење спора који је покренут против страног осигураника, мада је овај то захтевао и том приликом поднео ваљан сертификат о осигурању. За овакве случајеве према типском уговору предвиђена је надлежност посебне арбитраже, коју именује Савет уговорних страна, па је неизвесно да ли ће ова арбитража одлучивати по закону домаће или стране земље или, пак, према принципима „*ex equo et bono*“. Ако решава по законским прописима, на примену домаћег или страног закона може бити од одлучујућег значаја седиште арбитраже може у домаћој земљи бити одбачено.

У тесној вези са изнетим је и питање извршења страних арбитражних одлука. Наиме, ако се арбитражна одлука у спору између домаћег и страног бироа донесе у страниј земљи са којом не постоји узајамност, њено извршење може у домаћој земљи бити одбачено.

Да би се ови проблеми избегли, требало би типски уговор допунити или одговарајућим материјалним правилима, којима би се регулисала одговорност уговорних страна за неизвршење уговорних обавеза, или пак одговарајућим колизионим нормама. Исто тако, потребно је да се арбитражна клаузула прошири и одредбом о седишту арбитраже.

б) Права и обавезе домаћег услужног бироа према страном бироу, или према његовом члану, знатно су ужа него обрађивачког бироа. Она не проистичу непосредно из уговора, већ из једностране изјаве воље друге стране или од ње овлашћеног члана. Ако страни биро одобри „обраду“ конкретног случаја, односно упути захтев у том смислу, онда је услужни

било дужан да, под напред наведеним условима, исплати накнаду, односно преузме вођење спора покренутог против осигураника. Његово право на покриће трошкова регулише се на исти начин као и за обрађивачки биро, у смислу тачке 5. типског уговора (тачка 16). Према томе, питање одговорности за неизвршење обавезе услужног бироа може да се постави само уколико он одбије конкретан захтев за заступање у одређеном случају.

3. Чињеница да типски уговор могу да закључе биро земље у којој је осигурање од одговорности обавезно и за странце, с једне, и биро оне земље у којој странци нису обухваћени обавезним осигурањем, с друге стране, (као, на пример, у Југославији), има утицаја на еквиваленцију преузетих права и обавеза једне и друге уговорне стране. Домаћи биро се за другу страну појављује као услужни, а страни биро за домаћу страну као обрађивачки. Из досадашњег излагања види се да услужни биро има ужа овлашћења. Стога се може поставити питање опортуности приступања овим уговорима, ако у домаћој земљи странци нису у обавези да се осигурају од одговорности. У првом моменту се може добити утисак да ова разлика између уговорника нема значаја, јер домаћи осигурач покрива своје трошкове, настале исплатом штете коју је начинио страни осигураник, а исто тако исплаћује (рефундира) и накнаду са трошковима страном бироу за штету коју је домаћи осигураник начинио у иностранству. Међутим, треба имати у виду да се ови последњи трошкови надокнађују у девизама, а поред тога да се страном осигуранику чини *уштеда* избегавањем могућности непотребног вођења спора између оштећеног и његовог осигураника и скраћивањем формалности, као и избегавањем посредовања око исплате ове накнаде. Са ових разлога нема еквиваленције интереса у оним типским уговорима, где она страна која има статус обрађивачког бироа, или њени чланови, често ускраћују давање одобрења домаћем обрачунском бироу за предузимање „обрађивања“ конкретних случајева. Ефикасније и праведније решење оваквих неповољних ситуација за обрачунски биро јесте увођење обавезног осигурања и за возила стране регистрације.

4. Уговорни однос између осигурача и осигураника поводом осигурања од одговорности за штету која је проузрокована у иностранству, регулише се основним уговором о осигурању. У вези са регулисањем садржине односа уговорних страна треба поменути да се примена страног закона у неким земљама искључује ако су оба уговорника домаћи држављани (на пример у Италији). У нашој земљи забрањено је уговарање надлежности страног суда између домаћих држављана (Закон о парничном поступку чл. 64, ст. 3).

5. Посебан проблем осигурања са страним елементом може настати поводом штете коју начини непознато возило. Наиме, у већини земаља се ова штета покрива, али не постоји јединствен став о томе ко треба да је надокнади. У Швајцарској обештећење даје држава, у Шведској и у Норвешкој у накнади штете учествују све осигуравајућа друштва у земљи, сразмерно уплаћеним износима премија обавезног осигурања. У нашој

земљи осигуравајући завод, на чијој је теориторији штета настала, даје накнаду с тим, да се може регресирати по кључу који је сличан ономе у Шведској. У Француској се за овакве случајеве формира посебан гарантни фонд (13). Ако у домаћој земљи штету нанесе возило стране регистрације, чији тачан регистарски број није могао бити утврђен, домаћи биро који изврши обештећење би, по нашем мишљењу, могао рефундирати исплаћени износ, ако по закону земље у којој је регистровано возило које је проузроковало штету (под претпоставком да је ова чињеница утврђена) овакве штете падају на терет осигуравајућих друштава.

6. Ако страном возило које није регистровано причини штету, онда између његовог власника односно возача (корисника) настаје облигационо-правни однос „ex delicto“ са страним елементом. Владајући принцип у свету данас је „lex loci delicti comissi“, према коме се одговорност, постојање узрочне везе, облик и начин накнаде штете итд. регулишу према закону места извршења деликта. Овај принцип, међутим, не примењује се на исти начин у свим земљама. Пошто за решавање спорова који настану из деликтног односа могу да буду конкурентно надлежни и домаћи и страни суд, то од места односно од земље где се питање постави, зависи и резултат спора. Различита примена овог колизионог принципа долази до изражаја само ако се спор покреће пред судом неке друге земље а не оне у којој је деликт извршен. Постоје две тенденције у његовој примени. Према једној тенденцији, примениће се само закон земље извршења деликта (14). По другој тенденцији, примењује се кумулативно и закон места извршења деликта и закон суда који спор решава (lex fori). То значи у последњем случају да ће возач бити дужан да надокнади штету само онда ако је одговоран и према страном и према домаћем закону. На пример, у Шпанији неће бити одговоран онај власник односно корисник возила, који је штету начинио у Југославији ако његова кривица није доказана, без обзира што је према нашем закону као „lex loci delicti comissi“ одговоран због саме употребе опасне ствари. Исто тако се и постојање противправне радње према овој тенденцији процењује по закону места извршења деликта. Овде треба издвојити немачко право које предвиђа још ширу кумулативну примену домаћег закона са законом места извршења деликта. Наиме, по члану 12. Уводног закона за Грађански законик, према Немцу који је својим возилом нанео штету у иностранству, не могу се остварити шира права од оних која су одређена немачким законима. Према томе, по немачком праву се процењује не само постојање деликта и одговорност учиниоца него и облик и начин накнаде штете, као и сва друга питања права и обавеза насталих поводом деликта. Тако, на пример, ако странац погине у саобраћајној несрећи у Италији, према италијанском закону као „lex loci delicti comissi“ његове обавезе издржавања малолетне браће и сестара прелазе на Немца који је штету проузроковао; међутим, у Немачкој ово лице неће бити обавезано на издржавање јер по немачком закону (lex fori) не посто-

(13) Јовановић—Јанковец, *op. cit.*, стр. 77 и даље.

(14) М. Јездић, „Међународно приватно право I“, Београд, 1969, стр. 176.



ји дужност издржавања сродника у побочној линији <sup>(15)</sup>, па према томе ни учинилац штете неће бити према њима у обавези.

Из свега изложеног може се закључити следеће:

— Систем обавезног осигурања од одговорности са страним елементом у друмском саобраћају, створен типским уговорима између представника осигуравајућих друштава у европским земаљама, представља напредак у односу на ранији систем, заснован на општим принципима међународног приватног права, јер је ефикаснији, економичнији и пружа бољу заштиту оштећеном лицу.

— Полазећи од искуства оних земаља које имају развијен друмски саобраћај, долази се до закључка да увођење обавезног осигурања и за странце води унапређењу ефикасности међународног система осигурања од одговорности и посебно еквиваленцији у остварењу интереса домаћег и страног осигуравајућег друштва.

— Тенденција даљег развоја осигурања од одговорности са страним елементом креће се у правцу закључивања међународних уговора о осигурању возила, не на нивоу осигуравајућих друштава, него на нивоу држава, којима ће се униформно регулисати ова област осигурања, чиме ће и негативне појаве о којима је било речи приликом излагања о типским уговорима бити уклоњене.

*Милан Пак*

## РЕЗЮМЕ

### *Обязательное страхование от ответственности с иностранным гражданином в дорожном сообщении*

Появление типовых договоров между Ассоциацией страховых организаций европейских стран внесло новые элементы в отношения обязательного страхования „международного” характера. С заключением указанных договоров возникают комплексные гражданские правоотношения с иностранным гражданином, в которых в качестве субъектов появляются: страховая организация страны, иностранная страховая организация, потерпевший и страхователь. В статье дается анализ прав и обязанностей отдельных лиц, участвующих в страховании, и указывается на значение обязательного страхования иностранных перевозочных средств в отношении прав и обязанностей страховых организаций и обеспечения их интересов. Автор останавливается и на некоторых пробелах типовых договоров, дающих повод к различным толкованиям применения договора. В заключение автор констатирует, что система страхования от ответственности „международного” характера, созданная типовыми договорами, выработанными подкомитетом дорожного сообщения Европейской экономической комиссии, представляет собой переходный этап к межгосударственному регулированию обязательного страхования и в сравнении с классическими принципами международного частного права является шагом вперед.

(15) *Немачки Грађански законик*, параграф 1601.

## SUMMARY

*Obligatory Insurance Against Responsibility With a Foreign Body  
in Road Traffic*

The practice of typicized contracts between association of insurance companies of European countries has introduced new elements in the relationships of obligatory insurance of »international« character. By such contracts a complex civil — legal relation is instituted with a foreign body, where the subjects are: the local insurance company, the foreign insurance company, the damaged and the insuree. In the article the significance of obligatory insurance of foreign vehicles is pointed as to the rights and obligations of insurance companies and safeguarding of their interests. The author indicates some shortcomings of the typicized contracts generating legal insecurity. Finally, it is stated that insurance system of typicized contracts against responsibility of »international« character elaborated by the Sub-Committee of Road Traffic of the Economic Commission makes a transitory stage in the inter-state regulation of the obligatory insurance and with respect to the classic principles of the international private law they represent a step forward.

## R É S U M É

*L'assurance obligatoire contre la responsabilité avec l'élément étranger dans  
la circulation routière*

L'apparition des contrats types entre les associations des compagnies d'assurance des pays européens a introduit de nouveaux éléments dans les rapports de l'assurance obligatoire de caractère »international«. Par la conclusion de ces contrats s'établit un rapport complexe de droit civil avec l'élément étranger dans lequel apparaissent comme sujets: l'établissement d'assurance du pays, la compagnie d'assurance étrangère, la personne qui a subi le dommage et l'assuré. Dans l'article sont analysés les droits et les devoirs entre les divers participants dans l'assurance. L'attention est attirée sur l'importance de l'assurance obligatoire des voitures étrangères au sujet des droits et devoirs des compagnies d'assurance et la sécurité de leurs intérêts. L'auteur a souligné de même certaines lacunes des contrats types à cause desquelles prend naissance l'insécurité juridique. A la fin il a constaté que le système de l'assurance contre la responsabilité de caractère »international« créé par les contrats types, qui a été élaboré par le Sous-comité pour la circulation routière de la Commission Economique Européenne, constitue l'étape transitoire vers la réglementation internationale de l'assurance obligatoire, tandis que par rapport aux principes classiques de droit international privé il représente un progrès.