

# ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ ПУТНИКА ОД ПОСЛЕДИЦА НЕСРЕЋНОГ СЛУЧАЈА И ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ КОРИСНИКА ОДНОСНО СОПСТВЕНИКА МОТОРНИХ ВОЗИЛА ОД ОДГОВОРНОСТИ У ЈУГОСЛОВЕНСКОМ ПРАВУ

У в б д

Брига за обезбеђење путника од последица несрећног случаја као и брига за обезбеђење лица која су изложена штетним последицама уде-са које изазивају моторна возила као опасне ствари, присутна је у југо-словенском праву од раних почетка изградње социјалистичког правног поретка. Динамичан развитак друштвених односа учинио је да су се мењала схватања о обухвату осигуравајуће заштите као и о организа-ционо-правним облицима у којима се ова заштита пружа, односно дру-штвено организује. Ово је доводило и до измена прописа који су озу материју регулисали.

Први прописи датирају из 1947. године, из периода државног управ-љања привредом. То су: Уредба о обавезном осигурању путника на железницама против несрећног случаја (Сл. лист ФНРЈ бр. 25/47; Уредба о обавезном осигурању путника у јавном ауто-саобраћају против несрећ-ног случаја (Сл. лист ФНРЈ бр. 25/48); Уредба о обавезном осигурању путника на поморским бродовима против несрећног случаја (Сл. лист бр. 27/48 и 63/49); Наредба о увођењу обавезног осигурања путника на речним, језерским и каналским пловинама (унутрашња пловидба) у државној експлоатацији (Сл. лист ФНРЈ бр. 71/47); и Наредба о висини накнаде које Државни осигуравајући завод исплаћује по обавезном осигурању путника на превозним средствима јавног саобраћаја (Сл. лист ФНРЈ бр. 3/59). Сагласно тада владајућој концепцији, обавезном осигурању, поред путника, подлежала је и роба у јавном транспорту и сва државна имовина према Уредби о обавезном осигурању свих пошљака које се предају на превоз Југословенским државним железницама (Сл. лист ФНРЈ бр. 90/47 и 12/57; Наредби о обавези домаћих предузећа и установа да осигуравају робу код Државног осигуравајућег завода ФНРЈ (Сл. лист ФНРЈ бр. 103/46) и Наредби о обавезном осигурању државне имовине против штета које настају услед пожара на износ који одговара вредности те имовине (Сл. лист бр. 6/48). Ова концепција била је одраз схватања о државној бризи за безбедност путника и државне имовине. Овом схватању одговарала је форма законског обавезног осигурања. Оба-везно осигурање наступило је по сили закона, аутоматски стицањем свој-ства путника, својства робе у транспорту односно чим одређена имовина постане друштвена.

Напуштање концепције државног руковођења привредом, предаја привредних организација (предузећа) на управљање радницима 1950. године, довела је, истина са закашњењем, и до промена у области осигурања, уопште, и у области обавезних осигурања. Законом о обавезном осигурању имовине и лица од 1965. године (Сл. лист 15/65) врши се законско обједињавање свих облика обавезног осигурања садржаних у низу наведених уредби и наредби, а Законом о изменама и допунама овог Закона из 1967. године врше се суштинске промене у складу са променама у систему управљања привредом (Сл. лист СФРЈ 7/67). Овим Законом укидају се обавезна осигурања имовине и робе у транспорту као последица схватања да нису у складу са принципима и достигнућим степеном самоуправљања и да уместо државне брига заштиту имовине треба препустити бризи самих радних колектива. Истовремено, укида се, као правно-организациони облик, законско аутоматско осигурање а уводи се обавезно уговорно осигурање. Истовремено мења се назив Закона у „Закон о обавезном осигурању у саобраћају“, који је и данас на снази. Међутим, у току су примене измена које ће ову област усагласити са Уставом СФРЈ од 1974. године односно променама које он доноси у систему у целини. Израђен је Предлог закона о основама о осигурању имовине и лица. Концепција овог је да Федерација регулише јединствене основе система осигурања обухватајући у једном закону и организацију делатности осигурања и обавезна осигурања препуштајући законодавству република и покрајина да својим законима ближе регулишу ову материју. Крупније измене које доноси Предлог односе се на организацију осигурања односно њено прилагођавање уставним променама. Обавезна осигурања о којима је реч у овом реферату не трпе концепцијске промене већ доживљавају измене и допуне проистекле из поука праксе. На ове промене, које се предлажу, биће указано у току излагања.

Поред изложених извора, треба указати и на предстојеће регулисање правних правила о уговору о осигурању, с обзиром да обавезна осигурања у Југославији узимају форму обавезних уговорних осигурања. На основу Скице за законик о облигацијама и уговорима коју је израдио проф. др Михаило Константиновић, припремљен је Закон о облигацијама и уговорима који, у форми Нацрта, чека да буде пуштен у скупштинску процедуру. Овим законом биће обухваћен и уговор о осигурању.

Најзад, треба напоменути да је Удружење осигуравајућих организација Југославије, као представник свих осигурача у Југославији, закључило Споразум о плавој карти осигурања са осам државних осигуравајућих завода европских социјалистичких земаља, укључујући и „Wartu“ СР Пољске, као и уговор о регулисању штета по основу осигурања од ауто-одговорности, којима су регулисани случајеви, односно боље речено начин ликвидирања штета од моторних возила иностране регистрације у земљама потписницима Споразума о плавој карти осигурања и у Југославији.

## *1. Обавезно осигурање путника у јавном саобраћају*

1. *Извори права, општа својства и правна приорда.* — Из уводних излагања да се закључити да је основни, данас важећи, извор правних правила о обавезном осигурању путника у јавном саобраћају Закон о обавезном осигурању у јавном саобраћају (Закон о изменама и допунама Закона о обавезном осигурању имовине и лица од 1967. којима је и сам Закон променио име). Поред тога, извор је и уговор који јавни превозници морају да закључе са осигуравајућом организацијом ради осигурања путника од последица несрећног случаја. Према члану 6. поменутог Закона привредне организације и грађани који врше јавни превоз дужни су да осигурају путнике које превозе на територији Југославије од последица несрећног случаја. Овој обавези подлежу и радне и друге организације и државни органи који превозе своје раднике од места становања до места рада и обратно, затим предузећа за аеродромске услуге и друге организације које превозе путнике од пословнице ваздухопловног предузећа до аеродрома и обратно, као и туристичке организације и угоститељске организације укључујући и одмаралишта која организују сопствени превоз својих гостију.

По свом типу, обавезно осигурање путника у јавном саобраћају, у југословенском праву, уговорне је природе (обавезно уговорно осигурање). Као што је речено, сва обавезна осигурања у саобраћају (а других у овом моменту у Југославији и нема) настају путем уговора. Према чл. 2. Закона уговор о обавезном осигурању путника дужан је закључити осигураник (организација која се бави јавним превозом путника) пре но што почне да се бави јавним превозом. Међутим, према чл. 11. истог Закона, ако организација односно грађани који обављају јавни превоз путника не закључе уговор о осигурању а дође до несрећног случаја у превозу, осигуравајућа организација исплатиће предвиђену суму осигурања а исплаћени износ ће путем регреса наплатити од лица које је пропустило да закључи уговор о осигурању. Из изложеног да се закључити да је осигурање путника у јавном превозу уговор о осигурању у корист трећих лица. Из обавезе покрића односно исплате суме уговора о осигурању путника изводимо закључак да паралелно са уговорним обавезним осигурањем које, у корист путника, мора да закључи превозник, постоји и законско аутоматско осигурање путника које наступа са моментом стицања својства путника. Ово схватање међутим не деле сви југословенски аутори (супротно схватање, да не постоји посебно аутоматско законско осигурање већ да је у питању јединствено обавезно уговорно осигурање заступа професор Цигој).

2. *Покривени ризик и појам путника.* — Обавезним осигурањем путника у јавном саобраћају покривене су последице саобраћајног удеса у јавном саобраћају које се одразе на самог путника (оштећење возила обухваћено је обавезним осигурањем од одговорности и добровољним каско осигурањем) и то: смрт путника, трајни губитак опште радне способности путника, пролазна неспособност путника за рад. Под путником се подразумева лице које се ради путовања, дакле у намери да пу-

тује, налази односно затекне, у моменту удеса, у средству (возилу) намењеном за вршење јавног саобраћаја и то без обзира да ли поседује путну исправу (карту) или не. Појмом путника обухваћено је и лице које се, у моменту удеса, затекне у кругу станице, пристаништа, аеродрома или у непосредној близини превозног средства, пре или после укрцавања а имало је намеру да путује. Ову намеру доказује повређено лице које изјављује да има својство путника. Према изложеном, лица која се затекну у возилу или станичном кругу вршећи своју дужност као запослена лица превозника или у неком другом службеном својству (цариник, милиционар) не сматрају се путницима у смислу Закона о обавезном осигурању у саобраћају. Међутим, лица која имају право на бесплатну возњу а затекну се у моменту удеса у возилу, односно кругу станице у намери да путују, имају својство путника. То може бити и службеник превозника када, ван своје службене дужности, користи право на бесплатан превоз.

3. *Сума осигурања, накнада из осигурања и корисника осигурања.* — Законом су, за сваки поједини покривени ризик, утврђене најниже суме осигурања које се, уговором, могу повећати. У пракси, ове суме осигурања нису повећане уговором. Према важећем Закону ове минималне суме осигурања износе: за случај смрти путника 8.000 динара; за случај трајног губитка опште радне способности 16.000 дин. и за случај пролазне неспособности за рад, на име губитка зараде и стварних нужних трошкова лечења 4.000 динара (чл. 9. Закона). Ако је путник лице млађе од 10 година, у случају смрти, кориснику осигурања се исплаћује само 50% предвиђене суме осигурања. Ако је, пак, трајни губитак опште радне способности делимичан, путнику се исплаћује онолики проценат од суме осигурања колики је проценат трајног губитка опште радне способности. Изгубљена зарада и стварни трошкови лечења у случају када услед удеса наступи привремена неспособност за рад односно вршење редовног занимања врши се према стварним износима ових губитака односно трошкова али највише до висине законом предвиђене односно уговорене суме осигурања за овај ризик (значи до 4.000 динара).

Предлог закона о основама система осигурања имовине и лица (који према новој концепцији обухвата основе осигурања, па према томе и организацију делатности осигурања и обавезна осигурања) предвиђа промене износа сума осигурања. Тако, за случај смрти путника предвиђа се износ од 20.000 динара, за случај трајног губитка опште радне способности 40.000 динара а за случај пролазне неспособности за рад, на име губитака зараде и стварних нужних трошкова лечења 10.000 динара. Интересантно је да Предлог предвиђа умањење накнаде односно предвиђеног износа суме осигурања када је у питању лице млађе од 10 година, као и ранији Закон.

С обзиром да се предвиђеним Предлогом утврђују само јединствене основе система осигурања а да је, према новом Уставу, проширена надлежност република и покрајина у законодавној сфери, у пракси ће се свакако поставити питање могу ли републике и покрајине повећати наве-

дене најниже суме осигурања? Из текста садашњег Закона и исте формулације текста Предлога будућег закона није спорно да се ово повећање може извршити уговором између превозника и осигуравајуће организације. Питање је, међутим, сложеније када би овако повећање учинила република својим законом. То би значило да би превозници из једне републике, када врше превоз на територији друге републике, морали да закључе додатно осигурање до висине суме осигурања која се предвиђа законом републике. То би могло да постави питање једнаких услова привређивања. Није ли то, са становишта система, отежавање односно развијање јединственог југословенског тржишта или чак нека врста затварања тржишта? Сматрамо да није и да би републике могле да повећају минималне суме осигурања код овог обавезног осигурања. Разлози за наш став су следећи: Прво, право је сваке републике да, ценећи услове живота и стандарда људи у својој републици, пружајући им заштиту путем обавезног осигурања, обавезе превозника на пружање адекватније заштите за случај удеса у јавном превозу. Схватање о томе који је минимални материјални ниво ове заштите не само да може већ и објективно зависи и од привредне развијености појединих република и већ постојећег нивоа стандарда живота. Отуда, не може се било којој републици или покрајини оспорити право да, полазећи од наведених момената, обезбеди својим грађанима пунију заштиту. Са становишта једнаких услова пословања нема дискриминације између превозника из других република и домаћих превозника јер су, у вршењу превоза на територији републике која је повисила минималне износе у једном положају — без обзира из које је републике превозник, он мора да осигурањем покрије исти повећани износ суме осигурања. За узврат, на територији друге републике биће сви у повољнијем положају покривајући нижи односно савезним законом утврђени износ суме осигурања. Нешто сложенија би била ситуација страног превозника који, рецимо, пролази кроз Југославију без намере да превоз врши претежно у једној републици. Разлози рационалности говоре да би за ову ситуацију требало путем посебног споразума, сличном оном који постоји у вези са зеленом и плавом картом, предвидети јединствену суму осигурања и адекватну јединствену премију осигурања. Наравно, ова ситуација може настати изузетно, ако страни превозник обавља превоз у Југославији у оквиру споразума са југословенском туристичком организацијом, превозећи и југословенске путнике. Ако превози искључиво стране путнике, осигурање путника решавало би се по прописима његове земље а превозник ће бити обавезан само да осигура своју одговорност. Изложено становиште о обавези страног возара који превози југословенске путнике у Југославији да осигура путнике од несрећног случаја јесте закључак аутора заснован на целини текста Закона а не проистиче из неке изричите одредбе у Предлогу закона; отуда га треба примити са резервом коју налаже начин на који је закључак створен.

У југословенском праву осигурања усвојено је начело да корисник осигурања, оштећено лице, има право избора између захтева по основу осигурања од осигуравајуће организације и захтева по основу грађанско-

правне одговорности лица коме се штета може приписати у одговорност. Предлог закона не чини одступање од овог начела. Према чл. 41. помeнутог Предлога, ако је штета коју претрпи путник већа до суме осигурања по основу Закона, оштећено лице може од лица одговорног за штету захтевати само разлику између суме односно накнаде по основу осигурања и претрпљене штете, тј. само онај део штете који прелазу износ исплаћене накнаде из осигурања. Према томе, корисник односно путник може да бира према коме ће остварити своје право из осигурања али по оба основа не може остварити више но што је његова штета, дакле, не може кумулирати право из основа осигурања са правом на накнаду штете према грађанском праву. Оваква одредба садржана је и у члану 13. важећег Закона.

Из наведене одредбе Предлога, коју као што видесмо садржи и важећи Закон, проистиче да обавезно осигурање путника у југословенском праву има имовински карактер односно карактер имовинских а не личних осигурања. Ово се не односи на кумулирање накнаде трошкова лечења и изгубљене зараде са износом односно утврђеном сумом осигурања за случај смрти односно инвалидитета. Ови износи представљају посебан вид штете који је покривен осигурањем. Отуда, њиховим кумулирањем са накнадом за случај смрти или инвалидитета покрива се штета по основу осигурања а не врши кумулирање накнаде за исту штету по два различита правна основа (не врши се двоструко накнађивање штете).

Као корисник осигурања сматра се, у првом реду, сам путник који претрпи саобраћајни удес. У случају смрти путника корисници осигурања су његови наследници. То проистиче из природе самог осигурања и одредби Закона које говоре о исплати одређене суме осигурања за случај смрти путника (код обавезног осигурања корисника односно власника моторног возила од одговорности Закон изричито помиње наследнике).

Речено је да ће осигуравајућа организација бити дужна, односно да ће путник имати право на накнаду из осигурања и када превозник пропусти да закључи уговор о осигурању. У том случају, према важећем Закону (чл. 11) и према Предлогу (чл. 42) исплати осигуране суме односно накнаду по основу осигурања предвиђеном путнику односно породици погинулог путника извршиће осигуравајућа организација (заједница осигурања) чије је седиште најближе месту удеса (садашњи Закон) односно заједница чије је седиште на територији републике односно аутономне покрајине на којој је штета настала. Питање који ће завод односно заједница осигурања бити надлежна да исплати накнаду из осигурања у случају неосигураног возила стварало је доста проблема и полемике између осигуравајућих организација. Наиме, појам најближег завода односно заједнице врло је различито тумачен, што је доводило до шиканирања повређеног путника односно његових наследника. Да би ову полемику пресекао, Предлог закона је као надлежну заједницу у овом случају одредио ону која има седиште на територији на

којој је удес настао. Овим питање није све до краја решено. Предлог је требало да ближе одреди појам седишта, с обзиром да већина, нарочито већих заједница осигурања (бивших завода), има седишта својих филијала у већини република, што ће довести до екстензивног тумачења појма седишта. У сваком случају, ако постоје седишта више заједница на територији једне републике или покрајине, као што је на пример случај у Војводини („Нови Сад“ и „Војводина“) или у Словенији („Сава“ и „Крањ“) корисник има право да бира коме ће се осигурачу обратити.

Исплатом суме односно накнаде по основу осигурања путника, осигуравајућа организација, заједница осигурања имовине и лица стиче право регреса према трећим лицима која су по било ком основу одговорна за наступање удеса односно према лицу које је пропустило да осигура путнике а има својство превозника (чл. 13, став 2. и чл. 11, став 2. важећег Закона и чл. 14, став 2. и чл. 42, став 2. Предлога). Регрес, наравно, не постоји према лицу које је закључило осигурање јер, у односу на њега, ово осигурање има карактер осигурања од одговорности.

У погледу прваног основа односно природе регресног права осигурача у југословенском праву односно Закону о обавезном осигурању усвојена је законска суброгација. То проистиче из одредби које смо цитирали а по којима осигуравајућа организација ступа у права путника односно његових наследника према трећем одговорном лицу самом чињеницом исплате суме односно накнаде из осигурања. Друго, ово ступање у права врши се само до висине суме односно накнаде из осигурања која је исплаћена путнику односно његовим наследницима. Ово су све својства законске суброгације. Ово решење усваја и Скица професора Константиновића (чл. 916). Предлог закона признаје осигуравајућој организацији право регреса и у другим случајевима који нису обухваћени наведеним члановима Предлога односно у случајевима у којима према уговору о осигурању заједница осигурања није у обавези према осигураном лицу.

Најзад, мада излази из ужег круга питања осигурања путника, али је у тесној вези са њим и обавезним осигурањем уопште, у југословенској пракси појавио се проблем односа између Завода односно Заједнице социјалног осигурања и заједница осигурања. Будући да услед саобраћајног удеса настају обавезе социјалног осигурања, на лечење и инвалидске пензије, заједнице социјалног осигурања су успеле да у судским споровима своја давања по основу удеса за који је крив превозник односно власник моторног возила, превале путем регресивног захтева на заједнице осигурања јер ове осигуравају одговорност превозника односно корисника или власника моторног возила. Ово је, наравно, поставило питање адекватности премије обавезног осигурања с обзиром да у моменту увођења овог осигурања овај регресивни захтев није био присутан у актуарским калкулацијама. С друге стране, ова новонастала ситуација поставља и низ интересантних теоријских питања. Да ли испуњењем својих обавеза Заједница социјалног осигурања испуњава своју обавезу за коју убира доприносе? Или, обрнуто, и у њеним актуар-

ским калкулацијама нема скривљених саобраћајних удеса које пре времена усмрћују или трајно онеспособљују осигураника који, пре времена, уместо да доприноси фондовима осигурања, полаже право на одређена давања по основу социјалног осигурања. Овим, наравно, проблем на који смо указали није теоријски исцрпљен јер и није предмет овог рада а изложен је више ради указивања на његово постојање.

## *II. Осигурање корисника односно сопственика моторних возила од одговорности за штете причињене трећим лицима*

### *1. Извори права, општа својства и правна природа*

*Извори права* — Осигурање корисника односно сопственика моторних возила од одговорности спроводи се на основу Закона о обавезном осигурању у саобраћају и уговора који су ова лица обавезна да закључе са заједницом осигурања. Правила овог Закона, у нешто измењеном облику, укључена су у будући Закон о основама система осигурања имовине и лица, чије се доношење ускоро очекује (даље цитиран као: Нацрт новог закона). Законске норме нису бројне, али је интервенција законодавца овде веома значајна, јер он поставља оквире међусобних односа између осигурача, осигураника и трећег оштећеног лица. Законске норме су, по правилу, императивне природе, нарочито када је реч о правном положају оштећеног лица. Међутим, оне се нужно допуњују уговором о осигурању. (Под уговором се подразумевају и опште услови заједница осигурања који чине део уговора). На то указује и сам Закон: „Уговором о обавезном осигурању... регулишу се права и обавезе између осигураника, оштећеног лица и заједнице осигурања, ако овим законом није друкчије одређено.“ (чл. 38, ст. 3. Нацрт новог закона).

1. Иако је осигурање обавезно, оно настаје закључивањем уговора, а не аутоматски, на основу стицања неких околности законом предвиђених (поседовањем извесних својстава или ступањем у извесне фактичке односе). Ово правило, међутим, искључиво важи за односе између осигурача и осигураника. Оштећено лице, у неким случајевима ступа у правне односе са осигурачем без обзира на постојање и ваљаност уговора између осигурача и осигураника; кад је штета проузрокована возилом чији сопственик није закључио уговор о осигурању, или од стране непознатог моторног возила. Сама чињеница проузроковања штете употребом моторног возила доводи до заснивања правних односа између осигурача и оштећеног лица и онда када уговор између осигурача и осигураника није закључен. Ипак, овај уговор нормално постоји; он садржи права и обавезе и осигурача и оштећеног иако настанак и вршење тих права и обавеза није њиме условљено.

2. Овим осигурањем покривају се последице грађанскоправне одговорности сопственика односно корисника моторних возила: „Заједница



осигурања дужна је да накнади штету коју је корисник односно сопственик или возач моторног возила дужан да накнади на основу важећих правних правила и одговорности због употребе моторног возила, а која је причињена услед смрти, повреде тела или здравља неког лица или уништења односно оштећења нечије ствари, осим ствари примљених на превоз, и то највише до висине уговорених осигураних сума". (чл. 46. Нацрта новог закона).

Реч је, дакле, о обавези на накнаду штете, то јест, о имевинскоправним последицама грађанске одговорности. Имовинскоправне последице неких других одговорности, као: кривичноправне, и друго, нису покривене осигурањем.

Са друге стране, грађанска одговорност осигураника за накнаду штете истовремено је и претпоставка и горња граница обавезе осигурача према оштећеном лицу. Ово схватање прихваћено је и у судској пракси: „... одговорност осигуравајућег завода изведена је из одговорности осигураника (власника моторног возила) за штету коју је његовом употребом проузроковао трећим лицима, и условљена — како у погледу самог постојања тако и у погледу њеног обима — постојањем одговорности самог тог осигураника и обавезе осигурача се поклапају: осигурач је дужан да кривице за штету, и ако је поред тога и његова објективна одговорност због кривице трећег лица у потпуности искључена, у том случају ни тужени као осигурач не би био у обавези да тужиоцима накнади штету (Врховни суд Босне и Херцеговине, Гж 1006/67, од 6. XII 1967).

Поред тога што је постојање одговорности осигураника услов за настанак обавезе осигурача, она одређује и горњу границу обавезе осигурача према оштећеном лицу. Међутим, само значи да обавеза осигурача никако не може да пређе висину грађанске одговорности осигураника коју покрива. Та граница не мора увек бити и достигнута. Према важећем Закону о обавезном осигурању у саобраћају обим одговорности осигураника и обавезе осигурача се поклапају: осигурач је дужан да оштећеном накнади целокупну штету за коју је осигураник одговоран. У Нацрту новог закона, међутим, предвиђа се уговарање осигураних сума.

4. За осигурање од одговорности карактеристично је заснивање двоструке правне везе: између осигураника и осигурача и између осигурача и оштећеног лица. То произилази из двоструког циља који се овим осигурањем постиже: заштита осигураника од ризика активности којима се он бави, и на другом месту, заштита оштећених лица, која без осигурања не би увек могла бити остварена. Законодавац, међутим, не посматра на исти начин интересе осигураника и оштећеног лица. Он налаже осигурачу обавезу да накнади штету оштећеном и у оним случајевима када не покрива одговорност осигураника.

Појачан правни положај оштећеног лица огледа се нарочито у заснивању непосредног права на накнаду претрпљене штете према осигурачу, праву које остварује директном тужбом, као и у забрани осигурачу да истиче оштећеном приговоре из свог односа са осигураником.

Напротив, у односима са осигураником, осигурач поред права на регрес у случајевима предвиђеним законом (ако није закључио уговор о осигурању од одговорности) има право регреса" и у другим случајевима у којима према уговору о осигурању заједница осигурања није у обавези према осигураном лицу" (чл. 51. Нацрта новог закона). То значи да осигурач може да поврати од осигураника износ који је исплатио оштећеном (на основу своје законске обавезе) у читавом низу случајева предвиђених уговором, као: управљање возилом од стране лица без прописане возачке дозволе; војња под утицајем алкохола; намерно проузроковане штете; штете које настану приликом такмичења, . . . ита.

*Правна природа* — Закључивање уговора о осигурању поставља се као услов за коришћење, односно стављање у саобраћај *одређеног* моторног возила. За дејство осигурања, дакле, није битно да штета буде проузрокована од стране одређеног лица, него је у првом реду значајно да до штете дође услед употребе одређене ствари (моторног возила). Ово осигурање се стварно везује за возило, тако да дејствује према оштећеном лицу увек када до штете дође услед употребе возила, док је значај учешћа одређеног лица у том другом плану.

За оштећеног је довољно само да докаже узрочну везу између настале штете и употребе возила. За осигураника, пак, потребно је да је штета настала употребом одређеног возила, то јест возила поводом кога је закључио осигурање. Реални карактер правних односа обавезног осигурања огледа се још и у томе што оно, по самом Закону, прелази на новог имаоца возила ако у току трајања осигурања дође до промене власништва на возилу.

## 2. Обавеза закључивања уговора о осигурању од одговорности

*Лица обавезна да закључе уговор* — Поред одговорности власника возила осигурањем се покрива и одговорност неких других лица, која може настати употребом моторног возила (овлашћени држалац, овлашћени возач, кондуктер, сувозач, пратилац). Довољно је, међутим, да уговор закључи корисник односно сопственик возила, да би се дејство осигурања протегло и на друга лица. Са друге стране, правна обавеза на закључивање уговора односи се једино на корисника односно сопственика возила. А то је од утицаја на санкције за случај употребе неосигураног возила.

*Санкције* — Закон санкционише само пропуштање закључивања уговора, а не и сваку употребу возила без закљученог уговора о осигурању. Новчаним казнама у одређеној висини подлежу: организације удруженог рада или друга друштвеноправна лица, као и одговорна лица у тим организацијама; грађани који су дужни да закључе уговор на основу Закона.

*Лица ослобођена обавеза закључивања уговора* — Посебни разлози налажу да се у неким случајевима одређена лица ослободе обавезе осигурања од одговорности. Од домаћих лица сада је то само случај са Југословенском народном армијом када штета настане употребом возила која њој припадају. — Тренутно, према важећем Закону о обавезном осигурању у саобраћају, од обавезе закључивања осигурања ослобођена су и сва лица која возилима иностране регистрације долазе на територију Југославије. Међутим, у Нацрту новог закона овај режим се из основа мења.

*Лица која поседују возила иностране регистрације* — Режим позитивног југословенског права по којем не постоји обавеза закључивања осигурања за лица која поседују возила иностране регистрације (а који се заснивао на уверењу, да би једна оваква обавеза представљала сметњу за развој туризма) показао је у практичном функционисању велике незгоде, у првом реду, у погледу заштите интереса југословенских држављана који буду оштећени употребом ових возила, а, такође, и у погледу интереса лица чија одговорност настаје из оваквих догађаја. Домаћа лица тешко долазе до накнаде штете коју трпе у оваквим случајевима, јер судови неких држава (нарочито СР Немачке) сматрају да се југословенски држављанин оштећен возилом лица које је осигурано у иностранству не може обратити непосредно страном осигурачу нити користити заштиту из осигурања у обиму који постоји у Југославији, јер не постоји обавеза осигурања за странце према домаћем праву. Оштећеном се, према овој пракси, могу истицати од стране иностраног осигурача сви приговори који се могу истаћи осигуранику а који искључују обавезу осигурача (неплаћање премије, непријављивање штете, итд.). Са друге стране, и иностранци власници могу бити изложени непријатностима задржавања док не депонују одређени износ ради обезбеђења накнаде, штете за коју су одговорни и томе слично.

Стога се у Нацрту новог закона предвиђа обавеза свих лица која моторним возилима иностране регистрације долазе на територију Југославије да на граници закључе уговор о осигурању од одговорности у смислу правила југословенског права, уколико већ не поседују међународну исправу о осигурању која се признаје у Југославији, или „ако не пружи који други несумњиви доказ о постојању таквог осигурања (чл. 44. ст 1.).

### *3. Лица чија је одговорност покривена осигурањем*

Закон говори о покривању одговорности власника возила (корисника ако се возило у друштвеној својини, односно сопственика ако је у приватној својини). Општи услови заједница осигурања проширују овај круг лица и на овлашћеног држаоца, овлашћеног возача, кондуктера, сувозача и пратиоца; ту спада и уговарач осигурања — ако је осигурање за туђ рачун. Из овог, пак, круга овлашћених држалаца и возача општи

услови осигурања искључују лица која се баве поправком, гаражирањем, сервисирањем, прањем, подмазивањем, продајом и посредовањем у купо-продаји возила и сличним пословима са моторним возилима, кад им је осигурано возило поверено ради обављања послова који спадају у њихову делатност.

*Власник возила* — Одговорност власника покривена је у свим случајевима кад буде утврђена „на основу важећих правних правила о одговорности”. (Нацрт, чл. 46). То значи да је власник покривен подједнако у случајевима, када одговара по основу објективне одговорности, као и када одговара за кривицу; исто тако, када одговара за сопствене радње, као и када одговара за радње других лица (као родитељ, послодавац, радна организација). Тежња запажена у судској пракси многих земаља да се одговорност власника прошири и тиме што више ојача положај оштећених лица, постоји и у југословенском праву. На пример, у случају одговорности радне организације за штету коју радник проузрокује трећим лицима у раду или у вези са радом, појам „у вези са радом” врло широко се тумачи: у неким случајевима судови су сматрали да ј за постојање одговорности радне организације довољно да је возило било само доступно раднику — возачу чијом је кривицом штета проузрокована, иако је он возило користио за приватне сврхе, ван радног времена и ван делокруга радних дужности; сличан став је заузиман и у случају када штету проузрокује лице које није у радном односу, али му је возило поверено од таквог лица. Неки правни писци сматрају да власник треба да одговара и за штете које настану употребом његовог возила које му је украдено, уколико није предузео потребне мере обезбеђења возила од крађе. У новијој судској пракси не чини се у погледу одговорности власника више разлика на бесплатни превоз и превоз уз наплату: власник подједнако у оба случаја одговара по принципу објективне одговорности.

*Држалац моторног возила* — Држалац је лице које возило има у фактичкој контроли тако да може да је надгледа и спречи настанак штете, а са друге стране, употребљава возило за сопствен рачун и у сопственом интересу. Отуда ово лице одговара за штету уместо власника и исто као он. Држалац може ово својство засновати вољом власника (закупац, послугопримац, лице коме је возило предато на пробу, итд.) или против те воље (противправно одузимање возила). Да би могао бити покривен осигурањем држалац треба да је до тог својства дошао на законит начин, то јест, да је „овлашћени држалац”

Питање обима овлашћења и прекорачења овлашћења држаоца возила је свакако од утицаја на заштиту из осигурања. Тако, власник може ограничити држаоцу употребу возила временски, месно или на други начин; ако држалац употребљава возило преко ових граница он губи својство овлашћеног држаоца па самим тим и осигураника. Међутим, некада је спорно да ли је уопште дошло до утицања својства држаоца у изнетом смислу, иако одређено лице возило фактички користи. Тако,

на пример, у судској пракси постоји схватање да издавањем возила у најам од стране организације rent a car не прелази њена одговорност за штету на лице које је закупило возило ако она настане за време док је возило код њега; сматра се да треба да постоји трајнији однос између организације и корисника, а не једнократна или вишекратна употреба, као и да се из правног посла види да је препуштањем возила прешла и одговорност на треће лице. По некима, оваква решења трпе одређени утицај осигурања.

*Овлашћени возач* — За разлику од држалаца, возач нема правно овлашћење да возило употребљава у сопственом интересу. Он је, по правилу, у служби власника, односно у својству радника у удруженом раду у радној организацији, али може бити и ван овог односа. Отуда је и његова грађанска одговорност друкчија од одговорности држалаца: он одговара само по основу кривице.

Али, исто као и држалац, да би био покривен осигурањем, треба да је овлашћени возач. Овлашћење може дати сам власник или лице на које је власник пренео возило као на држалаца. Возач коме се може дати овлашћење може бити свако лице које и иначе испуњава опште услове да може бити осигураник (поседовање одређених година старости, возачке дозволе, итд.). Преношење овлашћења у принципу је искључено.

Постојање овлашћења је услов за заштиту осигураника, односно држалаца или возача моторног возила. Оно, међутим, није и услов за дејство осигурања уопште. Напротив, према одредбама Закона осигурач је у обавези да накнади штету оштећеном лицу и када она буде проузрокована од стране неовлашћеног возача, а потом има право регреса од овог лица.

#### *4. Лица према којима је покривена одговорност (тзв. трећа лица)*

По слову Закона обавезно осигурање се закључује „од одговорности за штете нанете трећим лицима“. Од значаја је стога питање ко су тзв. „трећа лица“. Спор је у пракси нарочито настао око питања да ли је брачни друг или члан уже породице осигураника, који као путник у возилу буде повређен, улази у круг „трећих лица“, или је ван овог круга, па дакле, и без права на заштиту из осигурања. После дужег колебања у судској пракси се искристалисао следећи став: „Трећим лицима у смислу чл. 15—23. Закона о обавезном осигурању у саобраћају не сматрају се: а) лица чија је одговорност за штету покривена обавезним осигурањем од одговорности (власник, сувласник, корисник, држалац, овлашћени или неовлашћени возач); б) брачни друг лица из тачке а) ако у време настанка штетног догађаја између њих постоји заједница живота; в) блиски сродник (и са њим изједначено лице) лица из тачке а), ако у време настанка штетног догађаја живе у заједничком домаћинству и ако га лице из тачке а) издржава и по закону је дужно да га издржава.“ (Правни

став седнице Врховног суда Југославије, одржане 15. и 16. априла 1971. године). Међутим, и после овога у пракси су остале извесне дилеме. На пример, да ли је брачни друг власника чија је одговорност покривена осигурањем искључен из осигурања у сваком случају када претрпи штету (па и онда када возилом управља лице коме је власник дао возило у закуп или на послу), или само у случају када за дотичну штету постоји одговорност власника. У односу на лица наведена у тачки в) у цитираном ставу Врховног суда Југославије, постављају се питања: ко су све блиски сродници (по којој линији и до ког степена сродства); ко су „са њима изједначена лица” — посебно је питање положаја радника организација удруженог рада и чланова њихових органа управљања и пословних органа; да ли се услови: живот у заједничком домаћинству и издржавање захтевају кумулативно или алтернативно? У пракси је, на пример, суђено да ташта власника који је као возач проузроковао судар док је она са њим била у возилу, а коју овај није издржавао нити је са њим живела у заједничком домаћинству, има право на заштиту из осигурања (Врх. суд БиХ, Гж 164/69); кондуктер возила којим се врши јавни превоз не сматра се трећим лицем, па осигуравајући завод не одговара за штету коју он трпи на радном месту (Врх. суд Војводине, Гж 1814/71); функција помоћног шофера који у часу настанка штетног догађаја није управљао моторним возилом, не лишава га својства „трећег лица” у смислу Закона о обавезном осигурању у саобраћају (Врх. суд Хрватске, Гж 2862/74).

У правној теорији постоји схватање да је искључивање наведених лица из круга „трећих лица” последица економске целисходности (релативно ниских премија, итд.), а да са друштвеног и правног становишта није оправдано; намера је законодавца да заштити од ризика сва лица која се овоме излажу у саобраћају моторним возилима, па зашто би онда ова заштита била ускраћена члановима породице и осталим поменутих лица — решење је у томе да премије прате штете (проф. др В. Јовановић. Осигурана сума и накнада из осигурања код обавезног осигурања у саобраћају, Правни живот, 11/1974).

##### *5. Моторно возило чијом употребом настаје штета покривена осигурањем*

Важећи Закон о обавезном осигурању у саобраћају не даје појам моторног возила, него упућује на специјалне прописе о регистрацији моторних возила. Према Закону о основама безбедности саобраћаја на путевима, од 1974. обавези регистрације подлежу моторна и прикључна возила овај закон подразумева: „Возило на моторни погон које је првенствено намењено за превоз лица и ствари на путевима или које служи за вучу прикључних возила намењених за превоз лица и ствари, осим возила за превоз лица и ствари која се крећу по шинама, бицикла са мотором, пољопривредних трактора и других возила на моторни погон која нису првенствено намењена за превоз лица и ствари.” По истом Закону, не морају да буду регистровани: 1) лаке приколице (прикључно

возило чија највећа дозвољена тежина не прелази 750 кг.) и 2) моторна и прикључна возила која су преправљена или поправљена и којима се врши пробна возња, или која се крећу од седишта произвођача до складишта, или се, пак крећу од места у коме су преузета нерегистрована до места у коме ће бити регистрована — у тим случајевима морају имати пробне таблице.

Треба указати на неколико својстава која треба да испуњавају возила у односу на возила за која постоји обавеза закључивања осигурања.

а) Возило треба да је на моторни погон. У ова возила спадају путнички аутомобил, аутобус, тролејбус, мотоцикл (под овим се подразумева и моторно возило на три точка ако његова тежина не прелази 400 кг.). Искључени су, међутим, бицикли са мотором — то су возила чија радна запремина мотора не прелази 50 см<sup>3</sup> и која на равном путу не могу да развију брзину већу од 50 км/час.

б) Возило треба да је намењено за превоз на путевима. Према томе, осигурањем нису обухваћена моторна возила која се не крећу по земљиној површини, или бар, чија основна мана није кретање по земљи, као: авиони, хеликоптери, моторни чамци, јахте, итд. У судској пракси је суђено, на пример, да штета коју корисник моторног чамца за време возње проузрокује купачу није осигурана по обавезном осигурању, па према томе оштећеник нема непосредно право према осигурачу код кога је корисник чамца осигуран уговором са осигурачем.

Изричито се искључују возила која се крећу по шинама. Тиме су искључени: трамваји (више пута потврђивано у судској пракси), шинобуси, успињаче, и слична возила.

в) У односу на радна возила, пракса се, углавном, држала критерија обавезе регистрације. Према цитираном закону пољопривредни трактори и друга моторна возила на моторни погон која нису првенствено намењена за пољопривредне и друге радне машине и справе које не могу да развију брзину већу од 30 км/час.

г) За возила која имају тзв. пробне таблице (случајеви који су горе наведени) у судској пракси је сматрано да постоји обавеза осигурања за њихове власнике, па је осигуравајући завод чије је седиште најближе месту штете у обавези да накнади штету проузроковаћу овим возилом, с тим што се после може обратити регресивним правом власнику који није закључио уговор о осигурању (Врх. суд Србије, Гж бр. 4214/73).

д) Прикључна возила која подлежу регистрацији имају у односу на обавезно осигурање исти третман као и моторна возила. То су приколице и полуприколице (искључене су лаке приколице — в. горе). Ова возила треба да су намењена да буду вучена од стране моторног возила. Она нормално чине целину са возилом које је вуче, али, сматра се да чини саставни део возила и онда када се одвоји од њега у току возње и

настави да се креће под утицајем силе којом ју је вукао моторно возило (Врх. суд Словеније, Пж 738/73).

Нацрт новог закона даје појам моторног возила на које се односи обавеза осигурања на нешто друкчији начин од важећег Закона. Он не упућује искључиво на специјалне законске прописе о регистрацији моторних возила, већ и сам даје дефиницију моторног возила, делимично се ипак ослањајући на поменуте прописе. Под моторним возилом он подразумева: „... возило на моторни погон, осим возила која се крећу по шинама, које је намењено за превоз лица и ствари на путевима или која служе за вучу прикључних возила намењених за превоз лица и ствари на путевима, регистровани пољопривредни трактори и друга регистрована радна возила на моторни погон и мотоцикли.” (чл. 43 ст. 1). Под моторним возилом овај текст подразумева и прикључно возило (чл. 43, ст. 1).

### 6. Штете покривене осигурањем

Обавезним осигурањем покривене су све штете које настају услед смрти, повреде тела или здравља неког лица, или уништења или оштећења нечије имовине. Искључене су једино штете на роби примљеној на превоз. Потребно је, међутим, да ове штете буду проузроковане у одређеним условима: употребом моторног возила и на јавном путу (чл. 43. Нацрт новог закона).

а) Употреба моторног возила. Појам употребе може да изазове тешкоће у практичној примени. Да би се оне ублажиле, Закон о обавезном осигурању у саобраћају одредио је ближе појам употребе на следећи начин: „Сматра се да је возило у употреби за време вожње и за време стајања на путу у току вожње” (чл. 15. ст. 2). Судска пракса, са своје стране, врло широко тумачи овај појам. Тако, сматра се да је возило у употреби и за време уласка или изласка путника док оно стоји на аутобуској станици; не само када се покреће снагом мотора него и онда када се креће по инерцији, када га вуче друго возило, или када само од себе крене на низбрдици; такође је штета настала употребом возила када је настала од точка који се одвоји од возила за време вожње, или од предмета који падну са возила док се оно креће. Исто тако, прихватају се као употреба возила у овом смислу и случајеви штета индиректно проузрокованих од возила, без директног физичког контакта: услед напона иловаче на коловоз, проливеденог уља по путу, звучних и светлосних сигнала, камена одбаченог од стране точкава другог возила, итд. Узрочна веза између употребе возила и штете цени се по теорији адекватне узрочности, што значи да не мора увек да је непосредна, на пример: возач је заборавио да повуче ручну кочницу, услед чега возило касније крене и нанесе штету, или после замене гуме на точку, услед недовољно затегнутих навоја, испадне чочак у току вожње.

б) Употреба возила на јавном путу — И појам јавног пута у пракси се шире тумачи, тако да се под њим не подразумевају само



путеви који имају јавни карактер него и приватни путеви, прикључни путеви од гараже до јавног пута, површине намењене за паркирање, и уопште, површине које су приступачне за јавни и неометени приступ возилима, као: хотелска дворишта, круг болнице, и сл. Ипак, не сматрају се као јавни пут радне површине предузећа или приватни поседи.

За разлику од важећег Закона, Нацрт новог закона дефинише појам јавног пута: „Под јавним путевима у смислу овог закона подразумевају се путеви који се таквим сматрају по важећим прописима и друге површине на којима се врши саобраћај моторним возилима.” (чл. 43. ст. 2).

### *7. Штете искључене из осигурања*

Изузев поменутог случаја штете на роби примљеној на превоз, који је по самом Закону искључен, према важећем Закону не постоје никаква искључења обавезе осигурања према оштећеним лицима: сваку штету проузроковану употребом моторног возила за коју постоји одговорност према оштећеном лицу, дужан је осигурач да накнади. Међутим, сваки такав случај не мора да представља и осигурани случај за осигураника и обавезу осигурача према њему. То зависи од уговора којим се могу предвидети разна ограничења обавезе осигурача према осигуранику.

Штете које се редовно искључују општим условима осигурања јесу: проузроковане у нарочито опасним околностима (услед ратних догађаја и сличних оружаних акција, при учешћу на такмичењима и сл.); намерно проузроковане од стране осигураника; приликом утовара или истовара; приликом превоза моторног возила другим превозним средствима; због непридржавања рокова испоруке или превоза; приликом превоза нуклеарних и других радиоактивних сировина; при превозу већег броја лица или на начин који је противан прописима о регистрацији; ако је осигураник управљао возилом под утицајем алкохола; ако је саобраћајна незгода проузрокована при управљању возилом од стране лица без прописане дозволе за управљање дотичном врстом возила (осим ако возилом управља лице које учи вожњу, а поред њега седи овлашћени инструктор). Такође се на терет осигураника могу и франшизе уговорати (иако је у делу судске праксе ово право осигурача било оспоравано).

Вожња под утицајем алкохола. — Неколико важних питања изазивају пажњу овом случају искључења обавезе осигурача: питање основа искључења, значење појма „под утицајем алкохола и узрочна веза између алкохолисаног стања и штете. — Не постоји јединствен став у судској пракси у вези основа искључења: по једнима, лице које вози под утицајем алкохола поступа са намером, а намера је увек искључена из осигурања; по другим, овакав поступак осигураника треба приписати његовој грубој непажњи која је покривена осигурањем од одговорности, а осим тога, право регреса се у обавезном осигурању може прописати само законом. Но, непотребно је вршити квалификацију вожње под утицајем алкохола као одређеног степена кривике да би се извео закључак да ли је покри-

вена или не осигурањем. У питању је свакако случај грубе непажње, али случај који је због свог друштвеног и правног значаја посебном уговорном одредбом искључен из осигурања. Оваква искључења која се односе само на осигураника а не и на оштећено лице, допуштена су и на њих указује и Нацрт новог закона, као што је горе поменуто. — Према условима заједница осигурања сматра се да је возач под утицајем алкохола: а) ако у крви има више од 0,5 промила алкохола, б) ако је алкохолни тест позитиван, а не побрине се да се анализом утврди степен његове алкохолисаности; в) ако после саобраћајне незгоде одбије или избегне да се подвргне испитивању алкохолисаности. — Узрочна веза између стања алкохолисаности и проузроковане штете је неопходна да би осигурач био ослобођен обавезе према осигуранику. Тако, на пример, и поред тога што је возач био у моменту штете под утицајем алкохола, могућно је да је у питању други узрочник штете: откачињање приколице која је лоше била прикачена пре поласка на пут; или, услед испуштања предње губе; услед отварања врата која су се могла због неисправне браве и при обичном трешењу возила на неравном путу и сама отворити.

#### 8. Обим покрића из осигурања

Према важећем Закону осигурач је дужан да накнади целокупну штету за коју власник возила одговара по правилима грађанске одговорности. Сматрало се да је ово решење у складу са тежњама да се што више ојача положај оштећених лица. Нацрт новог закона, међутим, предвиђа укидање неограниченог покрића и одређивање најнижих осигураних сума. Првобитно су ове суме биле одређене у Нацрту и то по штетном догађају према врсти возила (за аутобусе и за остала возила) и по оштећеном лицу одвојено за смрт и повреду, а одвојено за штету на стварима. У коначном тексту од овога се одступа и оставља Савезном извршном већу да одреди најниже осигуране износе на које се мора уговорити осигурање од одговорности (чл. 45. Нацрта). — У многим дискусијама поводом овог решења Нацрта новог закона изражена су схватања да је оно корак назад у односу на постојеће решење, јер у крајњој линији погађа оштећено лице.

#### 9. Правни положај оштећеног лица

Директна тужба оштећеног према осигурачу први пут је уведена 1965. године Законом о обавезном осигурању. Као средство остваривања непосредног права оштећеног на заштиту из осигурања, са бројним предностима које садрже, она представља један од најзначајнијих инструмената заштите интереса оштећених лица. Стога је преузета и у Нацрту новог закона: „Оштећено лице има право да одштетни захтев истакне непосредно према заједници осигурања” (чл. 49. ст. 1). Према нацрту Закона о облигацијама, чије се усвајање ускоро очекује, директна тужба

је предвиђена) и за сва остала осигурања од одговорности, тј. и за добровољна осигурања — у којима сада не постоји. Пошто је у питању установа новијег датума, законом недовољно регулисана, бројна питања њеног функционисања још увек траже решења која сама пракса ствара. Ова питања се могу груписати на питања: извора директне тужбе, њеног вршења, истицања приговора и надлежности и застарелости.

А. Извори директне тужбе. — Основна схватања у погледу извора директне тужбе јесу да она настаје из уговора о осигурању, из закона и, најзад, из чињенице проузроковања штете. Питање извора је непосредно везано за читав низ практичних последица које су различите с обзиром на то да ли се примењује уговорно права (тј. права и обавезе садржане у уговору о осигурању) или право накнаде штете, као на пример: момент настанка непосредног права и с тим у вези истицање приговора према оштећеном; одлучивање о закону који се примењује према месту настанка штете или месту закључења уговора; месна надлежност; рокови и почетак тока застарелости, итд.

У нашем праву прихвата се становиште да је извор директне тужбе у проузрокованој штети, то јест да је основ директне тужбе у праву на накнаду штете за коју је одговоран осигураник. Врховни привредни суд то истиче у једној одлуци из 1973 .године: „...осигурањем од одговорности за причињену штету трећим лицима признато је право и трећим лицима и њиховим наследницима да своје захтеве по основу накнаде штете причињене моторним возилом остварују не само према штетнику... већ и да накнаду те штете за коју је одговоран власник остварује непосредно од осигуравајућег завода. Тиме су јасно и одређено регулисани сви односи који настају причињеном штетом путем употребе моторног возила не само из непосредног правног односа заснованог закључењем уговора о обавезном осигурању, већ и из правног односа трећег лица као оштећеног према странкама из тог непосредног правног односа.” (Врх. привредни суд, Сл. л. 268/73).

Ово схватање налази израз и у Нацрту новог закона: „Ако овим законом није друкчије одређено, на захтеве оштећених лица примењују се материјалне и друге одредбе прописа и правних правила о накнади штете.” (чл. 49. ст. 2.).

Б. Вршење директне тужбе — Оштећени који добија право директне тужбе према осигурачу, не губи тиме своје право на накнаду од осигураника који му је нанео штету. Он сада располаже са две тужбе које може по својој вољи да користи: „Закон није обавезао оштећеног да учини избор туженика, а још мање да би му, ако једном учини избор, ускратио да касније тужи оног од два обвезника који првом тужбом није обухваћен... оштећени може за исту штету да тужи заједно осигурача и штетника, или сваког посебно тужбом, једног после другог.” (Врх. суд Југославије, Рев. 21/69, од 11. II 1969. године). Оштећени може, дакле, користити ова своја два права алтернативно, комулативно или сукцесивно.

Кад оштећени одмах подигне директну тужбу противу осигурача поставља се питање да ли је обавезно учешће осигураника у овом спору. Иако је веома корисно, оно ипак не представља услов за подизање директне тужбе. Општи услови заједница осигурања једино обавезују оштећеног да поднесе одговарајуће доказе из којих се може утврдити одговорност осигураника.

Ако после окончаног спора са једним од дужника оштећени покрене парницу противу другог поставља се питање утицаја пресуде из претходног спора на потоњи. Решења су различита с обзиром на врсту пресуде. Када је пресуда добијена у грађанској парници, она не може имати ауторитет пресуђене ствари према лицу које није учествовало у спору, јер оно може истаћи приговор недостатка идентичности странака. Несумњиво је, међутим, да оваква пресуда може да користи као утврђена чињеница и јако доказно средство и без повреде начела *res iudicata*. Много је сложеније питање дејства пресуде донете у кривичном поступку који је вођен противу осигураника на каснији спор за накнаду штете. Основно је правило да кривична пресуда има дејство *erga omnes* само у одиосу на постојање кривичног дела и кривичне одговорности учиниоца. У погледу свих осталих питања имовинске одговорности (постојања, ограничења, висине проузроковане штете, итд.) грађански суд није везан пресудом кривичног суда. Ипак, треба водити рачуна о томе да ли поједина од ових питања чине елеменат кривичног дела, о чему онда грађански суд не би могао да расправља. Тако, на пример, ако је за утврђено кривично дело закон предвидео само умишљај, не може се у парници узети да је штета учињена из непажње; али, ако кривични закон предвиђа и умишљај и нехат, парнични суд може дати и друкчију квалификацију од кривичног суда, јер тиме не тврди да кривично дело није учињено. Или, парнични суд може да се упушта у питање прекорачења нужне одбране ако је то од значаја за одштету одговорности, иако се кривични суд у то није упуштао (Врх. суд Хрватске, Гж 2352/72). И када је кривично дело учињено са умишљајем, може се у парници утврдити подељена одговорност за накнаду штете (Врх. суд Хрватске, Гж 3397/71).

Оштећени може и истовремено, једном тужбом да тужи осигурача и осигураника. Од значаја је у том случају процесноправни положај тужених. Према мишљењу Врховног суда Југославије овде није реч о јединственом, него о обичном супарничарству: осигурач и осигураник су самосталне странке, те стога радње или пропуштања у парници једне од њих не могу користити ни штитити другој страни (ВСЈ, Рев. 69/69). Пресуда која се донесе у овом случају по једном схватању које се примећује и у судској пракси, обавезује туженика као солидарне дужнике према оштећеном лицу.

в. Дејства директне тужбе — истицање приговора оштећеном лицу.

Чињеницом проузроковања штете, као што је речено, настаје право оштећеног да се непосредно обрати осигурачу за накнаду. Ово његово право је оригиналне природе, то није право осигураника на накнаду

из осигурања које је пренето на оштећеног. Из оваквог карактера непосредног права произилази и забрана осигурача да се у односу према оштећеном користи приговорима који постоје у његовом односу са осигураником. Закон је у томе изричит: „Заједница осигурања не може према оштећеном трећем лицу истицати приговоре које на основу закона или уговора о осигурању може истаћи према осигураном лицу услед непридржавања закона или уговора” (чл. 49. ст. 3).

а. Надлежност и застарелост директне тужбе. — Изједначавање директне тужбе са тужбом за накнаду штете има последицу на надлежност, која се заснива према правилима која важе за накнаду штете, а не према специјалним прописима права уговора о осигурању. Стога, директна тужба се може подићи пред судом на чијем подручју тужени има пребивалиште, или пред судом на чијем је подручју штета учињена.

На исти начин решавају се и питања застарелости. У поменутом нацрту будућег закона о облигацијама предвиђа се „Непосредан захтев трећег оштећеног лица према осигурачу застарева за исто време за које застарева његов захтев према осигуранику одговорном за штету”. Тако, на пример, када је штета проузрокована кривичним делом, дужи рок застарелости потраживања не односи се само на учиниоца дела него и на осигуравајући завод код кога је учинилац био осигуран од одговорности (Врх. суд Хрватске, Гж 922/72). — Рок застарелости потраживања штете поћиње тећи и према осигурачу даном када је оштећени сазнао за штету и учиниоца, а не од часа када је пресудом утврђена обавеза осигураника да ту штету плати оштећеном (Врх. суд Хрватске, Гж 964/73).

#### *10. Штете причињене од стране непознатог или неосигураног возила*

Према важећем закону о обавезном осигурању штете проузроковане од стране непознатог моторног возила или од стране возила чији се сопственик није осигурао од одговорности, накнађује осигуравајући завод чије је седиште најближе месту настанка штете. Накнаде које такав завод исплати у случају штете од непознатог возила, расподељују се крајем године на све осигуравајуће заводе сразмерно премији коју су они наплатили из ове врсте осигурања. У случају штете од неосигураног возила завод који исплати накнаду има право да се регресира од неосигураног власника. — Ово решење није било најсрећније јер је изазивало у практичној примени разне дилеме, као: шта је седиште завода — да ли се и седиште филијале сматра за седиште завода; како одредити најближе седиште — ваздушном линијом или на други начин; шта ако у месту најближем штети имају седишта два или више завода, итд.

Стога се у Нацрту новог закона ова питања регулишу на други начин: „Штету проузроковану моторним возилом чији корисник односно сопственик није закључио уговор о осигурању од одговорности, као и штету проузроковану непознатим моторним возилом, накнађује заједница осигурања чије је седиште на територији републике, односно на

територији аутономне покрајине на којој је штета настала." (чл. 47, ст. 1). Наравно, заједница има право регреса од неосигураног корисника. Када је, пак, реч о непознатом возилу, Нацрт предвиђа само право заједнице која је исплатила накнаду да се регресира од заједнице осигурања код које је уговор закључен у случају да непознато возило буде касније пронађено. Изгледа да се терет ових штета не распоређује на све осигураче, него га сноси онај на чијој територији је штета настала, односно онај коме се оштећени обратио ако их је више на истој територији.

*Др Владимир Јовановић  
и др Предраг Шулејић*