

др Иван Ромштајн,  
доцент Правног факултета у Осиеку

## ПРАВНА ПРОБЛЕМАТИКА ОБВЕЗАТНОГ ОСИГУРАЊА У ПРОМЕТУ

### 1. Укратко о функцији осигурања

У већини земаља па и у нас, власник, односно корисник цестовног моторног возила дужан је осигурати се од одговорности за штете проузрочене моторним возилом. Желимо прије тога истаћи да се појмом осигурања бави више дисциплина разних научних области. Стога је тешко дати убухватнију дефиницију појма осигурања без улажења у економску функцију осигурања. То је посебно тешко учинити када треба објаснити елементе односа осигурања. Наступање штетног догађаја као посљедице дјеловања природних елемената сила, дјеловања опасних и других ствари, дјеловање људских недопуштених радњи, у свакодневној животној збиљи проузрокује уништење добара или повреду тјелесног интегритета неке особе, односно имовине друштвено правне особе. Те претње разних штетних догађаја или могућности разних повреда тјелесног интегритета називамо ризиком(1). Извор свих ризика могу у правилу бити: виша сила (*vis major*), дјеловање опасних ствари, посљедица опасних дјелатности, радње других особа и властите радње.

Неоспорно је да је човјек некада вјеровао да је ризик „неизбјежан“, те га је подносио у конкретним случајевима као неку врсту „казне“. Постепено, човјек увиђа да је могуће осигурати се од будућих ризика и његових штетних посљедица. То „сазнање“ доводи до тога да та „будућа потреба“ (да се отклоне штетни догађаји), постане неминовна „садашња свакодневна потреба“ човјекове егзистенције. Иста та потреба постоји свакодневно и у сфери транспортне дјелатности.

То опет из разлога, јер је сувремени човјек у нас и у свијету изложен у великом ступњу ризика свакодневног страдавања у цесетовном промету, а то важи и за друге гране транспорта(2).

(1) Под појмом „ризик осигурања“ — подразумева се опасност која пријети имовини или тјелесном интегритету особе, као што су пожар, поплава... судар возила, смрт, тјелесна повреда, повреда душевног здравља путника... (види: Правна енциклопедија, Београд, 1979, стр. 1226—1227.).

(2) Види детаљније: Др И. Ромштајн: *О неким етичким (моралним) понашањима возача и пјешака у цестовном промету*, „АНАЛИ ПФ Београд“, стр. 1077 и д., Београд, 6/1983.

## 2. Осигурање у социјалистичком друштвеном уређењу

Иако социјалистичка револуција доводи до крупних друштвених промјена, економска принуда, која је довела до осигурања, није претала нити у социјалистичком друштвеном уређењу. И социјалистичка револуција као нови друштвени поредак прихвата осигурање као корисну друштвену институцију(3). Ту потребу свакидашње животне збиље и у социјалистичком друштвеном уређењу истакао је у неким својим радовима и Маркс(4).

И Устав СФРЈ из 1974. године, као и други законски прописи који су донешени на његовим одредбама, за подручје осигурања одређују да осигураници у заједници осигурања имовине и особа удружују средства у сврху осигурања имовине и особа и ради уклањања или смањења неповољног дјеловања узрока који могу изазвати штете (види чл. 42. ст. 4. Устава СФРЈ, чл. 16, 110, 394, 408. и 540 ЗУР, чл. 6. ЗОСОИО)(5). Проблематика обвезатног осигурања у промету обрађена је у чл. 44, 45., те 46. ЗОСОИО и даље.

## 3. Подјела осигурања у организацији осигуратеља у Југославији

Заједнице осигурања односно заједнице ризика у својој организацији примјењују комбинацију подјеле осигурања по предмету осигурања, а према врсти опасности (ризика). Већ према развијености појединих врста осигурања и самих потреба осигураника, имамо ове главне групације:

- осигурање имовине у ужем смислу,
- осигурање моторних возила,
- транспортно осигурање,
- кредитно осигурање,
- осигурање особа (осигурање живота и осигурање од несретног случаја).

Надаље осигурање у Југославији можемо груписати у добровољно осигурање (темељи се на принципу добровољности) и обвезно осигурање прописано (ex lege).

Циљ овог написа је да укратко расправи о неким правним карактеристикама обвезатног осигурања, па нећемо расправљати о групацији добровољног осигурања. Желимо још напоменути да у тзв. обвезантно осигурање у СФРЈ улази:

- обвезатно осигурање у промету, и
- осигурање имовине од посљедица потреса (што важи само за подручје СР Хрватске)(6). Што се тиче обвезатног осигурања у промету, ми ћемо се задржати само на правној проблематици обвезатног осигурања путника у јавном пријезову од посљедица несретног случаја, те на проблематици осигурања корионика односно власника моторних возила од одговорности за штету нанесену трећим особама.

(3) В. Петрановић; *Осигурање и реосигурање*, Загреб, 1984, стр. 27.

(4) К. Маркс, *Критика готског програма*, Београд, 1948, стр. 2.

(5) ЗОСОИО — *Закон о основама система осигурања имовине и особа*, (Сл. л. СФРЈ, бр. 24/76, Устав СФРЈ, „Сл. л. СФРЈ”, бр. 9/74).

(6) Види: *Закон о осигурању имовине и особа*, НН, бр. 53/77, чл. 27—30.

#### 4. Осигурање путника у јавном пријезову од посљедица несретног случаја

То осигурање дужни су по нашем праву (*ex lege*) закључити корисници односно власници пријезовних средстава што се регистирају на територију СФРЈ за обављање јавног пријезова путника, те морају путника осигурати од посљедица несретног случаја (усп. чл. 44, 47. ст. 1. и 48. ЗОСОИО). СИВ је прописао најниже осигуране своте на које се мора уговорити осигурање за једног путника у јавном пријезову како слиједи:

- а) за случај смрти путника — 100.000 динара;
- б) за случај губитка опће радне способности путника — 200.000 динара;
- в) за случај пролазне неспособности за рад на име накнаде за губитак зараде и стварних нужних трошкова лијечења — 50.000 динара(7).

Такође и организације удруженог рада и друге друштвене правне особе морају осигурати своје раднике које превозе од мјеста становања до мјеста рада и обратно, а и друге особе што их превозе у вези са својим радом и дјелатношћу:

- 1) путнике што их ОУР за аеродромске услуге и друге организације удруженог рада превозе до аеродрома, пристаништа, колодвора и сл. и обратно;
- 2) туристе и друге особе што их превозе туристичке, угоститељске и друге организације удруженог рада.

Према одредбама о обвезатним осигурањима за подручје СР Хрватске дужне су обвезатно осигурање путника од посљедица незгода склопити још и:

- 1) корисници односно власници такси-возила, који су регистррани за пријезов путника;
- 2) организације удруженог рада и друге друштвене правне особе за своје раднике које превозе властитим моторним возилима на рекреацију и одмор;
- 3) корисници односно власници чамаца и бродова за туристе и друге особе које превозе уз наплату(8).

#### 5. Појам путника у јавном пријезову

Неспорно је да је у области обвезатног осигурања код нас неко вријеме у јурисдикцији и јуриспруденцији било врло актуелно питање везано за појам путник. Тај проблем није био јасно дефиниран у одредбама ЗОСОИО. Раније нејасноће отклоњене су касније одредбама републичких и покрајинских прописа о осигурању имовине и особа. Тако у чл. 17. Закона о осигурању имовине и особа СРХ (у даљем тексту ЗОСОХ), се наводи:

(7) Вид.: Одлука о одређивању најнижих осигурањих свота на које се мора уговорити осигурање за једног путника у јавном пријезову, („Сл. л. СФРЈ”, бр. 62/81).

(8) Вид.: чл. 16. и 17. ЗОСОХ—Закон о осигурању имовине и особа СРХ.

- 1) Путници у јавном пријезову који се обавезно осигуравају од последица несретног случаја сматрају се особе које се ради путовања налазе у једном од средстава одређених за обављање пријезова, без обзира да ли имају возну карту или је немају, као и особе што се налазе у кругу станица, пристаништа, аеродрома или у непосредној близини пријезовног средства прије укрцавања односно после укрцавања за које се докаже да су имале намјеру путовати одговарајућим пријезовним средствима, односно да су њиме путовале.
- 2) Путницима... сматрају се и особе које имају право на бесплатну возњу.
- 3) Доказивање да је нека особа била путник пада на терет корисника осигурања(9).

*б. Остваривање права путника из обвезатног осигурања у јавном пријезову ако се десио несретни случај*

Кад настане осигурани случај, тј. када путника задеси несретни случај, онда путнику припада из основе обвезатног осигурања у јавном пријезову, право на исплату осигуране своте. Већ смо навели у овом напису, да код нас најниже своте за случај несретног случаја одређује СИБ својим одлукама (чл. 53. ЗОСОИО), а сада је у важности Одлука СИБ-а објављена у Сл. л. СФРЈ, бр. 62/81.

Кад се реализира у животној збиљи конкретни несретни случај и путника задеси за вријеме пријезова несретни случај за који је осигуран, онда заједница осигурања у смислу чл. 49. ЗОСОИО мора исплатити:

- 1) уговорену осигурану своту, ако наступи смрт путника, старијег од 10 година, а 50% од уговорене своте, за путника који је био млађи од 10 година;
- 2) уговорену осигурану своту за случај трајнијег губитка опће радне способности, ако је због незгоде наступио потпуни трајни губитак опће радне способности путника, односно онолики постотак од уговорене своте осигурања колико износи постотак дјеломичног губитка опће радне способности путника.

Ступањ трајног губитка опће радне способности утврђује се према уговору односно увјетима осигурања:

- 3) накнаду изгубљене зараде и накнаду стварних нужних трошкова лијечења;

— ако због несретног случаја наступи пролазна неспособност путника за обављање редовитог занимања;

— ако се због несретног случаја оштети здравље озлијеђеног путника а с једног другог темеља највише до висине осигуране своте за све случајеве. Желимо још напоменути да за подручје СР Хрватске одредба под 3) допуњена је тиме што се

(9) Вид. детаљније код: И. Ромштајн, *Одговорност пријезовника за накнаду штете при пријезову путника и пртљаге цестама — компаративно с другим гранама транспорта*, Осиек, 1981, стр. 227 и д. (докторска теза).

накнада стварних и нужних трошкова лијечења и изгубљене зараде исплаћује осим осигуране своте за случај смрти односно случај трајнијег губитка опће радне способности путника (усп. чл. 18. ЗОСОХ). Затим је још нормирано да обвеза на накнаду даљњих трошкова лијечења и изгубљене зараде престаје даном коначног утврђивања потпуног, односно дјеломичног губитка опће радне способности оштећеног путника. Што се тиче појма „трошкова лијечења“, под тим се подразумијевају само они трошкови које у конкретном случају сноси осигураник (путник).

### 7. Појам израза „несретни случај“

ЗОСОИО употребљава израз „несретни случај“ на низ мјеста, али га поближе не дефинира (усп. чл. 44. 47, и др.). Стога је појам „несретни случај“ исцрпно дефиниран у опћим увјетима осигурања ЗОИО у Југославији. Тако ЗОИО Croatia у чл. 5. Опћих увјета за осигурање особа од последица несретног случаја (незгоде), донесених на XX сједници Скупштине Заједнице ризика осигурања особа од 1. 1. 1980. наводи:

- „1) Несретним случајем у смислу ових Опћих увјета сматра се сваки ненадани и од воље осигураника независни догађај, који дјелујући углавном извана и нагло на тијело осигураника, има за последицу његову смрт, потпуни или дјеломични инвалидитет, пролазну неспособност за рад или нарушење здравља које захтјева лјечничку помоћ.
- 2) У смислу претходног става сматрају се несретним случајем нарочито слиједећи догађаји: гажење, судар, удар каквим предметом или о какав предмет, удар електричне струје или грома, пад, оклизнуће, сурвавање, рањавање оружјем или другим другим предметима или експлозивним материјалом, убој каквим предметом, удар или ујед животиња и убој инсеката осим ако је таквим убојом проузрокована каква инфективна болест“. У погледу тога имамо и богату судску праксу(10).

### 8. Укратко о суброгацији права корисника осигурања

Кад осигуратељ накнади штету осигуранику, има право да му овај уступи своја потраживања од особе одговорне за штету. Осигуратељ наиме ступа у правни положај осигураника, што се назива суброгацијом. Мишљења смо да су основни увјети за суброгацију: 1) да је исплаћена накнада из осигурања осигуранику, и 2) да постоји одштетни захтјев осигураника према одговорној особи. Није довољно да постоји обвеза осигуратеља према осигуранику, већ је потребно да конкретна обвеза буде и „испуњена“ (усп. чл. 939. Закона о обвезним односима (ЗОО)(11). Што ће се догодити ако се уговор о обвезном осигурању пут-

(10) И. Ромштајн, *ibid*, стр. 242—249.

(11) ЗОО — Закон о обвезним односима је објављен у „Сл. л. СФРЈ“, бр. 29/78.

ника у јавном пријезову не склопи, а несретни случај се ипак догодио? Тада осигурану своту (накнаду) исплаћује заједница осигурања којој је сједиште на територију републике односно аутономне покрајине на којем је штета настала. Потом, заједница осигурања која је надокнадила овакву штету има право регреса од неосигураног корисника односно власника моторног возила (усп. чл. 50. ЗОСОИО). И ту имамо богату судску праксу (види пресуде ВСХ, Гж-2979/69. од 24. IX 1970, Гж-2246/70 од 11. XI 1970, Више седиште у Марибору, бр. Цп-326/79. од 13. IV 1979. и др. Наша судска пракса под сједиштем саме Заједнице осигурања подразумјева, не сједиште њених пословних јединица, него сједиште саме Заједнице осигурања (види рјешидбе ВСХ, Гж-889/80. од 15. X 1980., те Гж-1105/70. од 20. IV 1970. итд.).

### *9. Осигурање корисника односно власника моторног возила од одговорности за штете нанесене трећим особама*

Корисник односно власник моторног возила и прикључног возила, а сходно одредби чл. 51. ст. 1. ЗОСОИО..... „мора се осигурати од одговорности за штету нанесену трећим особама због смрти, озледе тијела или здравља или уништења односно оштећења ствари при употреби моторног возила, осим од одговорности за штету на стварима примљеним на пријезов“. Што све улази у појам „моторног возила“ ЗОСОИО то исцрпно дефинира у чл. 51. ст. 2. гдје се наводи... „под моторним возилом... подразумјева се возило на моторни погон, осим возила која се крећу по трачницама, које је намијењено за пријезов особа и ствари на цестама, или које служи за вучу прикључних возила намијењених пријезову особа и ствари на цестама, регистрирани пољопривредни трактори те друга регистрирана возила на моторни погон и моторни котачи“. Мишљења смо да одређена штета трећим особама од моторних возила и других возила на моторни погон могу настати „из употребе тих возила“. Сматрамо да је возило „у употреби“ не само у вријеме вожње него и за вријеме стајања возила на путу у току вожње, те за вријеме уласка и изласка путника из таквог возила које стоји на аутобусном стајалишту, угибалишту и слично(12).

Сходно одредби чл. 19. републичког закона у СРХ (ЗОСОХ), регистрација моторног возила, продужена регистрација и издавање пробних таблица не може се извршити док се органу надлежном за регистрацију моторних возила не поднесе доказ о закљученом уговору за штете нанесене трећим особама.

Дефиниција „моторно возило“ из чл. 51. ст. 2. ЗОСОИО није довољно прецизна па задаје доста проблема у свакодневној судској пракси. Примјерице, трактор је моторно возило, ако је регистран, па смо мишљења да би било мање судских дилема да је законодавац у цит. члану навео гледе „трактора“ да се они сматрају моторним возилом...

(12) „Сматра се да је возило у употреби, које се не креће снагом властитог мотора већ је вучено од стране другог возила, иако је вучено, ипак сачувало одређени ступањ самосталности, будући да је његовим управљачем маневрирао посебан возач“ (пресуда ВСХ, Гж—1497/72. од 13. VI 1973).

„ако потпадају под обвезу регистрације“. Стога би чл. 51. ст. 2. ЗОСОИО требало чим прије „преформулирати“, како смо већ навели у претходној реченици(13).

### 10. Још о проблематици дефинирања појма „моторно возило“

Појам „моторно возило“ употребљава се у разним гранама права. Но ти разни појмови немају увијек исто значење, што задаје посебне потешкоће јурисдикцији и јуриспруденцији. Ми смо већ указали на неке проблеме дефинирања појма „моторно возило“ с аспекта осигурања од одговорности (чл. 51. ст. 2. ЗОСОИО).

Та проблематика се надаље може разматрати и са аспекта управно-правних обвеза, као и с аспекта сигурности у промету, с аспекта одштетног права итд.(14). Укратко ћемо указати на неке даљње правне проблеме везане за појам „моторно возило“.

С аспекта управно-правних обвеза, битно је напоменути да је у важећем Правилнику о регистрацији моторних и прикључних возила (Сл. л. СФРЈ, бр. 4/82. и 13/82), одређено што се све сматра „моторним возилом“. То опет у циљу реализације обвезе регистрације таквих возила. С аспекта сигурности у промету, можемо проматрати појам „моторног возила“, везано за одредбе Закона о основама сигурности промета на цестама (Сл. л. СФРЈ, бр. 63/80), означено у чл. 10. У чл. точ. 21. дата је дефиниција појма „возило на моторни погон“, док је појам „моторно возило“ разрађен у точ. 22. Из садржаја чл. 10. тог закона можемо видјети да у појам „моторног возила“ још улазе: „моторкотач“ (точ. 25.), „путнички аутомобил“ (точ. 26.), „аутобус“ (точ. 27.), „тролејбус“ (точ. 28.), „теретна возила“ (точ. 29.) и „комбинирано возило“ (точ. 30).

Што се тиче одштетног права, у нас, Закон о обавезним односима нема посебне дефиниције за „моторно возило“. То из разлога јер тај закон не регулира посебно одговорност за проузрочене штете из употребе моторног возила, него се бави проблематиком накнада штета од опасне ствари или дјелатности (усп. чл. 173. и 174. ЗОО). Закон о обавезним односима (ЗОО) једино у чл. 178. ст. 1. употребљава израз „моторно возило“, те се наводи: „У случају незгоде изазване моторним возилом у покрету која је узрокована искључивом кривњом једног имаоца, примјењују се правила о одговорности по основи кривње“.

Желимо још напоменути да су интересантне и одредбе новог Закона о сигурности промета на цестама СРХ (НН, бр. 18/84), посебно с

(13) „Моторним возилом у смислу одредбе чл. 51. Закона о основама система осигурања имовине и особа сматрају се и они пољопривредни трактори који истина нису регистрани, али их је власник односно корисник био дужан регистрати“, рјешаба ВСХ, Газ—70/79. од 22. XI 1979.

„Заједница осигурања одговара за штету коју проузрочи возач неосигураног трактора, који би морао бити регистран а возило је по јавној цести“, одајка Вишег судица Марибор, Цп—459/82. од 15. VI 1982.

„Мотоцикли су моторна возила која су њихови корисници односно власници дужни осигурати од одговорности за штету учињену трећим особама због смрти, озљеде тијела или здравља, или уништења односно оштећења ствари при употреби моторног возила“ (у конкретном случају радило се о mopеду „Томос“ Т—13 за које је тужена ЗО тврдила да спада у бицикле с помоћним мотором, пресуда ВС БвХ, бр. 132/82, од 20. V 1982).

(14) Вид. детаљније код: М. Бурковић, *Накнада штете по међународној карти осигурања моторних возила*, Ријека, 1983, стр. 7—9, (докторска дисертација).

аспекта регистрације возила. Тако се у чл. 158. ст. 1. тог закона наводи: „Трактори, радни стројеви, мотокултиватори и бицикли с мотором, за прежна возила као и прикључна возила која вуче трактор или мотокултиватор смију судјеловати у промету на цести ако су регистrirани“. Мишљења смо да је законодавац СР Хрватске правилно уочио битну животну збиљу, да је „цеста“ нека врст основе на којој се одвија промет, па описана возила у чл. 158. ст. 1. наведеног закона „смију судјеловати у промету на цести ако су регистrirани“. Стога су неминовне корекције одредаба чл. 51. и др. ЗОСОИО.

### *11. Осигуране своте на које се ималац моторног возила мора осигурати од одговорности за штете нанесене трећим особама*

Најниже осигурана свота на коју се корисник односно власник моторног возила мора осигурати од одговорности за штете нанесене трећим особама, износе по једном штетном догађају:

- 1) 5,000.000 динара за аутобус и теретна возила;
- 2) 2,500.000 динара за остала моторна возила(15).

Већ споменути републички закон о осигурању у СРХ (ЗОСОХ) у чл. 21. наводи да се трећим особама не сматрају:

— особа која је од одговорности за штету покривена обвезатним осигурањем (корисник, сувласник, држалац, овлаштени возач) и неовлаштени возач;

— брачни друг наведене особе, ако у вријеме настанка штетног догађаја између њих постоји заједница живота;

— дјеца (брачна, ванбрачна, усвојена) родитељи, усвојитељи, браћа, сестре и други сродници по крви у првој побочној линији до трећег ступња сродства ако их у вријеме настанка штетног догађаја уздржава или ако их је по закону дужан уздржавати;

— особе које се налазе у моторном возилу уз овлаштеног корисника, ако су знале или према околностима морале знати да се возе с неовлашћеним корисником.

Неовлашћеним корисником моторног возила у смислу овог закона сматра се особа која:

— управља моторним возилом без одговарајуће возачке исправе;

— се обучава у управљању моторним возилом у промету на цести без надзора овлашћеног возача-инструктора(16);

— без знања и одобрења власника односно корисника моторног возила употреби то возило;

— на протуправан начин дође у посјед моторног возила.

### *12. Основ накнаде штете нанесене трећим особама*

Неспорно је и у правној теорији и у судској пракси да она заједница осигурања код које се осигураник (ималац) моторног возила

(15) Вид.: Одлуку о одређивању свота на које се мора уговорити осигурање од одговорности за штете нанесене трећим особама при употреби моторних возила („Сл. л. СФРЈ“, бр. 25/76). У тој Одлуци уз износ није тискана валута — динар.

(16) Појам „возач инструктор“, види у чл. 96. и Д. Закона о сигурности промета на цестама (НН, бр. 18/84).



осигурао је и дужна надокнадити конкретну насталу штету на темељу правних правила о одговорности због употребе моторног возила, која је нанесена због:

— смрти, озледа тијела или здравља неке особе;

— уништења односно оштећења нечије ствари, осим ствари примљених на пријевоз, и то највише до висине уговорених осигураних свота. Заједница осигурања односно заједница ризика (РЗ) има право на регрес од корисника односно власника моторног возила до износа утврђеног уговором (усп. чл. 20. ЗОСОХ).

Осигурањем је покривена обвезноправна одговорност за штету која настане из употребе моторног возила трећим особама. Уговором се може покрити и већи опсег штете, с тим што оштећеник може за разлику штете изнад уговореног износа утужити и корисника односно власника моторног возила (усп. чл. 68. ст. 2. Закона о осигурању и осигуравајућим организацијама, Сл. л. СФРЈ, бр. 7/67).

### 13. Накнада штете за случај неосигураног корисника возила, непознатог возила и регреса осигуратеља

Ако је штету нанијело моторно возило у употреби чији ималац није склопио уговор о осигурању од одговорности, те штету прузроковану непознатим возилом, надокнађује и исплаћује заједница осигурања, која има сједиште на територију републике односно аутономне покрајине на којем је штета нанесена (усп. чл. 55. ст. 1. ЗОСОИО). У штети судјелују заједнице осигурања размјерно премији оствареној осигурањем тих возила. У случају настанка штета проузрокованих моторним возилом неосигураног корисника односно власника конкретног возила, надокнађује се до своте на коју је корисник односно власник тога возила био дужан *ex lege* склопити осигурање.

Када до штете дође до моторног возила, чији идентитет и регистарски број није утврђен (непознато возило), онда се надокнађује штета до своте прописане за особна моторна возила. Такобер су осигурањем обухваћене и штете проузроковане моторним возилом што га је употребљавала или је њима управљала особа, која за то није имала претходно овлашћење.

Неспорно је у судској пракси да заједница осигурања има право регреса, ако је платила штету оштећенику, а регрес ће тражити од неосигураног корисника односно неовлаштеног возача(17). То право има заједница осигурања (право регреса) и у другим допуштеним случајевима у којима према уговору о осигурању није у обвези према осигураној особи(18). У случају да није другачије одређено на захтјеве оштећеника примјењиват ће се материјалне и друге одредбе, садржане у Закону о обвезним односима (усп. материјалне и нематеријалне штете,

(17) „Осигуравајућа организација која накнади штету проузроковану моторним возилом које је користила односно којим је управљала неовлаштена особа има право регреса од те особе и у случају кад штета није била нанесена намјерно“ (ВСХ, Гж—3846/72. од 18. X 1973).

(18) Вид. код: В. Петрановић, *Ор. cit.*, нота 3/, стр. 398—399. Види и код: И. Ромштајн, *Ор. cit.*, нота 9/, стр. 247—248.

чл. 154—209. и д. 300). Мишљења смо да према оштећеној трећој особи заједница осигурања не може истакнути приговор, што га на темељу закона или уговора о осигурању може поставити према осигураној особи ради непридржавања закона или уговора (усп. чл. 57. ст. 3. ЗОСОИО).

*14. О новим могућностима осигурања имаоца моторног возила и овлаштеног возача од одговорности за штету у јавном промету без обзира на њихову кривњу*

У неким државама свијета, а ради се о свега њих неколико, па и код нас, дата је могућност да заједнице осигурања путем посебних уговора (добровољних), могу дати и шире покриће, ако то није у супротности са законским одредбама, односно правилима од одговорности у јавном цестовном пријевозу. Код нас у СР Хрватској је у 1982. години увела ЗОИО Croatia, а затим и други ЗОИО у Југославији путем својих правила за осигурање од аутомобилске одговорности, ту значајну новину, везано за проширење осигуравајућег покрића на одштетне захтјеве особа, које се не сматрају трећим особама.

Могућност проширења осигуравајућег покрића на одштетне захтјеве особа, које се не сматрају трећим особама, ЗОИО Croatia је то предвидјела у чл. 14. Правила за осигурање од аутомобилске одговорности од 1. травња 1982., гдје се наводи:

„(1) Ако се посебне уговори и плати одговарајући доплатак на премију за темељно осигурање из чл. 51. ЗОСОИО... односно чл. 1. ових Правила, осигуравајуће се покриће проширује на особе које се у смислу постојећих прописа не сматрају трећим особама.

(2) Проширење осигурања из претходног ставка односи се само на штете које су настале због тјелесне озледе или смрти особе.

(3) Осигуратељ је у обвези надокнадити штете до износа уговорене своје осигурања... из полице за темељно осигурање, које су претрпјеле слиједеће особе:

1. брачни друг, дјеца, усвојитељи и родитељи осигуране особе;
2. браћа, сестре и други сродници осигуране особе;
3. ималац моторног возила и овлаштени возач/ без обзира на њихову кривњу односно одговорност.“

Мишљења смо да се у конкретном случају ради о врло хуманој новини осигурања возача моторних возила, без обзира на њихову кривњу за насталу штету. То из разлога јер су баш особе, које се не сматрају трећим особама у односу на возача, њему и најмилије особе, чланови његове обитељи, браћа, сестре, родитељи итд.

Штета што се та могућност уговарања проширеног покрића возача за случај њихове кривње за конкретну насталу прометну незгоду, рјеђе примјењују у свакодневној пракси. Разлог је и слаба могућност зарађивања код нас, ниски особни доходи, енорман пораст цијена свих производа, па већина возача „штеде“, баш тамо гдје то није опортунo, када је у питању одговорност возача за штету особама, које се не сматрају трећим особама.

*15. Штете које осигуратељ није дужан накнадити из основа  
проширеног осигурања*

У смислу одредаба чл. 14. цитираних Правила Сroatie, по точ. 4. тог члана, осигуратељ није дужан надокнадити штете, које су настале из слиједећих разлога:

— које по уговору или посебном обећању прелазе опсег обвезе која потјече из правних прописа о одговорности за узроковану штету;

— због оштећења ствари или особа које настану при пријевозу нуклеарних или других радиоактивних твари, ако је штета посљедица разбијања језгре или зрачења ових твари;

— које потјечу из незгоде која је настала за вријеме док је возило било мобилизирано или рекверирано од стране власти, ако за штету није одговорна особа која је пред мобилизацију односно реквизицију возила од стране власти, била ималац тог возила или нека друга особа;

— ако осигураник омогући да се возилом превозе особе на мјесту које није предвиђено за пријевоз особа, за захтјеве које те особе поставе осим за захтјеве особа које се превозе у складу с прописима;

— ако возилом управља особа без прописане дозволе;

— ако осигураник у тренутку прометне незгоде је управљао, као возач осигураним возилом, под утјецајем алкохола.

Сматра се да је возач под утјецајем алкохола:

а) ако због конзумираног алкохола има у крви више од 0,5 промила редуktivних твари(19);

б) ако је алкотест позитиван, па не осигура да се помоћу анализе крви — ако узимање крви не угрожава његово здравље (нпр. хемофилија) — утврди точан постотак његове алкохолизираности;

— ако возило није технички исправно односно није сигурно за промет. Права из осигурања губи осигураник и у случају да омогући да возилом управља особа под горе описаним околностима (усп. чл. 2. ст. 1. точ. 1, 4 и 5, те чл. 3. ст. 1. точ. 1, 2, 3 и 4. цитираних Правила ЗОЈО Сroatie, у вези с чл. 14. ст. 4. истих Правила).

*16. Укратко о проблематици обвезатног осигурања возила иноземне  
регистрације*

Сходно одредби чл. 52. ст. 1. ЗОСОЈО, особе које моторним возилом иноземне регистрације долазе на подручје СФРЈ морају на граници склопити уговор о осигурању од одговорности за штету нанесену трећим особама према одредбама о осигурању власника односно корисника моторних возила од одговорности за штете нанесене трећим особама, ако то возило не посједује међународну исправу о осигурању која вриједи и за териториј СФРЈ или ако не пружи други доказ о постојању таква осигурања. Погранични органи унутрашњих послова морају при уласку моторног возила иноземне регистрације на наш териториј провјерити да су испуњени наведени увјети.

(19) Детаљније о појму „возач под утјецајем алкохола“, види одредбе чл. 152. ст. 2. и 3. Закона о основама сигурности промета на цестама („Сл. л. СФРЈ“, бр. 63/80).

Међународна исправа о осигурању је:

„Међународна карта за осигурање аутомобила“, тзв. зелена карта (названа по зеленој боји папира). Показује се на граници приликом уласка у земљу. У оквиру тзв. „Лондонског споразума“, у састав „зелене карте“ улази и регулисање захтјева трећих особа за накнаду штете из темеља одговорности, ако су они засновани на законима земље у којој су настали захтјеви тих особа, а односе се на употребу моторних возила у дотичној земљи, чланица састава зелене карте. Југославија је уз неке европске и изваневропске земље приступила саставу „зелене карте“. Допунским споразумом, допуњене су одредбе Лондонског споразума, те се укида контрола „зелене карте“ на границама земаља чланица, ради убрзања промета и туризма, а Допунском споразуму приступила је и СФРЈ(20).

Постоји и састав „плаве карте“ за регулирање штета насталих у међународном цестовном промету у социјалистичким земљама према споразуму, којему је приступила и Југославија, иако је већина социјалистичких земаља приступила и саставу „зелене карте“.

У СФРЈ је за обављање послова у вези с међународним споразумима о осигурању корисника односно власника моторних возила одређено Удружење осигуравајућих организација Југославије у Београду(21). Сходно томе Удружења издају заједнице осигурања издају тзв. „зелену“ односно „плаву“ карту у име Удружења. Из изнесеног слиједи недвојбени закључак да је СФРЈ путем Удружења осигуравајућих организација, чланица оба састава. Потпуну равноправност свом Уреду омогућила је прописивањем обавезног осигурања и за возила иностране регистрације.

Неспорно је а што слиједи из бројне судске праксе код нас и из низа написа који се баве том проблематиком, наши гранични органи не контролирају довољно на граничним прелазима, па велики број неосигураних моторних возила иностране регистрације саобраћа нашим цестама и судјелује у бројним прометним незгодама(22). Те штете, оштећенима, надокнабује југословенска заједница осигурања уз врло отежану могућност регреса штете од иностраног штетника. Мишљења смо да би ваљало врло строго поштивати законску одредбу чл. 52. ст. 2. ЗОСОИО, те контролирати у сваком конкретном случају, постојање ваљаности исправе о осигурању возила иностране регистрације, јер то чине и други, па се ни ми не треба да устручавамо, без обзира што смо итекако заинтересирани и за моторизоване иностране туристе.

Још је важно указати на једну врло важну животну збиљу, а то је да штете с иностранним елементом траже потпуно поштивање начела реципроцитета (усп. чл. 56. ЗОСОИО, а треба уважавати и судску праксу, види јудикате: Окружног суда Сл. Пожега (необјављена) бр. Гж-956/80. од 27. VIII 1981, ВПС, бр. Пж-425/81. од 6. V 1981., Окружни суд Ријека, бр. Гж-2056/82. од 12. 1. 1983. итд. Мишљења смо да је израз „страна особа“, који се спомиње у контексту чл. 56. ЗОСОИО, појам јавног права у смислу држављанства, а не имовинског права, па ту

(20) Вид. код: Мр. М. Бурковић, *Накнада штете из прометне несреће с возилима иностране регистрације*, Загреб, 1982, стр. 7. и д.

(21) М. Бурковић, *ibid*, стр. 29. и д.

(22) Вид.: *Статистички годишњак Југославије 1981. година*, стр. 302 и даље.

јурисдикција у неким својим судским јудикатима чини недопустиве грешке(23). Тиме се наноси штета појединим учесницима у парничном поступку (било тужитељу или туженику).

Сваки друштвени поредак се изграђује, развија, постоји и функционира на неким битним принципима и њему својственим карактеристикама. Такав је случај и код нас, сугласно томе, дужни смо штитити одређене вриједности и добра, било индивидуална било колективна, па ће бити мање „правних раскорака“ између оног што прописујемо и што у свакодневној судској збиљи остварујемо. Ми имамо не само веома сложен правни систем, него су нам неке правне формулације у појединим законским и другим актима нејасно дефиниране и слично. На ту проблематику смо указали, везано и за неке одредбе ЗОСОИО. Не само да нам је контраверзно и питање изградње нових социјалистичких моралних норми, које је већ требало да буду уграђене у наш писани правни систем, него нам је врло лабилан и морал кадрова, који примјењују свакодневно те норме било у правосуђу и другим јавним службама(24). Проблемом моралног понашања особа упуслених у нашем правосуђу нитко се не бави, нитко ту проблематику не изучава, нити ју усмјерава у позитивном смислу.

### Умјесто закључка

Сувремени човјек у нас и у свијету изложен је великом ступњу ризика свакодневног живота и кретања у својству судионика у цестовном и другом промету. Годишње се код нас догоди више од 46.000 прометних незгода у цестовном промету, у којима гине око 4.500 особа, а преко 60.000 их бива што лакше што теже озљеђено. Разне материјалне и нематеријалне штете су огромне.

У СФРЈ је у чл. 44. итд. Закона о основама система осигурања имовине и особа (ЗОСОИО) прописано обвезатно осигурање у промету, па се *ex lege* осигуравају:

- 1) путници у јавном пријезову — од посљедица несретног случаја,
- 2) имоци моторних возила — од одговорности за штете нанесене трећим особама,
- 3) имаоци зракоплова — од одговорности за штете нанесене трећим особама. Ми смо разматрали проблематику обвезатног осигурања путника у јавном пријезову и обвезатног осигурања имаоца моторних

(23) „Како у конкретном случају, пошто је тужитељ држављанин Републике Аустрије, према вербалној noti која се налази у спису, а коју је Савезно министарство иностраних послова Републике Аустрије доставило амбасади СФРЈ у Бечу, наши држављани у истом оваквом случају немају право на накнаду штете у Републици Аустрији, то ни тужитељ Ј. Р. као држављанин Републике Аустрије који у Аустрији има своје пребивалиште и боравиште, нема право на накнаду штете коју је претрпио на територију СФРЈ од неосигураног моторног возила“... Окружни суд Сл. Пожега, пресуда бр. Гж—956/80. од 27. VIII 1980. (необјављана).

„Како је тужитељу настала штета од непознатог моторног возила и како је оштећено моторно возило регистрирано у СР Њемачкој спорно је да ли тужитељ има право потраживати накнаду штете од југословенске заједнице осигурања по основи обвезног осигурања... Тужитељ је држављанин СФРЈ и нема двојбе да има право на накнаду штете као и сваки други оштећени држављанин СФРЈ. То слиједи... из чл. 56. ЗОСОИО...“ (Рев—1981/81. од 16. III 1982, ВСХ. Горе цитирани судски јудикати правилно тумаче појам „страна особа“, везујући га за статус држављанста.

(24) Вид. детаљније код: И. Ромштајн, *Ор. сит.*, нота 2.

возила. Указали смо и на проблематику недовољног дефинирања појединих одредаба ЗОСОИО, као и на улогу и значење судске праксе у примјени тог закона на конкретне случајеве, везано за остварење одштетних захтјева из основа обвезатног осигурања. Још увијек је очит раскорак између оног што прописујемо и оног што остварујемо у свакодневној судској пракси. Уочени недостаци су у правилу, више, начелне природе, принципијелне природе, па и теоријске природе. Пропусти су више одраз грешака код појединих случајева остваривања одштетних права из основа обвезатног осигурања имовине и особа. Не можемо се отети дојму да у нашем правосудју постоје и егзистирају још увијек одређени формализми у раду и одлучивању. Но судови треба у првом реду да се придржавају постојећих законских прописа, правила међународних конвенција итд. Међународне конвенције дужни су примјењивати наши судови након њихове објаве (усп. чл. 210. Устава СФРЈ).

Неспорно је да су судски јудикати у нас још увијек регулатори конкретних обвезноправних односа, па представљају оживотворење објективног правног поретка.