

TREĆE OSOBE U OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

Mr. sc. Loris Belanić, asistent
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

UDK:
Ur.:
Pr.:
Pregledni znanstveni članak

U ovom radu obrađuje se tematika određivanje pojma i kruga trećih osoba kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu, dakle onih osoba koje imaju pravo na naknadu štete koja je izazvana motornim vozilom u pogonu. Krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu može se odrediti na dva načina: prvi, tako da se odredi krug osoba koje nemaju pravo na naknadu štete (negativni način određivanja), a taj je način ujedno prihvaćen i u zakonu, te drugi način, tako da se pokuša na osnovi interpretacije zakona odrediti krug osoba koje bi imale pravo na naknadu štete (pozitivni način određivanja). Važnost je ovakvog dvostrukog pristupa u što točnijem određivanju osoba koje imaju pravo na naknadu štete, jer se samo na osnovi zakonskih odredbi ne može na prvi pogled utvrditi tko sve ima pravo na naknadu štete. U radu se iznosi i mogućnost ugovornog proširenja kruga trećih osoba, odnosno pokušava se odgovoriti na pitanje kako osigurateljsko pokriće proširiti i na osobe koje se ne smatraju trećim osobama kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu. Na kraju daje se usporedni prikaz starog i novog zakonskog rješenja u Republici Hrvatskoj u pogledu određivanja kruga trećih osoba.

Ključne riječi: *osiguranje od automobilske odgovornosti, treća oštećena osoba, naknada štete, štetnik, osiguratelj.*

1. Uvod

U Republici Hrvatskoj je od 1. siječnja 2006. godine stupio na snagu Zakon o obveznom osiguranju u prometu,¹ kojim se regulira materija obveznih osiguranja u prometu, a koja je prije bila regulirana Zakonom o osiguranju iz 1997. godine². Također, istog je datuma stupio na snagu i novi Zakon o osiguranju³, kojim je u potpunosti stavljen izvan snage ZOS 97.⁴

Sama činjenica da su obvezna osiguranja regulirana posebnim zakonom, govori o tome koliko je taj segment osiguranja važan u društvu. Važan je zbog razloga što je u posljednjih pedesetak godina došlo do velikog razvoja prometa, a time je povećan i rizik stradanja u prometu. Naročito je to vidljivo u cestovnom prometu.⁵ Već je sam nastanak prometnih nesreća je neizbježan. Stoga se mora omogućiti popravljavanje štete što većem broju oštećenih osoba u prometnim nezgodama, odnosno treba što je moguće više proširiti krug osoba koja bi imale pravo na naknadu štete koju su pretrpjele u prometnim nezgodama, tj. koje bi imale položaj trećih oštećenih osoba. Najbolja situacija bila bi kada bi sve oštećene osobe u prometnim nezgodama imale pravo na naknadu štete iz osiguranja, no to nije slučaj, čak ni u zemljama koje su gospodarski mnogo razvijenije i bogatije od Hrvatske. Tako se do sada, a i po novome ZOOP-u, u Republici Hrvatskoj uvijek određuje krug osoba koje ne bi nikad mogle imati pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu. Stoga je bitno točno odrediti koje osobe spadaju u taj krug, a koje ne, jer o tome ovisi da li će one imati ili neće imati pravo na naknadu štete iz pokrića osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu.

Kriterij određivanja kruga trećih osoba još više dobiva na značenju kad se uzme u obzir činjenica da je treća oštećena osoba, iako nije subjekt ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti za štetu,⁶ ovlaštena na

¹ Čl. 72. Zakona o obveznom osiguranju u prometu, NN, br. 151/05., u daljnjem tekstu ZOOP.

² Zakon o osiguranju, NN, br. 46/97. (pročišćeni tekst), 116/99. i 11/02., u daljnjem tekstu ZOS 97.

³ Čl. 306. Zakona o osiguranju, NN, br. 151/05., u daljnjem tekstu ZOS.

⁴ Čl. 304. ZOS-a. Istim je člankom stavljen izvan snage i Zakon o posredovanju i zastupanju u osiguranju, NN, br. 27/99.

⁵ U svijetu godišnje u prometnim nezgodama pogine preko 150.000 ljudi, a njih oko 5 milijuna biva povrijeđeno (Čurković, M., *Odgovornost osiguratelja za štetu na temelju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti*, u: *Odgovornost za štetu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2004., str. 150.). Samo na prostoru Europske unije godišnje se dogodi oko 1.300.000 prometnih nesreća, u kojima pogine oko 40.000 ljudi, a oko 1.700.000 njih biva ozlijeđeno. Izravna i neizravna šteta od prometnih nesreća doseže čak 2% proračuna Unije (Pavišić, B., i suradnici, *Zakon o sigurnosti prometa na cestama s komentarom, bilješkama i priložima*, Adamić, Rijeka, 2005., str. 10.).

⁶ Ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti za štete prouzrokovane upotrebom motornog vozila zasniva se pravni odnos između dva subjekta: osiguratelja i osiguranika. Ugovor djeluje samo između osiguratelja i osiguranika. Ako u prometnoj nezgodi bude prouzrokovana

temelju samog zakona^{7,8} da neposredno od osiguratelja od automobilske odgovornosti ostvaruje naknadu za pretrpljenu štetu. Time oštećena osoba stječe vlastito pravo na naknadu iz osiguranja, kojemu se osiguratelj ne može protiviti,^{9,10} a eventualne ugovorne klauzule kojima bi bilo ograničeno ovo pravo oštećene osobe u odnosu na osiguranika ne bi proizvele nikakav učinak.¹¹ Pravo treće osobe na neposredan zahtjev (tzv. *actio directa*), uključujući i procesno pravno ovlaštenje u obliku neposredne tužbe, da pokrene parnicu protiv osiguratelja od automobilske odgovornosti, čini samu bit svih obveznih osiguranja od odgovornosti, a posebice ovog. Na taj način ostvaruje se javni interes za brzu i sigurnu zakonsku zaštitu treće oštećene osobe, nedužnoj žrtvi deliktnog ponašanja štetnika – osiguranika, a čime se ujedno ispunjava i svrha obveznosti osiguranja od autoodgovornosti. Stoga, moglo bi se reći da je pitanje određivanja položaja treće oštećene osobe u neposrednoj vezi s pitanjem postojanja izravnog prava oštećenika na naknadu štete prema osiguratelju, jer ako neka osoba u prometnoj nezgodi nema položaj treće oštećene osobe, onda nema ni izravno pravo prema osiguratelju autoodgovornosti.

2. Pojam trećih osoba

Pod pojmom trećih osoba kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu prvenstveno mislimo na oštećenike, koji, već je spomenuto, iako nisu stranka ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti za štetu, korisnici su osiguranja i mogu ostvarivati svoje pravo na naknadu štete od osiguratelja.

Kako se obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti odnosi na odgovornost za štete izazvane motornim vozilom u pogonu trećim osobama,

šteta trećoj osobi ta osoba stječe pravo na naknadu štete izravno prema osiguratelju iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti zaključenog između osiguratelja i vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila, ali ne na temelju tog ugovora već na temelju samog zakona.

⁷ Čl. 965. st. 1. Zakona o obveznim odnosima, NN, br 35/2005., (dalje u tekstu: ZOO) glasi: “U slučaju osiguranja od odgovornosti oštećena osoba može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpjela događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze”.

⁸ Isto tako i čl. 11. st. 1. ZOOP-a: “Odštetni zahtjev po osnovi osiguranja iz članka 2. stavka 1. ovoga Zakona oštećena osoba može podnijeti neposredno odgovornom osiguratelju”.

⁹ Čl. 965. st. 2. ZOO-a: “Oštećena osoba ima, od dana kada se dogodio osigurani slučaj, vlastito pravo na naknadu iz osiguranja te je svaka kasnije promjena u pravima osiguranika prema osiguratelju bez utjecaja na pravo oštećene osobe na naknadu”.

¹⁰ Čl. 11. st. 2. ZOOP-a: “Ako oštećena osoba podnese odštetni zahtjev neposredno odgovornom osiguratelju, u odgovoru na takav zahtjev odgovorni osiguratelj ne može isticati prigovore koje bi na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao istaknuti prema osiguranoj osobi zbog nepridržavanja zakona ili ugovora o osiguranju”.

¹¹ Mrvić-Petrović, N., Petrović, Z., Filipović, A., Obvezno osiguranje od autoodgovornosti i naknade štete, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd, 2000., str. 99.

tako se kao korisnici naknade na osnovi zaključenog ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti ne mogu pojaviti osobe koje ne pripadaju u tzv. krug trećih osoba.

Tko se sve smatra trećom osobom određuje se prvenstveno propisima o osiguranju. Tko će sve biti obuhvaćen u krug trećih osoba, ovisi o stupnju razvoja civilizacije, koliko daleko se želi pružiti zaštita žrtvama prometa, ali i o materijalnim mogućnostima neke zemlje. No, dosadašnji razvoj prava osiguranja pokazuje očite tendencije k proširenju zaštite oštećenih te da se sve manji broj osoba i žrtava prometnih nezgoda izostavi iz prava na naknadu štete. Dakle, tendencija je k sužavanju kruga osoba koje se ne smatraju trećima.¹²

Moglo bi se uopćeno reći da su oštećene treće osobe sve one osobe koje nemaju nikakve veze sa zaključenim ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti i stoje izvan konkretnog obveznog odnosa.¹³ Radi se o potpunom i pravnom značenju pojma "trećih osoba", tj. o njihovom širokom i neograničenom krugu, o apstraktnoj masi trećih osoba, koje dosljedno ostaju sasvim po strani zaključenog ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti.¹⁴

Zakonsko određivanje definiranja pojma treće osobe nailazimo u novom ZOO-u u čl. 1069. st. 4.: "Trećom osobom se smatra oštećenik koji nije ujedno vlasnik, ni neovlašteni korisnik motornog vozila, niti osoba zadužena u vezi s pogonom motornog vozila". Dakle, u ovoj definiciji nailazimo na negativno određenje pojma treće osobe.

Do sada je u našem zakonodavstvu koje uređuje pitanje osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu pojam trećih osoba također bio negativno određen (čl. 84 ZOS-a 97), u smislu da su bile određene osobe koje nemaju pravo na naknadu po osnovi obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti u slučaju štete pretrpljene upotrebom motornog vozila.¹⁵ Tako je i u novom ZOOP-u, koji u članku 23. određuje osobe koje nemaju pravo na naknadu štete iz osiguranja.¹⁶ Dakle, sve osobe koje nisu

¹² Mrvić-Petrović, N., et al., op. cit., str. 99., Ćurković, M., Ugovori obveznom osiguranju u cestovnom prometu, Savjet stručne biblioteke "Croatia" zajednice osiguranja imovine i osoba, Zagreb, 1989., str. 69-73, Ilić, A., Obvezno osiguranje u prometu, Pravo u gospodarstvu, br. 5-6/1994., str. 395-396., Trklja-Obreza, M., Osiguranje od odgovornosti za štete od motornih vozila s naročitom osvrtom na jugoslavensko pravo, doktorska disertacija, Pravni fakultet u Sarajevu, 1988., str. 269-270.

¹³ Sokal, V., Osiguranje u korist trećega, Savremena administracija, Beograd, 1976., str. 36.

¹⁴ Mrvić-Petrović, N., et al., op. cit., str. 99.

¹⁵ Čl. 84. ZOS-a 97 glasi: "Nema pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti za štete trećim osobama:

vozač vozila te njegovi pravni sljednici glede štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača, vlasnik, suvlasnik i svaki drugi korisnik vozila u slučaju štete na stvarima".

¹⁶ Čl. 23. ZOOP-a glasi: "Po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti pravo na naknadu štete nema:

1. vozač vozila kojim je prouzročena šteta te njegovi srodnici i druge fizičke ili pravne osobe glede štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača,

navedene u spomenutom članku smatra se trećim osobama, te imaju pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti ako im je motornim vozilom u pogonu prouzrokovana šteta.

Ako usporedimo definiciju trećih osoba po ZOOP-u (čl. 23.) s prije spomenutom definicijom iz ZOO-a (čl. 1069. st. 4.), uočiti ćemo da je ova potonja daleko šire postavljena, odnosno da je krug osoba koje se smatra trećima širi po ZOO-u nego po ZOOP-u. No, kada je u pitanju naknada štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu, primjenjuju se isključivo odredbe ZOOP-a.¹⁷ Dakle, pravo na naknadu iz osiguranja ima uži krug osoba nego što pravo na naknadu štete od štetnika ima krug osoba po odredbama ZOO-a.

Radi potrebe ovog rada, možemo pokušati putem odredbi ZOOP-a i pozitivnim načinom odrediti tko se sve smatra trećim osobama. Naime, na temelju čl. 22. st. 1. ZOOP-a, nameće se dužnost vlasnika vozila da se osiguraju od odgovornosti za štetu koju mogu nanijeti trećim osobama motornim vozilom u pogonu. Kako je u narednom stavku izričito propisano da osiguranje od automobilske odgovornosti pokriva i štete nanesene putnicima u vozilu (čl. 22. st. 2. ZOOP-a), možemo zaključiti da pojam treće osobe obuhvaća putnike u vozilu iz drugog stavka, a iz prethodnog stavka odnosi se na osobe izvan vozila. To mogu prije svega biti pješaci i biciklisti, dakle, osobe koje su izvan vozila koje je odgovorno za štetu, a ne nalaze se ni u kojem drugom vozilu. Isto tako to mogu biti i osobe koje se nalaze i u drugom vozilu koje nije odgovorno za štetu (putnici, vozači, vlasnik vozila za štetu na vozilu, itd.).

Treba još napomenuti da se kao treće osobe mogu javiti i pravne osobe koje trpe štetu iz prometne nezgode ili su na neki način s povezane

2. vlasnik, suvlasnik, odnosno zajednički vlasnik te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta i to na naknadu štete na stvarima,

3. suputnik koji je dragovoljno ušao u vozilo kojim je uzrokovana šteta a kojim je upravljao neovlašteni vozač, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata,

4. suputnik koji je dragovoljno ušao u neosigurano vozilo kojim je uzrokovana šteta, ako Hrvatski ured za osiguranje dokaže da je ova okolnost suputniku bila poznata,

5. oštećena osoba kojoj je šteta nastala:

– zbog uporabe vozila na športskim priredbama koje se održavaju na cesti ili dijelu ceste zatvorenom za promet drugim vozačima, a kojih je cilj postizanje najveće ili najveće prosječne brzine, odnosno na vježbama za te priredbe,

– zbog djelovanja nuklearne energije za vrijeme prijevoza radioaktivnog materijala,

– zbog ratnih operacija, pobuna ili terorističkog čina, s tim da društvo za osiguranje u tom slučaju mora dokazati da je šteta prouzročena takvim događajem”.

¹⁷ Ponajprije zbog toga što je ZOOP u pogledu određivanja kruga trećih osoba *lex specialis* u odnosu na ZOO. Ovo zbog toga jer ZOO određuje krug trećih osoba kod građansko pravne odgovornosti za štetu izazvane motornim vozilom u pogonu, a ZOOP određuje krug trećih osoba kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu. Drugi razlog zbog kojeg ZOOP ima prednost u primjeni pred ZOO-om je taj što je ZOOP (donesen 9. prosinca 2005.) *lex posterior* u odnosu na ZOO (donesen 25. veljače 2005.).

prometnom nezgodom.¹⁸

Također, mora se upozoriti na to da i osobe koje su odgovorne za štetu mogu imati položaj treće osobe, odnosno da i osobe iz kruga trećih osoba mogu biti odgovorne za nastanak štete koja je izazvana motornim vozilom u pogonu. I same te treće osobe mogu pri tom pretrpjeti štetu. Drugo je pitanje hoće li one imati pravo na naknadu štete. O tome postoji li ili ne, nečija odgovornost za štetu, pa time i pravo na naknadu štete, rješavaju opća pravila obveznog prava o odgovornosti za štetu¹⁹ (poglavito pravila o odgovornosti za štetu izazvane motornim vozilom u pogonu),²⁰ i nisu isključivo vezana za pravo osiguranja.

3. Krug osoba koje se ne smatraju trećima

3.1. Općenito

Koje osobe se ne smatraju trećima određeno je čl. 23. ZOOP-a, koji navodi koje to osobe nemaju pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu. U naslovu tog članka ZOOP govori o isključenju iz osiguranja, no ovo prije znači da osiguratelj neće nadoknađivati štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu koja se dogodi navedenim osobama.²¹ Isključenje iz osiguranja iz naslova ovog članka ne

¹⁸ Ovdje bi spadali npr. razni osiguratelji koji su dužni naknaditi štetu na osiguranim stvarima koje su oštećene u prometnoj nezgodi, zatim pravne osobe (zavodi) koje obavljaju poslove obvezatnog zdravstvenog ili mirovinskog osiguranja, kao i različiti osiguratelji koji obavljaju poslove privatnog zdravstvenog i mirovinskog osiguranja te rentnog i životnog osiguranja (*infra* 4.3.). U obzir bi došli svakako i poslodavci kao pravne (ali i kao fizičke) osobe čiji su zaposlenici zbog prometne nezgode nesposobni za rad ili su poginuli, a uslijed čega poslodavac trpi štetu. (*infra* 4. 4.).

¹⁹ Čl. 1045-1110 ZOO-a.

²⁰ Čl. 1068-1072 ZOO-a.

²¹ Institut isključenja od osiguranja od automobilske odgovornosti treba razlikovati od instituta gubitka prava iz osiguranja (čl. 24. ZOOP-a). Naime, u ovom potonjem radi se odnosu između osiguratelja i osiguranika kada osiguranik gubi prava iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, dapače osiguratelj stječe pravo da se regresira prema odgovornoj osobi (čl. 24. st. 3), dočim pravo trećega – oštećenika na naknadu štete prema osiguratelju ostaje i dalje neokrnjeno te treći može podnijeti izravno odštetni zahtjev prema osiguratelju (čl. 24. st. 2. ZOOP-a). Dakle, sam rizik i dalje je pokriven osiguranjem, ali osigurana osoba gubi pravo na zaštitu (Čurković, M., *Odgovornost osiguratelja za štetu na temelju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti*, Hrvatska pravna revija, br. 12/2004., str. 28.). Pretpostavke da bi osigurana osoba izgubila pravo iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti navedeni su u čl. 24. st. 1. toč. 1-6 :

“1. ako vozač nije koristio vozilo u svrhu kojoj je namijenjeno,

2. ako vozač nije imao važeću vozačku dozvolu odgovarajuće vrste ili kategorije, osim ako je za vrijeme poduke iz vožnje vozilom upravljao kandidat za vozača motornog vozila, uz poštivanje svih propisa kojima se ta poduka uređuje,

3. ako je vozač oduzet vozačka dozvola ili je isključen iz prometa ili ako mu je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja vozilom određene vrste ili kategorije ili mjera prestanka

znači da su osobe navedene u tom članku zbog nekog svog subjektivnog svojstva isključene iz osiguranja, već da te osobe zbog postojanja stanovitih objektivnih okolnosti izričito predviđenih Zakonom nemaju pravo na naknadu iz ovog osiguranja.

Događaj koji je nastupio nije uopće obuhvaćen osiguranjem jer ga je u našem slučaju Zakon unaprijed isključio iz osigurateljskog pokrića. Razlog tome je što bi takvi rizici za osiguratelja bilo suviše veliki, pa ih on ne može prihvatiti. Za razliku od gubitka prava gdje osiguranik ima pravo, ali mu se ono oduzima zbog nekog njegovog nedopuštenog ili protuugovornog ponašanja (toč. 1.-6. st. 1. čl. 24. ZOOP-a, čl. 3. Uvjeta²²), kod isključenja osiguraniku pravo nije ni nastalo.²³

Po toč. 1. i toč. 2. čl. 23. ZOOP-a trećim osobama se ni u kojem slučaju ne smatraju vozač vozila zbog tjelesne ozljede, te vlasnik, suvlasnik, zajednički vlasnik i korisnik motornog vozila zbog štete na stvarima. Ovo zbog toga što te osobe ne mogu biti same sebi odgovorne za štetu koju prouzroče svojim djelovanjem, odnosno za štetu za koju su one odgovorne, jer obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti osiguranje je od odgovornosti, a ne osiguranje stvari i osoba.²⁴

3.2. Vozač motornog vozila

Pod pojmom vozača vozila podrazumijevamo osobu koja upravlja prijevoznim sredstvom (čl. 3. st. 1. toč. 6 ZOOP-a), odnosno osobu koja kontrolira uređaje od kojih zavisi pogon motornog vozila.²⁵ Za položaj vozača odlučujući je faktički kriterij – da li osoba u konkretnom slučaju upravlja motornim vozilom ili ne. Nije pri tome bitno je li osoba koja upravlja vozilom ima vozačku dozvolu ili pak je li ovlaštena motorno vozilo staviti u pogon i njime upravljati.

Vozač je u pravilu osoba koja je u službi vlasnika, ali može biti i izvan tog odnosa, a razlikuje se od korisnika po tome što nema ovlaštenje

važnja vozačke dozvole odnosno zaštitna mjera zabrane uporabe inozemne vozačke dozvole na teritoriju Republike Hrvatske,

4. ako je vozač upravljao vozilom pod utjecajem alkohola iznad ugovorene granice, opojnih droga te psihoaktivnih lijekova ili drugih psihoaktivnih tvari,

5. ako je vozač štetu prouzročio namjerno,

6. ako je šteta nastala zbog toga što je vozilo bilo tehnički neispravno, a ta je okolnost vozaču vozila bila poznata”.

²² Uvjeti za obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti, od 6. travnja 2006. godine, a primjenjuju se od 1. rujna 2006. godine (dalje u tekstu: Uvjeti 2006.).

²³ Šulejić, P., *Pravo osiguranja*, 2. prošireno izd., NIU Službeni list SFRJ, Beograd, 1980., str. 263.

²⁴ Jankovec, I., *Obvezno osiguranje za štete od motornih vozila*, 2. dopunjeno i izmijenjeno izd., Naučna knjiga, Beograd, 1985., str. 37.

²⁵ Radišić, J., *Imovinska odgovornost za štetu izazvanu motornim vozilom*, Institut društvenih nauka – centar za pravna istraživanja, Beograd, 1976., str. 55.

upotrebljavati vozilo u vlastitom interesu.²⁶ Dakle, ako je vozač ovlašten za uporabu vozila, onda se on smatra i korisnikom vozila (*infra* 3.4.). No bez obzira na to je li vozač ovlašten za uporabu vozila ili ne, on se nikad ne smatra trećom osobom.²⁷

Vozač vozila kojim je prouzrokovana šteta ne smatra se trećom osobom²⁸ glede štete zbog tjelesne ozljede.²⁹ Uz vozača vozila, trećim osobama se ne bi mogli smatrati ni njegovi srodnici i druge fizičke ili pravne osobe ako se radi o šteti koja proizlazi iz tjelesne ozljede ili smrti vozača (toč. 1. čl. 23. ZOOP-a). Ovdje bi se prvenstveno radilo o osobama koje su njegovi pravni sljednici kako je to propisivao čl. 84. ZOS 97.

U pogledu srodnika i fizičkih osoba prvenstveno bi se radilo o nasljednicima vozača, kao i osobama koje su bliske vozaču (više o tome *infra* 3.2.1.). U obzir bi mogli također doći i poslodavci kao fizičke osobe, no ni poslodavci ne bi mogli tražiti naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti, a koju trpe zbog smrti njihovog zaposlenika kao odgovornog vozača. Općenito moglo bi se reći da se pod izrazom “i druge fizičke osobe” smatraju sve one osobe koje trpe štetu (imovinsku ili neimovinsku) uslijed smrti i tjelesne ozljede vozača (*infra* 6.).

Što se tiče izraza “i ... druge pravne osobe”, u obzir bi mogle doći različite pravne osobe. Prije svega mogle bi to biti razne pravne osobe koje obavljaju poslove obaveznog zdravstvenog, mirovinskog i invalidskog osiguranja. Zatim, mogli bi biti razni osiguratelji kod kojih bi vozač eventualno imao svoja životna osiguranja ili privatna zdravstvena ili mirovinska osiguranja. Ako je vozač imao stvari osobne prtljage koje su u prometnoj nesreći oštećene ili uništene, a glede kojih je sklopljeno osiguranje, tada bi i osiguratelji koji su poduzeli takvo osiguranje pripadali u navedenu kategoriju pravnih osoba (više o tome *infra* 4.3.). Ovdje bi također spadali i poslodavci kao pravne osobe koje trpe štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača kao njihovog zaposlenika. Dakle, sve ove navedene osobe se uz vozača ne bi mogle smatrati trećim osobama.

Također, vozača vozila ne bi se smatralo trećom osobom niti u pogledu

²⁶ Šulejić, P., Lica čije je odgovornost pokrivena obaveznim osiguranjem u saobraćaju od motornih vozila, *Pravni život*, br. 11/1974., str. 40. Isti autor smatra da se pojam vozača treba shvatiti i šire nego samo puko upravljanje motornim vozilom: pojmom vozača trebalo bi obuhvatiti i osobu koja obavlja neku službu oko vozila (pranje, održavanje, servisiranje i sl.) ako mu to spada u dužnost kao vozaču.

²⁷ “Trećom osobom ne smatra se neovlašteni vozač koji je uzrokovao štetu.” VSH, Rev-920/88, od 10. siječnja 1989., PSP, br. 48, odl. br. 59.

²⁸ “Ovlašteni vozač nije treća osoba..., koja bi imala pravo kao oštećena tražiti naknadu štete od osiguratelja”. VsSRSI, br. II., Ips 53/82, od 22. travnja 1982., *Pravnik*, str. 374.

²⁹ U nekim zemljama se i vozač tretira kao treća osoba. Tako je npr. Francuska poznatim Badinterovim zakonom iz 1985. godine uvela i pravo vozača na naknadu štete zbog ozljede ili smrti, bez obzira na krivnju (pravo na naknadu isključuje jedino neispričivo ponašanje vozača). Čurković, M., *Odgovornost osiguratelja...*, op. cit., str. 162, Trklja-Obreza, M., op. cit., str. 135-136.

šteta koje ne spadaju u štete tjelesne ozljede i smrti vozača, ali se na neki način na njega reflektiraju.³⁰

U praksi se pojavilo i pitanje ima li suvozač status treće osobe ili ne? Izraženo je stajalište da se suvozač ne može tretirati trećom osobom samo ako je umjesto vozača upravljao motornim vozilom u trenutku prometne nezgode. Ako nije upravljao motornim vozilom, ne može biti ni odgovoran za nastalu štetu, pa nema ni razloga zašto bi bio isključen iz kruga trećih osoba. U tom slučaju tretiralo bi se suvozača kao i svakog drugog putnika u vozilu. S druge strane, ako je suvozač upravljao motornom vozilom, onda ima položaj vozača, a sam vozač onda ima položaj treće osobe jer tada nije upravljao motornim vozilom.³¹

Postoje i slučajevi kada se i vozač može smatrati trećom osobom.³² Prvi takav slučaj bio bi kada je vozač motornog vozila povrijeđen u prometnoj nezgodi za koju je isključivo odgovoran vozač drugog motornog vozila. U tom slučaju takav vozač imao bi pravo na naknadu štete na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti tog drugog motornog vozila, odnosno imao bi položaj treće osobe.³³ Drugi takav slučaj je kada vozač koji nije vlasnik vozila pretrpi štetu zbog skrivenog nedostatka vozila, a za koje ga nije upozorio vlasnik vozila. U takvom slučaju, za štetu koju je vozač pretrpio postojala bi odgovornost vlasnika, odnosno korisnika vozila (čl. 1066. st. 2. ZOO-a) i imao bi pravo na naknadu štete od osiguravatelja po osnovi obveznog osiguranja od odgovornosti. Treći takav slučaj bio bi polaznik za vozača u auto školi. U tom slučaju vozač-polaznik koji pretrpi štetu u prometnoj nezgodi imao bi pravo na naknadu štete od osiguratelja ako bi se njezin nastanak mogao pripisati nepravilnom radu instruktora ili neispravnosti vozila.³⁴ Ovo je zbog toga jer se u takvom slučaju smatra da postoji odgovornost ili auto škole ili pak instruktora koji su s osigurateljem sklopili ugovor o osiguranju od autoodgovornosti.³⁵

3.2.1. Posebno o srodnicima vozača

Kao što je već rečeno na osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti pravo na naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača nemaju,

³⁰ Tako: "Vozaču vozila kojim je prouzrokovana smrt njegova oca, ne pripada pravo na naknadu štete zbog smrti oca.", Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev 2106/99, od 26. ožujka 2003., Ing registar sudske prakse, 2003., str. 93.

³¹ Jankovec, I., *Obvezno osiguranje ...*, op. cit., str. 38.

³² Loc. cit.

³³ U tom smislu i čl. 1072. st. 1. ZOO-a: "Kad je šteta prouzročena pogonom dvaju ili više vozila, svu štetu snosi vlasnik vozila koji je isključivo kriv za štetni događaj".

³⁴ Jankovec, I., *Obvezno osiguranje...*, op. cit., str. 38, i Trajković, M. S., *Odgovornost ovlašćenog instruktora vožnje za štetu prouzrokovanu motornim vozilom*, *Pravni život*, br. 6-7, 1975., str. 59-67.

³⁵ VSH, Gž-3419/70, od 29. veljače 1972., u: Jankovec, I., *Obvezno osiguranje...*, op. cit., str. 38, vidi tamo citiranu fusnotu br. 13.

između ostalih, ni srodnici vozača (čl. 23. toč 1. ZOOP-a).

Ovaj problem da se srodnici odgovornog vozača isključuju iz prava na naknadu štete kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu a koju su pretrpjeli smrću ili povredom samoga vozača-štetnika naziva se u teoriji još i srodnička klauzula.³⁶ Po toj klauzuli isključuju se iz prava na naknadu štete osobe bliske štetniku, odnosno vozaču sukladno čl. 23. st. toč 1. ZOOP-a. Naime, vozač koji je odgovoran za prometnu nezgodu (štetnik) ne može iz osiguranja od automobilske odgovornosti ostvariti pravo na naknadu štete ako je pri tome i sam pretrpio štetu, jer odštetno pravo ne uređuje pitanje naknade štete kada su oštećenik i štetnik ista osoba. Pa sukladno tome, ako vozač nema pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti, onda nemaju pravo na naknadu štete iz takvog osiguranja ni njegovi srodnici ni njemu bliske osobe, a koju su pretrpjele zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača štetnika.

Za određivanje osoba srodnika vozača, kao i osoba koje su njemu bliske, mogli bi smo kao smjernicu uzeti odredbu čl. 1101 ZOO-a koja govori o osobama koje imaju pravo na pravičnu novčanu naknadu neimovinske štete u slučaju ili osobito teškog invaliditeta neke osobe. Ovdje bi spadali članovi uže obitelji poginule osobe vozača odnosno osobe vozača koji je pretrpio teški invaliditet, a to su: bračni drug, djeca i roditelji (čl. 1101. st. 1. ZOO-a). U obzir bi mogli doći i braća i sestre, djedovi i bake, te unučadi i izvanbračni drug ako je između njih i poginulog odnosno ozlijeđenog vozača postojala trajnija životna zajednica. Pored toga, u pogledu naknade imovinske štete, kao treće osobe ne bi se mogle smatrati ni osobe koje je poginuli vozač za života uzdržavao ili redovito pomagao, odnosno osobe koje su po zakonu imale pravo zahtijevati uzdržavanje od poginulog vozača (čl. 1094. st. 1. ZOO-a). Sve osobe navedene u ovom odlomku neće imati pravo na naknadu štete od osiguratelja automobilske odgovornosti zbog smrti ili teškog invaliditeta vozača odgovornog za prometnu nezgodu koji je njihov srodnik, ili njima bliska osoba, odnosno ako im je davatelj uzdržavanja ili pomaganja.

³⁶ Srodničku klauzulu nalazimo već u Europskoj konvenciji o obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete nastale uporabom motornih vozila koja je donesena 20. travnja 1959. godine u Strasbourgu, no nikad nije stupila na snagu jer joj nije pristupilo dovoljan broj država. Ova konvencija omogućava njezinim potpisnicima isključenje prava na naknadu štete vozaču vozila, ugovaratelju osiguranja, bračnom drugu kao i članovima obitelji navedenih osoba koje žive pod istim krovom s tim osobama ili ih one uzdržavaju ili koje su se prevozile u vozilu u trenutku štetnog događaja (čl. 4. toč 1. Konvencije). O srodničkoj klauzuli više: Ivanjko, Š., *Osiguranje vozača motornog vozila u Sloveniji*, Zbornik radova Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse br. 4, Mostar 2006., str. 46-49., isti: *Srodnička klauzula u osiguranju odgovornosti*, *Anali Pravnog fakulteta u Beogradu*, br. 6/1982., str. 1033. Tekst Konvencije objavljen u časopisu *Osiguranje i privreda*, br. 5/1971 u prijevodu dr. Nikole Nikolića.

3.3. Vlasnik, zajednički vlasnik i suvlasnik motornog vozila

Vlasnik^{37,38} motornog vozila nema pravo na naknadu štete na stvarima na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti pa se u tom pogledu (štete na stvarima), ne smatra trećom osobom³⁹ (čl. 23. toč. 2. ZOOP-a). Zajednički vlasnik i suvlasnik motornog vozila imaju položaj kao i sam vlasnik vozila (čl. 23. toč. 2. ZOOP-a).

Razlika između vozača vozila kojim je prouzrokovana šteta te vlasnika vozila je u tome što vozač nema status treće osobe u pogledu naknade štete zbog smrti i tjelesne ozljede, dok vlasnik nema status treće osobe samo za štetu na stvarima (toč. 2. čl. 23. ZOOP-a). To znači da bi vlasnik vozila imao pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti

³⁷ Vlasnik vozila u pravilu je onaj koji je upisan u knjižicu vozila kao formalnopravni vlasnik. Veći je problem zaključiti tko je korisnik vozila. U pravilu to su osobe koje snose troškove vozila, ali imaju i koristi od uporabe vozila. Za njih je značajno da postoji dugotrajniji odnos prema vozilu, da imaju vozilo na raspolaganju duže vrijeme. Prema tome, korisnikom se ne može smatrati netko tko vozilo koristi kraće vrijeme. Valjalo bi naglasiti da se u pravu Europske unije pod vlasništvom vozila prvenstveno misli na faktično - gospodarski odnos, a ne i na pravni odnos, pa se kao obveznik sklapanja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti navodi i tzv., uobičajeni vozač, a sve učestalije je propisivanje obveze i za tzv., registriranog korisnika - osobu koja je najčešće najmprimac vozila na duže vremensko razdoblje, a podaci joj se navode i u prometnoj knjižici (Čurković, M., *Odgovornost osiguratelja za štetu...*, op. cit., str. 154.). Pored toga što postoji zakonska obveza sklapanja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, nije isključeno da pojedine stranke sklope takav ugovor i na potpuno dragovoljnoj osnovi i kad ih zakon na to ne prisiljava. Naime čl. 948. st. 1. ZOO-a, navodi da ugovor o osiguranju imovine može sklopiti svaka osoba koja ima opravdani interes na predmetu osiguranja, a kod ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti taj imovinski interes može imati doista širok broj osoba koji nisu ni vlasnici ni korisnici motornih i priključnih vozila kao npr.: servise i slične radionice koje za vrijeme servisiranja upravljaju tuđim vozilima, najmprimci kod ugovora o leasingu vozila i rent a caru itd. (Šire o tome: Čurković, M., *Ugovori o obveznom ...*, op. cit., str. 28-29.). Možemo još nadodati da se korisnikom može smatrati i fiducijarni vlasnik (osoba na koju je vlasništvo preneseno radi osiguranja tražbine), kao i fiducijant (osoba koja je prenijela vlasništvo vozila, ali je ostala u njegovom posjedu) te i osoba koja je neposredni posjednik vozila kod kupoprodaje sa pridržajem prava vlasništva. Sve se te osobe ne bi smatrale trećim osobama u slučaju štete na stvarima (konkretno vozilu). (*infra* 3.4.) O tome i: Cigoj, S., *Avtomobilist*, Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, Ljubljana, 1982., str. 111.

³⁸ Prema starim Uvjetima osiguranja iz 2005. godine, vlasnik motornog vozila smatrao se kao imatelj motornog vozila, no istim se Uvjetima imatelj motornog vozila smatrao i osoba kojoj je vozilo dano na uporabu odnosno osoba koja ima pravo raspolaganja na vozilu (toč. 5 uvodnih odredbi Uvjeta 2005.). Dakle, imateljem se smatrao i vlasnik i korisnik vozila. No, kako je donošenjem novog ZOO-a pojam imatelj vozila zamijenjen pojmom vlasnikom vozila i uveden pojam korisnik motornog vozila, a nakon toga i ZOOP govori o vlasniku vozila i o njegovom korisniku kao dvjema različitim osobama, a ne o imatelju kao jednom zajedničkom pojmu, Uvjeti osiguranja iz 2006. su ukinuli pojam imatelj i prihvatili pojam korisnik motornog vozila (*infra* 3.4.).

³⁹ "Oštećenik koji sam nanese štetu stvari u svojem vlasništvu nije treća osoba i ne može osnovano zahtijevati naknadu te štete od zajednice osiguranja imovine i osoba na temelju obveznog osiguranja u prometu", Okružni sud u Zagrebu, Gž-6302/86-2, od 4. studenog 1986., PSP, br. 35, odl. br. 88.

za tjelesne ozljede, kao i njegovi srodnici i druge fizičke i pravne osobe (npr. *infra* 4.3. i 4.4.) zbog tjelesne ozljede i smrti vlasnika vozila ako je bio suputnik u vozilu. Dakle, u tom slučaju (štete zbog tjelesne ozljede i smrti) tretirao bi se kao treća osoba. No, ako je bio suputnik, ne bi imao pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti zbog uništenja i oštećenja svojih stvari (npr. vozila).⁴⁰ Stoga se vlasnika vozila ne smatra trećom osobom za štete na stvarima, čak ni u slučaju da nije upravljao motornim vozilom. Ako je vlasnik vozila ujedno vozač odgovoran za štetu, onda po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti ne bi imao pravo na naknadu ni za štetu na stvarima, ni za štetu zbog tjelesne ozljede, odnosno ovlaštene osobe ne bi imale pravo na naknadu štete zbog smrti vlasnika – vozača. Dakle, ako je vlasnik vozila ujedno i vozač, njegov položaj upotpunjuje se položajem vozača kod osiguranja od automobilske odgovornosti.

3.4. Korisnik motornog vozila

Korisnik motornog vozila⁴¹ je prema čl. 3. st. 1. toč 3. ZOOP-a (a u vezi toč. 2. i 9.)⁴² fizička ili pravna osoba koja voljom vlasnika stvarno raspolaže prijevoznim sredstvom, odnosno motornim vozilom.⁴³ To je zbog toga jer će ta osoba sukladno čl. 1066 st. 1.⁴⁴ ZOO-a, za štete prouzročene od takvog motornog vozila odgovarati kao i sam vlasnik, i to umjesto njega.⁴⁵ Korisnik motornog vozila ne može se smatrati trećom osobom za štetu na stvarima jer je iz čl. 23. toč. 2., vidljivo da takva osoba ima isti položaj kao i vlasnik vozila. Dakle, korisnik motornog vozila, poput vlasnika vozila, nema pravo

⁴⁰ “Vlasnik vozila nema status treće osobe za štetu na vozilu kojim je u času nezgode upravljao njezin suprug”, Županijski sud u Zagrebu, Gžn-3395/02, od 23. rujna 2004., Ing registar sudske prakse, 2004., str. 146. U obrazloženju presude navodi se kako ipak “... svi sudionici...II. tužiteljici, kao trećoj osobi za nematerijalnu štetu, odgovaraju u cijelosti i solidarno....a time i tuženik kao osiguratelj od autoodgovornosti”, proizlazi da se u pogledu nematerijalne štete i vlasnik vozila tretira kao treća osoba ako nije u ulozi vozača.

⁴¹ Detaljnije o tome tko se može smatrati korisnikom motornog vozila vidjeti fusnotu br. 37.

⁴² Čl. 3. st. 1. toč. 2. ZOOP-a: “»prijevozno sredstvo« je vozilo, zrakoplov, brodica, odnosno jahta”; čl. 3. st. 1. toč. 9. ZOOP-a: “»vozilo« je svako motorno vozilo, odnosno svako priključno vozilo”.

⁴³ U tom smislu i toč. 5. uvodnih odredbi Uvjeta 2006. Također i sudska praksa zauzela je sličan stav: “Držalac vozila je osoba na koju je vlasnik vozila prenio ovlaštenje da se vozilom služi na vlastiti račun i u vlastitom interesu”. VSH, Rev-1365/84, od 13. ožujka 1985., PSP, br. 29., odl. br. 81.

⁴⁴ Pun tekst čl. 1066. st. 1. ZOO-a glasi: “Umjesto vlasnika stvari, i isto kao on, odgovara osoba kojoj je vlasnik povjerio stvar da se njome služi ili osoba koja je inače dužna da je nadgleda a nije kod njega na radu.”

⁴⁵ “Zakupoprimatelja treba smatrati osobom kojoj je vlasnik motornog vozila povjerio stvar i koja odgovara za štetu uzrokovanu upotrebom vozila umjesto vlasnika i isto kao i sam vlasnik”. VSRH, Rev. 1071/98, od 28. studenog 2001., Ing registar sudske prakse 2002.

na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu na stvarima.

3.5. Suputnik u vozilu kojim upravlja neovlašteni vozač

Radi jednostavnijeg shvaćanja pokušat ćemo najprije odrediti koga se smatra neovlaštenim vozačem, pa će tek onda biti riječi i o suputniku u vozilu kojim upravlja neovlašteni vozač.

Koga se smatra neovlaštenim vozačem određeno je u čl. 25. st. 2. ZOOP-a.⁴⁶ Po toj odredbi neovlaštenim vozačem smatra se osobu koja je u vrijeme štetnog događaja bez suglasnosti vlasnika upotrijebila vozilo uz slijedeće pretpostavke za koje je dovoljno da su fakultativno ispunjene:

- da ta osoba u tom trenutku nije zaposlena kod vlasnika motornog vozila u vezi s pogonom motornog vozila;⁴⁷
- da ta osoba nije član obiteljskog kućanstva vlasnika motornog vozila;⁴⁸
- da toj osobi vozilo nije predao u posjed vlasnik vozila.^{49,50}

⁴⁶ Čl. 25. st. 2. glasi: "Neovlaštenim vozačem smatra se osoba koja je u vrijeme štetnog događaja bez suglasnosti vlasnika upotrijebila vozilo, a nije kod njega zaposlena u vezi s pogonom motornog vozila, nije ni član njegovoga obiteljskog kućanstva, a niti joj je vlasnik vozilo predao u posjed." "Za ocjenu da li je u pitanju neovlašteni vozač..., mjerodavno je stanje u času nesreće, a nije relevantno da li je ta osoba u tom času ispunjavala uvjete za dobijanje vozačke dozvole, već da li je takvu ispravu imala", Okružni sud Split, Gž-1039/85, od 10. svibnja 1985., PSP, br. 29., odl. br. 83. "Neovlaštenim vozačem smatra se osoba koja je upravljala vozilom u vrijeme za koje joj je u prekršajnom postupku bila izrečena mjera sigurnosti zabrane upravljanja vozilom", VSH, Rev-1569/1986, od 9. prosinca 1986., PSP, br. 35, odl. br. 89.

⁴⁷ Npr. kod vlasnika vozila zaposlen kao vozač, jer bi tu tom slučaju tretirao se kao ovlašteni korisnik, a i postojala bi odgovornost vlasnika vozila odnosno njegovog osiguratelja.

⁴⁸ ZOOP pobliže ne određuje tko se smatra članom obiteljskog kućanstva. U tumačenju ove odredbe ne bi trebalo ići izvan konteksta odredbi Obiteljskog zakona NN, br. 116/03., 17/04. i 136/04. Odredbom čl. 3. Zakona o zaštiti od nasilja u obitelji NN, br. 116/03. određeno je tko čini obitelj samo u smislu toga Zakona: "... obitelj čine: muž i žena u bračnoj ili izvanbračnoj zajednici, srodnici po krvi u ravnoj lozi bez ograničenja, srodnici po krvi u pobočnoj lozi zaključno s četvrtim stupnjem, srodnici po tazbini zaključno s drugim stupnjem, osobe koje su živjele zajedno u obiteljskoj ili izvanbračnoj zajednici i njihova djeca, te osobe koje imaju zajedničku djecu, posvojitelj i posvojenik, skrbnik i šticećenik". Dakle, sve ove osobe ne bi se smatrale neovlaštenim vozačima, pod uvjetom da imaju valjanu vozačku dozvolu.

⁴⁹ Kada je stvar predana u posjed, određuje čl. 14. i čl. 15. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima NN, br. 91/96., 68/98., 137/99., 22/00., 73/00., 129/00. i 114/01, dalje u tekstu: ZV. Tako čl. 14. st. 1. ZV-a određuje da se posjed stvari prenosi predajom same stvari ili sredstva kojim stjecatelj ima vlast na stvari, a predaja je obavljena čim se stjecatelj s voljom prenositelja nađe u položaju izvršavati vlast na stvari.

⁵⁰ Ovu odredbu ZOOP-a možemo shvatiti i tako da se radi o osobi koja je vozilo ukrala, odnosno da se radi o osobi koja je na protupravan način došla u posjed vozila, pa se kao takva i ona smatra neovlaštenim korisnikom motornog vozila. Ovakvu odredbu sadržavao je ZOS 97 u čl. 88. st. 2. toč. 4., a koja se izričito ne spominje u ZOOP-u. Ipak smatramo da bi se moglo ovdje raditi i o krađi vozila s obzirom da ZOOP govori o tome da vlasnik vozila nije predao u posjed vozilo neovlaštenom korisniku, a ako ga on ipak koristi, znači da je protupravno prisvojio posjed motornog vozila i time ostvario elemente kaznenog djela krađe iz čl. 216. st.

Sličnu odredbu o tome koga se smatra neovlaštenim korisnikom motornog vozila sadrži i čl. 1070 st. 3. ZOO-a,⁵¹ pa možemo zaključiti da se pojam neovlaštenog korisnika po ZOO-u odgovara pojmu neovlaštenog vozača po ZOOP-u.

Po izričitoj zakonskoj odredbi trećom osobom ne smatra se ni osoba (sputnik) koja je ušla u vozilo kojim je prouzrokovana šteta, a kojim je upravljao neovlašteni vozač (toč. 3. čl. 23. ZOOP-a).⁵² No, potrebno je da se ispune kumulativno dvije pretpostavke:

a) da je sputnik dragovoljno ušao u vozilo;

b) da je sputniku bila poznata okolnost da vozilom upravlja neovlašteni vozač.⁵³ Ovu okolnost ipak treba dokazati sam osiguratelj.

Ukoliko nije ispunjena pretpostavka pod a) ili pod b) ili čak oboje, sputnik u vozilu kojim upravlja neovlašteni vozač neće ulaziti u krug osoba koje se ne smatraju trećim osobama, već će ga se smatrati trećom osobom poput svakog drugog putnika u vozilu (*infra* 4.1. i čl. 22. st. 2. ZOOP-a). U tom slučaju ako je štetu prouzročio neovlašteni vozač, oštećena osoba (kao npr. sputnik u vozilu) može podnijeti odštetni zahtjev odgovornom osiguratelju (čl. 25. st. 1. ZOOP-a). Odgovorni osiguratelj bio bi osiguratelj kod kojega je osiguran vlasnik motornog vozila jer po čl. 1071. st. 1. ZOO-a vlasnik motornog vozila odgovara za štete koje pretrpi osoba koja se prevozi motornim vozilom (npr. sputnik). Ovu odredbu trebalo bi povezati i s čl. 1070. st. 1. ZOO-a u kojoj se navodi da neovlašteni korisnik motornog vozila (a rekli smo da taj pojam u ZOO-u odgovara pojmu vozača u ZOOP-u) odgovara prema trećima umjesto vlasnika vozila i jednako kao i vlasnik. Gotovo da bi se moglo zaključiti da u tom slučaju i ne postoji odgovorni osiguratelj jer neovlašteni korisnik (vozač) zasigurno nije sklopio ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti. No, ZOOP ipak u čl. 25. st. 3. navodi da “društvo za osiguranje koje je oštećenoj osobi isplatilo štetu ima pravo od osobe koja je odgovorna za štetu na naknadu cjelokupno isplaćenog iznosa štete, kamata i troškova”. Znači da ako umjesto vlasnika

1. Kaznenog zakona, NN, br. 110/97., 27/98., 50/00., 129/00., 51/01., 111/03., 190/03., 105/04. i 84/04.

⁵¹ Čl. 1070. st. 3. ZOO-a glasi: “Neovlašteni korisnik je osoba koja u vrijeme štetnog događaja koristi motorno vozilo bez suglasnosti vlasnika, a nije kod njega zaposlena u vezi s pogonom motornog vozila, niti je član njegova obiteljskog kućanstva, niti joj je vlasnik vozilo predao u posjed.”

⁵² Ovakva odredba kao da je imala u vidu mišljenje u pravnoj teoriji po kome čak i putnik kojeg vozač primi na vožnju nema pravo na naknadu štete, jer u tom slučaju putnik i vozač nisu ni u kakvom pravnom odnosu, te za eventualni nastanak štete sav rizik snosi putnik kao gost u vozilu. Cigoj, S., *Avtomobilist*, op. cit., str. 47. No, ipak se ZOOP ograničio samo, ako se u takvom slučaju, radi o neovlaštenom vozaču. Jedini je problem što putnik (gost u vozilu) često ne može znati takvu činjenicu.

⁵³ “Ne smatraju se trećim osobama osobe koje se nalaze u motornom vozilu, uz neovlaštenog korisnika, ako su znale i prema okolnosti slučaja mogle znati da se voze s neovlaštenim korisnikom”, VSH, Rev. 481/83, od 14. srpnja 1983., PSP, br. 23, odl. br. 139.

odgovara neovlašteni korisnik (vozač), osiguratelj ima pravo regresa prema neovlaštenom korisniku, a to prethodno implicira obvezu osiguratelja da naknadi štetu oštećenoj osobi (npr. suputniku), i to onog osiguratelja kod kojega je vlasnik (ili ovlašten korisnik) motornog vozila osiguran od autoodgovornosti.

3.6. Suputnik u neosiguranom vozilu

Po toč. 4. čl. 23. ZOOP-a, trećom osobom ne smatra se ni suputnika koji je dragovoljno ušao u vozilo koje nije bilo osigurano, a kojim je prouzrokovana šteta. U tom slučaju Hrvatski ured za osiguranje dužan je dokazati kako je okolnost o tome da se radi o neosiguranom vozilu bila poznata suputniku. Ovo zbog toga jer u slučaju šteta od neosiguranih vozila, oštećenici mogu podnijeti zahtjev za naknadu Hrvatskom uredu za osiguranje (čl. 29. st. 1. ZOOP-a). No, kako je u ovakvom slučaju po samom zakonu isključeno pravo suputnika na naknadu štete od Hrvatskog ureda za osiguranje, isti neće biti u obvezi da tu štetu naknadi, pa je i samo postavljanje zahtjeva prema Hrvatskom uredu za osiguranje neosnovano.

3.7. Osobe oštećene na automobilskim utrka

Trećom osobom se po ZOO P-u ne mogu smatrati ni osobe koje su oštećene na natjecanjima i vježbama za natjecanja – automobilskim utrka - zbog uporabe motornog vozila (toč. 5. al. 1. čl. 23). Sam ZOOP je definirao natjecanja kao športske priredbe koje se održavaju na cesti ili dijelu ceste zatvorenom za promet drugim vozačima, a kojima je cilj postizanje najveće ili najveće prosječne brzine. Dakle, osobe oštećene na takvim događanjima nemaju pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu. Možda ovakvo isključenje rizika osigurateljske odgovornosti predviđeno u ZOOP-u u pogledu autotrka predstavlja u izvjesnom smislu i korak unatrag u odnosu na rješenje koje je nudio ZOS 97. Naime, ZOS 97 je u čl. 83. st. 4., propisivao da je organizator natjecanja, radi postizanja najveće brzine ili najveće prosječne brzine, obvezan zaključiti posebno osiguranje od automobilske odgovornosti, a to podrazumijeva i plaćanje dodatne premije. U tom slučaju redovno osiguranje od automobilske odgovornosti nije vrijedilo, pa i štete izazvane motornim vozilom u pogonu na sportskim priredbama nisu bile pokriveno. To je i razumljivo jer su brzinska natjecanja kao povećan rizik nastanka štete isključena iz redovnog pokrivača osiguranjem od autoodgovornosti.⁵⁴ Ali sam zakonodavac propisivao je obvezu na posebno osiguranje od automobilske

⁵⁴ Cigoj, S., *Avtomobilist*, op. cit., str. 365-366.

odgovornosti⁵⁵ pa se je na taj način mogla bolje pružiti zaštita trećim osobama nego po ZOOP-u, po kome treće osobe ostaju potpuno nezaštićene jer silom zakona nemaju pravo na naknadu iz osigurateljskog pokrivača. Radi ublažavanja tako krute zakonske odredbe, Uvjetima osiguranja od 15. rujna 2005. godine bilo je propisano da su i takve štete dio osigurateljskog pokrivača, tj. da treće oštećene osobe imaju pravo na naknadu štete,⁵⁶ ali samo ukoliko postoji osiguranje od odgovornosti organizatora natjecanja. Ujedno je bilo određeno i koje su to osobe koje se smatraju trećima kod autoutrka: to su osobe koje nisu sudionici natjecanja (čl. 1. st. 4. Uvjeta 2005.).⁵⁷ Dakle, trećim oštećenim osobama pružala se osigurateljska zaštita posebnom osiguranjem – osiguranjem od odgovornosti organizatora natjecanja. No, za razliku od odredbi ZOS-a 97 po kojima je organizator natjecanja bio dužan sklopiti takvo posebno osiguranje, iz odredbi Uvjeta 2005. takva obveza izričito nije proizlazila. Konačno, u Uvjetima 2006. (čl. 2. st. 2. toč. 4. al. 1.) nije ni navedena mogućnost da organizator natjecanja može sklopiti posebno osiguranje od odgovornosti, već su u potpunosti preuzete odredbe ZOOP-a o toj materiji, a što znači da treće osobe oštećene zbog upotrebe vozila na športskim priredbama nemaju pravo na naknadu štete od osiguratelja.

3.8. Osobe oštećene djelovanjem nuklearne energije uslijed prijevoza radioaktivnog materijala

Trećom osobom ne smatra se i osoba koja je oštećena djelovanjem nuklearne energije uslijed prijevoza radioaktivnog materijala (čl. 23. toč. 5. al. 2. ZOOP-a). Danas je poznato kako pojedine ljudske djelatnosti kao što su medicina, biologija, kemija pa i različita industrija, sve više upotrebljavaju radioizotope koji se, između ostalog, prevoze prijevoznim sredstvima u cestovnom prometu. Pritom, kao i inače u cestovnom prometu, postoji rizik da ta sredstva sudjeluju u nekoj prometnoj nezgodi. Osobitost koja se ovdje javlja jest da zbog prometne nezgode može doći do djelovanja radioaktivnog materijala na okoliš i na osobe koje bi se smatrale trećim oštećenim osobama i kada se ne bi radilo o djelovanju nuklearne energije. Dakle, u jednoj takvoj mogućoj prometnoj nezgodi trebalo bi potpuno razdvojiti osobe koje su oštećene samo uslijed djelovanja fizičke sile od

⁵⁵ U slučaju da se nije sklopio poseban ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti moglo bi se zaključiti da bi se radilo o šteti od neosiguranog vozila, a to znači da bi i u tom slučaju treći oštećeni ipak imali pravo na naknadu kao što to pravo imaju i u slučaju kad je šteta prouzročena od vozila koje nije redovno osigurano od automobilske odgovornosti (čl. 29. st. 1. ZOOP-a).

⁵⁶ Ćurković, M., *Odgovornost osiguratelja za štetu...*, op. cit., str. 28.

⁵⁷ U ovom slučaju i Uvjeti osiguranja od 15. rujna 2005. godine su također negativnom definicijom odredili tko se smatra trećom osobom, kao što je to i slučaj kod ZOOP-a. (*supra* 2.)

osoba koje su oštećene uslijed djelovanja nuklearne sile. Zbog posebnog karaktera tzv. atomskih šteta teško bi se moglo dokazivati da pojedina šteta nije posljedica djelovanja nuklearne energije.⁵⁸ To su štete koje su sasvim drukčije od konvencionalnih – do sada poznatih šteta. One se odražavaju na velikoj prostornoj i vremenskoj udaljenosti, mogu zahvatiti vrlo širok krug osoba i imovine. To može imati za posljedicu da odgovorna osoba ne može nadoknaditi svu prouzročenu štetu. Zato se odgovornost za takve štete u svijetu regulira posebnim zakonima, kojima je ujedno riješeno pitanje i osiguranja od takve odgovornosti. Dakle, u tim slučajevima razumljivo je zašto treće oštećene osobe nemaju pravo na naknadu štete po ZOOP-u, već po posebnim zakonima. U Republici Hrvatskoj je to Zakon o odgovornosti za nuklearnu štetu.⁵⁹

3.9. Osobe oštećene uslijed ratnih operacija, pobuna ili terorističkog čina

Trećom osobom se ne može smatrati ni osobu kojoj je šteta nastala zbog ratnih operacija, pobuna ili terorističkog čina (čl. 23. toč. 5. al. 3. ZOOP-a). Ova odredba nadovezuje se na čl. 955 st. 1. ZOO-a, kojim je propisano da osiguratelj nije dužan naknaditi štete prouzročene ratnim operacijama ili pobunama. Razlog tome je što štete do kojih može doći uslijed ratnih događaja predstavljaju prevelik rizik za osiguratelja jer ne postoji povoljna disperzija rizika, tj. istodobno biva pogođen velik broj objekata, a štete su visokih razmjera pa sredstva osiguranja ne bi bila dovoljna za njihovo popravljavanje. To bi pak za sobom povlačilo i nužnost znatnog povećanja premije osiguranja.⁶⁰ Nadalje, na dulji rok nemoguće je predvidjeti njihov nastup, tijek i područja odvijanja, razmjere koje će doseći te zaraćene strane. Zbog svega toga nije moguće na temelju statističkih metoda procijeniti rizik. Zato je općeusvojeno načelo da su u svim osiguranjima ratni rizici, pa tako i u osiguranju od automobilske odgovornosti, isključeni

⁵⁸ Šulejić, P., *Osiguranje od građanske odgovornosti*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1967., str. 24. Čigoj, S., *Avtomobilist*, op. cit., str. 366., Pugliatti, S., *Responsabilità civile*, Giuffrè, Milano, 1968., str. 95-96, 99-100.

⁵⁹ NN, br. 143/98., po tom Zakonu, za nuklearnu štetu odgovara korisnik nuklearnog postrojenja (čl. 5. st. 1.), odnosno prijevoznik nuklearnog materijala, ali samo ako ima odobrenje od nadležnoga državnog tijela za prijevoz, i uz pismeni pristanak korisnika nuklearnog postrojenja (čl. 6.). Korisnik je dužan sklopiti i održavati osiguranje od svoje odgovornosti za nuklearnu štetu (čl. 16. st. 1.), i to u iznosu koji ne može biti manji od 320.000.000,00 kn po svakoj nuklearnoj nezgodi (čl. 8. st. 1.) Korisnik je dužan, prije predaje prijevozniku nuklearnog materijala na prijevoz, predati prijevozniku potvrdu o sklopljenom ugovoru o osiguranju, koju je izdao osiguratelj (čl. 18. st. 1.).

⁶⁰ Blagojević, B. T., Krulj, V., *Komentar zakona o obligacionim odnosima*, Savremena administracija, Beograd, 1980., komentar k članku 931., knj. 3., str. 503-504.; Jankovec, I., u: Stojanović, D., Perović, S., *Komentar Zakona o obligacionim odnosima*, Kulturni centar – Gornji Milanovac, Pravni fakultet Kragujevac, 1980., knj. 2., komentar k članku 931. ZOO-a, str. 855-856.

iz osiguranja već po samom zakonu. Međutim, ugovaranje osiguranja od ratnih rizika nije i pravno nedopušteno, pa je tako ZOO ipak ostavio mogućnost da stranke ugovore osiguranje i od takvih rizika.⁶¹ Što se tiče osiguranja od automobilske odgovornosti, Uvjetima osiguranja iz 2006. godine, osiguravatelji ipak nisu ponudili i takvu mogućnost. Naime, u čl. 2 st. 2. toč. 4. al. 3. Uvjeta izrijekom su isključeni iz osiguranja ratni rizici, odnosno u potpunosti su prihvaćene odredbe ZOOP-a.⁶² No, iako Uvjetima osiguranja 2006. ne predviđaju mogućnost osiguranja ratnih rizika (a također ni ZOOP u čl. 23. toč. 5 al. 3), smatramo da ipak postoji neovisno o tome mogućnost osiguranja ratnih rizika sukladno čl. 955. st. 1. ZOO-a, u kojem se, između ostalog, navodi da se može i drukčije ugovoriti, odnosno da je odredba o isključenju ratnih rizika dispozitivne naravi, pa sukladno tome može ugovoriti da osiguratelj pokriva i ratne rizike kod osiguranja od automobilske odgovornosti. Dakle, osiguratelj i osiguranik mogli bio neovisno o ZOOP-u i Uvjetima 2006., naknadno sklopiti ugovor o osiguranju (ili u postojeći ugovor uvesti dodatnu klauzulu) kojim se osiguravaju i ratni rizici te da se mogu smatrati trećim osobama i ostvarivati pravo na naknadu štete izravno prema osiguratelju i osobe koje se inače smatraju trećim osobama kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu, koje pretrpe štetu uslijed neke prometne nezgode, a koja je smatra posljedicom ratnih operacija (ili pobuna).

Što sve spada u ratne rizike? Pod ratnim rizicima smatra se opasnost nastupanja događaja koji je posljedica ratnih operacija (čl. 955. st. 1. ZOO-a, i čl. 23. toč. 5 al. 3. ZOOP-a).⁶³ Ratne operacije označuju neposredna

⁶¹ Pun tekst čl. 955. st. 1. ZOO-a: glasi: "Osiguratelj nije dužan naknaditi štete prouzročene ratnim operacijama ili pobunama, osim ako je drukčije ugovoreno". Dakle, stranke mogu i drukčije ugovoriti, tj. mogu ugovoriti osigurateljsko pokriće za ratne rizike.

⁶² Klauzula o ratnim rizicima u prijašnjim Uvjetima iz 2005. (čl. 2. st. 1.toč. 5), kao i uvjetima prije njih, bila je suviše široko postavljena. Iz navedene odredbe proizlazilo je da se iz osigurateljskog pokrića ne isključuju samo štete uslijed ratnih operacija i pobuna, nego i štete koje proizlaze iz različitih mjera koje se uobičajeno provode u ratnim vremenima (zarobljavanje, zapljena, uzapćenje, ograničavanje ili zadržavanje, konfiskacija, rekvizicija), a koje spadaju u tzv. *sekundarnu ratnu štetu*. Također i formulacija, da se isključuju iz osiguranja i štete koje su nanese ratnim oružjem, bila je neadekvatna, jer se takvim oružjem može nanijeti šteta i u vrijeme mira. Dakle, zaključiti je da su Uvjeti osiguranja 2005. (a i raniji) proširivali tumačenje pojma ratne operacije i pobune koji su propisani ZOO-om kao razlog za isključenje iz osiguranja. Po ZOOP-u uz ratne operacije i pobune uveden je još i rizik terorizma kao razlog za isključenje osiguranja. Trebalo je stoga uvjete osiguranja za automobilsku odgovornost prilagoditi zakonskim pojmovima, a što je već i Ustavni sud (odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske br. U-III-592/2000, od 25. listopada 2004. godine, objavljena u: NN, br. 156/04.) dao do znanja osigurateljima da uvjetima osiguranja nemaju pravo širenja osigurateljskog rizika izvan onoga navedenog u ZOO-u, Čurković, M., *Odgovornost osiguratelja za štetu.....*, op. cit., str. 28. Posljedica toga jest da u Uvjetima 2006. nema tako široke klauzule o isključenju ratnih rizika.

⁶³ Od pojma ratnih operacija treba razlikovati pojam rata koji ima šire značenje. Rat se smatra oružani sukob između dva ili više subjekata međunarodnog prava Takav se oružani sukob još naziva i ratom u užem smislu. Postoji i pojam rata u širem smislu koji obuhvaća i

ratna djelovanja na području na kojem se vode ratne aktivnosti (npr. bombardiranja, mitraljiranja, miniranja, pokreti trupa i sl.). Dakle, ratne operacije su ona ratna djelovanja koja prouzrokuju tzv. *direktnu ratnu štetu* oružjem namijenjenim ili pogodnim za nanošenje povreda ili ubijanje ljudi, odnosno razaranjem građevina.⁶⁴ Ako je šteta nastala zbog takvih konkretnih ratnih operacija, osiguratelj se oslobađa obveze. Mora postojati konkretna veza između štete i ratnih operacija.⁶⁵ Smatra se kako ne bi bilo dovoljno dokazati da je šteta nastala za vrijeme ratnog stanja, pa ni to da je mjesto nastanka unutar vojišne prostorije.^{66,67} Za naše sadašnje prilike važno je pitanje koliko vremenski dugo vrijedi isključenje ratnog rizika, budući da je rat već odavno završio, ali jednom postavljane mine koje predstavljaju ratni rizik i dalje predstavljaju opasnost od nastanka automobilske nezgode. Sudska praksa je ovdje ponudila odgovor da se u takvim slučajevima ne bi radilo o ratnim operacijama. Dakle, postojala bi obveza osiguratelja da naknadi štetu.⁶⁸

Također i pobune predstavljaju ratni rizik, a razlikuju se od ratnih operacija u tome što one predstavljaju ratne događaje u tzv. širem smislu,⁶⁹ te su u pravnim učincima izjednačene s ratnim operacijama.

Ono što predstavlja novost u zakonskom isključenju od osiguravajućih

građanski rat, ustanak, pobunu i revoluciju, tzv. nemeđunarodni oružani sukobi. U osiguranju pojam rata tumači se u njegovom običnom značenju, a ne primjenom pravila međunarodnog prava. Postoji li ratno stanje ili ne postoji, je li neka država u ratu ili nije, utvrđuje se logično prema stvarnom činjeničnom stanju, a ne primjenom formalnosti međunarodnog prava. Pa tako rat kao osigurani rizik postoji i kad države formalnopravno nisu u ratu, a vode međusobna neprijateljstva. Također, u pogledu vremena trajanja ratnih rizika prihvaća se šire tumačenje, tj. oni počinju i bez objave rata (fornalnost objave), a s druge strane, ne okončavaju se formalnim primirjem. Dakle, kao ratni rizici dolaze u obzir i štete koje nastanu uslijed zaostalih mina, bombi, kontaminacija, itd. (Pavić, D., u: Gorenc, V., [et al.], Komentar Zakona o obveznim odnosima, RRiF, Zagreb, 2005., komentar k članku 955. ZOO-a, str. 1455-1456.; Šulejić, P., Pravo osiguranja, op. cit., str. 97.).

⁶⁴ O ratnoj šteti i pojmu rata više: Klarić, P., *Odštetno pravo*, 4. izmijenjeno i dopunjeno izd., Narodne novine, Zagreb, 2003., str. 310 – 319.

⁶⁵ “Okolnost da je ukradeni automobil odvezen na područje koje je bilo okupirano ili zahvaćeno pobunom ne znači da je šteta nastala ratnim operacijama ili pobunom. U pitanju je krađa, odnosno protupravno oduzimanje stvari, čime je tužitelj pretrpio štetu, što je odlučno u ovoj pravnoj stvari za osnovanost postavljenog tužiteljevog zahtjeva. Odvoženje automobila na područje zahvaćeno pobunom odnosno okupirano područje u ovom slučaju može predstavljati samo raspolaganje štetnika s ukradenom stvari na taj način.” VSH, II Rev-96/01, od 15. studenog 2001., Izbor odluka, br. 1/03, odl. br. 75.

⁶⁶ Klarić, P., *Odštetno pravo*, op. cit., str. 323.

⁶⁷ “Sama okolnost da se vozilo kretalo ugašenih svjetala zbog opasnosti od neprijateljskog napada ne znači da se radi o šteti izazvanoj ratnim operacijama”, VSH, Rev-119/97, od 28. siječnja 1998., Izbor odluka, br. 1/98., odl. br. 86.

⁶⁸ “Osiguratelj nije obvezan naknaditi štete uzrokovane ratnim operacijama ili pobunama. Takvom se ne smatra šteta uzrokovana eksplozivnom napravom na teritoriju koji nije zahvaćen ratnim operacijama ili pobunama”, Vts, V Pž-1705/94, od 14. lipnja 1994., Praxis 2/60.

⁶⁹ Unutrašnji nemiri ili zategnutosti koji predstavljaju izolirane ili sporadične akte nasilja. Klarić, P., *Odštetno pravo*, op. cit., str. 312.

pokrića kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu jesu svakako štete koje treće osobe pretrpe uslijed terorističkog čina⁷⁰ (npr. eksplozija auto-bombe). Teroristički čin se po svojoj pravnoj prirodi⁷¹ razlikuje od ratnih operacija i pobuna te je dosadašnja sudska praksa izražavala stajalište da štete nastale uslijed terorističkog čina osiguravatelji su dužni naknaditi.⁷² Dakle, izražen je stav da teroristički čin ne spada u tzv. ratne rizike kao što su to ratne operacije i pobune. Međutim, ZOOP kao da je učinio korak unazad propisavši, u čl. 23. toč. 5. al. 3., da oštećena osoba kojoj šteta nastane zbog terorističkog čina nema pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti. Vjerojatno je to zbog toga što je i terorizam⁷³ poput ostalih ratnih rizika postao “preskup” da bi bio pokriven premijom osiguranja od automobilske odgovornosti.⁷⁴

Kod odgovornosti osiguratelja za ratne rizike i rizike terorizma treba naglasiti da se oni ne pretpostavljaju, odnosno da se ne pretpostavlja da je šteta potekla od njih, već osiguratelj je taj koji treba dokazati uzročnu vezu između ratne operacije, pobune ili terorističkog čina s jedne strane i nastale štete s druge strane (čl. 23. toč. 5. al. 3. ZOOP-a, čl. 955. st. 2. ZOO-a). Postoji oboriva predmnjeva da šteta nije nastala od ratnih rizika i rizika terorizma. Ona djeluje u korist trećih oštećenih, tj. oni su oslobođeni tereta dokazivanja, čime se njima pruža bolja zaštita kao oštećenima, jer im se olakšava položaj u pogledu dokazivanja.

⁷⁰ Čl. 23. toč. 5. al. 3. ZOOP-a.

⁷¹ Teroristički akt je akt nasilja, u pravilu iz političkih pobuda, s ciljem izazivanja straha, užasa i osobne nesigurnosti građana (čl. 1. st. 2. Zakona o odgovornosti za štetu nastalu uslijed terorističkih akata i javnih demonstracija, NN, br. 117/03.). Može biti izvršen masovno ili pojedinačno. Karakterizira ga, vrlo često nasumice izvršen izbor žrtve, kao i okolnost da iz takvog akta može stajati teroristička organizacija. Teroristički akti mogu se izvršiti kako u vrijeme mira, tako i u vrijeme rata, a da se njima prouzročena šteta ne smatra nužno ratnom štetom. Na odgovornost se primjenjuju ili specijalni propisi unutar građanskog prava (nekad u našem pravu čl. 180. ZOO-a 78, sada Zakon o odgovornosti za štetu nastalu uslijed terorističkih akata i javnih demonstracija, NN., br. 117/03.) ili posebni propisi unutar upravnog prava. Klarić, P., *Odštetno pravo*, op. cit., str. 322., Crnić, I., *Odštetno pravo*, Faber & Zgombić Plus d.o.o., Zagreb, 2004., str. 214.

⁷² “Osiguratelj nije obavezan naknaditi štete uzrokovane ratnim operacijama ili pobunama osim ako je drukčije ugovoreno. Osiguratelj je obavezan dokazati da je šteta uzrokovana nekim od tih događaja. Osiguratelj to nije učinio time što je dokazao da je šteta uzrokovana terorističkim činom, jer on ne mora sam po sebi biti u vezi s ratnim događajima ili pobunama.” Ps, Pž-1261/93, od 4. siječnja 1994., Praxis, br. 2/60.

⁷³ Možemo reći da je terorizam sada i zakonski postao zaseban rizik (do sada je kao rizik bio predviđen jedino uvjetima osiguranja - npr. Uvjeti osiguranja iz 2001. i 2005. god u čl. 2. st. 1. toč. 5.) koji se donekle razlikuje od ratnih rizika (ratnih operacija i pobuna), ali ima iste posljedice – isključenje osigurateljskog pokrića. I Uvjeti osiguranja iz 2006. u potpunosti su prihvatili odredbe ZOOP-a u pogledu terorizma kao rizika isključenog iz osiguranja (čl. 2. st. 2. toč. 4. al. 3. Uvjeta).

⁷⁴ Pored toga Zakonom o odgovornosti za štetu nastalu uslijed terorističkih akata i javnih demonstracija u čl. 2. predviđena je odgovornost Republike Hrvatske za štete nastale uslijed terorističkih akata i javnih demonstracija.

3.10. Ostale osobe

U ovu kategoriju osoba mogli bismo svrstati sve one osobe koje nisu obuhvaćene čl. 23. ZOOP-a, ali iz ostalih odredbi ZOOP-a posredno proizlazi da nemaju pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu, tj. ne smatraju se trećim osobama.

a) vlasnici stvari koje se nalaze u vozilu, a koji nisu putnici u vozilu

U prvom redu tu bi spadali vlasnici stvari čiju je stvar vlasnik vozila kojim je prouzročena šteta preuzeo radi prijevoza, a nalaze se u vozilu ili na vozilu kojim je prouzročena šteta (čl. 22. st. 3. ZOOP-a). Ako se motornim vozilom u pogonu šteta dogodi na tim stvarima, njihov vlasnik neće imati pravo na naknadu štete od osiguratelja jer one ne ulaze u osigurateljsko pokriće od automobilske odgovornosti.⁷⁵ Pod izrazom da je vlasnik vozila primio, odnosno preuzeo stvari radi prijevoza, smatra se da se radi o stvarima koje je vlasnik (ili korisnik) vozila preuzeo na temelju nekog ugovora (npr. ugovora o prijevozu stvari), pa da se onda za moguća oštećenja na tim stvarima odgovara na temelju tog ugovora, a ne na temelju civilnog delikta i izvanugovorne odgovornosti.⁷⁶ Budući da nema delikta, onda je i logično da nema ni odgovornosti osiguratelja.⁷⁷ Može se reći da bi ovakvo isključenje iz osigurateljskog pokrića kod osiguranja od automobilske odgovornosti predstavljalo jedino isključenje koje se odnosi na samog oštećenika, a koje je propisano zakonom.

Međutim, ako bi vlasnik stvari koje su primljene na prijevoz imao položaj putnika, tj. ako bi se nalazio u vozilu zajedno sa svojim stvarima koje predstavljaju osobnu prtljagu, onda bi u takvom slučaju, ako bi došlo do štete na takvim stvarima, imao pravo na naknadu štete od osiguratelja vozila čiji je vlasnik (korisnik) odgovoran za nastalu štetu, jer osiguranje od automobilske odgovornosti pokriva takve štete (čl. 22. st. 2. ZOOP-a).⁷⁸ Dakle, u ovom drugom slučaju, vlasnik-putnik tretirao bi se kao treća oštećena osoba (*infra* 4.1.). Iz ovoga možemo zaključiti da kada vlasnik stvari koje predstavljaju osobnu prtljagu preda takve stvari na prijevoz vlasniku motornog vozila, a nije putnik u vozilu, smatra se da je zaključen poseban ugovor o prijevozu stvari između vlasnika stvari i vlasnika vozila,

⁷⁵ Tako i čl. 1. st. 1. toč. 2. Uvjeta 2006.. Također i Potkonjak, T., *Novi zakon nova prava*, kolumna HAK-a, u: http://www.hak.hr/cpage.aspx?page=kolumna7.aspx&pageID=373&newsID=173_od_01.03.2006.

⁷⁶ Čurković, M., *Ugovori o obveznom...*, op. cit., str. 74.

⁷⁷ Budući da se ovdje moglo raditi o ugovoru o prijevozu stvari, odgovornost osiguratelja, odnosno njegova obveza da isplati naknadu štete mogla bi se pojaviti jedino ako je sklopljen poseban ugovor o osiguranju stvari u prijevozu.

⁷⁸ U tom smislu i čl. 1071. st. 1 ZOO-a: "Odštetna odgovornost vlasnika odnosi se na štete koje pretrpi treća osoba koja se prevozi motornim vozilom, a glede stvari samo onih koje takva osoba nosi na sebi ili sa sobom".

a štete prouzročene na stvarima nisu u tom slučaju obuhvaćene osiguranjem od automobilske odgovornosti.

b) suosigurane osobe

U kategoriju osoba koje se ne bi smatrale trećim osobama spadale bi i tzv. suosigurane osobe (čl. 5 ZOOP-a). To su osobe koje voljom vlasnika sudjeluju u uporabi prijevoznog sredstva. U čl. 1. st. 2. Uvjeta, precizirano je koje su to osobe:

- osobe koje voljom vlasnika rade prilikom uporabe vozila (npr. vozač, kondukter i sl.),
- osobe koje se prevoze vozilom.

Bitno je napomenuti je da su suosigurane osobe osigurane od vlastite odgovornosti kao što je to vlasnik (korisnik) vozila. Sukladno tome osiguranje od automobilske odgovornosti za štetu obuhvaća i štete nanesene trećim osobama a za koje su odgovorne gore navedene suosigurane osobe (čl. 5 ZOOP-a). Sukladno načelu da se nitko ne može osigurati od vlastite odgovornosti, navedene suosigurane osobe kao odgovorne osobe koje su pritom i same pretrpjele štetu, ne bi ulazile u krug trećih osoba, te kao takve ne bi imale pravo na naknadu takve štete iz osiguranja.

c) osobe koje su odgovorne za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu

Iz priloženog vidimo da se odredbe ZOOP-a i Uvjeta osiguranja iz 2006. godine, u pogledu osiguranih osoba (osoba koje se osiguravaju od vlastite odgovornosti) baš i ne slažu. Naime, Uvjetima je propisano da su osigurane od odgovornosti i osobe koje se prevoze vozilom, dok je čl. 5. ZOOP-a propisano da osiguranje obuhvaća samo osobe koje voljom vlasnika sudjeluju u uporabi, a ne govori se i o osobama koje se prevoze vozilom. A osobe koje se prevoze vozilom, mogu biti i putnici, a oni jesu po izričitoj zakonskoj odredbi treće osobe (čl. 22. st. 2. ZOOP-a). Dakle, u prometnoj nezgodi oštećeni putnici imaju *ex lege* položaj treće osobe, ali oni neće imati pravo na naknadu štete koju su eventualno pretrpjeli ako su oni odgovorni za nastanak takve štete, čime se *de facto* mijenja njihov položaj, kao položaj žrtve prometa, jer nemaju pravo na naknadu štete. Sukladno navedenom čl. 1. st. 2. Uvjeta u takvom slučaju je i njihova odgovornost za štete koju ostale treće osobe pretrpe u prometnoj nezgodi za koju su odgovorni sami putnici, pokrivena osiguranjem od automobilske odgovornosti.

Iz navedenog proizlazi zaključak da općenito osobe odgovorne za štete izazvane motornim vozilom u pogonu ne mogu imati pravo na naknadu štete iz osiguranja bez obzira na to imaju li one ili ne položaj treće osobe kod ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti.⁷⁹ Pa tako osim putnika, i osobe koje se nalaze izvan vozila (nemotorizirani sudionici prometa *infra*

⁷⁹ Jankovec, I., *Obvezno osiguranje*..., op. cit., str. 38-41.

4.2.) ako su odgovorne za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu neće, imati pravo na naknadu iz osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu.

4. Krug osoba koje se smatraju trećima

4.1. Putnici

Putnike u vozilima se definitivno smatra trećim osobama. Tako i čl. 22. st. 2. ZOOP-a govori da su ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti pokrivena šteta zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari putnika u vozilu kojim je prouzročena šteta. Dakle, putnici imaju pravo na naknadu cjelokupne štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti.⁸⁰ Pri tome se ne pravi nikakva razlika između besplatnog prijevoza putnika ili uz naknadu.⁸¹

U pravnoj literaturi putnike se definira kao osobe koje su pretrpjele štetu u prometnoj nezgodi koja se dogodila dok su se nalazili u motornom vozilu, pri čemu oni nisu upravljali motornim vozilom.⁸² U čl. 22. st. 2. ZOOP

⁸⁰ Još je Europska konvencija o obveznom osiguranju od odgovornosti za štete nastale uporabom motornih vozila, iz 1959. godine, ostavila slobodu zemljama potpisnicama da iz kruga trećih osoba isključe putnike u vozilu i srodnike vozača i vlasnika vozila (tzv. srodnička klauzula). Tek Treća smjernica EU o osiguranju od automobilske odgovornosti iz 1990. god. (Smjernica broj 90/232/CEE) uvela je obvezno pokriće svih putnika u vozilu svodeći krug osoba isključenih samo na vozača i osobe koje su bile u ukradenom vozilu, a koje su znale da je vozilo ukradeno. U nekim zemljama se uvode izmjene u klasični sustav osiguranja od automobilske odgovornosti time što se propisuju da ne samo putnici već i ostale osobe u vozilu (dakle i vozači), imaju pravo na naknadu štete iz osiguranja, pa čak da postoji i neograničena odgovornost osiguranja za štete na osobama. Tako u je u Francuskoj Zakonom o oštećenju žrtava prometnih nezgoda, iz 1985. god. (Zakon br. 85-677 od 05. 07. 1985., Zakon je u međuvremenu izmijenjen posebnim zakonom, a izmjene su stupile na snagu 1. kolovoza 2003. godine, Zakon br. 706-2003.), poznatiji pod nazivom *Loi Badinter* priznato pravo svim oštećenima prometne nezgode da imaju pravo na naknadu štete prema osiguratelju ne praveći među njima razliku da li spadaju u tzv. treće osobe ili ne. Pitanje koje je ovdje jedino važno jest da li je osoba oštećena ili nije (Trklja-Obreza, M., str. 133, Hiber, D., Dve godine primene Zakona o oštećenju žrtava saobraćajnih nezgoda (*Loi Badinter*) u Francuskoj, Pravni život, br. 1/1988., str. 161). Nadalje, slično rješenje nalazimo i u Švedskoj, a u kojoj je pored toga propisana vrlo visoka svota osiguranja od čak 32 milijuna eura koja u praksi gotovo da predstavlja neograničenu odgovornost osiguratelja za naknadu štete (Lemor, D., U., Becker, A., Road Accidents – The Victim's Guide to Europe, GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG, Hamburg, 2004., str. 239).

⁸¹ Tako i Mrvić – Petrović, N., [et al.], op. cit., str. 101., u tom smislu i sudska praksa: VSH, Gž. 243/68, od 21. ožujka 1968., ZSO, XIII/2-158. Pri tome se besplatni prijevoz putnika definira kao prijevoz kod kojeg vozač (te vlasnik i korisnik vozila) nema nikakvu korist od prijevoza putnika. Ali u besplatnu vožnju spada i kada prodavatelj vozi kupca radi isprobavanja vozila. Cigoj, S., *Avtomobilist*, op. cit., str. 46.

⁸² Jankovec, I., *Obvezno osiguranje...*, op. cit., str. 51. Tako i osobe koje su pretrpjele štetu izvan vozila (npr. pješaci), ako su odgovorne za štetu, neće imati pravo na naknadu štete, iako imaju položaj treće osobe.

govori samo o “putniku u vozilu”, dakle da je to osoba koja se prevozi motornim vozilom.⁸³ Treba ukazati na to da i ZOOP sadrži definiciju putnika u čl. 18.,⁸⁴ ali ta se definicija putnika odnosi na putnike u prijevoznom sredstvu za javni promet, a ne na putnike u motornom vozilu čiji se položaj ipak razlikuje od putnika u prijevoznim sredstvima za javni promet. Naime, putnici u prijevoznim sredstvima za javni promet osigurani su sukladno čl. 17. st. 1. ZOOP-a,⁸⁵ dakle, po samom zakonu, od posljedica nesretnog slučaja. Ako se putnicima u takvim prijevoznim sredstvima dogodi osigurani slučaj, odnosno određenom korisniku u slučaju smrti putnika, imaju pravo na naknadu štete (i to neposredno) od osiguratelja (čl. 20. st. 1. ZOOP-a).⁸⁶ Međutim, ako je za nastalu štetu odgovoran vlasnik prijevoznog sredstva u kojem se putnik nalazio, tada oštećeniku, putniku ili određenom korisniku u slučaju smrti putnika, pripada pravo na naknadu štete i po ugovoru osiguranju putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnog slučaja i po ugovoru o osiguranju od automobilske odgovornosti (čl. 20. st. 2. ZOOP-a).⁸⁷ Dakle, dopušta se kumulacija zahtjeva za naknadu štete po oba ugovora o osiguranju.⁸⁸ To je zbog toga što se ugovor o osiguranju putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja tretira kao ugovor o

⁸³ U tom smislu i čl. 1071. st.1. ZOO-a.

⁸⁴ Čl. 18. st. 1. i 2. ZOOP-a glase:

“(1) Putnicima se smatraju osobe koje se radi putovanja nalaze u jednom od prijevoznih sredstava određenih za obavljanje javnog prometa, bez obzira na to jesu li već kupile voznu kartu, a također i osobe koje se nalaze u krugu kolodvora, pristaništa i zrakoplovne luke ili u neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja, odnosno nakon iskrcavanja, koje su namjeravale putovati određenim prijevoznim sredstvom ili su njime putovale, osim osoba koje su zaposlene na prijevoznom sredstvu.

(2) Putnicima iz stavka 1. ovoga članka smatraju se i osobe koje imaju pravo na besplatnu vožnju.”

⁸⁵ Čl. 17. st. 1. ZOOP-a glasi: “Vlasnici prijevoznih sredstava koja se koriste za prijevoz putnika u javnom prometu dužni su sklopiti ugovor o osiguranju putnika od posljedica nesretnog slučaja.”

⁸⁶ Čl. 20. st. 1. ZOOP-a glasi: “Putnik kojemu se dogodi nesretni slučaj, odnosno prema uvjetima osiguranja određeni korisnik u slučaju smrti putnika, ima pravo zahtijevati da društvo za osiguranje kod kojega je sklopljeno osiguranje neposredno njemu izvrši svoju obvezu iz ugovora o osiguranju.”

⁸⁷ Čl. 20. st. 2. ZOOP-a glasi: “Ako je za nastalu štetu odgovoran vlasnik prijevoznog sredstva koji je sklopio ugovor o osiguranju putnika u javnom prometu, u naknadu štete koja pripada oštećenoj osobi na temelju osiguranja od automobilske odgovornosti ne uračunava se iznos koji pripada oštećenoj osobi po osnovi obveznog osiguranja putnika u javnom prometu.”

⁸⁸ Tako i Čurković, M., *Obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja*, Pravo i porezi, br. 12/1997., str. 13-14. Pored toga na osiguratelja isplatom svote korisniku osiguranja po osnovi osiguranja putnika od posljedica nesretnog slučaja ne prelazi pravo regresa prema štetniku. To znači da se osiguranje putnika od posljedica nesretnog slučaja ne tretira kao osiguranje od odgovornosti, pa je i zbog toga moguća kumulacija zahtjeva. Čurković, M., *Zbirka propisa iz osiguranja*, Inženjerski biro, Zagreb, 2002., str. 47. Ima i suprotnih mišljenja, tj. da se osiguranje putnika od posljedica nesretnog slučaja tretira kao osiguranje od odgovornosti prijevoznika. O tome: Jankovec, I., *Obvezno osiguranje...*, op. cit., str. 135-136.

osiguranju osoba,⁸⁹ pa kao takav nema za cilj naknadu štete, nego isplatu unaprijed određene svote novca, neovisno o pretrpljenoj šteti. Naknada nema odštetni karakter pa su i isključena načela imovinskog osiguranja, kao što su načela podosiguranja, nadosiguranja i dvostrukog osiguranja.⁹⁰ Takav ugovor o osiguranju osoba može kumulirati sa zahtjevom za naknadu štete po osnovi ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, a koji spada u imovinska osiguranja.⁹¹ Materijalnu štetu koju je putnik pretrpio mogao bi ostvarivati samo na osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti, a ne po osnovi osiguranja od nesretnog slučaja. Stoga u pogledu materijalne štete i ne postavlja pitanje kumulacije zahtjeva jer ona ne bi bila ni moguća.

Međutim, između osiguranja putnika od posljedica nesretnog slučaja i osiguranja od automobilske odgovornosti postoji još jedna daljnja razlika, a ona se odnosi na visinu iznosa naknade štete koju je osiguratelj dužan isplatiti putniku kao oštećenoj osobi odnosno osobi kojoj je se dogodio nesretni slučaj. Naime, visina naknade štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti određuje se prema općim pravilima obveznog prava o određivanju visine naknade štete. Pri tome osiguratelj je dužan nadoknaditi štetu samo do propisane visine osigurane svote, osim ako ugovor o osiguranju nije ugovoren viši iznos (čl. 26. st. 1. ZOOP-a). Najniža osigurana svota propisana po ZOOP-u,⁹² je u odnosu na ZOS 97, kada je bila utvrđena odlukama Vlade,⁹³ sada znatno viša. S druge strane,

⁸⁹ Čurković, M., Ugovor o osiguranju od posljedica nesretnog slučaja, *Pravo i porezi*, br. 12/1998., str. 36-37.; Šulejić, P., *Pravo osiguranja*, op. cit., str. 436.

⁹⁰ Pavić, D., *Pravna narav ugovora o osiguranju*, *Pravo i porezi*, br. 7/2003. str. 9-10.

⁹¹ Kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu temeljni cilj jest naknada štete, a što je karakteristično za sva imovinska osiguranja. Njime se prvenstveno štiti imovinski interes trećih oštećenih osoba u prometnim nezgodama, ali i samog osiguranika, time što neće morati eventualno iz svoje imovine nadoknađivati oštećenome štetu koju prouzroči motornim vozilom u pogonu (Šulejić, P., *Pravo osiguranja*, op. cit., str. 344-346., Čurković, M., *Odgovornost osiguratelja za štetu ...*, op. cit., str. 24). Nadalje, i po čl. 3., st. 2., toč. 10. Zakona o osiguranju (NN, br. 151/05.) spada u grupu poslova tzv. neživotnih osiguranja, zajedno sa ostalim imovinskim osiguranjima.

⁹² U čl. 26. st. 2. ZOOP-a, propisana je najniža osigurana svota po jednom štetnom događaju te, u odnosu na ranije propisane svote, znatno je povećana. Prilikom određivanja limita primijenjena su dva kriterija: kriterij vrsta šteta kao temeljni kriterij i kriterij vrste vozila kao dopunski kriterij. Određivanje limita po navedenim kriterijima izgleda ovako:

1. Za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja nanesenu:

– autobusom i teretnim vozilom, odnosno priključnim vozilom	6.500,000,00 kuna,
– vozilom kojim se prevoze opasne tvari	8.000,000,00 kuna,
– ostalim vozilima, odnosno nepoznatim vozilima	3.500,000,00 kuna,
2. Za štetu zbog uništenja ili oštećenja stvari nanesenu:

– autobusom i teretnim vozilom, odnosno priključnim vozilom	3.500,000,00 kuna,
– vozilom kojim se prevoze opasne tvari	4.000,000,00 kuna,
– ostalim vozilima, odnosno nepoznatim vozilima	1.500,000,00 kuna.

⁹³ Odlukom Vlade RH o utvrđivanju iznosa za naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti (NN, br. 20/98.) koja je stupila na snagu 17. veljače 1998., propisano je da obveza društva za osiguranje za naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske

najniža osigurana svota po osnovi ugovora o osiguranju putnika u javnom prometu prilično je niska.⁹⁴ Kao takva nije uvijek adekvatna šteti koju putnik može pretrpjeti u prometnoj nezgodi, nego je znatno niža od moguće štete. Činjenica da je putniku u tom slučaju dopuštena kumulacija zahtjeva nikako ne mora značiti da će dobiti naknadu u dvostrukom iznosu od štete koju je pretrpio. Često naknada koju putnik odbije po osnovi osiguranja od nesretnog slučaja nadmašuje tek za nekoliko desetaka postotaka naknadu na koju ima pravo po osnovi obvezatnog osiguranja od odgovornosti.

Sve što je rečeno za obvezatno osiguranje putnika od posljedica nesretnog slučaja, moguće je na adekvatan način primijeniti i na dobrovoljno osiguranje putnika od posljedica nesretnog slučaja. Tako bi i ovdje bila moguća kumulacija odštetnih zahtjeva po obje osnove: osiguranja od automobilske odgovornosti i osiguranja od nesretnog slučaja.⁹⁵

Nadalje, putnike koji su se u trenutku prometne nezgode nalazili u vozilu čijom im je upotrebom prouzrokovana šteta smatra se trećim osobama u smislu osiguranja od automobilske odgovornosti, čak iako ih je u vozilu bilo više nego što je to dopušteno registracijom vozila, jer zakon u tom slučaju ne predviđa nikakvo isključenje.⁹⁶ U obzir bi jedino došlo pravo regresa osiguratelja prema osiguraniku (spomenuti čl. 3. st. 3. Uvjeta). S druge strane, ne treba izgubiti iz vida da prekobrojni putnik može, s obzirom na

odgovornosti ne može po jednom štetnom događaju, ako ugovorom o osiguranju nije utvrđen veći iznos, biti veća od iznosa:

- | | |
|---|-------------------|
| 1) za autobuse i teretna vozila | |
| za štete na osobama | 2.800.000,00 kuna |
| za štete na stvarima | 1.500.000,00 kuna |
| 2) za ostala motorna vozila uključujući i nepoznata vozila: | |
| za štete na osobama | 1.400.000,00 kuna |
| za štete na stvarima | 750.000,00 kuna |

⁹⁴ Po čl. 19. st. 2. ZOOP-a najniža osigurana svota po jednom štetnom događaju na osnovi osiguranja putnika od posljedica nesretnog slučaja u javnom prijevozu iznosi:

- za slučaj smrti 40.000,00 kuna,
- za slučaj trajnog invaliditeta 80.000,00 kuna.

Naravno, vlasnik odnosno korisnik prijevoznog sredstva može ugovoriti i veće osigurane svote uz određeni doplatak na osnovnu premiju.

⁹⁵ Jankovec, I., *Obvezno osiguranje...*, op. cit., str. 128-129. Tako je u praksi naših osiguratelja moguće uz policu za obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti zaključiti još i policu o osiguranju od posljedica nesretnog slučaja putnika (ali i vozača, pa čak i djelatnika) u vozilu. To je tzv. osiguranje od auto nezgode (AN). Ono pokriva slučajeve smrti i trajnog invaliditeta, ne pokriva materijalnu štetu i isplaćuje se ugovorena svota. (*infra* 5.2. i 5.3.). Čurković, M., *Ugovori o obveznom...*, op. cit., str. 73.

⁹⁶ "Okolnost da je suvozač u prometnoj nezgodi vozeći se (uz vozača) na mototračku koji je registriran samo za vožnju jedne osobe, pretrpio štetu, ne otklanja sama po sebi odgovornost osiguratelja (po osnovi obveznog osiguranja u prometu) kad ta okolnost nije u uzročnoj vezi s prometnom nezgodom", VSH, Rev 281/86, od 17. travnja 1986., PSP, br. 32., odl. br. 83. U tom slučaju mogla bi se primijeniti odredba čl. 3. st. 3. Uvjeta osiguranja iz 2006. godine po kojoj osiguranik gubi prava iz osiguranja ako omogućući da se vozilom prevoze osobe na mjestu koje nije predviđeno za prijevoz osoba, za zahtjeve koje te osobe postavle, osim za zahtjeve osoba koje se prevoze u skladu s propisima.

okolnosti konkretnog slučaja, biti i sam djelomično kriv za štetu, pa u tom slučaju naknada štete od osiguratelja može biti i razmjerno smanjena.

Iz kruga trećih osoba putnika treba isključiti jedino u slučaju kada je dragovoljno ušao u vozilo kojim je upravljao neovlašteni vozač (čl. 23. toč. 3. ZOOP-a, *supra* 3.5.), odnosno koje je bilo neosigurano (čl. 23. toč. 4. ZOOP-a, *supra* 3.6.).

Može se još navesti da se putnici i po ZOO-u izričito smatraju trećim osobama te ih se pokušava definirati kao osobe koje se prevoze motornim vozilom (čl. 1071. st. 1. ZOO-a). Oni po ZOO-u imaju pravo na naknadu štete, kako zbog štete na osobi, tako i zbog štete na stvarima. Za te štete po ZOO-u postoji odštetna odgovornost vlasnika vozila pa prema tome ta je odgovornost obuhvaćena i osiguranjem od automobilske odgovornosti (čl. 1. st. 1. toč. 1 i 2 Uvjeta 2006.). Zakon o obveznim osiguranjima u prometu odredio je koje bi to sve štete na osobi putnika bile pokrivena osiguranjem: štete zbog smrti, tjelesne ozljede i narušenja zdravlja. U pogledu štete na stvarima naknađivala bi se šteta za uništene ili oštećene stvari. O kojim se to stvarima radi, ZOO je točno precizirao: stvari koje nosi na sebi ili sa sobom. Zakon o obveznim odnosima išao je i korak dalje u pogledu zaštite putnika kao trećih osoba te je izričito predvidio (čl. 1071. st. 2.) da bi bila ništetna svaka ugovorna odredba kojom bi se unaprijed (dakle, prije nego što uopće šteta nastane), isključivala odgovornost vlasnika motornog vozila za štete koje bi pretrpjeli putnici.

4.1.1. Posebno o slijepom putniku

Na prvi pogled položaj slijepog putnika izgleda drukčiji od ostalih putnika, pa i od ostalih trećih osoba. On putuje kriomice, ali želi imati koristi kao i svaki drugi putnik. U pravnoj teoriji smatra se da za štetu nanesenu slijepom putniku ne može biti nikakve odgovornosti.⁹⁷ Njegov položaj ne može se uspoređivati ni s položajem putnika koji je sklopio ugovor o prijevozu ni s putnikom koga je vozač primio na prijevoz, a niti se može uspoređivati s položajem treće osobe kao što je pješak. Naime, s svim ovim navedenim osobama, vlasnik, odnosno korisnik vozila može računati, jer zna za njihovo postojanje, ali ne može računati sa slijepim putnikom jer za njega ne zna da se prevozi u vozilu.

No ipak, prevladava stav da se i takve osobe smatraju žrtvama prometa te da imaju pravo na naknadu štete po propisima iz osiguranja od automobilske odgovornosti.⁹⁸ Moguće je jedino uzeti u obzir okolnosti za smanjenje odgovornosti osiguratelja, jer se slijepi putnik ipak sam izložio riziku koji možda ne bi postojao da je njegova prisutnost u vozilu bila poznata vlasniku, odnosno korisniku motornog vozila.

⁹⁷ Cigoj, S., *Avtomobilist*, op. cit., str. 50-51.

⁹⁸ Loc. cit. Pored toga i sam ZOOP u čl. 22. st. 2. navodi da osiguranje obuhvaća naknadu štete putnicima u vozilu, a slijepi putnici su također putnici u vozilu.

4.2. Nemotorizirani sudionici prometa (pješaci i biciklisti)

Pješaci i biciklisti kao osobe izvan motornog vozila smatraju se trećim osobama poput putnika koji se nalaze u motornom vozilu. Njihov položaj u ZOOP-u nije posebno određen već se na temelju interpretacije odredbi ZOOP-a (*supra* 2.) može zaključiti da i oni spadaju u krug trećih osoba. Prema Petoj smjernici EU o obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete od motornih vozila⁹⁹ biciklisti, pješaci i drugi nemotorizirani sudionici cestovnog prometa imaju pravo na naknadu štete u skladu s odredbama nacionalnog građanskog prava (čl. 4. st. 2).¹⁰⁰ To je rješenje daleko od predlaganoga kojim se zapravo htjela uvesti posebna zaštita biciklista i pješaka s obzirom na to da su oni tzv. *vulnerable road users*. Naime, zahtijevalo se da se pješacima i biciklistima kao nemotoriziranim sudionicima prometa prizna pravo na naknadu štete u slučaju smrti i tjelesne ozljede po načelu objektivne odgovornosti (*strict liability*). Prijedlog se temeljio na činjenici da se vlasnik vozila (a to ne bi trebao biti pravni već ekonomsko-faktički pojam), koristi vozilom za svoj vlastiti račun i zato mora neovisno o krivnji odgovarati za štetu koja je pri uporabi motornog vozila gotovo neizbježna. Prijedlog nije prošao jer je prevladalo stajalište da se radi o građanskom odštetnom pravu zemlje članice ili eventualno o osiguranju od posljedica nesretnog slučaja, a za to pak nadležnost Unije ne postoji.¹⁰¹ Dakle, u pogledu automobilske odgovornosti za štete koje pretrpe pješaci i biciklisti (ali i ostali nemotorizirani sudionici u prometu), preostaje primjena odredbi ZOO-a, a koje ionako predviđaju objektivnu odgovornost vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila za štete koju pretrpe treći.¹⁰²

4.3. Osiguratelji kao oštećenici

Kao treće oštećene osobe kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti mogu se još pojaviti i pravne osobe koje obavljaju poslove obveznog socijalnog osiguranja (zavodi za zdravstveno osiguranje te za

⁹⁹ Direktiva br. 2005/14/CE, objavljena u službenom glasilu EU, L149 od 11. lipnja 2005., a stupila na snagu danom objave.

¹⁰⁰ Tako neke zemlje članice pružaju zaštitu pješacima i biciklistima neovisno od pitanja odgovornosti za štetu koja im je prouzročena motornim vozilom. No, ima i država u kojima se uzima u obzir i stupanj odgovornosti za štetu koja im je prouzročena, odnosno da se odgovornost dokazuje, što naravno otežava položaj žrtava. Dakle, pitanje zaštite biciklista i pješaka je veoma različito regulirano u državama članicama EU. Ognjatović, S., Osiguranje od automobilske odgovornosti, Pravni život, br. 10/2003., str. 1027.

¹⁰¹ Ćurković, M., Hrvatsko zakonodavstvo iz osiguranja autoodgovornosti ususret Europi, Pravo u gospodarstvu, br. 12/2004., str. 221-222.; Ćurković, M., Peta EU – Direktiva o obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete od motornih vozila, Hrvatska pravna revija, br. 9/2005., str. 20.

¹⁰² Čl. 1045. st. 3. u vezi s čl. 1069 st. 1. ZOO-a.

mirovinsko i invalidsko osiguranje), kao i ostali osiguratelji koji se bave poslovima dobrovoljnog zdravstvenog, mirovinskog rentnog ili sličnog osiguranja (ako je u prometnoj nezgodi prouzrokovana smrt ili tjelesna povreda neke osobe), ali i osiguratelji imovine (po osnovi prava na regres za isplaćenu naknadu iz osiguranja za stvari koje su uništene ili oštećene u prometnoj nezgodi, a bile su osigurane).¹⁰³

Glede zavoda koji obavljaju poslove socijalnog osiguranja (zdravstvenog, mirovinskog ili invalidskog), u čl. 27. st. 1. ZOOP-a, propisana je obveza društva za osiguranje da je tim zavodima dužan nadoknaditi stvarnu štetu u okviru odgovornosti svoga osiguranika i u granicama obveza preuzetih ugovorom o osiguranju. Pored toga, u propisima mirovinskog i zdravstvenog osiguranja propisano je komplementarno pravo, pa čak i dužnost, Zavoda za mirovinsko osiguranje (HZMO) i Zavoda za zdravstveno osiguranje (HZZO) da traže naknadu štete izravno od osiguratelja automobilske odgovornosti čiji su osiguranici odgovorni za bolest, tjelesnu ozljedu, smrt ili invalidnost oštećene (treće) osobe.^{104,105}

Dakle, u slučaju odgovornosti vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila, osiguratelj kod kojega je vozilo osigurano dužan je nadoknaditi štetu koju u obliku troškova imaju zavodi socijalnog osiguranja (HZMO i HZZO) prilikom zbrinjavanja treće oštećene osobe.¹⁰⁶ Ovakvo rješenje izjednačuje zavode socijalnog osiguranja s bilo kojom drugom osobom koja ima pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti. S druge strane, zavodi socijalnog osiguranja ne bi imali pravo potraživanja naknade štete od osiguratelja kada se zbrinjava osoba koja u prometnoj nezgodi nema položaj treće oštećene osobe po propisima o osiguranju od automobilske odgovornosti. To je zbog toga što zavodi socijalnog osiguranja nemaju samostalan odštetni zahtjev prema štetniku, odnosno njegovom osiguratelju, za štete izazvane trećima motornim vozilom u pogonu. Zavodi socijalnog osiguranja ne mogu po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti imati više prava nego njihovi osiguranici (štetnici u konkretnom slučaju i osobe koje ne ulaze u krug trećih). U protivnom, ako

¹⁰³ Jankovec, I., *Obvezno osiguranje...*, op. cit., str. 54.

¹⁰⁴ Čl. 115. st. 1. Zakona o zdravstvenom osiguranju (NN., br. 94/01., 88/02., 149/02., 117/03., 30/04., 177/04. i 90/05.) navodi da je Zavod obavezan zahtijevati naknadu štete zbog bolesti, ozljede i smrti osiguranika zdravstvenog osiguranja izravno i od društva za osiguranje kod kojeg su vlasnici, odnosno korisnici motornog vozila osigurani od odgovornosti za štetu.

¹⁰⁵ Čl. 163. st. 1. Zakona o mirovinskom osiguranju (NN., br. 102/98., 127/00., 59/01., 109/01., 147/02., 117/03., 30/04., 177/04. i 92/05.) navodi da Zavod ima pravo zahtijevati naknadu štete, a koju predstavljaju novčana davanja na teret Zavoda izravno i od društva za osiguranje kod kojega su vlasnici, odnosno korisnici motornog vozila osigurani od odgovornosti za štetu.

¹⁰⁶ Pri tome "odredbe o ograničenoj odgovornosti osiguravatelja primjenjuju se i u slučaju kad zajednica socijalnog osiguranja zahtijeva naknadu štete nanесenu njezinim fondovima", VSH, II Rev-108/1985 od 1. srpnja 1986., PSP, br. 35, odl. br. 87.

bi osiguratelj isplatio naknadu štete prema zavodima, imao bi pravo regresa prema štetniku, odnosno i prema osobi koja se ne smatra trećom osobom. Takve osobe stoga imaju pravo prema zavodima socijalnog osiguranja da oni snose sve potrebne troškove njihovog zbrinjavanja u okviru socijalnog osiguranja, a da zavodi ne potražuju nekakvu naknadu za takve troškove prema osiguratelju.¹⁰⁷

Pored prava na regres, ZOOP regulira i pitanje opsega naknade štete zavoda socijalnog osiguranja prema odgovornom osiguratelju. Tako smo već rekli da društvo za osiguranje naknađuje zavodima samo tzv. stvarnu štetu. Pod stvarnom štetom podrazumijevaju se troškovi liječenja i drugi nužni troškovi učinjeni sukladno propisima o zdravstvenom osiguranju,¹⁰⁸ kao i razmjerni iznos mirovine oštećene osobe,¹⁰⁹ odnosno članova njezine obitelji (čl. 27. st. 1. ZOOP-a). Dakle, kada je u pitanju Zavod za zdravstveno osiguranje, u stvarnu štetu ulaze troškovi liječenja i drugi nužni troškovi, a ako je u pitanju Zavod za mirovinsko i invalidsko osiguranje, u stvarnu

¹⁰⁷ Jankovec, I., *Obvezno osiguranje...*, op. cit., str. 57.

¹⁰⁸ Po čl. 14. Zakona o zdravstvenom osiguranju u troškove liječenja spadali bi troškovi koji se odnose na ostvarivanje prava na zdravstvenu zaštitu (detaljno razrađeni u čl. 15. i 17. istog Zakona) i troškovi za ostvarivanje prava na razne novčane naknade (razvrstani u čl. 21. istog Zakona).

¹⁰⁹ Po čl. 162. st. 2. Zakona o mirovinskom osiguranju, u stvarnu štetu, koju Zavod ima pravo zahtijevati i koja obuhvaća troškove i svote davanja koje se isplaćuju iz mirovinskog osiguranja ulaze:

- 1) Novčana davanja isplaćena na osnovi priznatoga prava na mirovinu u razmjernoj svoti;
- 2) Troškove profesionalne rehabilitacije kao i novčane naknade u svezi s korištenjem tog prava

U tu stvarnu štetu također bi spadali i ostali troškovi u vezi s tim isplata – razni izdaci mirovinskog osiguranja (takse, poštarina i sl.), ali i razni doprinosi koji se plaćaju kao teret mirovini (kao npr. zdravstveno osiguranje umirovljenika, zadovoljenje stambenih potreba korisnika mirovina, jednokratne novčane pomoći, kolektivni odmor i rekreacija umirovljenika). Čurković, M., *Naknada štete zbog gubitka uzdržavanja. Regres socijalnog osiguranja, Osiguranje*, br. 5/2000., str. 27 i 28.

štetu ulazi razmjerni iznos mirovine,^{110,111} koju pak, Zavod može tražiti bilo po svakom pojedinačnom davanju ili pak u jednom jednokratnom iznosu, tzv. kapitaliziranom iznosu.¹¹²

Kada su u pitanju osiguratelji koji se bave poslovima dobrovoljnog zdravstvenog, mirovinskog, rentnog i sličnog osiguranja u pogledu subrogacijskih zahtjeva prema odgovornom osiguratelju, oni su izjednačeni sa zavodima socijalnog osiguranja (čl. 27. st. 4. ZOOP-a).

Isto tako, osiguratelj imovine koji je isplatio naknadu po osnovi osiguranja motornog vozila od uništenja, oštećenja ili nestanka (tzv. kasko osiguranje), ima položaj treće oštećene osobe već samim time što je isplatio određenu naknadu. Naime, kasko osiguratelj prilikom isplate osigurnine dolazi u položaj svog osiguranika, a to je treća oštećena osoba koja ima prava prema odgovornom osiguratelju s osnova osiguranja od autoodgovornosti. Time na samog osiguratelja *ex lege* prelazi pravo na naknadu štete od odgovornog osiguratelja (čl. 963. st. 1. ZOO-a).¹¹³

Osim što svi navedeni osiguratelji kao oštećene osobe mogu potraživati (temeljem subrogacije), naknadu štete od odgovornog autoosiguratelja

¹¹⁰ ZOOP ide i korak dalje pa u čl. 27. st. 3. određuje kako se utvrđuje razmjerni iznos mirovine: prema propisima o mirovinskom osiguranju u visini razlike između invalidske mirovine utvrđene rješenjem Hrvatskog zavoda za mirovinsko osiguranje i invalidske mirovine koja bi bila utvrđena u slučaju povrede na radu. Međutim, po čl. 160. st. 5. Zakona o mirovinskom osiguranju predviđen je drukčiji način određivanja razmjernog iznosa mirovine: prema preostalom trajanju mirovinskog staža i godina života korisnika mirovine, odnosno osobe po kojoj su članovi obitelji stekli pravo na mirovinu, potrebnih za stjecanje prava na punu starosnu mirovinu. Dakle, dok je po ZOOP-u mjerodavna razlika između visine mirovine koju rješenjem utvrđuje HZMO i invalidske mirovine u slučaju povrede na radu, dotle je po Zakonu o mirovinskom osiguranju mjerodavan preostali mirovinski staž i godine života potrebnih za stjecanje prava na punu starosnu mirovinu. Nesuglasje između ta dva zakona može se otkloniti primjenom načela o rješavanju sukoba zakona. Možemo smatrati da su oba zakona *lex specialis*, zbog razloga što se i ZOOP i Zakon o mirovinskom osiguranju odnose na posebne segmente prava osiguranja koji su regulirani općim odredbama ZOO-a (a pored toga ZOOP je poseban zakon i u odnosu na Zakon o osiguranju), pa se sukladno tome može primijeniti pravilo *lex posterior derogat legi priori*, po kome ispada da treba dati prednost ZOOP-u jer je kasnije donesen (23. prosinca 2005.). No, bez obzira kojem propisu dati prednost, visina odštete mora odgovarati stvarnoj šteti koju mirovinsko osiguranje trpi. O tome više: Čurković, M., Naknada štete zbog gubitka uzdržavanja..., op. cit., str. 28-29.

¹¹¹ "Republički fond mirovinskog i invalidskog osiguranja Republike Hrvatske ima pravo na štetu prema osiguratelju, koje se sastoji od razmjernog iznosa doprinosa za mirovinsko i invalidsko osiguranje..." VSRH, Rev-1889/01 od 30. ožujka 2004., objavljeno u: Osiguranje, br. 3/2005., str. 54-55, iz obrazloženja iste presude: "Razmjerni iznos doprinosa za mirovinsko i invalidsko osiguranje određuje se u kapitaliziranom iznosu prema preostalom vremenu radnoga staža i godina života fizičke osobe potrebnih za stjecanje prava na starosnu mirovinu."

¹¹² Čl. 160. st. 3. Zakona o mirovinskom osiguranju. Više o tome: Čurković, M., Naknade štete zbog gubitka uzdržavanja..., op. cit., str. 23-24, i 29.

¹¹³ Pun tekst čl. 963. st. 1. ZOO-a glasi: "Isplatom naknade iz osiguranja prelaze na osiguratelja, po samom zakonu, do visine isplaćene naknade, sva osiguranikova prava prema osobi koja je po bilo kojoj osnovi odgovorna za štetu."

moгли bi svoj zahtjev postaviti i prema odgovornoj osobi,¹¹⁴ kao što to može i sama oštećena treća osoba iz prometne nezgode. Takvi osiguratelji imaju pravo izbora u pogledu ostvarivanja naknade od odgovornih osoba, osiguratelja ili njegovog osiguranika pa se ni po tom pitanju ne razlikuju od ostalih oštećenika.¹¹⁵

Da su oštećeni osiguratelji danas čim više izjednačeni s ostalim oštećenima, dokazuje i to da je u slučaju štete od neosiguranih vozila po ZOS-u 97, bilo određeno da zavodi za socijalno osiguranje te društva za osiguranje koja se bave (obveznim i dobrovoljnim) zdravstvenim, mirovinskim ili sličnim osiguranjima nisu imali pravo na naknadu štete od odgovornog osiguratelja po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti (čl. 91. st. 3. ZOS-a 97).¹¹⁶ Danas takvu odredbu ZOOP više ne poznaje, odnosno propisuje da oštećena osoba u slučaju ako joj je šteta nanesena od neosiguranog motornog vozila, može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje (čl. 29. st. 1. ZOOP-a). Budući da i navedene osiguratelje možemo smatrati oštećenim osobama, može se zaključiti da i oni mogu takav ili sličan zahtjev podnijeti Hrvatskom uredu za osiguranje.^{117,118} Ako se pak

¹¹⁴ Čl. 110. st. 1. Zakona o zdravstvenom osiguranju glasi: "Zavod je obvezan zahtijevati naknadu prouzročene štete od osobe koja je prouzročila bolest, ozljedu ili smrt osigurane osobe." Slična odredba sadržana je u čl. 161. st. 1. Zakona o mirovinskom osiguranju: "Zavod ima pravo na naknadu štete od osobe koja je uzrokovala invalidnost ili smrt osigurane osobe".

¹¹⁵ Jankovec, I., Obvezno osiguranje..., op. cit., str. 59.

¹¹⁶ Zanimljivo je da ZOS 97 nije isključio regresno pravo socijalnih osiguranja prema Hrvatskom uredu za osiguranje u slučaju štete od nepoznatih vozila. Takvu redakcijsku nesmotrenost iskoristio je i ondašnji Zakon o mirovinskom osiguranju iz 1998. god., propisujući u tom slučaju izravno pravo HZMO-a na naknadu štete od Hrvatskog ureda za osiguranje (čl. 163. st. 3. Zakona o mirovinskom osiguranju).

¹¹⁷ Tako i čl. 115. st. 2. Zakona o zdravstvenom osiguranju:

"Ako je šteta nastala uporabom vozila čiji se vlasnik, odnosno korisnik nije osigurao od automobilske odgovornosti, Zavod je obvezan zahtijevati naknadu štete od Hrvatskog ureda za osiguranje i vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila."

Dakle, ako je u pitanju šteta od neosiguranog motornog vozila postoji zajednička odgovornost Hrvatskog ureda za osiguranje i vlasnika odnosno korisnika vozila, a ako se radi o šteti od nepoznatog vozila onda samo Hrvatskog ureda za osiguranje.

¹¹⁸ U pogledu mirovinskog osiguranja postoji nešto drukčije rješenje. Naime čl. 163. st. 2. Zakona o mirovinskom osiguranju propisuju:

"Ako je šteta nastala uporabom vozila čiji se vlasnik, odnosno korisnik nije osigurao od automobilske odgovornosti, Zavod ima pravo zahtijevati naknadu štete izravno od vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila."

Dakle, vidimo da štetu od neosiguranog motornog vozila HZMO može potraživati po Zakonu o mirovinskom osiguranju samo od odgovornog vlasnika odnosno korisnika motornog vozila, a ne i od Hrvatskog ureda za osiguranje kao što to može HZZO. Ovakvo rješenje u Zakonu o mirovinskom osiguranju je za vlasnika odnosno korisnika motornog vozila daleko nepovoljnije jer samostalno odgovara, ne postoji uz njegovu odgovornost i odgovornost Hrvatskog ureda za osiguranje. Smatramo da bi se po ZOOP-u, HZMO mogao regresirati i od Hrvatskog ureda za osiguranje, budući da ZOOP ne spominje nikakvu zabranu takvog regresiranja, a donijet je i kasnije pa može i u ovom pogledu doći do primjene načela *lex posterior derogat legi generali*. No, bez obzira na ove dileme ono što je najbitnije je to da krajnja žrtva prometne nezgode ne

radi o šteti koja je nastala uporabom nepoznatoga vozila po čl. 30. st. 1. ZOOP-a, pravo na naknadu takve štete imala bi isključivo oštećena fizička osoba. Zahtjev za naknadu štete oštećena fizička osoba mogla bi podnijeti Hrvatskom uredu za osiguranje, ali samo zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja (čl. 30. st. 2. ZOOP-a). Dakle, kada su u pitanju navedene štete od neosiguranih motornih vozila, sukladno ZOOP-u, ne proizlazi da bi se kao oštećene osobe mogli pojaviti i zavodi za socijalno osiguranje kao pravne osobe¹¹⁹ već samo oštećene fizičke osobe.¹²⁰

Problem koji se ovdje javlja taj je da su troškovi što ih snose socijalna osiguranja materijalni troškovi, te postoji bojazan da oštećenik, nakon što je primio naknade iz socijalnih osiguranja i nakon što su socijalna osiguranja snosila troškove za njegovo liječenje, postavi zahtjev prema osiguratelju za naknadu štete i time ostvari dvostruku naknadu materijalne štete. Do iste situacije može doći i kada kasko osiguratelj isplati osigurninu oštećeniku zbog uništenja ili oštećenja automobila pa nakon toga isti oštećenik postavi zahtjev za naknadu štete zbog uništenja ili oštećenja stvari (automobila) prema osiguratelju po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti.¹²¹ Da se ovakvi prijevorni postupci spriječe, trebalo bi na neki način uspostaviti sustav informiranja između s jedne strane osiguratelja koji su dužni oštećeniku neku određenu naknadu ili uslugu (osiguravatelji socijalnog osiguranja ili kasko osiguranja), a s druge strane odgovornog osiguratelja

može ostati bez naknade i u slučajevima kada su za štetu odgovorna neosigurana ili nepoznata motorna vozila. (čl. 29. st. 1. i čl. 30. st. 1. ZOOP-a).

¹¹⁹ Hrvatski zavod za mirovinsko osiguranje i Hrvatski zavod za zdravstveno osiguranje su javne ustanove na koje se primjenjuju propisi o ustanovama (čl. 127. st. 1. Zakona o mirovinskom osiguranju, i čl. 91. st. 3. Zakona o zdravstvenom osiguranju).

¹²⁰ No, ovakav stav prema kojemu se HZMO i HZZO ne bi mogli javiti kao oštećeni kod šteta nastalih uporabom nepoznatih vozila ne podržavaju propisi o mirovinskom i zdravstvenom osiguranju. Naime, čl. 115. st. 3. Zakona o zdravstvenom osiguranju glasi: "Ako je šteta nastala uporabom nepoznatog motornog vozila Zavod je obvezan zahtijevati naknadu štete izravno od Hrvatskog ureda za osiguranje." Također i čl. 163. st. 3. Zakona o mirovinskom osiguranju propisuje: "Ako je šteta nastala uporabom nepoznatoga motornog vozila, Zavod ima pravo zahtijevati naknadu štete izravno od Hrvatskog ureda za osiguranje." Dakle, u pogledu štete od nepoznatog vozila rješenje u Zakonu o mirovinskom osiguranju vrlo je slično onome u Zakonu o zdravstvenom osiguranju, a koje ide k tome da se zavodima socijalnog osiguranja prizna položaj oštećene osobe kod šteta nastalih uporabom nepoznatog motornog vozila, a što je u suprotnosti s navedenom odredbom čl. 30. st. 1. i 2. ZOOP-a u kojoj se izričito navodi da pravo na naknadu štete ima samo oštećena fizička osoba. Uбудuće trebalo bi se bolje uskladiti navedena zakonska rješenja. Za sada ovu kontradikciju možemo otkloniti jedino metodama interpretacije propisa po kojoj kasniji zakon (ZOOP), ukida rješenja predviđena u ranijim propisima, a to su Zakon o mirovinskom osiguranju i Zakon o zdravstvenom osiguranju, pa bi iz ovoga proizašlo da bi prednost u primjeni imao ZOOP.

¹²¹ Oštećeni koji je iznos stvarne štete na automobilu naplatio po osnovi kasko-osiguranja ne može tu istu štetu naplatiti i po osnovi obveznog osiguranja u prometu". VSH, Rev. 383/88, od 5. listopada 1988., PSP, br. 46, odl. br. 84. Što je i razumljivo, jer bi se u protivnom radilo o dvostrukom osiguranju iste stvari pa bi iznos osigurnine bio veći od štete koju je osiguranik pretrpio, a što se protivi čl. 949. st. 2. ZOO-a.

od automobilske odgovornosti. Taj bi sustav omogućavao da se spriječi dvostruka naknada štete time što bi se osiguratelji međusobno informirali jesu li ili nisu u tijeku postupci naknade štete prema oštećeniku.¹²²

U nekim zemljama osiguratelji koji se bave obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti, sami sebe svojim međusobnim sporazumima, isključuju iz kruga trećih osoba koja imaju pravo na pokriće iz obveznog osiguranja. To su sporazumi prema kojima svaki osiguratelj ako dođe do sudara vozila, definitivno i isključivo snosi štetu na vozilu koje je kod njega osigurano, bez obzira na odgovornost za štetu vozača drugog vozila, koje je osigurano kod drugog osiguravatelja (tzv. *knock for knock agreement*).¹²³ Smatra se da se na taj način štede znatni iznosi budući da se ne utvrđuje odgovornost jednog i drugog vozača za sudar vozila.¹²⁴ Tako osiguranje od odgovornosti poprima obilježja neke vrste kasko osiguranja kojim bi se

¹²² Zanimljivo rješenje ovakvog problema nudi talijansko pravo. Naime u talijanskom pravu postoje dvije grupe institucija socijalnog osiguranja. U prvu grupu spadaju institucije zdravstvenog osiguranja, a u drugu grupu institucije u slučaju bolovanja, mirovine, invalidnine, tuđe pomoći i sl. Za prvu grupu institucija propisano je za ustanove zdravstvenog osiguranja da moraju svoje zahtjeve postaviti ili najaviti osiguratelju od automobilske odgovornosti prije nego je on oštećenome isplatio odštetu, tako da te ustanove imaju prednost u odnosu na oštećenika. Tek kad se one namire, pristupa se naknadi oštećenome. U praksi da bi se izbjegli svi ti regresni postupci, ustanove zdravstvenog osiguranja sklopile su sporazume s osiguravateljima da će im oni godišnje iz premije automobilske odgovornosti uplaćivati određeni postotak, a one neće postavljati odštetne zahtjeve za svoje troškove. Za drugu grupu socijalnih ustanova propisano je da one imaju pravo izravnog zahtjeva prema osiguratelju štetnika za naknadu troškova koje je isplatio oštećeniku. Prije nego što pristupi likvidaciji štete osiguratelj treba zahtijevati od oštećenika podnošenje izjave kako nema nikakvih prava prema institucijama socijalnog osiguranja, te mu tek u tom slučaju osiguratelj može isplatiti naknadu. Ako oštećenik ne podnese (ne potpiše) takvu izjavu, osiguratelj od automobilske odgovornosti je dužan tražiti od institucija socijalnog osiguranja da u roku od 45 dana izjave imaju li odštetni zahtjev prema osiguratelju. Ovdje je, za razliku od onoga što je rečeno za zdravstveno osiguranje, osiguratelj autoodgovornosti dužan pisati socijalnom osiguranju i tražiti od njega izjašnjenje. Obveza je s osiguratelja socijalnog osiguranja prebačena na osiguratelja automobilske odgovornosti. Ako osiguratelj autoodgovornosti isplati oštećenome štetu, a da nije postupio kako je navedeno, čini to na vlastiti rizik i može doći u situaciju da plati dva puta istu štetu. Više o tome: Čurković, M., Odštetni zahtjevi talijanskih institucija socijalnog osiguranja, Osiguranje i privreda, br. 4/1991., str. 36-38. i Jankovec, I., Obvezno osiguranje..., op. cit., str. 58.

¹²³ Tako npr. u Belgiji u sudaru dva motorna vozila koja po belgijskom zakonu podliježu obaveznom osiguranju, osiguravajuće društvo vozača koji nije odgovoran za sudar obavi procjenu štete na vozilu svog osiguranika, likvidira štetu i isplaćuje naknadu. Ono se zatim obraća osiguravajućem društvu kod kojega je štetnik osiguran sa zahtjevom za naknadu isplaćenog iznosa. Na ovaj način status treće osobe može imati i osiguravatelj koji je sklopio ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti, pa se i na taj način može pojednostaviti likvidacija šteta. Nikolić, N., Obvezno osiguranje od autoodgovornosti, Beograd, 1977., str. 87.; Ovakve sporazume imamo i u Francuskoj (sporazum o direktnoj obradi i isplati šteta – tzv. IDA sporazum) od 1968, Italiji od 1974., Portugalu od 1991. Svi ovi sporazumi počivaju na bezuvjetnom neburokratiziranom regresiranju iznosa koje isplaćuje obrađivač i na poštivanju unaprijed ugovorenih pravila utvrđivanja odgovornosti za nezgodu. Čurković, M., Aktivna obrada šteta u osiguranju, Osiguranje, br. 3/2002, str. 14.

¹²⁴ Jankovec, I., Obvezno osiguranje..., op. cit., str. 59.

nadoknađivale štete zajedno i na stvarima i na osobama. I naš ZOOP je uveo u hrvatski pravni sustav mogućnost sklapanja takvih ugovora. Naime, u čl. 11. st. 3. propisano je da “društva za osiguranje mogu sklopiti sporazum prema kojem odštetni zahtjev po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti može rješavati društvo za osiguranje kod kojeg je oštećena osoba sklopila ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti.”

4.4. Poslodavci oštećenika u prometnoj nezgodi

Pored već navedenih pravnih osoba koje se bave poslovima obveznog socijalnog osiguranja, kao treća oštećena osoba može se pojaviti i poslodavac na čiji je teret pala naknada plaće za prva 42 dana bolovanja¹²⁵ ako je zaposlenik povrijeđen u prometnoj nezgodi koja je prouzrokovana upotrebom motornog vozila. U tom slučaju poslodavac bi bio izravno oštećena strana te bi mogao uputiti izravno odštetni zahtjev osiguratelju od automobilske odgovornosti. No mogao bi po svom izboru obratiti se i samom štetniku sa zahtjevom (regresom) za iznos koji je isplatio zaposleniku.¹²⁶ Ovakvom stajalištu mogao bi se uputiti prigovor da je obveza poslodavca isplaćivanje naknade plaće posljedica zakonske obveze, a ne posljedica prometne nezgode. Poslodavac je izvan prometne nezgode, a samo oštećeni u prometnoj nezgodi mogu biti izravno oštećeni i postaviti zahtjev prema osiguratelju.¹²⁷

4.5. Zaposlenici osiguranika

Od osobite je važnosti pitanje položaja osoba koje su zaposlenici osiguranika. Naime, zaposlenici osiguranika mogu imati različiti položaj, ovisno o tome upravljaju li oni motornim vozilom ili samo sudjeluju u upravljanju motornog vozila. Ako samo upravljaju motornim vozilom, onda su izjednačeni s položajem vozača te ih se tada ne smatra trećim osobama (*supra* 3.2.).¹²⁸ No, kada ti zaposlenici samo sudjeluju u uporabi motornog vozila ili pak rade na njemu, o tome smatraju li se te osobe trećima ili ne, bilo je kolebanja u našoj sudskoj praksi i teoriji.¹²⁹ U prilog shvaćanju da oni ne ulaze u krug trećih osoba, tj. da nemaju pravo na naknadu iz osiguranja od automobilske odgovornosti svog poslodavca, govori odredba

¹²⁵ Čl. 24. toč. 1. Zakona o zdravstvenom osiguranju.

¹²⁶ Presuda Vrhovnog privrednog suda, P. 121/73 od 13. IX 1973., ZSO, knj. 1., sv. 1., 1976., odl. br. 135.

¹²⁷ Ćurković, M., *Odštetni zahtjevi talijanskih...*, op. cit., str. 39.

¹²⁸ Tako i sudske praksa: “Ne smatra se trećom osobom osiguranikov radnik koji je pretrpio štetu upravljajući osiguranikovim automobilom”, VsH Gž-800/77, od 3. VIII. 1978. u: Crnić, I., Ilić, A., *Osiguranje i ...*, op. cit., odl. br. 47.

¹²⁹ Šulejić, P., *Pravo osiguranja*, op. cit., str. 390.

Uvjeta osiguranja 2006.,¹³⁰ po kojoj se njih ne smatra osiguranim osobama te kao takvi, tj. kao suosiguranici, ne mogu ostvarivati odštetne zahtjeve iz osiguranja. Pored toga i sam ZOOP u čl. 5., navodi da su osobe koje voljom vlasnika sudjeluju u uporabi prijevoznog sredstva pokrivene osiguranjem od odgovornosti vlasnika odnosno korisnika prijevoznog sredstva za štete koje one prouzroče. Kao suprotni argument, a koji je kasnije i prihvaćen u teoriji i praksi,¹³¹ navodi se da bi zaposlenici osiguranika bili isključeni iz kategorije trećih osoba, moralo bi to biti izričito zakonom predviđeno, kao i za ostale kategorije osoba. Sam ZOOP nema takvih izričitih odredbi pa bi se zaposlenike osiguranika (poslodavca) kad nisu u svojstvu vozača, mogli smatrati trećim osobama.¹³² Jedino ne bi mogli imati pravo na naknadu štete ako bi oni bili odgovorni za prometnu nezgodu u kojoj su i oni sami pretrpjeli štetu.¹³³

4.6. Ostale treće osobe

Pod ostalim trećim osobama podrazumijevamo sve one osobe koje pretrpe štetu motornim vozilom u pogonu, a nisu odgovorne za tu štetu. Dakle, ovdje bi spadale, pored osoba za koje smo naveli da pripadaju u krug trećih osoba i sve one osobe koje smo svrstali u kategoriju osoba koje ne bi spadale u krug trećih osoba, ako one trpe štetu u prometnoj nezgodi, a nisu za nju odgovorne.¹³⁴ Sve će te osobe imati pravo na naknadu štete od odgovornog osiguratelja jer su sve one žrtve prometnih nezgoda, a svrha obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti upravo je da

¹³⁰ Čl. 1. st. 2. Uvjeta 2006. navodi: "Pored vlasnika vozila osigurane su sve osobe koje voljom vlasnika rade prilikom uporabe vozila (vozač, konduker i sl.), kao i osobe koje se prevoze vozilom."

¹³¹ Šulejić, P., *Pravo osiguranja*, op. cit., str. 390., Jankovec, I., *Obvezno osiguranje...*, op. cit., str. 51.

¹³² "Okolnost da je uporabom motornog vozila nanescena šteta osiguranikovom radniku i da štetni događaj ima karakter nezgode na poslu ne isključuje obvezu osiguratelja po osnovi obaveznog osiguranja od odgovornosti", VsH, Gž. 1622/76. od 25. svibnja 1977., PSP, 1977., br. 12, odl. br. 94.; "Konduker koji u trenutku nastanka štetnog događaja nije bio vozač, smatra se trećom osobom u smislu propisa o obaveznom osiguranju." VsH, Gž. 1434/79 od 9. listopada 1979., PSP, 1979., br. 16, odl. br., 48.; "Funkcija pomoćnog vozača koji u trenutku nastanka štetnog događaja nije upravljao motornim vozilom ne lišava ga svojstva treće osobe u smislu osiguranja", VsH, Gž. 2862/74, od 5. travnja 1974., Informator, br. 2183/75.

¹³³ No, u tom slučaju sukladno čl. 1061. st. 1. ZOO-a, postoji odgovornost poslodavca za štetu koju zaposlenik prouzroči na radu ili u vezi s radom trećim osobama. Kako je poslodavac uglavnom vlasnik, odnosno korisnik vozila kojim je prouzročena šteta, te za štetu umjesto njega odgovara njegov osiguratelj, u tom smislu takvo se rješenje podudara s onim navedenim u odredbama Uvjeta da osiguranje od autoodgovornosti pokriva i osobe koje rade voljom vlasnika prilikom uporabe vozila (čl. 1. st. 2. Uvjeta 2006.).

¹³⁴ Dakle, samo odgovorne osobe iz kruga osiguranika (osoba koje se ne smatraju trećima), ne mogu imati pravo na naknadu štete, tj. ne mogu imati status treće osobe u sustavu osiguranja od autoodgovornosti. Nikui, B., *Kategorija "trećih lica" u obaveznom osiguranju od autoodgovornosti*, *Pravni život*, br. 11/1995., str. 520.

se naknadi šteta što je moguće većem broju žrtava prometnih nezgoda, odnosno da nitko oštećen ne ostane bez naknade.¹³⁵ S druge strane, osobe koje smo svrstali u krug osoba koje se smatraju trećima, mogu pridonijeti nastanku prometne nezgode odnosno štete pa čak i biti isključivo odgovorne za njihov nastanak. U tom slučaju ako ne postoji odgovornost vlasnika odnosno korisnika motornog vozila (osiguranika), ne postoji ni odgovornost osiguratelja pa te osobe koje su odgovorne za štetu, iako spadaju u krug trećih osoba, neće imati pravo na naknadu štete koju pri tome eventualno mogu pretrpjeti. Ako je pak njihova odgovornost djelomična, imat će pravo samo na djelomičnu naknadu štete od osiguratelja. Posljedica je to primjene obveznopravnih pravila o odgovornosti za štetu i njezinoj naknadi koja su sadržana u ZOO-u, a na koju se nadovezuju pravila o odgovornosti osiguratelja iz ZOOP-a. Može se pojaviti problem ako osobe koje spadaju u krug trećih osoba budu odgovorne za štetu, a iza njih ne stoji nikakav osiguratelj pa šteta koju eventualno pretrpi oštećenik u prometnoj nezgodi ostane nepokrivena osiguranjem. Tada preostaje da se zahtjev za naknadu podnese samom štetniku.

U ovu kategoriju osoba mogli bismo još svrstati i nasljednike, odnosno srodnike oštećenika koji je zbog prometne nezgode smrtno nastradao, pa imaju pravo na naknadu štete zbog smrti svog ostavitelja (srodnika, bliske osobe).¹³⁶

5. Ugovorno proširenje kruga trećih osoba

5.1. Uopće o mogućnosti proširenja kruga trećih osoba

Iako u praksi osiguratelja nailazimo na ugovorno proširenje kruga trećih osoba, treba odmah naglasiti da se jedino propisom, putem kogentne pravne norme može odrediti tko će se smatrati trećom osobom, a tko ne.¹³⁷ Tako je i sam ZOOP, kako smo već rekli, u čl. 23. na negativan način odredio krug

¹³⁵ Tako će npr. i ozlijeđeni vozač imati pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti, a za koju je odgovoran vozač nekog drugog vozila. Isto tako će i vlasnik vozila čije je vozilo oštećeno ili uništeno u prometnoj nezgodi, a za koju nije odgovoran, imati pravo na naknadu štete od osiguratelja vlasnika motornog vozila koje je odgovorno za prometnu nezgodu (štetu). Ali "Oštećeni koji je iznos stvarne štete na automobilu naplatio po osnovi kasko-osiguranja ne može tu istu štetu naplatiti i po osnovi obveznog osiguranja u prometu". VSH, Rev. 383/88 od 5. listopada 1988., PSP, br. 46, odl. br. 84. Što je i razumljivo, jer bi se u protivnom radilo o dvostrukom osiguranju iste stvari pa bi iznos osigurnine bio veći od štete koju je osiguranik pretrpio, a što se protivi čl. 949. st. 2. ZOO-a.

¹³⁶ Tu bi spadale sljedeće štete: troškovi pogreba, troškovi liječenja i izgubljene zarade poginulog (čl. 1093. ZOO-a), naknada uzdržavanja za osobe koje je poginuli uzdržavao (čl. 1094. ZOO-a), naknada nematerijalne štete zbog smrti i teškog invaliditeta bliske osobe (čl. 1101. ZOO-a).

¹³⁷ Tako i Jankovec, I., *Obavezno osiguranje...*, op. cit., str. 60.

trećih osoba, tj. odredio je tko se ne smatra trećim osobama.¹³⁸ Međutim, sam ZOO u čl. 924. st. 2.¹³⁹ dopušta odstupanje od kogentnih pravnih normi, ali samo ako je to u nedvojbenom interesu osiguranika i ako to nije zakonom zabranjeno. Svakako bilo bi, a nije ni zakonski zabranjeno, u interesu osiguranika, ali i ostalih osoba koje se ne smatraju trećima, da se na neki način i njima pruži mogućnost naknade štete izazvane motornim vozilom u pogonu kada im tu štetu ne pokriva osiguranje od automobilske odgovornosti. Tako su u praksi naših osiguratelja razvijene dvije vrste osiguranja kojima se na neki način proširuje krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete i onda kada ih ne pokriva osiguranje od automobilske odgovornosti, a sve u cilju što bolje i kvalitetnije zaštite žrtava prometnih nezgoda. To su prošireno osigurateljsko pokriće i osiguranje od auto nezgode.

5.2. Prošireno osigurateljsko pokriće

Iz ranije izloženoga uočava se da se velik broj osoba ne smatra trećima (*supra* točka 3.), a što ima za posljedicu da je velik broj osoba u prometu nezaštićen. Ako tomu dodamo slučajeve u kojima oštećene osobe ne mogu dokazati odgovornost vozača motornog vozila ili se taj vozač ekskulpira, onda je očito da proklamirana zaštita žrtava prometa motornih vozila u praksi baš i ne funkcionira ponajbolje te da postoji značajan broj osoba koje ne dobiju naknadu pretrpljene štete.¹⁴⁰

Imajući u vidu navedeno, i pod pritiskom samih osiguranika u pružanju bolje osigurateljske zaštite u prometu, razni su osiguravatelji u bivšoj SFRJ početkom 80-tih godina prošlog stoljeća započeli s praksom ugovornog proširenja osiguravajućeg pokrića kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu i na osobe koje se do tada nisu smatrale trećim osobama.¹⁴¹ Takvo tzv. prošireno osiguranje plod je osigurateljske prakse te se zadržalo u primjeni i do danas. Dakle, ovim osiguranjem osobe koje se ne smatraju trećima imaju pravo na naknadu štete pod uvjetom da šteta nije pokrivena odštetnom odgovornošću drugog osiguratelja.¹⁴²

¹³⁸ Posljedica toga je da te osobe ne mogu isticati zahtjeve za naknadu štete prema osiguratelju, već prema odgovornoj osobi sukladno pravilima obveznog prava o naknadi štete.

¹³⁹ Čl. 924. st. 2. glasi: "Odstupanje od ostalih odredbi, ako nije zabranjeno ovim ili kojim drugim zakonom, dopušteno je samo ako je u nedvojbenom interesu osiguranika".

¹⁴⁰ Ćurković, M., Proširenje osiguravajućeg pokrića na odštetne zahtjeve osoba koje se ne smatraju trećima po propisima o obveznom osiguranju u prometu, *Privreda i pravo*, br. 5/1982., str. 45.

¹⁴¹ Prvi takav osiguratelj bila je zajednica osiguranja Triglav, koja je uvela u primjenu od 1. siječnja 1981. godine tzv. AO – plus – 80, potom je slijedila i zajednica osiguranja Croatia, koje je tzv. prošireno pokriće od automobilske odgovornosti uvela u primjenu 1. travnja 1982.

¹⁴² Ilić, A., Položaj oštećenika u odnosu na zajednicu osiguranja imovine i osoba, *Zbornik radova – naknada štete*, Zagreb, 1986., str. 1396., Matijević, B., *Izvan/sudska praksa vezana*

Po svojoj pravnoj prirodi radilo bi se o osiguranju koje predstavlja kombinaciju osiguranja imovine i osoba. To bi bila mješavina “no fault” sustava osiguranja¹⁴³ i osiguranja od posljedica nesretnog slučaja. Pravilnije bi stoga bilo reći da se radi o ugovoru o osiguranju *sui generis*.¹⁴⁴

Karakteristike tog proširenog osigurateljskog pokrića bile bi sljedeće:¹⁴⁵

1.) Prošireno osiguranje temelji se na ugovornoj i dobrovoljnoj osnovi. Nije zakonski regulirano, već je isključivo proizvod osigurateljske prakse. Posljedično tome ne postoji ni obveza na njegovo zaključivanje već je to pitanje slobodne volje svakog osiguranika.

2.) Ono je dodatno osiguranje u odnosu na temeljno osiguranje vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila od automobilske odgovornosti za štetu. To znači da je za njegovo zaključivanje potreban poseban uglavak, a na nj se onda plaća i doplatak na osnovnu premiju.

3.) Takvim osiguranjem pokrivena su samo one osobe koje se ne smatraju trećim osobama u konkretnoj prometnoj nezgodi. Eventualno ne bi tu spadale i osobe koje se ne smatraju trećim osobama, ali pravilima proširenog osiguranja nemaju pravo na naknadu iz pokrića (npr. atomski i ratni rizici, štete od autoutrka), a o tome svaki osiguratelj slobodno odlučuje u poslovnoj praksi.

4.) Ugovorna svota osiguranja predstavlja samostalnu svotu koja je neovisna o svoti iz osnovnog osiguranja. Svotu dijele osobe koje nisu treće, a treće osobe ne mogu utjecati na tu svotu.¹⁴⁶

uz osiguranu svotu kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, Hrvatska pravna revija, br. 9/2005., str. 34-37.

¹⁴³ *No fault* sustavi osiguranja nemaju pravnu prirodu osiguranja od odgovornosti. Osiguratelj je u takvim sustavima obavezan naknaditi štetu bez obzira na to je li osiguranik za nju odgovoran (*no fault* = bez krivnje, bez odgovornosti). Iz osiguranja naknađuju čak i štete koje je sam osiguranik pretrpio u nezgodi koju je prouzročio. Dakle, i samom štetniku koji je prouzročio prometnu nezgodu pa pritom i sam pretrpio štetu, pruža se osiguravajuće pokriće. Polazna osnova ovakvog razmišljanja je u tome da se pažnja i ponašanje u prometu moraju drukčije tretirati nego pažnja i ponašanje u drugim životnim situacijama, budući da opasnosti koje nosi suvremeni promet gotovo neizbježne. Takvi sustavi u biti imaju pravnu prirodu osiguranja osoba od posljedica nesretnih slučajeva koji su izazvani motornim vozilom u pogonu. A, ako se pored štete na osobama, nadoknađuju i štete na stvarima, onda takva osiguranja imaju i pravnu prirodu osiguranja stvari od uništenja ili oštećenja, a do kojih je došlo motornim vozilom u pogonu. *No fault* sustavi osiguranja motornih vozila od posljedica prometnih nezgoda postoje u zemljama *common law* pravne tradicije, poglavito u Sjevernoj Americi gdje su se i najranije pojavili (Kanada i neke savezne države SAD-a), a u zadnje vrijeme sve je više prisutan (makar samo i u pojedinim segmentima) i u pravima nekih kontinentalno europskih zemalja (npr. u Švedskoj, Finskoj, Norveškoj, Francuskoj). Jankovec, I., *Obvezno osiguranje...*, op. cit., str. 17-18., Sokal, V., Pak, J., *Aktuelna pitanja u obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete od motornih vozila i pravci njihovog rješavanja*, Privreda i pravo, br. 11-12/1983., str. 26., Čurković, M., *Međunarodna karta osiguranja motornog vozila*, 2. izmijenjeno i dopunjeno izd., Croatia osiguranje d.d., Zagreb, 1990., str. 48-49.

¹⁴⁴ Čurković, M., *Ugovori o obveznom osiguranju...*, op. cit., str. 71., Ilić, A., *Položaj oštećenika...*, op. cit., str. 1397.

¹⁴⁵ Čurković, M., *Ugovori o obveznom osiguranju...*, op. cit., str. 72-73.

¹⁴⁶ “Kad se radi o dobrovoljnom ugovornom osiguranju (prošireno osiguravajuće pokriće)

5.) To se osiguranje odnosi samo na pojedine vrste šteta. U pravilu su to štete nastale zbog ozljede ili smrti osobe. Nije bitno je li šteta materijalna ili nematerijalna, već je li šteta posljedica neke tjelesne ozljede ili smrti ili to nije. I materijalne štete ako su posljedica tjelesne ozljede ili smrti, pokrivena su osiguranjem, a također i nematerijalne. To, s druge strane, znači da ovo osiguranje ne pokriva štete na stvarima (npr. automobilu).

6.) Ovo je osiguranje imovinsko osiguranje, što znači da oštećeni nema pravo na kumulaciju odštetnih zahtjeva. Isplatom štete iz proširenog osiguranja osiguratelj se subrogira u pravo oštećenoga prema odgovornoj osobi.

7.) Oštećenici bi imali pravo na naknadu štete koju su pretrpjeli u prometnoj nezgodi i neovisno o svojoj odgovornosti, samim time što se dogodio osigurani slučaj.¹⁴⁷

Ovdje se javlja pitanje može li oštećeni uputiti zahtjev za naknadu štete odgovornom osiguratelju po temeljnom osiguranju od automobilske odgovornosti štetnika ili može izravno uputiti zahtjev za naknadu štete prema svom osiguratelju po osnovi proširenog osiguranja. U pravnoj literaturi¹⁴⁸ navodi se da oštećenik nema pravo navedenog izbora te da uvijek najprije treba uputiti zahtjev s osnova osiguranja od automobilske odgovornosti. Temeljem proširenog osiguranja mogao bi ostvariti naknadu samo ako ne postoji mogućnost naknade temeljem osiguranja od automobilske odgovornosti štetnika. Dakle, nema kumulacije naknade. U praksi bi to značilo da mora dokazati ili da je za štetu odgovoran sam osiguranik ili da za štetu nitko ne odgovara ili da postoji odgovornost štetnika koja nije u okviru osiguranja od automobilske odgovornosti (npr. odgovornost pješaka, biciklista, itd.), da bi mogao ostvariti naknadu po proširenom pokriću.

5.3. Osiguranje od posljedica auto nezgode

Osiguranje od posljedica auto nezgode (AN) također je proizvod prakse osiguratelja.¹⁴⁹ Samo osiguranje nastaje na dobrovoljnoj osnovi, i to tako da

obveze zajednice osiguranja propisuju se u okviru svote osiguranja navedene u polici neovisno o odredbama ... o ograničenju obveze osiguratelja kod obveznog osiguranja." VSH, Rev-1659/89., od 21. siječnja 1990., PSP, br. 47., odl. br. 81.

¹⁴⁷ "U smislu navedenih pravila osiguranja kad se radi o dobrovoljnome ugovornom osiguranju kojim se osiguravajuće pokriće proširuje na osobe koje se u smislu postojećih propisa ne smatraju trećim osobama ..., osiguravajuća je organizacija obvezna isplatiti ugovorenu naknadu neovisno o doprinosu te osobe nastanku štetnog događaja." VSH, Rev. 136/89., od 25 siječnja 1990., PSP, br. 47, odl. br. 80.

¹⁴⁸ Čurković, M., *Ugovori o obveznom osiguranju...*, op. cit., str. 73.

¹⁴⁹ Ne postoji posebno zakonsko reguliranje ovakve vrste osiguranja, osim nekoliko šturih odredbi sadržanih u ZOO-u koje se općenito odnose na osiguranje osoba. Temeljni pravni izvori osiguranja od posljedica auto nezgode bili bi uvjeti osiguranja od posljedica nezgodnog slučaja, kao i dopunska pravila o osiguranju vozača, putnika i djelatnika od posljedica nesretnog slučaja (pri čemu bi ona, kao *lex specialis* imala prednost pred uvjetima osiguranja od automobilske

se uz osnovnu policu na premiju osiguranja od automobilske odgovornosti doplati određen iznos za osiguranje od posljedica nesretnog slučaja.

Ovdje se zapravo radi o osiguranju od posljedica nesretnog slučaja, a koje se primjenjuje u slučaju automobilske nezgode. Dakle, osigurani slučaj bile bi štetne posljedice izazvane motornim vozilom u pogonu, i to: u slučaju smrti i u slučaju trajnog invaliditeta. Obveza osiguratelja za svaki od tih slučajeva glasi na svotu koja je navedena u polici te ne može iznositi više od tog iznosa, a isplaćuje se po osobi oštećenika. Dakle, u pitanju je ugovorna svota koju isplaćuje osiguratelj, a ne naknada u cijelom iznosu jer naknada koja se ovdje daje i nema karakter naknade štete.

Osobe koje su pokrivena ovakvim osiguranjem prema praksi osiguratelja jesu vozač i putnici u vozilu.¹⁵⁰ Ovim osiguranjem obuhvaćen je i vozač, koji se ne smatra trećom osobom kod osiguranja od automobilske odgovornosti, pa u slučaju prometne nezgode imao bi pravo na ugovorenu svotu. Tako, ne bi ostao bez ikakve naknade u slučaju nepostojanja mogućnosti naknade po osiguranju od automobilske odgovornosti.

Treba razmotriti i pitanje kumulacije ovog osiguranja s osiguranjem od automobilske odgovornosti, kao i s osiguranjem proširenog pokrivača. Budući da osiguranje od posljedica auto nezgode nema karakter naknade štete, već se svota isplaćuje bez obzira na štetu, moguće je kumulirati je sa zahtjevom za naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti, ali i sa zahtjevom za naknadu štete po osnovi proširenog pokrivača. Dakle, možemo zaključiti da osiguranje od auto nezgode i osiguranje od automobilske odgovornosti, kao i osiguranje od auto nezgode i osiguranje s proširenim pokrivačem međusobno se nadopunjuju, a ne isključuju.¹⁵¹

osiguranja). Pri tome ne postoje neki zajednički opći uvjeti, već ih donosi svaki osiguratelj za sebe. Čurković, M., *Ugovor o osiguranju od posljedica...*, op. cit., str. 35-36.

¹⁵⁰ Tako npr. Dopunskim pravilima za osiguranje vozača, putnika i djelatnika od posljedica nesretnog slučaja (nezgode) za vrijeme upravljanja i vožnje motornim i drugim vozilima Euroherc osiguranja d.d. određeno je (čl. 2. st. 1.) da ako je osiguranje ugovoreno za vozača, pokrivaju se nesretni slučajevi koji nastanu pri upravljanju i vožnji motornim vozilom, pri utovaru i istovaru robe s teretnog vozila ili prikolice i pri manipulacijama vozilom koje su u neposrednoj vezi s prometom. Ako je osiguranje određeno za putnika, pokriveni su rizici za vrijeme vožnje motornim vozilom i pri manipulacijama vozilom koje su u neposrednoj vezi s prometom. Ako je osiguranje ugovoreno za djelatnika, pokriveni su također rizici pri vožnji, utovaru i istovaru robe s teretnog vozila ili prikolice, pri manipulacijama vozilom koje su u neposrednoj vezi s motornim vozilom u prometu te pri radu na priključnom stroju kojem motorno vozilo daje pogonsku snagu, ako je vozilo vezano osiguranjem po Dopunskim uvjetima. Nadalje, određeno je da takvo osiguranje može biti s naznakom imena osiguranika, a može i bez naznake imena (čl. 3. i 4.). Ako su naznačena imena osiguranika, onda su osigurane samo te osobe koje su navedene u polici, odnosno u popisu priloženog uz policu; a ako nisu navedena imena osiguranika, osiguratelj je u obvezi za sve nesretne slučajeve koji nastanu motornim vozilom navedenom u polici.

¹⁵¹ Čurković, M., *Ugovori o obveznom osiguranju...*, op. cit., str. 73.

5.4. Ostali slučajevi ugovornog proširenja kruga trećih osoba

Osim navedenih primjera proširenog osigurateljskog pokrića i osiguranja od posljedica auto nezgode u praksi osiguratelja razvili su se i još neki slučajevi kojima se ugovorno proširuje krug trećih osoba.

Ovdje bi svakako spadali i Uvjeti AO plus¹⁵² od osiguratelja Croatia osiguranje d.d.. Po tim Uvjetima priznaju se određena prava osiguraniku koji je prouzročio prometnu nezgodu upravljajući motornim vozilom (dakle, kao vozač), a pri tome je i sam pretrpio tjelesne ozljede ili je smrtno stradao, ili pak je nastala šteta u vidu troškova kazneno-pravne zaštite. (čl. 1. al. 6. Uvjeta AO plus). Preduvjet za korištenje prava iz ovog osiguranja jest da je osiguranik kod istog osiguratelja imao sklopljenu policu od obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.

Štete koje su pokrivena tim dodatnim osiguranjem jesu troškovi zastupanja osiguranika u kaznenom postupku, neimovinska šteta nastala uslijed tjelesnih ozljeda zadobivenih u prometnoj nezgodi, a ako je osiguranik poginuo u prometnoj nezgodi ili je naknadno umro od zadobivenih tjelesnih ozljeda, onda srodnici osiguranika imaju pravo na naknadu troškova sahrane te na naknadu neimovinske štete za duševne boli zbog smrti bliske osobe (čl. 3. st. 1. toč. A i toč. B Uvjeta AO plus).

Pravo na naknadu štete ima isključivo ovlašteni vozač kao osiguranik (vlasnik motornog vozila ili osoba koja uz njegovu suglasnost upravlja motornim vozilom) koji je kriv za prometnu nezgodu (čl. 2. al. 2. i 3. Uvjeta AO plus). Ako nije odgovoran za prometnu nezgodu, neće postojati obvezna osiguratelja na naknadu troškova i štete iz osiguranja (čl. 8. Uvjeta AO - plus). Također pravo na naknadu štete u slučaju smrti osiguranika (ovlaštenog vozača) imaju i njegovi srodnici: bračni drug, djeca i roditelji osiguranika (čl. 2. al. 8. Uvjeta AO plus).

Svota osiguranja koja se odnosi na naknadu troškova zastupanja u kaznenom postupku iznosi 35.000,00 kn po jednom osiguranom slučaju (čl. 4. Uvjeta AO plus). Svota osiguranja za neimovinsku štetu uključujući i troškove sahrane iznosi 200.000,00 kn po jednom osiguranom slučaju, i predstavlja gornju granicu obveze osiguratelja prema osiguraniku i njegovim srodnicima (čl. 7. st. 1. Uvjeta AO plus).

¹⁵² Pun naziv ovih Uvjeta glasi: "Uvjeti za osiguranje troškova kaznenopravne zaštite i novčane naknade za ozljede vozaču odgovornom za prometnu nezgodu (AO plus)". Stupili na snagu 1. siječnja 2006. god. (čl. 20.).

6. Usporedba zakonskih rješenja po ZOOP-u i po ZOS-u 97 u pogledu određivanja kruga trećih osoba

Kako po ZOOP-u (čl. 23. toč. 1.), tako i po ZOS-u 97 (čl. 84. toč. 1.) vozača vozila ne bi se smatralo trećom osobom u pogledu smrti i ozljede vozača. ZOS 97 navodio je kako se i pravni sljednici vozača također ne bi moglo smatrati trećom osobom. ZOOP je umjesto pojma pravnih sljednika vozača odredio da se trećim osobama ne bi moglo smatrati srodnike kao i druge fizičke i pravne osobe. Izraz "srodnici" već smo ranije poblizje odredili (*supra* 3.2.1.), a ovdje treba naglasiti da nisu ni svi srodnici vozača ujedno i njegovi nasljednici, već samo oni koji su pozvani da ostvaruju svoje nasljedno pravo. Izraz "druge fizičke...osobe" može se shvatiti u smislu postojanja nasljednika koji nisu srodnici¹⁵³ vozača, te i bilo koje druge osobe koje trpe neku štetu zbog smrti ili tjelesne povrede vozača (poslodavci, osobe koje su snosile troškove pogreba, primatelji uzdržavanja itd.). Dakle, pojmove koje koristi ZOOP (iako nisu točno određeni) proširuju krug osoba koje se ne smatraju trećima a vezuju se za vozača. Dok su po ZOS 97 to su bili samo pravni sljednici (dakle samo oni koji su ga nasljeđivali), sada se zapravo želi ne priznati pravo na naknadu štete iz osiguranja automobilske odgovornosti zbog smrti i tjelesne ozljede odgovornog vozača, osobama koje su srodnici vozača (a koji bi imali pravo na naknadu štete sukladno čl. 1101. st. 1. i 2. ZOO), osobama koje nasljeđuju poginulog vozača (a koje bi mogle naslijediti tražbine za naknadu neimovinske štete sukladno čl. 1105. st. 1. ZOO-a), kao i bilo koje druge fizičke osobe koje trpe štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede vozača (kao npr. osobe koje su izgubile uzdržavanje sukladno čl. 1094. st. 1. ZOO-a).

Novost je i to što ZOOP izričito navodi da se trećim osobama ne mogu smatrati ni pravne osobe zbog smrti i tjelesne ozljede vozača (*supra* 3.2.).

U pogledu štete kod određivanja kruga osoba koje nemaju pravo na naknadu štete i ZOOP (čl. 23. toč. 2.) i ZOS 97 (čl. 84. toč. 2.) imaju skoro identična rješenja. Razlika je u tome što je ZOOP izričito u taj krug osoba uveo i zajedničkog vlasnika.

Novost je da je iz kruga trećih osoba isključen, odnosno nema pravo na naknadu štete suputnik u vozilu kojim je upravljao neovlašteni vozač, odnosno suputnik u neosiguranom vozilu, ako su te okolnosti suputniku bile poznate (čl. 23. toč. 3 i 4. ZOOP-a). (*supra* 3.5 i 3.6.). Pitanje je koliko suputniku mogu biti poznate takve okolnosti, pa stoga smatramo da se time neopravdano suzuje krug trećih osoba koje bi imale pravo na naknadu štete.

Novost je i to što su po ZOOP-u iz kruga trećih osoba isključene i osobe koje pretrpe štetu zbog uporabe vozila na športskim priredbama (čl. 23. toč.

¹⁵³ Moguće je da postoje oporučni nasljednici, a oni ne moraju biti nužno srodnici vozača.

5. al. 1). (*supra* 3.7.) Ovo je rješenje korak unazad koje je propisivao ZOS 97 u čl. 83. st. 4. po kome je organizator natjecanja bio dužan zaključiti posebno osiguranje od automobilske odgovornosti, dakle osobe koje bi bile oštećene zbog uporabe vozila na tim natjecanjima bile bi pokrivena osiguranjem, odnosno spadale bi u krug trećih osoba. U skladu s današnjim zakonskim rješenjem donesene su i identične odredbe u Uvjetima 2006.

U ZOOP-u trećom se osobom ne smatra ni osoba kojoj je šteta nastala zbog djelovanja nuklearne energije za vrijeme prijevoza radioaktivnog materijala (čl. 23. toč. 5. al. 2.), kao ni osoba koja je pretrpjela štetu zbog ratnih operacija, pobuna ili terorističkog čina (čl. 23. toč. 5. al. 3.). (*supra* 3.8. i 3.9.) ZOS 97 nije sadržavao ovakva rješenja. Identična rješenja kao i ZOOP sadrže i Uvjeti 2006., a slična su rješenja sadržana i u ranijim uvjetima osiguranja (npr. Uvjeti 2005. u čl. 2. st. 1. toč. 4. i 5), pa su tako odredbe uvjeta osiguranja kao proizvod osigurateljske prakse našle i svoje mjesto u Zakonu.

ZOOP je ipak proširio krug trećih osoba kada su u pitanju osiguratelji kao oštećenici (*supra* 4.3.). Naime, po ZOS-u 97 u slučaju da je trećim osobama šteta nanesena od neosiguranog vozila, zavodi za mirovinsko i zdravstveno osiguranje, kao ni društva za osiguranje koja se bave zdravstvenim, mirovinskim ili sličnim osiguranjima, ne bi imali pravo na naknadu štete (čl. 91. st. 3). U ZOOP-u je takva odredba izostavljena, pa se može zaključiti da u takvom slučaju osiguratelji kao oštećene osobe imaju pravo na naknadu štete, odnosno kako mogu podnijeti zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje.

Novost po ZOOP-u je i to što oštećena osoba može tražiti naknadu štete zbog uništenja ili oštećenja stvari ako je do štete došlo uporabom nepoznatog motornog vozila (čl. 30. st. 3. ZOOP-a). Pri tome se kao uvjet za isplatu naknade štete traži da je Hrvatski ured za osiguranje nekom od sudionika ovakve prometne nezgode nadoknadio štetu zbog smrti ili teških tjelesnih ozljeda koje su zahtijevale bolničko liječenje. Pri tome je propisano i sudjelovanje oštećenika u šteti uz samopridržaj u iznosu od 3.750,00 kn.

7. Zaključak

Iz svega navedenog do sada valja razlikovati više skupina osoba koje se javljaju u vezi s naknadom iz osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu.

Prva skupina jesu osobe koje upravljaju motornim vozilom (vozači). Za te je osobe nedvojbeno određeno da se ne smatraju trećim osobama u smislu osiguranja od automobilske odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede vozača.

Druga skupina jesu osobe koje imaju određena vlasnička prava prema vozilu ili prava korištenja prema vozilu (vlasnici, suvlasnici, zajednički

vlasnici i korisnici vozila). Za te je osobe karakteristično da imaju dvojak položaj. One se mogu pojaviti kao osobe koje imaju pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda (štete na osobi); dok za štete na stvarima (štete na motornom vozilu, štete na stvarima koje imaju sa sobom) nemaju položaj oštećenika.

Treća skupina osoba jesu osobe koje se u potpunosti smatraju trećim oštećenim osobama, kako za štete na stvarima, tako i za štete na osobama. Tu bi spadali putnici u vozilu, kao i nemotorizirani sudionici prometa kao osobe izvan vozila (pješaci, biciklisti).

Četvrta su skupina osobe koje se javljaju kao pravni sljednici osoba oštećenih u prometnoj nezgodi. Pri tome da bi pravni sljednici oštećenika imali pravo na naknadu štete od osiguratelja, oštećenici morali bi prethodno imati položaj trećih oštećenih osoba.

Peta skupina osoba javljaju se osobe koje trpe određenu štetu zbog toga što je neka osoba oštećena u prometnoj nezgodi. Tu bi spadali poslodavci koji trpe štetu zbog svojih oštećenih zaposlenika, kao i osiguratelji koji bi imali subrogacijske zahtjeve prema odgovornom osiguratelju od automobilske odgovornosti. Ovdje bi pripadali i osiguratelji koji obavljaju poslove socijalnog osiguranja i osiguratelji koji obavljaju poslove ostalih životnih i imovinskih osiguranja koji trpe štetu zbog nastale prometne nezgode.

Postoje i neke iznimke u pogledu ovih navedenih skupina. Dvije su vrste tih izuzetaka: jedni izuzeci idu za tim da nekim osobama osporavaju pravo na naknadu štete iz osiguranja iako bi se one inače smatrale trećim osobama; dok druge iznimke imaju suprotan učinak – priznaju pravo na naknadu štete osobama koje se inače ne smatraju trećim osobama.

Ponajprije izuzetak od prava na naknadu štete bili bi putnici koji su dragovoljno ušli u vozilo kojim upravlja neovlašteni vozač ili je vozilo bilo neosigurano. Takve se putnike ne bi smatralo trećim oštećenim osobama. Nadalje, iznimka su i osobe koje su oštećene na automobilskim utrkama, kao i osobe koje su oštećene djelovanjem nuklearne energije uslijed prijevoza radioaktivnog materijala. Ovo zbog toga što organizator autoutrka ima mogućnost sklapanja dodatnog osiguranja za štete koju pretrpi neka osoba zbog uporabe motornog vozila na automobilskim utrkama, a osiguranje šteta do kojih može doći uslijed prijevoza radioaktivnog materijala uređeno je posebnim propisima.

Iznimku od naknade štete čine i ratni rizici (ratne operacije i pobune) koja i spadaju u klasična isključenja od prava na naknadu štete iz osiguranja, pa je s toga razumljivo da ni osiguranje od automobilske odgovornosti ne pokriva takve štete, bez obzira na to da li su se dogodile osobama koje se smatraju trećima ili ne. Novost je ta što je uveden i rizik terorizma koji predstavlja razlog isključenja iz osiguranja. No, u pogledu odgovornosti za štete od terorizma postoje posebni propisi.

Konačno, i osobe koje se inače smatra trećim osobama, tj. za koje se smatra da imaju pravo na naknadu štete, neće moći ostvariti pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti ako su one odgovorne za nastanak štetnog događaja – prometne nezgode u kojoj i same pri tome trpe štetu.

Osim od iznimaka od prava na naknadu štete postoje i iznimke koji nekim osobama daju pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti a koje se inače smatraju osobama koje ne ulaze u krug trećih osoba. U ovom slučaju pravo na naknadu štete iz osiguranja imale bi sve osobe koje su pretrpjele štetu zbog neke prometne nezgode, a nisu za nju odgovorne. Otuda se izvodi zaključak da bi i osobe koje ne bi ulazile u krug trećih osoba poput vozača, imale pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti ako za prometnu nezgodu nisu odgovorne.

Na osnovi do sada navedenoga u zaključku vidimo da je određivanje kruga trećih osoba dosta složeno pitanje, tim više što odredbe ZOOP-a ne određuju koje se to osobe smatraju trećima, već samo koje to osobe nemaju pravo na naknadu štete. Zbog toga se ne može uvijek jednoznačno odgovoriti koje to osobe imaju pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti a koje ne. Ovisno o okolnostima konkretnog slučaja iste osobe mogu ili ne imati položaj trećih oštećenih osoba. Na kraju uvijek ostaje činjenica da određen krug osoba kod osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu po zakonskim odredbama nema pravo na naknadu štete iz osiguranja. Praksa osiguratelja da se ugovorno proširuje krug trećih osoba može tu činjenicu donekle ublažiti, ali to nije uvijek dovoljno.

Literatura

1. **Blagojević, B. T., Krulj, V.**, Komentar zakona o obligacionim odnosima, Savremena administracija, Beograd, 1980.
2. **Cigoj, S.**, Avtomobilist, Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, Ljubljana, 1982.
3. **Crnić, I.**, Odštetno pravo, Faber & Zgombić Plus d.o.o., Zagreb, 2004.
4. **Ćurković, M.**, Proširenje osiguravajućeg pokrića na odštetne zahtjeve osoba koje se ne smatraju trećima po propisima o obveznom osiguranju u prometu, Privreda i pravo, br. 5/1982., str. 44-48.
5. **Ćurković, M.**, Ugovori o obveznom osiguranju u cestovnom prometu, Savjet stručne biblioteke "Croatia" zajednice osiguranja imovine i osoba, Zagreb, 1989.
6. **Ćurković, M.**, Međunarodna karta osiguranja motornog vozila, 2. izmijenjeno i dopunjeno izd., Croatia osiguranje d.d., Zagreb, 1990.
7. **Ćurković, M.**, Odštetni zahtjevi talijanskih institucija socijalnog osiguranja, Osiguranje i privreda, br. 4/1991., str. 35-39.
8. **Ćurković, M.**, Obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja, Pravo i porezi, br. 12/1997., str. 1211-1224. (str. 13-26.).

9. **Ćurković, M.**, Ugovor o osiguranju od posljedica nesretnog slučaja, *Pravo i porezi*, br. 12/1998., str. 1319-1326.
10. **Ćurković, M.**, Naknada štete zbog gubitka uzdržavanja. Regres socijalnog osiguranja, *Osiguranje*, br. 5/2000., str. 20-30.
11. **Ćurković, M.**, Aktivna obrada šteta u osiguranju, *Osiguranje*, br. 3/2002., str. 11-15.
12. **Ćurković, M.**, Zbirka propisa iz osiguranja, Inženjerski biro, Zagreb, 2002.
13. **Ćurković, M.**, Odgovornost osiguratelja za štetu na temelju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, *Hrvatska pravna revija*, br. 12/2004, str. 24-31.
14. **Ćurković, M.**, Odgovornost osiguratelja za štetu na temelju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, u: *Odgovornost za štetu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2004.
15. **Ćurković, M.**, Hrvatsko zakonodavstvo iz osiguranja autoodgovornosti ususret Europi, *Pravo u gospodarstvu*, br. 12/2004., str. 203-227.
16. **Ćurković, M.**, Peta EU – Direktiva o obveznom osiguranju od građanske odgovornosti za štete od motornih vozila, *Hrvatska pravna revija*, br. 9/2005., str. 16-21.
17. **Gorenc, V., [et al.]**, Komentar Zakona o obveznim odnosima, RRiF, Zagreb, 2005.
18. **Hiber, D.**, Dve godine primene Zakona o obeštećenju žrtava saobraćajnih nezgoda (*Loi Badinter*) u Francuskoj, *Pravni život*, br. 1/1988., 159-168.
19. **Ilić, A.**, Položaj oštećenika u odnosu na zajednicu osiguranja imovine i osoba, *Zbornik radova – naknada štete*, Zagreb, 1986., str. 1393-1404.
20. **Ilić, A.**, Obvezno osiguranje u prometu, *Pravo u gospodarstvu*, br. 5-6/1994.
21. **Ivanjko, Š.**, Srodnička klauzula u osiguranju odgovornosti, *Analiz Pravnog fakulteta u Beogradu*, br. 6/1982.
22. **Ivanjko, Š.**, Osiguranje vozača motornog vozila u Sloveniji, *Zbornik radova Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse* br. 4, Mostar 2006., str. 45-58.
23. **Jankovec, I.**, Obvezno osiguranje za štete od motornih vozila, 2. dopunjeno i izmijenjeno izd., Naučna knjiga, Beograd, 1985.
24. **Klarić, P.**, Odštetno pravo, 4. izmijenjeno i dopunjeno izd., Narodne novine, Zagreb, 2003.
25. **Lemor, D., U., Becker, A.**, Road Accidents – The Victim’s Guide to Europe, GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG, Hamburg, 2004.
26. **Matijević, B.**, Izvan/sudska praksa vezana uz osiguranu svotu kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, *Hrvatska pravna revija*, br. 9/2005., str. 30-44.
27. **Mrvić-Petrović, N., Petrović, Z., Filipović, A.**, Obvezno osiguranje od autoodgovornosti i naknada štete, Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd, 2000.
28. **Nikolić, N.**, Obavezno osiguranje od autoodgovornosti, Beograd, 1977.
29. **Nikšić, B.**, Kategorija “trećih lica” u obaveznom osiguranju od autoodgovornosti, *Pravni život*, br. 11/1995., str. 506-524.
30. **Ognjatović, S.**, Osiguranje od automobilske odgovornosti, *Pravni život*, br. 10/2003. str. 983-991.
31. **Pavić, D.**, Pravna narav ugovora o osiguranju, *Pravo i porezi*, br. 7/2003, str. 8-15.

32. **Pavišić, B.**, i suradnici, *Zakon o sigurnosti prometa na cestama s komentarom, bilješkama i prilogima*, Adamić, Rijeka, 2005.
33. **Potkonjak, T.**, Novi zakon nova prava, kolumna HAK-a, u: <http://www.hak.hr/cpage.aspx?page=kolumna7.aspx&pageID=373&newsID=173> od 01. 03. 2006.
34. **Pugliatti, S.**, *Responsabilità civile*, Giuffrè, Milano, 1968.
35. **Radišić, J.**, *Imovinska odgovornost za štetu izazvanu motornim vozilom*, Institut društvenih nauka – centar za pravna istraživanja, Beograd, 1976.
36. **Sokal, V.**, *Osiguranje u korist trećeg*, Savremena administracija, Beograd, 1976.
37. **Sokal, V., Pak, J.**, *Aktuelna pitanja u obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete od motornih vozila i pravci njihovog rješavanja*, Privreda i pravo, br. 11-12/1983., str. 22-35.
38. **Stojanović, D., Perović, S.**, *Komentar Zakona o obligacionim odnosima*, Kulturni centar – Gornji Milanovac, Pravni fakultet Kragujevac, 1980.
39. **Šulejić, P.**, *Osiguranje od građanske odgovornosti*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1967.
40. **Šulejić, P.**, Lica čije je odgovornost pokrivena obaveznim osiguranjem u saobraćaju od motornih vozila, *Pravni život*, br. 11/1974., str. 29-43.
41. **Šulejić, P.**, *Pravo osiguranja*, 2. prošireno izd., NIU Službeni list SFRJ, Beograd, 1980.
42. **Trajković, M. S.**, *Odgovornost ovlašćenog instruktora vožnje za štetu prouzrokovanu motornim vozilom*, *Pravni život*, br. 6-7, 1975.
43. **Trklja-Obreza, M.**, *Osiguranje od odgovornosti za štete od motornih vozila s naročitim osvrtom na jugoslavensko pravo*, doktorska disertacija, Pravni fakultet, Sarajevo, 1988.

Sudska praksa

1. *Ing registar sudske prakse*, 1997.-2005.,
2. *Izbor odluka Vrhovnog suda RH*, 1993.-2005.,
3. *Pregled sudske prakse Naša zakonitost*, br. 1 – 42, (god. 1972.-1989.),
4. *Pregled sudske prakse Zakonitost*, br. 43-53, (god. 1989.-1992.).

Pravni izvori

1. **Direktiva br. 2005/14/CE**, objavljena u službenom glasilu EU, L149 od 11. lipnja 2005., a stupila na snagu danom objave
2. **Obiteljski zakon NN**, br. 116/03., 17/04. i 136/04.
3. **Kazneni zakon, NN**, br. 110/97., 27/98., 50/00., 129/00., 51/01., 111/03., 190/03., 105/04. i 84/04.
4. **Zakon o mirovinskom osiguranju, NN**, br. 102/98., 127/00., 59/01., 109/01., 147/02., 117/03., 30/04., 177/04. i 92/05
5. **Zakon o obveznim odnosima, NN**, br. 35/2005.
6. **Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, NN**, br. 151/05.
7. **Zakon o odgovornosti za nuklearnu štetu, NN**, 143/98.
8. **Zakon o odgovornosti za štetu nastalu uslijed terorističkih akata i javnih demonstracija, NN**, 117/03

9. **Zakon o osiguranju**, NN, br. 151/05.
10. **Zakon o osiguranju iz 1997 god.** NN, br. 46/97. (pročišćeni tekst), 116/99. i 11/02.
11. **Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima** NN, br. 91/96., 68/98., 137/99., 22/00., 73/00., 129/00. i 114/01
12. **Zakon o zdravstvenom osiguranju**, NN., br. 94/01., 88/02., 149/02., 117/03., 30/04., 177/04. i 90/05.
13. **Odluka Vlade RH o utvrđivanju iznosa za naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti**, NN, br. 20/98.
14. **Uvjeti za obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti**, Hrvatski ured za osiguranje, od 15. rujna 2005., u primjeni od 1. studenog 2005.
15. **Uvjeti za obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti**, Hrvatski ured za osiguranje, od 6. travnja 2006., u primjeni od 1. rujna 2006.

Summary

THIRD PERSONS IN AUTOMOBILE INSURANCE

This article deals with the issue of determination of notion of third persons in automobile insurance, i.e., determination of persons that are entitled to compensation of damage caused by motor-car in motion. Persons entitled to compensation of damage in automobile insurance may be determined in two ways: first, by negative determination of persons that are not afforded the right to claim damages (this is actually provided by in our law), and secondly, by positive determination, interpreting the law in order to determine the actual persons entitled to compensation of damage. The importance of such two way approach is in raising the level of precision in identifying persons entitled to compensation of damage since the mere analysis of legal provisions does not, at first sight, enable the exact determination of such persons. In the article it is furthermore elaborated on the possibility of contractual expansion of the number of third persons, i.e., it is attempted to answer the issue of widening the insurance coverage in order to include persons normally not deemed as third persons in automobile insurance. Finally, the comparative overview of previous and new Croatian legal provisions on third persons is given.

Key words: *automobile insurance, third aggrieved party, compensation of damage, injurer, insurer.*

Zusammenfassung

**DRITTE PERSONEN BEI DER
KRAFTFAHRZEUGSHAFTPFLICHTVERSICHERUNG**

In dieser Arbeit wird die Thematik der Bestimmung von Begriff und Kreis Dritter bei der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung gegen Schaden bearbeitet, d.h. jener Personen, die Recht auf den Ersatz von Schaden haben, der durch ein fahrendes Kraftwerkzeug hervorgerufen wurde. Der Kreis der Personen, die Recht auf Schadenersatz bei der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung haben, lassen sich auf zwei Arten bestimmen: erstens indem der Kreis derjenigen Personen bestimmt wird, die kein Recht auf Schadenersatz haben. (negative Art der Bestimmung), und diese Art wird auch im Gesetz akzeptiert, sowie zweitens indem versucht wird, auf Grund der Interpretation des Gesetzes den Kreis der Personen zu bestimmen, die Recht auf Schadenersatz haben könnten (positive Bestimmungsart). Die Wichtigkeit dieses doppelten Ansatzes liegt in der umso genaueren Bestimmung der Personen, die Recht auf Schadenersatz haben, denn es kann nur auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen nicht auf den ersten Blick festgestellt werden, wer Recht auf Schadenersatz hat. In der Arbeit wird auch die Möglichkeit der vertragsmäßigen Erweiterung des Kreises Dritter erwähnt, bzw. es wird versucht auf die Frage zu antworten wie die Versicherung auf Personen auszudehnen ist, die bei der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung nicht als Dritte betrachtet werden. Am Schluss werden die alten und neuen gesetzlichen Lösungen in der Republik Kroatien hinsichtlich der Bestimmungen des Kreises Dritter verglichen.

Schlüsselwörter: *Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, dritte geschädigte Person, Schadenersatz, Verursacher des Schadens, Versicherter.*

Sommario

**TERZE PERSONE NELL'ASSICURAZIONE
AUTOMOBILISTICA**

In questo lavoro si tratta la tematica della determinazione della nozione di terze persone nell'assicurazione automobilistica, ovvero le persone che hanno il diritto al risarcimento del danno causato da veicoli motorizzati in movimento. Le persone che hanno il diritto al risarcimento del danno nell'assicurazione automobilistica possono essere determinate in due modi: il primo, attraverso la determinazione negativa delle persone che non dispongono del diritto di rivendicare dei danni, come è attualmente previsto nella nostra legislazione, e il secondo, attraverso la determinazione

positiva, con l'interpretazione della legge al fine di determinare le persone attualmente riconosciute per il risarcimento del danno. L'importanza di questi due approcci è l'accrescimento del livello di precisione nell'identificazione delle persone aventi diritto al risarcimento del danno, poiché la mera analisi delle disposizioni legali non consente a prima vista l'esatta determinazione di tali persone. Inoltre, nel lavoro è elaborata la possibilità dell'espansione contrattuale del numero di terze persone, riguardo al tentativo di rispondere alla questione dell'ampliamento della copertura assicurativa al fine di includere le persone normalmente non ritenute terze persone nell'assicurazione automobilistica. Infine, è offerta una rassegna comparativa delle precedenti e delle nuove disposizioni legali croate di terze persone.

Parole chiave: *assicurazione dell'automobile, terza persona danneggiata, risarcimento del danno, danneggiatore, assicuratore.*