

**PRAVNI ASPEKTI UGOVORA O OSIGURANJU OD  
ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE KOJE UPOTREBOM  
MOTORNOG VOZILA BUDU PRIČINJENE TREĆEM LICU U  
BOSNI I HERCEGOVINI**

Mr Pejaković Dalibor

Banja Luka, 2012.

## UVODNA RAZMATRANJA

Od samog početka ljudske civilizacije čovjek je uočio potrebu za prevoznim sredstvom sa kojim će vrlo lako i brzo doći do određenog cilja. Iako je u početku razvoja ljudske civilizacije glavno prevozno sredstvo upravo bilo upotrebom životinjske snage, čovjek je vrlo rano uočio kakve bi im koristilo donosilo vozilo koje bi se kretalo uz pomoć sopstvenog motora. Prve ideje takvog vozila sreću se u nacrtima Leonarda da Vincija oko 1500. godine p.n.e., Iako su ove ideje za izradu vozila postojale krajem XVII vijeka, nagli razvoj automobilizma počinje tek od 1885. godine, kada su G. Daimler i K. Benz (Dajmler i Benc) konstruisali prve automobile sa motorom sa unutrašnjim sagorijevanjem.<sup>1</sup>

Danas vozila ne predstavljaju više luksuz kao što su to predstavljala u prvom periodu njihovog razvoja već, naprotiv potrebu bez koje se današnji razvoj moderne ljudske civilizacije ne bi mogao ni zamisliti. Samom njegovom ekspanzijom u svijetu došlo je i do posledica koje su pratile ovaj trend razvoja. Te posledice se prije svega ogledaju u sve većem broju saobraćajnih nezgoda i porastu broja stradalih, kao i sve većoj materijalnoj šteti koja se dešava u saobraćajnim nezgodama.

Jedna od prvih saobraćajnih nesreća sa posljedicama za ljudski život desila se u New Yorku, kada je 1899. godine na čovjeka naletio automobil.

Danas je broj nesreća u sve većem porastu i procjenjuje se da je u poslednjih deset godina u saobraćajnim nezgodama u svijetu stradalo preko 1.000.000.000 ljudi, što pokazuje da je jedan od vodećih uzroka smrtnosti upravo broj stradalih u saobraćajnim nezgodama.

Broj stradalih u saobraćajnim nezgodama u BiH kreće se u broju preko 500 lica godišnje, dok se broj lica sa lakim i teškim tjelesnim povredama kreće od oko 2.500.

Prema najnovijim istraživanjima Evropske unije, svake godine na drumovima Evropske unije u saobraćajnim nezgodama pogine preko 50.000 ljudi.

Najčešći uzroci saobraćajnih nezgoda su neprilagođena brzina i vožnja pod dejstvom alkohola.

Kako je pojačana upotreba motornih vozila u saobraćaju prouzrokovala mnoge probleme, od posebnog značaja su postala pitanja, na koji način obešteti treća lica, kako utvrditi odgovornost za štetu prouzrokovanu upotrebom motornog vozila, ko treba da odgovara za štetu nanесenu upotrebom motornog vozila, po kom osnovu i u kom obimu, na koji način regulisati zahtjev oštećenih, da li naknadu treba da snosi odgovorno lice, itd. Uzimajući sve ovo u obzir shvatamo i sve veći značaj zaključivanja ugovora o obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete prouzrokovane upotrebom motornog vozila trećim licima.

## D I O P R V I

### **OBAVEZNO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE PROUZROKOVANE UPOTREBOM MOTORNOG VOZILA – ISTORIJSKI PREGLED**

Osiguranjem od odgovornosti za štete prouzrokovane upotrebom motornog vozila regulišu se odnosi kroz koje se oštećenom licu obezbjeđuje naknada štete. Ova vrsta osiguranja u prvoj polovini XVIII vijeka nije bila dozvoljena.

---

<sup>1</sup> Enciklopedija Leksikografskog zavoda, tom I, Zagreb 1955, str. 297-298.

Razvoj saobraćaja uz svakodnevno povećavanje broja saobraćajnih nesreća je zahtijevao izmjenu navedenog shvatanja. Osnovni problemi saobraćajnih nesreća – naknada prouzrokovane štete se ipak najlakše mogu ostvariti putem osiguranja od odgovornosti, što je navelo i sud u Parizu da 01.07.1845. godine, prizna punovažnost osiguranja od odgovornosti kočijaša.

Osnovni razlog za transformaciju odgovornosti i pojavu osiguranja od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima jeste pojava industrijske revolucije XIX vijeka i nagli razvoj automobilske industrije.

Pojavom prvih motornih vozila, a samim tim i prvih saobraćajnih nesreća u svim zemljama svijeta pojavile su se različite inicijative za zakonsko uređenje pitanja odgovornosti vlasnika odnosno korisnika motornih vozila za štete koje pretrpe treća lica. Za pravo na prostorima BiH, istorijski posmatrano, veoma značajan zakon koji je regulisao odgovornost za štete iz pogona motornih vozila jeste zakon koji je 09.08.1908. godine donesen od strane Austrougarske monarhije. Prvo regulisanje odgovornosti za štete pričinjene upotrebom motornog vozila zakonskim normama pojavljuje se u SAD. Ideja je potekla od konstruktora automobila Henry Forda. Ova ideja vrlo brzo se proširila na evropski kontinent, prije svega u Velikoj Britaniji, a zatim i u ostalim većim evropskim državama. U Londonu je evidentirana prva teška saobraćajna nesreća koja se dogodila 1896. godine. Automobil je vozeći brzinom od 7 km/h, povrijedio jednu osobu, koja je od posledica udesa umrla.<sup>2</sup>

Porastom broja automobila rastao je i broj saobraćajnih nesreća, a zbog ogromnih negativnih posljedica po čitavo društvo postale su i društveni problem. Obzirom da vlasnici, odnosno korisnici motornih vozila često nisu bili u mogućnosti da naknade štetu koju su prouzrokovali upotrebom motornog vozila, vrlo brzo se uvidjelo da je u takvoj situaciji osiguranje najbolji vid zaštite kako vlasnika automobila tako i samih oštećenih lica.

Prvi način koji se pojavio kao ekonomsko obezbjeđenje od šteta koje nastaju usljed saobraćajnih nesreća, pojavio se u vidu dobrovoljnog osiguranja.

Dakle, od slobodne volje lica – vlasnika motornih vozila je zavisilo da li će ugovor o osiguranju biti zaključen ili ne, odnosno da li će oštećeni dobiti naknadu iz osiguranja ili će ostati usklađen. Pored ove vrste osiguranja, u početnom periodu razvoja automobilske industrije postojalo je i dobrovoljno osiguranje lica od posljedica nesrećnih slučajeva. Ova vrsta osiguranja pružala je obezbjeđenje osiguranim licima i za slučaj kada nesrećni slučaj nastupi u saobraćajnoj nezgodi. Međutim, vrlo brzo se pokazalo da bi bilo nepravično i nepraktično ako bi obeštećenje trećih lica zavisilo od toga da li je lice koje je odgovorno za prouzrokovanu štetu bilo predostrožno, odnosno imalo svijest o značaju zaključenja osiguranja od odgovornosti i zaključilo ugovor o osiguranju ili ne.

U sistemu dobrovoljnog osiguranja osiguravač odgovara za štete prouzrokovane upotrebom motornog vozila samo u okvirima i uz ograničenja koja sadrže njegova polisa i uslovi. U trenutku kada je broj saobraćajnih nesreća toliko porastao da su iste postale društveni problem, pojavile su se ideje i inicijative da se uvede obaveznost zaključivanja ugovora o osiguranju od odgovornosti, kako bi žrtve saobraćajnih nesreća bolje i potpunije bile zaštićene. U Evropi prvi prijedlog za donošenje zakona o obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete prouzrokovane motornim vozilom, (koji nije prihvaćen) pojavio se 1906. godine, u Belgiji.<sup>3</sup> Prvi zakon koji je usvojen donešen je u Danskoj 1918. godine.<sup>4</sup> Mogućnost vlasnika motornog vozila da sa osiguravačem zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti ubrzo je postala obaveza u svim

---

<sup>2</sup> Petar Koch: Das Auto als Heranforderung für die Versicherungsmirtschaft, Versicherungsmirtschaft 1/1987.

<sup>3</sup> Ivica Jankovec: Obavezno osiguranje za štete od motornih vozila, Naučna knjiga, Beograd, 1985. str. 12.

<sup>4</sup> Stojan Cigoj: Odškodniska odgovornost avtomobilista in zavarovanje, Ljubljana 1969, str. 28.

evropskim zemljama, jer ovim načinom propisivanja obaveznosti zaključivanja ugovora o osiguranju država interveniše i zakonom obavezuje imaoce motornih vozila na zaključenje ugovora. Proces obaveznosti, odnosno razvoja osiguranja od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima je prekinut tokom prvog svjetskog rata, da bi između dva svjetska rata većina evropskih država donijela zakone o obaveznom osiguranju od odgovornosti za štete od motornih vozila i to slijedećim redoslijedom:

Pitanje regulisanja osiguranja od odgovornosti danas je dio prava Evropske unije. Evropska unija je donijela više direktiva putem kojih treba da se obavi harmonizacija prava osiguranja, naročito osiguranja od odgovornosti vlasnika odnosno korisnika motornih vozila za štete pričinjene trećim licima.

Brojne direktive Evropske Unije iz oblasti osiguranja od odgovornosti razlog što se u Bosni i Hercegovini, kao i u zemljama u okruženju donose zakoni čiji je cilj usklađivanje propisa iz područja osiguranja sa propisima Evropske Unije, kao i omogućavanje priprema za ostvarivanje članstva u Evropskoj Uniji.

## **D I O D R U G I**

### **OSNOVNI PARAMETRI KOJI PRATE ZAKLJUČIVANJE UGOVORA O OSIGURANJU OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE KOJE UPOTREBOM MOTORNOG VOZILA BUDU PRIČINJENE TREĆEM LICU**

#### **1.1. Lica koja su dužna da zaključe ugovor o osiguranju od odgovornosti**

Prouzrokovanjem štete upotrebom motornog vozila može doći do građanske odgovornosti raznih lica koja se nalaze u nekoj pravnoj vezi povodom tog vozila: sopstvenik, odnosno vlasnik vozila, vozač, ostavoprimac, garažista, organizator takmičenja itd. Međutim sva lica čija odgovornost može biti uzrok nastanka štetnog događaja ne pojavljuju se u ulozi potpisnika ugovora o osiguranju. Dovoljno je da ugovor zaključi zakonom određeno lice, pa da se njegovo dejstvo protegne i na neka druga lica.

U Republici Srpskoj obavezi osiguranja od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima upotrebom motornog vozila podliježu vlasnik ili korisnik vozila, a obaveza korisnika postoji samo u slučaju kada vozilo koristi preduzeće za izdavanje vozila pod zakup (čl. 3 st. 1 Zakona o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostalim obaveznim osiguranjima od odgovornosti RS – u daljem tekstu Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila RS).<sup>5</sup> Vlasnikom vozila smatra se ono lice, fizičko ili pravno, koje je kao takvo upisano u registar kod organa koji je nadležan za registraciju vozila.

Kod ugovora o obaveznom osiguranju od odgovornosti potrebno je da je ugovor zaključen i da je odgovornost sopstvenika vozila za štete prouzrokovane upotrebom motornog vozila pokrivena osiguranjem, dok nije bitno ko je zaključio ugovor o osiguranju od odgovornosti (ugovor bi moglo da zaključi i neko drugo lice umjesto sopstvenika vozila, odnosno punomoćnik, zastupnik i sl.).

Odredba koja sopstvenika odnosno korisnika motornog vozila obavezuje na zaključenje ugovora o obaveznom osiguranju u potpunosti odgovara objektivnom shvatanju osiguranja u principima objektivne odgovornosti. Po principima objektivne odgovornosti, za štete prouzrokovane

---

<sup>5</sup> «Službeni glasnik Republike Srpske» broj: 17/05

upotrebom opasnih stvari (u koje spadaju i motorna vozila) na prvom mjestu odgovara sopstvenik odnosno korisnik takve stvari.

## **1.2. Izuzeci od obaveze zaključivanja ugovora o osiguranju od odgovornosti**

U zemljama u kojima postoji sistem obaveznog osiguranja, uglavnom se propisima određuje i krug lica koja nisu obavezna da zaključe ugovor o osiguranju.

Prema odredbama čl. 4 Zakona o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Republike Srpske, obavezi zaključivanja ugovora o osiguranju od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima upotrebom motornog vozila ne podliježu vozila oružanih snaga Bosne i Hercegovine.

Obavezi obaveznog zaključivanja ugovora o osiguranju od odgovornosti ne podliježu ni vozila stranih vlada i međunarodnih organizacija, kao ni vozila koja nose posebne tablice.

Vozila koja se izuzimaju od obaveze osiguranja od odgovornosti moraju imati dokument nadležnog organa entiteta Bosne i Hercegovine ili međunarodne organizacije koji potvrđuje njihov status i oznaku organa ili tijela nadležnog za isplatu naknada oštećenim stranama koje može biti tuženo bilo kom nadležnom sudu u Bosni i Hercegovini.

## **1.3. Registracija vozila i zaključivanje ugovora o osiguranju**

Prema čl. 3 st.3 Zakona o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Republike Srpske, registrovanje motornog i priljučnog vozila, produženje registracije i izdavanje probnih tablica može se izvršiti nakon što se nadležnom organu za registraciju ili za izdavanje probnih tablica podnesu važeće polise ili potvrde o osiguranju od autoodgovornosti prema trećim stranama. Na taj način usklađuje se period registracije motornog vozila i period, odnosno trajanje osiguranja od odgovornosti, te se ne može desiti da se vozilo prvo registruje i koristi na javnim putevima, pa da se zatim naknadno zaključi ugovor o osiguranju, niti se može desiti da period osiguranja istekne prije nego što dođe vrijeme za produženje registracije, čime se obezbjeđuje poštovanje propisa o obaveznosti osiguranja.

U obaveznom osiguranju, kao i u ostalim vrstama osiguranja, polisa služi kao dokaz o zaključenom ugovoru o osiguranju, iz kojeg za osiguranika proizilazi pravo na odgovarajuće osiguravajuće pokriće.

### **1.3.1. Sankcije za neizvršenje dužnosti zaključivanja ugovora o osiguranju**

Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Republike Srpske predviđa prekršajne sankcije za neizvršenje dužnosti zaključenja ugovora o osiguranju. Članom 27. navedenog zakona predviđena je novčana kazna za lica koje koristi vozilo na javnim putevima a ne zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti. Sankcioniše se ne samo propuštanje zaključenja ugovora, nego i svaka druga upotreba vozila bez zaključenog ugovora o osiguranju od odgovornosti. Lica koja upotrebljavaju neosigurana motorna vozila podliježu sankcijama koje su predviđene zakonom, a kreću se u visini od 5.000,00 KM do 10.000,00, KM.

Zemlje koje dozvoljavaju da se registracija vozila može izvršiti i ukoliko nije zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, predviđaju strožije kazne ukoliko se obaveza zaključenja ugovora ne ispuni.

#### **1.4. Dužnost osiguravača da prihvati ponudu za zaključenje ugovora o obaveznom osiguranju**

Prema načelu autonomije volje svako lice je slobodno da odluči da li će zaključiti neki ugovor ili ne. Međutim u obaveznom osiguranju načelo autonomije volje ne postoji kako za vlasnike, odnosno korisnike motornih vozila, tako i za osigurače koji obavljaju poslove obaveznog osiguranja.

Veliki broj zemalja svojim propisima određuju da osiguravač u pravilu nema pravo da odbije ponudu za zaključenje ugovora o obaveznom osiguranju.

U praksi se postavilo pitanje da li je organizacija za osiguranje ovlaštena da odbije da zaključi ugovor o obaveznom osiguranju sa određenim kategorijama lica, kao što su lica koja su upravljala sa motornim vozilom u alkoholisanom stanju, koja su upravljala neosiguranim motornim vozilom, kao i ukoliko su ta lica osuđena zbog prekršaja ili zbog krivičnog dijela ugrožavanja javnog saobraćaja i na taj način pričinili štetu trećim licima.

Ukoliko bi se dozvolilo osiguravajućim organizacijama da mogu odbiti ponudu za zaključenje ugovora o obaveznom osiguranju od odgovornosti sa određenim licima, to bi dovelo u opasnost funkcionisanje čitavog sistema osiguranja od odgovornosti. Licima kojima je zakonom nametnuta određena obaveza (obaveza zaključivanja ugovora o osiguranju od odgovornosti), treba omogućiti da tu obavezu i ispune.

Ukoliko osiguravač odbije da prihvati zahtjev, Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila RS propisuje prekršajne sankcije u članu 28. koje se kreću u visini 5.000,00 KM do 200.000,00 KM.

Isto rješenje usvaja i Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila FBiH.

Zakoni koji su se ranije primjenjivali na prostorima bivše Jugoslavije nisu sadržali odredbe o tome da su osiguravajuće organizacije dužne da prihvate sve ponude za zaključenje ugovora o osiguranju od odgovornosti za štete pričinjene upotrebom motornih vozila, koje su im podnijeli vlasnici odnosno korisnici motornih vozila.

#### **1.5. Promjena vlasnika motornog vozila i ugovor o osiguranju od odgovornosti**

U slučaju promjene vlasnika odnosno korisnika motornog vozila, dolazi do ustupanja ugovora o osiguranju na novog vlasnika odnosno korisnika motornog vozila, što je u interesu zaštite lica oštećenih u saobraćajnim nezgodama. Ustupanje ugovora se vrši shodno odredbama o ustupanju ugovora na osnovu saglasnosti (čl. 145-147 Zakona o obligacionim odnosima). Ranijem vlasniku vozila osiguravajuće pokriće više nije potrebno, jer od časa kada je prestao da bude imalac, odnosno vlasnik vozila više ne može da bude odgovoran za štetu koja bi bila prouzrokovana trećem licu upotrebom vozila. Članom 6. zakona o osiguranju od odgovornosti Republike Srpske je predviđeno da ukoliko se u toku perioda osiguranja promijeni vlasnik ili korisnik motornog vozila, novi vlasnik ili korisnik odmah o tome obavještava osiguravača, a najkasnije u roku od trideset (30) dana od dana promjene vlasnika ili korisnika. Istekom roka za obavještavanja osiguravača o prenosu vlasništva na vozilu prestaje važiti osiguranje od autoodgovornosti ugovoreno između lica koje je izvršilo prenos vlasništva i njegovog osiguravača, u kom slučaju osiguranik ima pravo da traži vraćanje premije osiguranja za neiskorišćeni period važenja polise osiguranja od autoodgovornosti. Osiguranik može umjesto vraćanja dijela premije za neiskorišćeni period zatražiti da osiguravač prenese dio premije na njega za drugo motorno

vozilo kod istog osiguravača ili kod drugog osiguravača. Novi vlasnik motornog vozila je obavezan da zaključi osiguranje od odgovornosti za upotrebu motornog vozila na kojem je stekao vlasništvo. Dakle, u slučaju da u toku trajanja osiguravajućeg pokrića dođe do promjene vlasnika vozila ugovor se raskida između starog vlasnika vozila i osiguravača i u skladu sa periodom raskida, odnosno vremena kada se osiguravajuće pokriće prekida raniji vlasnik ima pravo na povrat premije. Novi vlasnik vozila zaključuje novi ugovor o osiguranju (koji se poklapa sa danom prepisa vozila na novog vlasnika, odnosno registracije na novog vlasnika vozila) i osiguravajuće pokriće teče ponovo, sada uzimajući u obzir osiguranje od odgovornosti novog vlasnika vozila za štete pričinjene trećim licima. Stari vlasnik ima pravo da mu se premija vrati u novcu ili da tu premiju iskoristi za osiguranje drugog vozila.

## **2. LICA ČIJA JE ODGOVORNOSTI POKRIVENA ZAKLJUČIVANJEM UGOVORA O OSIGURANJU OD ODGOVORNOSTI**

Zakon o obaveznom osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Republike Srpske u članu 7 st. 1 propisuje da osiguranje od odgovornosti pokriva građansku odgovornost vlasnika, korisnika i bilo kojeg vozača motornog vozila prema trećim stranama koje imaju zahtjev za odštetu od osiguranika, u skladu sa odredbama važećeg zakona o obligacionim odnosima.

Međutim noviji uslovi za obavezno osiguranje proširuju lica i pokrivaju odgovornost sopstvenika vozila, kao i svakog lica koje ima pravo raspolaganja, odnosno kome je vozilo dato na upotrebu), zatim odgovornost svih lica koja saglasnošću imao ca rade prilikom upotrebe vozila (vozač, konduker i sl.), kao i lica koja se prevoze vozilom.<sup>6</sup>

### **2.1. Ugovarač osiguranja**

U praksi se kao ugovarač osiguranja najčešće pojavljuje vlasnik, odnosno korisnik motornog vozila, tj. lica koja odgovaraju za štete koje upotrebom motornog vozila pričinjene trećim licima. Ukoliko neko lice zaključuje ugovor o osiguranju od odgovornosti za tuđ račun, odnosno za račun vlasnika motornog vozila, uslov koji mora biti ispunjen da bi njegova odgovornost bila pokrivena jeste da on mora imati interes osiguranja, pored interesa lica u čiju korist zaključuje ugovor o osiguranju od odgovornosti.

Vlasnik, odnosno korisnik motornog vozila koji je zaključio ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima upotrebom motornog vozila, uživa pokriće koje je predviđeno ugovorom o obaveznom osiguranju samo za vrijeme dok upotrebljava vozilo u vezi sa kojim je izvršeno osiguranje. Na vlasnika, odnosno korisnika vozila koji je drugim vozilom pričinio štetu protezalo bi se osiguravajuće pokriće iz ugovora o obaveznom osiguranju koji je zaključio vlasnik, odnosno korisnik tog drugog vozila, samo ako bi u pogledu drugog vozila imao svojstvo ovlaštenog držaoca ili vozača.

### **2.2. Ovlaštenje za upotrebu vozila i ukradena vozila**

Svako lice koje koristi motorno vozilo sa ovlaštenjem vlasnika, odnosno korisnika (osim servisa i garaža), može da ima osiguravajuće pokriće u smislu ugovora o obaveznom osiguranju.

---

<sup>6</sup> Uslovi za osiguranje vlasnika odnosno korisnika motornih i priključnih vozila od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima, prečišćeni tekst u primjeni od 08.04.1998. godine.

Prema našoj sudskoj praksi ovlaštenje za upotrebu vozila moglo bi se dati određenom krugu lica i na prečutan način. Npr. vlasnik vozila koji drži ključeve vozila na takvom mjestu da ih članovi porodice mogu uzeti ako im je potrebno vozilo, a u tom trenutku ga vlasnik ne upotrebljava, pri čemu vlasnik nije protestovao ako su oni ranije na taj način upotrebljavali vozilo, nema razloga da se članovi porodice ne smatraju ovlaštenim vozačima koji imaju pravo na osiguravajuće pokriće iz ugovora o obaveznom osiguranju koji je zaključio vlasnik vozila.

Prenošenje ovlaštenja na drugo lice ne bi trebalo dozvoliti samo ukoliko je to osiguranik izričito zabranio.

Zakon o obligacionim odnosima Republike Srpske članom 175. propisuje da, ukoliko je imao opasna stvar na protivpravan način, za štetu koja od nje potiče ne odgovara on, nego onaj koji mu je oduzeo opasnu stvar.

Da bi imalac motornog vozila odgovarao za štetu koja je pričinjena trećim licima ukradenim motornim vozilom, treba utvrditi da li postoji uzročna veza između ponašanja vlasnika motornog vozila i štete koja je pričinjena njegovim ukradenim motornim vozilom.

### **2.3. Odgovornost kod sudara motornih vozila**

Prema čl. 178 Zakona o obligacionim odnosima Republike Srpske odgovornost vozača motornih vozila se odnosi na vozila «u pokretu», što je širi pojam od sudara vozila, jer šteta može nastati i bez materijalnog kontakta vozila, npr. jedan vozač je zasljepljen farovima vozila drugog vozača koje mu dolazi u susret.

Očigledno je da je odgovornost imalaca motornih vozila prema trećim licima objektivna, iako zakon to izričito ne govori, jer je šteta pričinjena opasnom stvari.

U našem pravu lice na koga je vlasnik prenio vozilo sa ovlaštenjem da se njime služi (npr. zakupac, poslugoprimalac), naziva se držalac motornog vozila.

Da bi odgovornost držaoca bila pokrivena osiguranjem, on mora da bude ovlašteni držalac (lice koje nije u službi vlasnika, odnosno korisnika vozila, ali kome je vlasnik odnosno korisnik povjerio vozilo sa ovlaštenjem da se njime služi ili da ga nadgleda). Lice koje se neovlašteno koristi vozilom, ne uživa zaštitu iz ugovora o osiguranju od odgovornosti, jer organizacija za osiguranje prema neovlaštenom držaocu ima pravo regresa.

Ugovorom o osiguranju od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima upotrebom motornog vozila nije pokrivena odgovornost lica kojima je motorno vozilo povjereno od strane vlasnika vozila: vlasnici garaža, lica koja se bave posredovanjem, popravkom vozila. Određeno lice nema svojstvo držaoca ukoliko mu je vlasnik odnosno korisnik motornog vozila isto povjerio radi obavljanja poslova koji spadaju u njegovu djelatnost i tada nema pokriće iz zaključenog ugovora o osiguranju ali ukoliko mu je vlasnik odnosno korisnik vozilo povjerio kao prijatelju, tada vlasnik garaže ima svojstvo držaoca i zaštićen je osiguranjem.

### **2.4. Vozač motornog vozila i sa njim izjednačena lica**

Pod vozačem se podrazumijeva lice koje upravlja vozilom u pokretu. Međutim svojstvo vozača trebalo bi da ima i lice koje se u trenutku prouzrokovanja štete nije nalazilo za volanom, nego je vršilo neke radnje u vezi sa održavanjem vozila, kao što su opravke, pranje, servisiranje i sl. Jer i prilikom vršenja takvih radnji može trećim licima biti pričinjena šteta koju treba pripisati upotrebi vozila i za takve štete lica kojima je povjereno obavljanje određenih radnji u vezi sa vozilom mogu da budu odgovorna. Zbog toga ugovor o obaveznom osiguranju mora da pruži



osiguravajuće pokriće i za takve slučajeve. Vozač se razlikuje od držaoca po tome što nema ovlaštenje da motorno vozilo upotrebljava u vlastitom interesu i on odgovara po osnovu krivice, a ne po osnovu objektivne odgovornosti.

Ukoliko se vozač koji je prouzrokovao štetu nalazi u radnom odnosu kod vlasnika odnosno korisnika vozila primjenjuju se pravila Zakona o obligacionim odnosima. Tada bi odgovornost vozača – radnika u odnosu na oštećeno lice postojala samo ukoliko je štetu prouzrokovao namjerno. Jedino u tom slučaju, oštećeni može da zahtjeva naknadu štete neposredno i od radnika (čl. 172 ZOO-a). Preduzeće ili poslodavac koji su naknadili štetu oštećenom licu, imali bi pravo regresa prema radniku, samo ukoliko je on štetu prouzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom.

Kada vozač nije u radnom odnosu kod vlasnika vozila odgovara po osnovu krivice i smatra se da njegova odgovornost treba da bude solidarna sa odgovornošću vlasnika (koja je objektivna). Radi se o pretpostavljenoj krivici u skladu sa odredbama čl 145. Zakona o obligacionim odnosima (Ko drugome prouzrokuje štetu dužan je nadoknaditi je, ukoliko ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivice).

Da bi vozač bio zaštićen osiguranjem od odgovornosti potrebno je da bude ovlašten od strane vlasnika odnosno korisnika motornog vozila da istim upravlja.

Prema stavu sudske prakse pravo na osiguravajuće pokriće ima i suvozač.<sup>7</sup>

Treba napomenuti da vozač koji je upotrebom motornog vozila prouzrokovao štetu trećem licu uživa zaštitu iz osiguranja samo ukoliko je imao vozačku dozvolu za upravljanje vozilom. Upravljanje vozilom bez vozačke dozvole je rizik koji je isključen iz osiguranja, pa takav vozač ne bi imao osiguravajuće pokriće iz ugovora o obaveznom osiguranju. Takođe kondukter, suvozač ili pratilac vozila mogu da imaju osiguravajuće pokriće samo za štete koje su prouzrokovali upotrebom vozila.

### **3. LICA PREMA KOJIMA JE POKRIVENA ODGOVORNOST ZAKLJUČIVANJEM UOVORA O OSIGURANJU OD ODGOVORNOSTI (tzv. «treća lica»)**

Vlasnici odnosno korisnici motornih vozila zaključuju obavezno osiguranje od odgovornosti za štete koje upotrebom motornih vozila prouzrokuju trećim licima. Prema čl. 7 st. 2 Zakona o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Republike Srpske, lica čija je odgovornost pokrivena ugovorom o osiguranju, kao i lica koja nisu osiguranici, a zaključila su polisu osiguranja sa osiguravačem kao ugovorna strana, ne smatraju se trećim stranama. U slučaju da je zaključenim ugovorom o osiguranju od odgovornosti pokrivena odgovornost pravnog lica, ni ovlašteni zastupnici tih pravnih lica se neće smatrati trećim stranama. – Sličnu odredbu sadrži i Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Federacije BiH (čl. 8 st. 2).

Vlasnik motornog vozila koji je zaključio ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti ne bi imao pravo na naknadu štete ni kada je njemu tim vozilom pričinjena šteta, a on u času udesa nije upravljao vozilom.

Takođe i lice kome je vlasnik povjerio vozilo da se njime služi, tj. držalac vozila, prema čl. 176 st. 1 Zakona o obligacionim odnosima odgovara za štetu prouzrokovanu upotrebom motornog vozila prema istim pravilima kao i vlasnik vozila, pa ne spada u krug trećih lica.

---

<sup>7</sup> Presuda Vrhovnog suda Hrvatske, Gž-4384/70 od 24.02.1972. godine, Privreda i pravo, br 10/72, str. 57 i 58 ili Zbirka sudskih odluka, knjiga jedanaesta, sveska druga, odluka pod br. 169.

Vozač motornog vozila takođe spada u krug lica koja ne mogu koristiti naknadu iz osiguranja u slučaju kada je sam prouzrokovao štetu, jer bi to ustvari predstavljalo pokrivanje odgovornosti prema samom sebi.

Vozač motornog vozila koji je porvijeđen u saobraćajnoj nezgodi za koju je isključivo odgovoran vozač drugog motornog vozila, ima pravo na naknadu štete po osnovu obaveznog osiguranja od odgovornosti drugog motornog vozila.

Sva ostala lica koja zakon ne isključuje iz kruga lica koja imaju pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od odgovornosti, smatraju se trećim licima u smislu propisa o obaveznom osiguranju.

U našem pravu ne pravi se razlika s obzirom na to da li su lica pretrpila štetu pri prevoženju motornim vozilom u vezi sa čijom upotrebom je osiguranje zaključeno ili su u momentu prouzrokovanja štete bili van vozila. Zatim se ne pravi razlika između putnika koji se prevoze besplatno i onih koji se prevoze uz naknadu. Takođe se ne pravi razlika između putnika koji se prevoze sredstvima javnog prevoza ili vozilima koji se ne bave takvim prevozom.

#### **4. ŠTETE KOJE OSIGURANJE ISKLJUČUJE KOD UGOVORA O OSIGURANJU OD ODGOVORNOSTI**

Iako osiguranje od odgovornosti vlasnika odnosno korisnika motornih vozila pruža široko pokriće prema trećim licima, ipak postoje određeni slučajevi kada štete nisu pokrivena ovim osiguranjem, bez obzira na to da li je šteta prouzrokovana upotrebom motornog vozila i da li je osiguranik za nju odgovoran.

Naknada određenih šteta po osnovu obaveznog osiguranja može biti isključena zakonom ili ugovorom (opštim uslovima osiguranja). Ugovorna isključenja se ne tiču oštećenog, ona su od značaja samo u odnosima između osiguravajuće organizacije i osiguranika.

Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Republike Srpske, Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Federacije BiH, kao i Zakon o osiguranju imovine i lica Republike Srbije, iz pokrića po osnovu obaveznog osiguranja, a što se odnosi i na oštećeno lice, isključuju štete na stvarima primljenim na prevoz. To isključenje se odnosi samo na one predmete koji se prevoze na osnovu posebnog ugovora o prevozu, dok su pokrivena osiguranjem štete na stvarima koje se prevoze uz lica u vozilu bez posebnog ugovora.

Osiguravajuće pokriće se ne proteže ni na tzv. čisto imovinske štete. Za takvu štetu organizacija za osiguranje ne duguje naknadu po osnovu osiguranja od odgovornosti.

##### **4.1. Isključenje osiguranika iz osiguranja**

Ova isključenja se odnose samo na osiguranika, tako da oštećena lica dobijaju pravo na naknadu ukoliko ispunjavaju propise prema obaveznom osiguranju, ali osiguravajuća organizacija zadržava pravo regresa prema štetniku-osiguraniku koji nije oslobođen svoje obaveze naknade štete. U ova isključenja spadaju:

1. Štete prouzrokovane upotrebom vozila u naročito opasnim okolnostima. U ovu grupu spadaju zahtjevi za naknadu štete prouzrokovane u slučaju kada je štetni događaj nastao npr. pri učešću vozila na takmičenju (uključujući trening) radi postizanja najveće brzine;
2. Štete nastale upotrebom osiguranog vozila prilikom utovara ili istovara vozila;

3. Štete prouzrokovane osiguranim vozilom prilikom njegovog prevoza drugim prevoznim sredstvima pa i onda kada ovakav prevoz (skelom, trajektom i sl.) predstavlja nastavak preduzetog puta;
4. Štete nastale uticajem krivice osiguranika. Štete namjerno prouzrokovane od strane osiguranog lica isključene su iz osiguranja.  
Dakle, ovdje se govori o pojedinim posebnim slučajevima prouzrokovanja štete krivicom osiguranika koji se opštim uslovima osiguranja redovno isključuju iz pokrivača. To se posebno odnosi na slučajeve prouzrokovanja štete od osiguranika koji se nalaze u stanju pijanstva i štete nastale pri vožnji od strane osiguranika bez vozačke dozvole.

## **5. UPOTREBA MOTORNOG VOZILA**

Da bi se ostvarilo pravo na naknadu štete od osiguravača, jedna od pretpostavki je da je šteta nastala upotrebom motornog vozila. Iako djeluje dosta jasan, pojam upotrebe motornog vozila u praksi često zadaje mnoge teškoće.

Zakon o obaveznom osiguranju za motorna vozila Republike Srpske, kao i Zakon o obaveznom osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Federacije BiH, na sličan način propisuju da je vlasnik odnosno korisnik vozila koje se kreće po putevima ili na području koje je dostupno javnosti obavezan da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti.

Prema našoj sudskoj praksi osiguravajuća organizacija je dužna da trećem licu naknadi štetu koja je direktno prouzrokovana upotrebom motornog vozila (odn. dok se vozilo kretalo). U nekim slučajevima oštećenom se priznaje i pravo na naknadu štete koja je indirektno prouzrokovana upotrebom motornog vozila (kad je lice pretrpilo određenu štetu, a nije došlo do direktnog kontakta između njega i motornog vozila).

Pod direktnom upotrebom vozila podrazumijevaju se i slučajevi kada se motorno vozilo kreće po inerciji ili štete koje su nastupile usljed parkiranja vozila na javnom putu, štete prouzrokovane trećim licima za vrijeme opravke vozila, kao i štete koje pričinje predmeti koji padnu sa vozila koje se kreće.

Motorna vozila mogu prouzrokovati štetu okolini i bez direktnog fizičkog kontakta, u kom slučaju se radi o indirektno prouzrokovanim štetama.

U slučaju sumnje treba pretpostaviti da je svaka šteta u čijem je nastajanju učestvovalo motorno vozilo uzrokovana upotrebom tog vozila. Pri tome nije bitno da li se vozilo kretalo ili je mirovalo.

Jedan od uslova koji se često zahtjeva da bi štete prouzrokovane upotrebom motornih vozila bile pokrivena osiguranjem, jeste da je do upotrebe vozila došlo na javnom putu.

Iako naši raniji propisi u tom pogledu nisu sadržavali ograničenja, u našoj sudskoj praksi je bilo izvesnih kolebanja, ali sa tendencijom što šireg tumačenja pojma puta na kome se dogodi šteta.

## **6. VISINA I OBIM POKRIĆA KOD OBAVEZNOG OSIGURANJA OD ODGOVORNOSTI**

### **6.1. Sistem neograničenog pokrića**

U pogledu obima obaveze osiguravača postoje dva sistema: sistem neograničenog pokrića i sistem ograničenog pokrića. U sistemu neograničenog pokrića nema naznačenja osigurane sume, dok u sistemu ograničenog pokrića postoji osigurana suma, koja predstavlja limit odgovornosti osiguravača.

Sistem ograničenog pokrića prvenstveno štiti interese osiguravača, jer se njegova obaveza ograničava iznosom osigurane sume. S druge strane sistem neograničenog pokrića pruža i zaštitu interesa osiguranika, jer osiguravač ima obavezu da u cijelosti naknadi štetu koju je osiguranik prouzrokovao upotrebom motornog vozila.

U pogledu naknade štete koja je prouzrokovana upotrebom motornog vozila, sistem neograničenog pokrića je znatno povoljniji za oštećenog u odnosu na sistem ograničenog pokrića, jer bez obzira koliko je lica oštećeno jednim štetnim događajem, sigurno je da će svi u potpunosti biti obeštećeni.

U našem pravu sistem neograničenog pokrića je uveden Zakonom o obaveznom osiguranju imovine i lica iz 1965. godine i primjenjivao se sve do donošenja Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i lica iz 1976. godine.

### **6.2. Sistem ograničenog pokrića**

U sistemu ograničenog pokrića, propisuju se najniže osigurane sume na koje se mora ugovoriti osiguranje. Stupanjem na snagu Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i lica iz 1976. godine, kod nas je uveden sistem ograničenog pokrića za štete koje su prouzrokovane upotrebom motornog vozila.

Dakle za razliku od naših ranijih propisa, dozvoljava se zaključivanje ugovora o obaveznom osiguranju uz određivanje osigurane sume, s tim da ta suma ne smije da bude niža od zakonom utvrđenog iznosa. Ako se desi šteta iznad tog limita, nepokriveni dio štete naknadiće lice koje je za štetu odgovorno.

## **7. NAKNADA ZA ŠTETE PROUZROKOVANE OD STRANE NEPOZNATOG. NEOSIGURANOG VOZILA, KAO I U SLUČAJU STEČAJA OSIGURAVAČA (Zaštitni-Garantni fond)**

Često se desi da saobraćajnu nezgodu skrivi nepoznato ili neosigurano motorno vozilo, pa se u takvim slučajevima postavlja pitanje na koji način obeštetiti treće oštećeno lice. S obzirom na učestalost ovakvih slučajeva, naš pravni sistem je po uzoru na mnoge Evropske zemlje uveo institut Zaštitnog – Garantnog fonda.

Zaštitni fond Republike Srpske je u obavezi da licima koja su oštećena u saobraćajnoj nezgodi isplati naknadu kada lice koje je odgovorno za nezgodu ostane nepoznato, kada je nezgodu prouzrokovalo vozilo za koje nije zaključen ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti ili je protiv društva za osiguranje registrovanog u Republici Srpskoj pokrenuto postupak posebne likvidacije zbog stečaja ili zbog oduzimanja dozvole za rad.

Naknade koje isplaćuje Zaštitni fond ne mogu prelaziti minimalne limite osiguranih suma za svaku nezgodu. U ovom slučaju se ne zna da li štetnik ima zaključen ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti, te uzimajući u obzir društveni značaj koji naknada štete ima prema trećim licima pronašao se jedan drugi oblik zaštite osiguranika, odnosno oštećenih, a on se sastoji od jednog oblika udruživanja osiguravajućih društava u obliku obavezne uplate određene naknade u poseban fond koji bi pokrивao slučajeve u kojima nije zaključen ugovor o osiguranju od odgovornosti ili je zaključen a ne zna se za koje od osiguravajućih društava nastaje obaveza plaćanja naknade prouzrokovane štete.

Nakon isplate odštete, Zaštitni fond Republike Srpske preuzima sva prava oštećenog koja proizilaze iz nezgode, prema licu koje je odgovorno za štetu ili njegovom osiguravaču, kao i prema sredstvima društva za osiguranje koje je u postupku posebne likvidacije.

U slučaju da osiguravač za koga postoji obaveza plaćanja štete iz osiguranja postane insolventan, odnosno dođe do stečaja istoga, garantni fond takođe preuzima obavezu isplate štete.

Društvo je uvidjevši značaj zaključenog ugovora o osiguranju od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima i uzimajući u obzir sve veći značaj isplate štete sa svakog pojedinca pronašlo veoma dobar način kako da solidarnim udruživanjem niti jedan osiguranik ne ostane obeštećen.

## **8. NAKNADA ŠTETE PROUZROKOVANE UPOTREBOM MOTORNOG VOZILA INOSTRANE REGISTRACIJE**

Da bi se žrtvama saobraćajnih nezgoda omogućila što bolja zaštita, gotovo sve Evropske zemlje propisuju obavezu zaključivanja ugovora o osiguranju od odgovornosti i za vozila sa inostranom registracijom. Na taj način se trećim licima, a posebno domaćim državljanima želi obezbediti naknada štete bez obzira da li su oštećeni vozilom domaće ili inostrane registracije. Vozilo inostrane registracije može da pređe granicu, samo pod uslovom da je zaključen ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koja bi upotrebom tog vozila mogla biti prouzrokovana trećem licu. Ova odredba je definisana i zakonom o osiguranju od odgovornosti Republike Srpske (član 13). Ukoliko vozilo nije osigurano od odgovornosti moglo bi da na granici zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti.

Osnovni sistemi zaštite oštećenih lica kojima je prouzrokovana šteta vozilom inostrane registracije su:

- sistem zelene karte;
- sistem registarske tablice i
- sistem graničnog osiguranja.

Pored sistema zelene karte ipak ćemo ukazati i na sisteme: plave i narandžaste karte.

### **8.1. Sistem plave karte**

Većina istočno-evropskih zemalja pripadala je sistemu tzv. plave karte, koji se primjenjuje od 1963. godine, potpisivanjem tzv. «tipskog sporazuma» o regulisanju šteta nastalih u međunarodnom drumskom saobraćaju.<sup>8</sup>

Suverenost društva za osiguranje koje obrađuje odštetni zahtjev u sistemu plave karte je značajno okrnjena: obavezan je prethodni kontakt sa idavačem plave karte radi davanja uputstva o načinu

---

<sup>8</sup> Članice sistema plave karte su: Bugarska, DR Njemačka, Poljska, Rumunija, SSSR, ČSSR, Mađarska, Jugoslavija i Kuba od 1985. godine.

regulisanja štete; ograničen je i obim naknade koji se zasniva na principu dogovaranja sa oštećenim, jer je isti uslovljen praksom osiguranja u toj zemlji.

## **8.2. Sistem narandžaste karte**

Sistem narandžaste karte predstavlja pokušaj zemalja Bliskog Istoka kao i drugih zemalja van sistema zelene i plave karte da formiraju sistem za naknadu štete koji bi bio prilagođen nacionalnom sistemu razvoja, a posebno stepenu razvoja drumskog saobraćaja i opšte pristupa građanske odgovornosti. Tako da su zemlje Bliskog Istoka, tj. arapske države ustanovile sistem tzv. naražaste karte, koji ustvari nikad nije ni zaživio.

## **8.3. Sistem zelene karte**

U Evropi je u primjeni sistem zelene karte osiguranja<sup>9</sup> uveden Londonskim sporazumom od 1949. godine,

Osnovni cilj sistema zelene karte jeste da se izbjegnu teškoće koje bi lice koje je oštećeno vozilom inostrane registracije imalo kada bi odštetni zahtjev moralo ostvarivati u inostranstvu ili ako bi se presuda koja je dobijena u sporu pred domaćim sudom morala izvršiti u inostranstvu.

Sistem zelene karte funkcioniše na osnovu nacionalnih biroa (u koje se u svakoj zemlji udružuju osiguravajuće organizacije koje se bave obaveznim osiguranjem), koji međusobno zaključuju određene sporazume o regulisanju naknade štete prouzokovane vozilima inostrane registracije.

Nakon prijema obavještenja o nastupanju štete, obrađivački biro je dužan da pristupi prikupljanju dokaza, a zatim likvidaciji odštetnog zahtjeva u čemu ima potpunu samostalnost.

Obrađivački biro odnosno korensponent koji je trećem licu naknadio štetu koju je prouzrokovalo motorno vozilo sa inostranom registracijom, stiče pravo na regres prema osiguravaču koji je izdao međunarodnu kartu osiguranja. Ukoliko osiguravač koji je izdao međunarodnu kartu osiguranja ne izvrši isplatu potraživanog iznosa, onda obrađivački biro svoje potraživanje na ime odštete i naknade troškova može ostvariti od isplatnog biroa.

Međutim lice koje je pretrpilo štetu upotrebom motornog vozila inostrane registracije, naknadu štete može zahtjevati i od lica koje je odovorno za štetu, kao i od inostranog društva za osiguranje kod kojeg je lice lice odgovorno za štetu osigurano od odgovornosti. S tim da je potrebno da oštećeni ima pravo na direktni zahtjev kako u zemlji gdje je prouzrokovana šteta, tako i u zemlji stranog osiguravača.<sup>10</sup>

## **8.4. Sistem registarske tablice**

Da bi se prilikom prelaska granice dodatno uprostio sistem kontrole vozila u pogledu posjedovanja osiguranja od odgovornosti, neke zemlje na osnovu posebnih sporazuma ne izdaju

---

<sup>9</sup> Sistemu zelene karte pripada najveći broj evropskih zemalja (kao i neke vanevropske zemlje): Albaija, Andora, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Češka, Holandija, Hrvatska, Irska, Iran, Irak (suspendovan), Island, Italija, Izrael, Kipar, Luksemburg, Malta, Makedonija, Mađarska, Maroko, Moldavija, Njemačka, Norveška, Poljska, Portugal, Srbija i Crna gora, Švedska, Turska, Tunis, Velika Britanija, Ukrajina (Prema: M. Ćurković, Novi sustav zelene karte osiguranja, op. cit, str. 5).

<sup>10</sup> Ako je u određenoj zemlji u času nastanka štete prema propisima te zemlje provedeno obavezno osiguranje od odgovornosti za štete nanosene trećim licima uzrokovane upotrebom motornih vozila i ako je po tim propisima dopuštena direktna tužba protiv osiguravača, može oštećeni u našoj zemlji usmjeriti svoj zahtjev za naknadu štete neposredno prema inostranom osiguravaču. VsH Gž-4942/72 od 20.11.1973. godine.

međunarodnu kartu, već sama registarska oznaka služi kao dokaz da je zaključen ugovor o osiguranju. Polazi se od pretpostavke da vozilo u određenoj zemlji ne bi moglo biti ni registrovano da prethodno nije zaključeno osiguranje od odgovornosti. Ali i ovom slučaju bez obzira što se međunarodna karta osiguranja ne mora izdati, sva ostala pravna dejstva međunarodne karte i dalje važe.

### **8.5. Sistem graničnog osiguranja**

Paralelno sa postojanjem sistema zelene karte postoji i sistem graničnog osiguranja. Tako da sve zemlje koje pripadaju sistemu zelene karte imaju uređeno i tzv. granično osiguranje.

### **8.6. Naše pravo**

U našem pravu se paralelno primjenjuju sistem međunarodne karte osiguranja (zelena karta) i sistem graničnog osiguranja.

Lice koje motornim vozilom inostrane registracije ulazi u Bosnu i Hercegovinu mora posjedovati zelenu kartu koja važi za teritoriju Bosne i Hercegovine (čl. 6 st. 2 Zakona o osiguranju za motorna vozila Republike Srpske, čl. 7 st. 3 Zakona o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila Federacije BiH). Lica koja nemaju zelenu kartu (odnosno valjanu međunarodnu ispravu) dužna su da na granici zaključe ugovor o osiguranju od odgovornosti sa domaćim društvom za osiguranje<sup>11</sup>, s tim da se u Bosni i Hercegovini granično osiguranje zaključuje na period do 30 dana i ne može se obnavljati, a u Republici Srbiji i Hrvatskoj za vrijeme boravka u zemlji, ali ne kraće od 15 dana.

U Republici Srpskoj lice kome inostrano motorno vozilo prouzrokuje štetu, sa zahtjevom za naknadu štete se obraća Birou zelene karte, koji određuje društvo za osiguranje koje obrađuje odštetni zahtjev i vrši isplatu štete, a potom se od inostranog osiguravača regresira za isplaćene iznose.

## **D I O T R E Ć I**

### **ZAKLJUČAK**

Pojavom prvih automobila i velikom ekspanzijom auto-industije, jednostavno se uvidjelo da je osiguranje od odgovornosti vlasnika odnosno korisnika motornih vozila za štete koje upotrebom motornih vozila budu prouzrokovane trećim licima, neminovnost i da predstavlja najbolji način zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda. Od prve pojave do danas osiguranje od odgovornosti za motorna vozila je prešlo dug put razvoja, a i danas se dograđuje u pravcu zaštite žrtava saobraćajnih nezgoda. Naime, iako je cilj osiguranja od odgovornosti za motorna vozila, zaštita vlasnika odnosno korisnika motornog vozila, kao i zaštita društvenih interesa, prvenstveni cilj bi ipak bio zaštita žrtava saobraćajnih nezgoda.

Značajan korak u razvoju osiguranja od odgovornosti za motorna vozila predstavlja i to što je preovladalo shvatanje da obavezno osiguranje od odgovornosti za štete prouzrokovane

---

<sup>11</sup> Čl. 13 st. 1 Zakona o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila RS, čl. 14 Zakona o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila FBiH, čl. 93 Zakona o osiguranju imovine i lica, čl. 31. st. 1 Nacrta novog zakona, čl. 35 st. 1 Prijedloga Zakona o obaveznim osiguranjima u prometu RH.

upotrebom motornog vozila trećim licima pruža bolju zaštitu u saobraćajnim nezgodama u odnosu na dobrovoljno osiguranje.

Pored osiguranja od odgovornosti za motorna vozila, samo osiguranje od odgovornosti je doživjelo veliku ekspanziju pa danas postoji širok spektar ovog osiguranja. U današnje vrijeme proizvodi koji se svakodnevno koriste često predstavljaju opasnu stvar, čovjekova okolina je takođe sve ugroženija.

Ugovorom o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila, osiguranik – štetnik se oslobađa obaveze naknade štete koju je upotrebom motornog vozila prouzokovao trećem licu. Obavezu naknade štete koja bi pala na osiguranika, preuzima na sebe osiguravač.

U većini Evropskih zemalja, kao i kod nas je u primjeni sistem ograničenog pokrića.

Bez obzira na nastojanje da se zakonom što bolje ostvari zaštita žrtava saobraćajnih nezgoda, mišljenja smo da je u Republici Srpskoj zaštita ipak nedovoljna, s obzirom na stav sudske prakse i visinu naknade koja se dosuđuje po osnovu pretrpljene nematerijalne štete. S obzirom na stav sudske prakse i društva za osiguranje prilikom sklapanja vansudskih poravnanja pristaju na isplatu iznosa koji prema našem mišljenju nisu adekvatni.

#### **POPIS LITERATURE:**

- Crnić, Ivica / Ilić, Ante: Osiguranje i naknada štete u saobraćaju, Informator, Zagreb, 1987.
- Enciklopedija Leksikografskog zavoda, tom I, Zagreb 1955.
- Goldštajn, A: Privredno ugovorno pravo, Zagreb, 1974.
- Jakaša, Branko: Pravo osiguranja, Zagreb, 1972.
- Jankovec, Ivica: Osiguranje motornih vozila u SAD u poređenju sa nekim rješenjima u osiguranju motornih vozila kod nas, Osiguranje i privreda, 7-8/69.
- Jankovec, Ivica: Zastarjelost regresnog potraživanja osiguravača, Privredno – pravni priručnik, 3/83.
- Jankovec, Ivica: Upotreba motornog vozila kao uslov za nastupanje osiguranog slučaja u obaveznom osiguranju, Pravni život, Beograd, 11/74.
- Jankovec, Ivica : Obavezno osiguranje za štete od motornih vozila, Beograd, 1985.
- Jankovec, Ivica - Jovanović, Vladimir : Komentar Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i lica, Udruženje osiguravajućih organizacija Jugoslavije, Beograd, 1991.
- Komentar Zakona o osiguranju imovine i lica, Dunav-preving, Beograd, 1996.
- Konstatinović, Mihajlo: Osnov odgovornosti za prouzrokovanu štetu, Pravni život, Beograd, 1982.
- Kuzmančev, D: Obavezno osiguranje korisnika odnosno sopstvenika motornih vozila od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima, Osiguranje i privreda, broj 3-4/72 i broj 5/72.
- Loza, Bogdan: Odgovornost ovlaštenog i protivpravnog držaoca za štetu koju prouzrokuje motorno vozilo, Pravna misao, 1971.
- Loza, Bogdan: Obligaciono pravo – opšti i posebni dio, Sarajevo 1981.
- Mrvić-Petrović, Nataša: Osiguranje i naknada štete iz saobraćajne nezgode u zemljama Evropske Unije: Prouzrokovanje štete i njena naknada, I, «Peremeks», Budva, 1998.
- Naknade štete i osiguranje, VII redovno izdanje, savjetovanje sa međunarodnim učešćem Udruženja za odštetno pravo, Intermex, Beograd, 2005.



- Nikolić, Nikola: Obavezno osiguranje od autoodgovornosti sa osvrtom na novi Zakon o osnovama sistema osiguranja, Osiguranje DD «Dunav», Beograd, 2/1991.
- Parnični i izvršni postupak, naknada štete i osiguranje, savjetovanje sa međunarodnim učešćem, Intermex, Beograd, 2006.
- Petar Koch: Das Auto als Heransforerung für die Versicherungsmirtschaft, Versicherungsmirtschaft 1/198.
- Slavnić, J: Osiguranje od odgovornosti sopstvenika motornih vozila, Pravni život, 11/74.
- Sokal, Vojislav: Osiguranje od odgovornosti u svijetu i kod nas, Osiguranje i privreda, 1/1981.
- Stojan Cigoj: Odškodniska odgovornost avtomobilista in zavarovanje, Ljubljana 1969.
- Šulejić, Predrag: Osiguranje od građanske odgovornosti, Beograd, 1967
- Šulejić, Predrag: Pravni položaj osiguranika u obaveznom osiguranju sopstvenika motornih vozila od odgovornosti, Anali, br. 5-6/74.
- Šulejić, Predrag: Obavezno osiguranje za štete od motornih vozila (pitanje razgraničenja obaveznog osiguranja od drugih vrsta osiguranja), OIP, br. 1-2/89.
- Šulejić, Predrag, Pravo osiguranja, Beograd, 2005.
- Šulejić, Predrag: Lica čija je odgovornost pokrivena obaveznim osiguranjem u saobraćaju motornih vozila, Pravni život, br. 11/74.
- Vuković, Mihajlo : Odgovornost za štete, II dopunjeno izdanje, Prosvjeta, Zagreb, 1971.
- Vrhovšek, M. i Kozar, V: Osiguranje imovine i lica i pravo na regres, Sudska praksa, novembar-decembar, 1999.

#### **Korišteni časopisi:**

- «Osiguranje u teoriji i praksi», Kompanija «Dunav osiguranje» a.d. Beograd
- «Izbor sudske prakse» (izdavač: «Glosarijum» Beograd)
- «Sudska praksa» (izdavač: «Poslovna politika» DD, Beograd)
- «Pravo» (Časopis, pravo-teorija i praksa, Novi Sad)
- «Pravni život» (Stručni časopis Udruženja pravnika Srbije)