

Vladimir Čolović<sup>1</sup>

## TREĆE OŠTEĆENO LICE

**Sažetak:** Treće lice je lice koje nije zaključilo ugovor o osiguranju od odgovornosti, tako da ima pravo da podnese zahtev za naknadu štete osiguravaču. Treće lice ima svoj naročiti značaj kod osiguranja od autoodgovornosti. Krug trećih lica je širok i veoma je teško odrediti ko nema pravo na naknadu štete proizašle iz osiguranja od autoodgovornosti. Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, isto kao i prethodni Zakon o osiguranju imovine i lica, na negativan način određuju treća lica, odnosno, određuju ko nema pravo da podnese zahtev za naknadu štete. U ta lica, određena navedenim Zakonom, spadaju vlasnik vozila za štetnu na stvarima, vozač vozila, kao i lica koja su se nalazila u vozilu koje je protivpravno oduzeto. Naravno, zakonodavac predviđa i neke druge slučajeve vezane za prevoz opasnih materija, učešće vozila na auto-trkama i upotrebu vozila u vojnim i drugim operacijama. Iako je zakonodavac na opšti način regulisao ovo pitanje, ipak se pojavljuju neke nedoumice vezane za mogućnost ili nemogućnost vlasnika vozila da nadoknadi štetu u pojedinim slučajevima, zatim za status bračnog druga kao trećeg lica, kao i za položaj osiguravača, u slučaju postavljanja regresnog zahteva ili subrogacije. Autor u radu navodi i neke primere iz prakse koje govore o neujednačenosti shvatanja ovih pravila.

**Ključne reči:** treće lice, osiguranje od autoodgovornosti, naknada štete, vlasnik vozila, bračni drug, osiguravač.

### 1. Uvod

Kod osiguranja od odgovornosti, treće oštećeno lice nije strana u ugovornom odnosu. Naime, ugovor o osiguranju od odgovornosti zaključuju osiguravač i osigurani, a oštećeno lice se pojavljuje sa zahtevom za naknadu štete, tek, kada se dogodi osigurani slučaj. Oštećeno lice se kod osiguranja od odgovornosti naziva još i "treće lice"<sup>2</sup>, zbog toga što ono nije učestvovalo u zaključenju ugovora o osiguranju. Međutim, pojam trećeg lica ima svoje posebno mesto kod osiguranja od autoodgovornosti, imajući u vidu specifičnosti ove vrste osiguranja, odnosno, slučajeve da pojedina lica koja su oštećena u jednom saobraćajnom udesu nemaju pravo na naknadu štete, iako su se nalazila u vozilu ili van njega u momentu nastanka osiguranog slučaja. I prethodno zakonodavstvo, tj. Zakon o osiguranju imovine i lica (dalje: ZOIL)<sup>3</sup>, kao i sadašnji Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (dalje: ZOOS)<sup>4</sup> na negativan način određuju treće

<sup>1</sup> Prof. dr Vladimir Čolović, naučni savetnik Instituta za uporedno pravo u Beogradu

<sup>2</sup> Nećemo u daljem tekstu stavljati znakove navoda kod reči treće lice.

<sup>3</sup> Zakon o osiguranju imovine i lica, "Službeni list SRJ" br. 30/96, 57/98, 53/99, 55/99.

<sup>4</sup> Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju Republike Srbije, "Službeni glasnik Republike Srbije" br. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012, 7/2013 – odluka Ustavnog suda.

lice kod osiguranja od autoodgovornosti, odnosno, krug lica koja neće moći da zahtevaju naknadu štete. Ovde postoje mnoge nedoumice koje se tiču pitanja zbog čega lica, navedena u Zakonu, nemaju pravo na naknadu štete, kao i zašto pojedina lica, koja su u bliskoj vezi sa nekim od lica koja su navedena u ZOOS, imaju pravo na istu. Ovde, pre svega, mislimo na bračnog druga i decu imaoca vozila.

Govoreći o negativnom određivanju trećeg lica u ZOOS (kao i ranijem zakonodavstvu), postavlja se pitanje da li je lakše odrediti ko je treće lice, u odnosu na činjenicu ko to ne može da bude. To kažemo iz razloga, jer i negativno određivanje trećeg lica zahteva tumačenja, što se ne odnosi samo na bračnog druga vlasnika vozila, već i na samog vlasnika vozila, zatim na lica koje je protivpravno upravljalo vozilom u trenutku saobraćajnog udesa, kao i na pitanje koja će se šteta nadoknaditi, da li ona koja se odnosi samo na život i telo (smrtne posledice i telesne povrede) ili i ona koja se desi na stvarima, tj. pre svega, na vozilu.

Da bi, uopšte, mogli pravilno da odredimo ko ima status trećeg lica, potrebno je odrediti pravnu prirodu ugovora o obaveznom osiguranju autoodgovornosti. Postoje dva stava, kada je navedeno u pitanju. Jedan se odnosi na to da je ovaj ugovor - ugovor u korist trećih lica<sup>5</sup>. Ovde bi se osiguranik našao u ulozi stipulata, koji sa osiguravačem - promitentom, ugovara neko pravo u korist trećeg lica, koji je beneficijar, a kome će osiguranik, eventualno, naneti štetu. Pravo koje oštećeni dobija ovim ugovorom jeste pravo na naknadu štete za koju postoji odgovornost osiguranika. Sa druge strane, ima mišljenja da ugovor o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti može biti ugovor u korist trećeg lica, ali u drugačijem smislu, koji se odnosi na to da se, kao korisnik pojavljuje drugo osigurano lice koje upravlja vozilom, a ne osiguranik<sup>6</sup>. Drugi stav zauzimaju oni koji se ne slažu da je ugovor o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti - ugovor u korist trećeg lica. Po tom stavu, ugovorom o osiguranju od autoodgovornosti osigurava se građanska odgovornost osiguranika. Zatim, kod zaključenja ovog ugovora, stranke, prilikom zaključenja, ne izražavaju volju da zaključuju ugovor u korist trećeg lica. Sledeće, pravo iz ugovora o osiguranju autoodgovornosti koristi treće lice, samo ako pretrpi štetu. Kod ovog ugovora, kad nastupi osigurani slučaj, treće lice dobija naknadu, a ne korist. U izvesnim slučajevima, oštećeno lice može ostvariti pravo na naknadu štete i kad nije zaključen ugovor o osiguranju autoodgovornosti. Kod ugovora o osiguranju od autoodgovornosti se, prilikom zaključenja, ne zna korisnik, a kod ugovora u korist trećeg lica korisnik se zna.

Kod osiguranja od odgovornosti, uopšte, treće oštećeno lice ima pravo da se direktno obrati osiguravaču za naknadu štete. Ako osiguravač ne isplati štetu, u potpunosti ili delimično, treće oštećeno lice ima pravo da podnese direktnu tužbu protiv osiguravača. On to može učiniti samo protiv osiguravača, ali i protiv osiguravača i osiguranika.

<sup>5</sup> N. Nikolić, *Ugovor o osiguranju*, Beograd 1957, 186.

<sup>6</sup> I. Jankovec, *Obavezno osiguranje za štete od motornih vozila*, Beograd 1985, 67.

ka zajedno. Ovo rešenje se oslanja i na tumačenje pravne prirode zahteva koji se ostvaruje direktnom tužbom. Ona ne proističe iz ugovora o osiguranju, već ima izvor u prouzrokovanoj šteti, odnosno, proističe iz deliktne odgovornosti<sup>7</sup>. Pravo trećeg lica na neposredan zahtev (*actio directa*), uključujući i procesno ovlašćenje u obliku neposredne tužbe, da pokrene parnicu protiv osiguravača, čini sam temelj svih osiguranja od odgovornosti, a posebno osiguranja od autoodgovornosti. Time se ostvaruje se javni interes za sigurnu zakonsku zaštitu trećeg lica, a time se ispunjava i svrha ovog osiguranja<sup>8</sup>. Treća lica stoje van konkretnog obligacionopravnog odnosa<sup>9</sup>.

## 2. Treće lice i osiguranje od autoodgovornosti

Po ZOOS, lica koja nemaju pravo da zahtevaju naknadu štete, po osnovu osiguranja od autoodgovornosti su: 1) vlasnik motornog vozila čijom mu je upotrebom pričinjena šteta, za štete na stvarima; 2) vozač motornog vozila čijom mu je upotrebom pričinjena šteta; 3) lice koje je svojevolejno ušlo u motorno vozilo čijom mu je upotrebom pričinjena šteta, a koje je znalo da je to vozilo protivpravno oduzeto; 4) lice koje je štetu pretrpelo: - upotrebom motornog vozila za vreme zvanično odobrenih auto-moto i karting takmičenja i delova tih takmičenja na zatvorenim stazama, na kojima je cilj postizanje maksimalne brzine, kao i na probama (treningu) za ta takmičenja, - usled dejstva nuklearne energije tokom prevoza nuklearnog materijala, odnosno usled dejstva opasnog tereta tokom njegovog transporta, - usled vojnih operacija, vojnih manevara, pobuna ili terorističkih akcija, ako postoji uzročna veza između tih dejstava i nastale štete<sup>10</sup>.

Krug trećih lica kod ove vrste osiguranja je širok, tako da zakonodavac, pravilno, na negativan način, određuje ko nema pravo na naknadu štete, bez obzira na neophodna dodatna tumačenja. Moramo reći, da navedena odredba ZOOS zahteva dodatna pojašnjenja, pre svega, zbog redosleda koji je naveden, kao i zbog propusta u definisanju kada će vlasnik vozila imati pravo na naknadu štete na stvarima. Naravno, ovde se postavljaju i druga pitanja oko statusa i prava lica koja određuje ZOOS.

Moramo da ponovimo da, pre svega, treće lice nije lice, koje je upravljalo motornim vozilom.<sup>11</sup> Vidimo da zakonodavac ne stavlja na prvo mesto vozača, već vlasnika. Smatramo da je trebalo na prvo mesto staviti vozača vozila u momentu nastanka

<sup>7</sup> P. Šulejić, Zastarelost potraživanja iz pravnih odnosa osiguranja kao predmet zakonskog regulisanja. *Revija za pravo osiguranja*, br.2/2009, 18.

<sup>8</sup> L. Belanić, "Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti", *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 2007, v. 28, br. 1, 3.

<sup>9</sup> L. Belanić, 4.

<sup>10</sup> Član 21 ZOOS.

<sup>11</sup> S. Stanišić, Odgovornost za štetu u slučaju nezgode izazvane motornim vozilom u pokretu, *Osiguranje*, Hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranje, Zagreb, novembar 2004, br.11, 31.

osiguranog slučaja, jer to može biti i lice koje je vlasnik, kao i neko drugo lice, naravno, sa ovlašćenjem za upravljanje tim vozilom. Vidimo da će vlasnik vozila imati pravo na naknadu štete usled telesnih povreda, ali, samo, ako nije upravljao vozilom u trenutku osiguranog slučaja. To proizlazi iz navedne odredbe člana 21 ZOOS.

Navedena odredba ima i druge nedostatke, po našem mišljenju. Naime, pominje se samo vlasnik, iako se može raditi i o suvlasniku i o zajedničkom vlasniku vozila. Može se reći da su svi oni vlasnici i da je nepotrebno da ih zakonodavac posebno pominje. Bračni drug može biti suvlasnik ili zajednički vlasnik. Zajednički vlasnici mogu biti i sanaslednici. Kod ovih situacija mogu nastati sporovi, naročito, kada se radi o deobi imovine i osiguranom slučaju koji se dogodi u procesu te deobe. Isto tako, smatramo da je zakonodavac morao jasno da odredi da lice koje je protivpravno upravljalo vozilom ne može biti treće lice. Činjenica je da je zakonodavac, određujući da vozač neće imati pravo na naknadu štete, procenio da je obuhvatio i ova lica. Ovo su samo neke od primedbi upućene na sadržinu člana 21 ZOOS.

Jedno od pitanja koje se postavlja kod regulisanja trećeg lica, jeste da li ovu oblast treba regulisati samo zakonom ili se status trećih lica i njihov krug može regulisati dodatno i opštim uslovima osiguranja od autoodgovornosti. Naime, postoji mišljenje da se uslovima osiguranja može proširiti krug lica koja su isključena iz osiguranja. Smatraju se trećim oštećenim licima sva lica koja pretrpe štetu a nisu obuhvaćena zakonskim i ugovornim isključenjima iz prava na naknadu<sup>12</sup>. Smatramo da ova oblast može da se reguliše samo zakonom, imajući u vidu potrebu za ujednačenom praksom i shvatanjem ko ne može biti treće lice.

### *2.1 Treće lice u aktima EU*

U pravu EU doneseno je pet Direktiva koje se odnose na osiguranje autoodgovornosti<sup>13</sup>. Regulisanje statusa trećeg lica u aktima EU je od velikog uticaja na promene

---

<sup>12</sup> D. Mrkšić, Z. Petrović, K. Ivančević, *Pravo osiguranja*, Novi Sad 2006., 222.

<sup>13</sup> First Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability - *Official Journal of the European Communities* L 103 of 02.05.1972; Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles - *Official Journal of the European Communities* L 008 of 11.01.1984; Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles - *Official Journal of the European Communities* L 129 of 19.05.1990; Fourth Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Council Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC - *Official Journal of*

u ovoj oblasti u nacionalnim zakonodavstvima. Uvek je postojala tendencija proširenja kruga trećih lica, što je, naročito, izraženo u dve Direktive. Naime, Trećom Direktivom EU se uvodi pravo na naknadu štete svih saputnika u okviru minimalnih suma osiguranja. Tom Direktivom su bili isključeni, još jedino, vozač i lica koja su bila u ukradenom vozilu, a znali su da je ukradeno<sup>14</sup>. Peta Direktiva menja pojedine odredbe Treće Direktive u vezi prava trećih lica. Naime, ona zabranjuje državama članicama da i dalje isključuju pojedine kategorije saputnika. Po čestoj praksi u više zemalja, saputnici nisu imali pravo na naknadu štete nastale u vozilu kojim je upravljalo lice pod uticajem alkohola ili droge, a saputnici su znali ili morali znati za to. Saputnici obično ne mogu da pravilno ocene da li je vozač u stanju da upravlja vozilom<sup>15</sup>. Odgovornost lica koje je ušlo u vozilo, a znalo je da je vozač konzumirao alkohol ili drogu u količinama koje mu ne dozvoljavaju da bezbedno upravlja vozilom, teško je odrediti. Lice koje je konzumiralo alkohol ili drogu ne mora pokazivati nikakve znakove koji bi ukazivali na njegovu neposobnost za upravljanje vozilom. Isto tako, saputnici i ne moraju znati da li je lice koje je upravljalo vozilom pod uticajem alkohola i droge.

Ono što moramo reći, jeste da svi putnici u vozilu imaju pravo na naknadu štete. Nije bitno da li su u srodstvu sa imaoem motornog vozila i vozačem ili ne<sup>16</sup>. Savremena zakonodavstva određuju i da ugovarač osiguranja ima svojstvo trećeg lica, ako nije upravljao vozilom, a pretpreo je štetu<sup>17</sup>. Ako vozač nije kriv za saobraćajnu nezgodu, već neko drugo lice u vozilu, onda ima opravdanja da i vozač uđe u "krug" trećih lica<sup>18</sup>. Sve navedeno moramo posmatrati u skladu sa samim osiguranim slučajem. U svakom slučaju, ZOOS nam ne daje razlog da kažemo da je kod nas navedeno i prihvaćeno.

### 3. Status vlasnika (korisnika, suvlasnika, zajedničkog vlasnika) motornog vozila

Iako smo rekli da je ZOOS trebalo da odredi drugačiji redosled u negativnom određivanju trećeg lica, i mi ćemo prvo posvetiti pažnju vlasniku vozila. Vlasnik motornog vozila nema svojstvo trećeg lica, odnosno to je lice, koje je zaključilo ugovor o osiguranju sa osiguravačem. To je i logično, jer ta lica ne mogu sama sebi biti odgovorna za štetu, koja je pričinjena njihovim motornim vozilom. No, zakonodavac određuje da vlasnik neće imati pravo na naknadu za štete na stvarima. Ovde se postavlja nekoli-

*the European Communities* L 181 of 20.07.2000; Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles - *Official Journal of the European Communities* L 149, 11.6.2005.

<sup>14</sup> Član 1 i 2 Treće Direktive.

<sup>15</sup> Član 4 Pete Direktive.

<sup>16</sup> J.Pak, *Pravo osiguranja*, Beograd 2011, 253.

<sup>17</sup> J.Pak, 254.

<sup>18</sup> J.Pak, 255.

ko pitanja Prvo se odnosi štete? U slučaju kada on ne pominje u ZOOS) ima nja vozila putem lizinga, o ja za postavljanje zahteva na jednom vozilu? Zakon naknadu štete na stvarima vozila neće imati pravo na da suvlasnički odnos nije tu, koju je načinio upotrebu naknadu štete na stvarima, u određenim slučajevima, tvo teško dokazivati. Mora imala pravo na naknadu šteta, upravljalo drugo lice, a

Zatim upisano lice jina se može dokazivati i odnosno, zajedničkog vlas da li su lica koja žive u va li su isključene iz osiguranja

#### 3.1. Pravo vlas

Navešćemo dva p usled smrti bliskog lica ko je upravljalo vozilom u tr drugom bliska lica poginu

U prvom slučaju štete za bol usled gubitka Naime, sud je doneo odl štetni događaj, odnosno, s autoodgovornosti zahteva veo da je, po članu 16 Za zdrži od postupaka kojim sme da ostvaruje neku ko

<sup>19</sup> Član 85 ZOIL.

<sup>20</sup> M.Čurković, *Obvezna osig*

<sup>21</sup> Ne znamo zbog čega je s da su ređe situacije kada n

rijalne štete zasnivao na odredbi ZOO koja propisuje da se može odrediti pravična novčana naknada za duševne bolove, u slučaju smrti članova uže porodice. Ali, navedeno se ne može primeniti, ako je štetu prouzrokovao srodnik. Isto će se primenjivati i ako se radi o naknadi materijalne štete, kao npr. troškovi sahrane. Ovde je reč o slučaju, gde posledice mora da trpi samo oštećeno lice. Zaključuje se da sudovi pravilno smatraju da se odgovornost osiguravača temelji na osnovu obaveznog osiguranja odgovornosti za drugog, odnosno, ona je akcesorne prirode i postoji pod pretpostavkom da postoji odgovornost za štetu tog drugog lica, odnosno, ugovarača osiguranja u ovom slučaju vlasnika, tj. vozača koji nije tužilac. Ako ne postoji drugo lice koje nije istovetno sa tužiocem, već je reč o slučaju koji se dogodio tužiocu za koji on mora da snosi posledice, tada se naknada štete ne može tražiti od tuženog, odnosno, osiguravača<sup>22</sup>.

Drugi slučaj se odnosi na obrnutu situaciju. Naime, u prvostepenom postupku je utvrđeno da se na putu Kraljevo – Raška, dogodila saobraćajna nesreća, u kojoj je poginuo T.M., otac tužilja. Tužilje su tražile da im tuženi plati naknadu nematerijalne štete zbog duševnih bolova zbog smrti bliskog lica – oca. Prvostepeni sud je našao da je tužbeni zahtev tužilja neosnovan, imajući u vidu da je vlasnik, motornog vozila dužan da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom motornog vozila pričinu trećim licima usled smrti, povrede tela, narušenja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari, osim za štetu na stvarima koje je primio na prevoz. Osim toga, sud se pozivao i na tadašnji ZOIL koji je određivao da nema pravo na naknadu štete vlasnik, korisnik, suvlasnik i drugi imalac motornih vozila čijom je upotrebom pričinjena šteta, bez obzira da li je upravljao vozilom u momentu nastanka štete. S obzirom da pok. T.M. ne bi imao pravo na naknadu štete, jer je isključivo odgovoran za nastalu štetu, to proizilazi da je tužbeni zahtev tužilja neosnovan. Osim toga, sada pok. T.M. je prilikom zaključenja ugovora o osiguranju prihvatio uslove za osiguranje prema kojima je u čl. 2. propisano da su iz osiguravajućeg pokrića isključeni odštetni zahtevi ugovarača osiguranja, vozača vozila, koji je i odgovoran za štetu, a ako se posebno ugovori, osiguravajuće pokriće se proširuje i na ova lica. S obzirom na to da tužilje ne predstavljaju treća lica, to one imaju eventualno pravo koje bi imao pok. T.M., a imajući u vidu da ni on ne bi imao pravo na naknadu štete iz ovog štetnog događaja, to je zahtev tužilja odbijen kao neosnovan. No, ovakva odluka prvostepenog suda se ne može prihvatiti kao pravilna, jer je zasnovana na nepotpuno utvrđenom činjeničnom stanju. Naime, treće lice se određuje negativnom metodom, tj. određuje koja se lica ne mogu koristiti obaveznom osiguranjem od autoodgovornosti u slučaju da pretrpe štetu. Tumačeći navedenu zakonsku odredbu, proizilazi da sva ostala lica, koja nisu navedena u zakonu, predstavljaju treća lica i imaju pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja od autoodgovornosti,

<sup>22</sup> Odluka VSRH, Rev-201/2005-2 od 6.10.2005.

što znači da su osiguranjem od autoodgovornosti pokrivena lica bez obzira da li su štetu pretrpela kao putnici u motornom vozilu ili van njega<sup>23</sup>.

### 3.2. Držalac vozila na osnovu ugovora o lizingu i status trećeg lica

Jedno od pitanja koje se pojavljuje, kada govorimo o trećem licu jeste status primaoca lizinga, odnosno, lica koji je pribavio vozilo ugovorom o lizingu. Naime, lizing poslovi doživljavaju ekspanziju, tako da imamo značajan porast broja vozila koji su u lizingu. Navedeno isključenje iz osiguranja, vezano za treća lica, potrebno je preispitati i korigovati u cilju eliminacije pravne nesigurnosti, kao i unapređenja položaja primaoca lizinga. Ovo pitanje nije toliko vezano za Srbiju, kao npr. za neke zemlje u susedstvu (Hrvatska). U svakom slučaju, u ovoj oblasti bi se morali prihvatiti pojedina rešenja iz drugih zemalja, tako da bi *de lege ferenda* trebalo uvesti posebne odredbe u kojima bi se definisao položaj primaoca lizinga, kao držaoca vozila, tj. kao lica koja stvarno raspolaže sa vozilom u lizingu duže vreme i na kojoj je ceo ekonomski teret iskorišćavanja vozila u tom periodu, ali i svi rizici i odgovornost za štetu vezani za upotrebu vozila. Primalac lizinga, bez mogućnosti pregovaranja oko drugačijih uslova sa lizing društvom, na sebe preuzima sav rizik odgovornosti za štetu prema trećim licima, na osnovu zakoba, kao i sav rizik nemogućnosti upotrebe vozila u slučaju delimične štete na vozilu na osnovu ugovora o lizingu. Ali, sa druge strane, ne postoji pokriće osiguranja od autoodgovornosti za štetu na drugom vozilu, ako dođe do sudara sa vozilom koje je pribavljeno u istom lizing društvu<sup>24</sup>. Nema pokrića osiguranja od autoodgovornosti u slučaju tzv. lizing-lizing (slučaj kada su oba vozila koja su učestvovala u jednom saobraćajnom udesu pribavljena u istom lizing društvu) iz dva razloga: a) to lice nije navedeno kao osiguranik u polisi autoodgovornosti; i b) pogrešno se uzima da je oštećeno lice lizing društvo kao formalni vlasnik vozila oštećenog u udesu (umesto primaoca lizinga oštećenog vozila), pa se slučaj lizing-lizing svrstava u isključenja iz osiguranja autoodgovornosti. U slučaju lizing-lizing, svi zahtevi za naknadu štete na vozilima isplaćuju se po kasko osiguranju, koje je u ovom slučaju za primaocce lizinga obavezno po osnovu ugovora o lizingu<sup>25</sup>. Primalac lizinga bi trebalo da bude definisan zakonom i ugovorom kao držalac vozila. Na njemu bi i dalje trebalo da bude obaveza ugovaranja osiguranja od autoodgovornosti, pri čemu bi on bio ne samo ugovarač osiguranja nego i osiguranik, koji je naveden u polisi. Sledeći navedeno, držalac oštećenog vozila trebalo bi da se smatra aktivno legitimisanim, kada je reč o naknadi štete na

<sup>23</sup> Presuda Opštinskog suda u Kraljevu P.205/07 od 25.5.2007. godine, Rešenje Okružnog suda u Kraljevu Gž.1523/07 od 22.8.2007. godine) - *Bilten sudske prakse Okružnog suda u Kraljevu*, br. 4/2007, Intermex, Beograd, autor sentence: S.Ristić, sudija Okružnog suda u Kraljevu.

<sup>24</sup> N. Radionov, A.V. Padovan, Sudar vozila u vlasništvu istog leasing društva i problem treće osobe iz AO osiguranja, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 2012, vo. 62, br. 4, 1071.

<sup>25</sup> N. Radionov, A.V. Padovan, 1072.

vozilu i on bi trebalo, kao takav, da ima status trećeg lica, tako da bi imao pravo na direktni zahtev za naknadu štete prema osiguravaču štetnika<sup>26</sup>.

#### 4. Vozač motornog vozila

Zakonodavac je, isto tako, odredio, da ni vozač motornog vozila, čijom je upotrebom načinjena šteta, neće imati pravo na naknadu štete. Vidi se da je ovo lice odvojeno od vlasnika, odnosno suvlasnika motornog vozila, ali se, opet, postavlja pitanje zašto je zakonodavac, prvo, definisao da treće lice ne može biti vlasnik vozila. Čak i pitanje da li je to lice, koje je upravljalo vozilom, imalo ovlašćenje, nije od značaja za status tog lica, s obzirom da ZOOS ne određuje posebno lice koje je protivpravno upravljalo vozilom u momentu udesa. U svakom slučaju, iako to zakonodavac nije odredio, upravljanje vozilom, kojim je pričinjena šteta, mora imati zakonski osnov, odnosno mora postojati ovlašćenje<sup>27</sup>. U mnogim slučajevima, neće postojati ovlašćenje, tako da će se morati dokazivati osnov upravljanja vozilom. To kažemo, zbog drugih vrsta zahteva koji se ovde mogu postaviti. Inače, postoji izuzetak kad lice koje je upravljalo motornim vozilom može imati svojstvo trećeg lica. To je slučaj, kad kandidat za vozača, znači, lice koje uči, vežba ili se priprema za vozača uz nadzor instruktora vožnje u nekoj auto školi bude oštećeno u saobraćajnom udesu. To lice ima pravo na naknadu, zato što ono upravlja vozilom po uputstvima instruktora vožnje koji je dužan da ispravlja njegove greške. Instruktor vožnje je i faktički i pravno vozač motornog vozila<sup>28</sup>.

Vozač motornog vozila koji je odgovoran za štetni događaj, ne može se obratiti osiguravaču, ali ni Garantnom fondu. Naime, u jednom slučaju, vozač motornog vozila čijom je upotrebom pričinjena šteta, a koji je odgovoran za štetu, ne može biti treće lice, pa zato štetniku ne pripada pravo regressa prema Garantnom fondu odluka doneta po ranijem ZOIL. Predmet spora je zahtev štetnika, prema Udruženju osiguravajućih organizacija, odnosno, Garantnom fondu za isplaćenu štetu oštećenom. Iz odredbi čl. 99. i čl. 106. tadašnjeg ZOIL proizilazilo je da se sredstva Garantnog fonda koriste radi ekonomske zaštite putnika i trećih lica, te da se upotrebljavaju za naknadu štete, pored ostalog, prouzrokovane upotrebom motornog vozila, za koji je zaključen ugovor o obaveznom osiguranju sa osiguravačem, nad kojim je otvoren stečajni postupak. Dakle, pravo na naknadu štete iz sredstava Garantnog fonda mogu ostvariti oštećena lica kojima je šteta pričinjena upotrebom motornih vozila, uz ispunjenost i posebnih uslova za aktiviranje supsidijarne odgovornosti Garantnog fonda. Pošto tužilac nema svojstvo trećeg oštećenog lica, jer je krivac za štetu, osnovanost njegovog regresnog zahteva ne

<sup>26</sup> N.Radionov, A.V.Padovan, 1073.

<sup>27</sup> Z. Petrović, V. Čolović, N. Mrvić-Petrović, *Obavezna osiguranja u saobraćaju i naknada štete*, Beograd 2010, 39.

<sup>28</sup> M.Čurković. 185-186.



može se podvesti pod sadržinu odredaba čl.99. ZOIL, kojima nije predviđeno pravo regresu štetnika prema Garantnom fondu. Zbog navedenog je i odbijen tužbeni zahtev<sup>29</sup>.

### **5. Treće lice i protivpravno oduzimanje vozila**

Treće lice ne može biti ono lice, koje je učestvovalo u protivpravnom oduzimanju vozila, čijom je upotrebom prouzrokovana šteta<sup>30</sup>. To isto važi i za putnika, koji se nalazio u takvom vozilu, a koji je znao da se radi o protivpravno oduzetom vozilu. ZOOS ne definiše, posebno, da lice koje je protivpravno oduzelo vozilo i njim upravljalo u momentu nastanka osiguranog slučaja, neće imati pravo na naknadu. ZOOS, jedino, određuje da lice koje je ušlo u vozilo, a za koje je znalo da je protivpravno oduzeto, nema pravo na naknadu štete. Međutim, u slučaju, kada su vozač i putnik, koji su povređeni u vozilu, koje je protivpravno oduzeto, a za saobraćajnu nezgodu je odgovoran vozač drugog vozila, vozač i putnik se pojavljuju kao treća lica u odnosu na osiguranje autoodgovornosti drugog vozila i imaju pravo na naknadu štete. Znači, oni na osnovu osiguranja autoodgovornosti drugog lica, vozača, koji je odgovoran za saobraćajnu nezgodu, imaju pravo na naknadu štete. Činjenica da su ta lica protivpravno oduzela i koristila odnosno vozilo, predstavlja drugo pitanje. No, pitanje je, da li će, u praksi, osiguravajuća društva priznati pravo na naknadu štete tim licima, koja su učestvovala u krađi vozila, bez obzira, koje je od njih upravljalo vozilom. Prethodna činjenica da su oni na protivpravan način stekli faktučku državinu nad vozilom i njime upravljali isključuje, u odnosu na njih, primenu odredbi o zaštiti trećih lica u slučaju saobraćajne nezgode u kojoj je protivpravno oduzeto vozilo učestvovalo, čak i kada ta lica nisu odgovorna za nezgodu.

Može se, isto tako, desiti, da putnik u tom vozilu nije saučesnik u protivpravnom oduzimanju vozila i da on ne zna da je vozilo protivpravno oduzeto. Postavlja se pitanje, da li ima pravo na naknadu lica – putnik u vozilu, koje je protivpravno oduzeto, ali nije znalo da je to vozilo protivpravno oduzeto, npr. autostoper. Da bi takvo lice imalo pravo na naknadu štete, odnosno, da bi imalo svojstvo trećeg lica, ono mora da dokaže da nije znalo da je vozilo protivpravno oduzeto. Moguća je i obrnuta situacija, kada vozilom upravlja drugo lice, a ne ono koje je protivpravno oduzelo vozilo, tako da se ovde postavlja pitanje da li to lice ima pravo na naknadu štete. Smatramo da to lice ne bi imalo pravo na naknadu štete, ali u odnosu na lice, koje protivpravno oduzelo vozilo, to lice bi moglo postaviti zahtev za naknadu štete. No, ovde se ne radi o svojstvu trećeg lica. To su samo neke od situacija, koje mogu nastati, kada se radi o naknadi štete, u slučaju protivpravnog oduzimanja vozila. U svakom slučaju, treba reći da lice, koje je učestvovalo u krađi vozila nema pravo na naknadu štete, odnosno, ne može imati

<sup>29</sup> Odluka VSS, GZZ, br.7/05 od 16.06.2005.

<sup>30</sup> V.Čolović, *Međunarodno osiguranje autoodgovornosti (sistem zelene karte)*, Beograd 2007., 33

svojestvo trećeg lica. To se odnosi i na lica, koja su u krađi vozila učestvovali, a nisu upravljali vozilom, odnosno, svojestvo trećeg lica ne mogu imati ni saučesnici<sup>31</sup>.

Iznećemo i da putnik u vozilu koje je neosigurano, odnosno, u slućaju kad nije zakljućeno osiguranje od autoodgovornosti nema pravo na naknadu štete. Uslov je da je putnik znao za ovu ćinjenicu, a teret dokaza je na Birou za osiguranje, odnosno, na Garantnom fondu<sup>32</sup>. Ono što se, na ovom mestu, mora izneti, odnosi se na momenat saznanja. Ako je lice koje se vozilo protivpravno oduzetim, kao i neosiguranim vozilom, znalo prilikom ulaska u vozilo za navedene ćinjenice, onda bi trebalo da se prihvati navedeno rešenje da ono nema pravo na naknadu. Sa druge strane, ako je to lice saznalo za navedene ćinjenice u toku voźnje, tada se mora postaviti pitanje da li bi se ono smatralo trećim licem. Ne moźe se izjednaćiti situacija kada je lice, pre ulaska u vozilo, znalo za navedeno, sa situacijom, kada je za te ćinjenice saznalo u toku voźnje. No, sa druge strane, ne moźemo ni izjednaćiti slućajeve protipravnog oduzimanja vozila i neosiguranog vozila.

Moramo da razlikujemo i situaciju, kada vozilom upravlja neovlašćeno lice. To je lice, koje je bez saglasnosti, upravljalo vozilom iz sledeće pretpostavke za koje je dovoljno da su fakultativno ispunjene: a) da to lice, u trenutku osiguranog slućaja, nije zaposleno kod vlasnika vozila; b) da to lice nije ćlan domaćinstva vlasnika vozila; i c) da vlasnik vozila nije predao vozilo u drźavinu tom licu<sup>33</sup>. I ove slućajeve treba razlikovati od protivpravnog oduzimanja vozila i trebalo bi ih posebno regulisati. U svakom slućaju, ovde se postavlja dosta pitanja, koja su, pre svega, vezana za prirodu odnosa tog lica (koje nema ovlašćenje za upravljanje vozilom) i vlasnika vozila. I navedene izuzetke je potrebno posebno dokazivati.

## 6. Osiguravać kao treće lice

Moramo pomenuti i osiguravajuće društvo, koje se moźe pojaviti sa zahtevom za naknadu štete, kao treće lice prema drugom osiguravajućem društvu, ukoliko je isplatilo svog osiguranika, po osnovu kasko osiguranja, a za saobraćajnu nezgodu odgovoran je osiguranik drugog osiguravajućeg društva<sup>34</sup>. Sa jedne strane, osiguravajuće društvo je isplatilo svog osiguranika, na osnovu polise kasko osiguranja. No, sa druge strane, osiguravajuće društvo to svoje pravo crpe iz prava svog osiguranika, koje on ima na osnovu polise osiguranja autoodgovornosti drugog osiguranika - štetnika, odgovornog za saobraćajnu nezgodu, tako da ono ima pravo da se sa regresnim zahtevom obrati drugom osiguravajućem društvu radi naknade. Da li moźemo osiguravajuće društvo smatrati trećim licem u slućaju subrogacije prava? Ono jeste ispunilo svoju za-

<sup>31</sup> Z. Petrović, V. Ćolović, N. Mrvić-Petrović, 40.

<sup>32</sup> M. Ćurković, 188.

<sup>33</sup> L. Belanić, 13.

<sup>34</sup> V. Ćolović, 34.

konsku obavezu, odnosno, isplatilo je štetu svom osiguraniku na osnovu kasko osiguranja. Međutim, svojstvo trećeg lica ono je dobilo iz osiguranja autoodgovornosti između osiguravajuće organizacije i osiguranika, koji je odgovoran za štetu. Osim toga, osiguravajuće društvo stiče svojstvo trećeg lica na osnovu prava regresa. Pravo regresa ovde postoji i na osnovu subrogacije prava, tako da osiguravajuće društvo može naplatiti štetu na osnovu ugovora o osiguranju autoodgovornosti drugog lica. ZOOS na negativan način određuje, ko može imati svojstvo trećeg lica, ali nije odredio po kojim osnovama se to svojstvo može steći. Ono što je bitno, jeste da se to svojstvo stiče na osnovu ugovora o osiguranju autoodgovornosti u kojoj je ugovorna strana drugo lice. Bez obzira što je osiguravajuće društvo steklo to svojstvo na osnovu prava regresa i subrogacije prava prema osiguraniku, ono je svoje pravo na podnošenje zahteva za naknadu štete steklo na osnovu polise osiguranja autoodgovornosti drugog lica<sup>35</sup>.

Kod određivanja prava osiguravača kao trećeg lica, veoma je bitno razlikovati subrogaciju od prava na postavljanje regresnog zahteva. Navodimo jedan primer u vezi toga. Po odluci, suda, osiguravač koji je isplatio naknadu trećem licu ima pravo da se sa zahtevom za naknadu štete obrati odgovornom licu, koje može biti i osiguranik. Naime, saobraćajnu nezgodu je prouzrokovalo lice pod dejstvom alkohola koje nije ni imalo položen vozački ispit za vozilo B kategorije. Utvrđena je njegov krivica. Osiguravač je tužilac u postupku i prvostepeni sud donosi odluku da tužiocu pripada pravo na regres prema tuženom koji je izazvao saobraćajnu nezgodu, obzirom da je isplatom štete trećem licu, po načelu subrogacije, ušlo u sva prava oštećenog prema odgovornom licu. Navedeno reguliše i čl.939., st.1 ZOO. Ali, prvostepeni sud nije pravilno doneo odluku, obzirom da je naveo da se radi o subrogaciji, a ne o regresu. Kod regresa je reč o pravima osiguravača koji je isplatio naknadu štete trećem licu i koji se sa zahtevom za regres obraća odgovornom licu, koje može da bude i osiguranik. Kod subrogacije je osiguranik oštećeno lice, a kod regresa je osiguranik odgovoran za štetu. Štetnik odgovara po principu subjektivne odgovornosti, kako u odnosu na oštećeno lice, tako i u odnosu na osiguravača. No, u ovom postupku drugotuženi je vlasnik vozila kojim je upravljao provotuženi. Sud smatra da je odgovornost drugotuženog objektivna, jer je on vlasnik opasne stvari i on je takođe odgovoran kako prema oštećenom licu, tako i prema osiguravaču<sup>36</sup>.

## **7. Bračni drug, deca i srodnici kao treća lica**

Već smo rekli da je prihvaćeno shvatanje da svi putnici u vozilu imaju status trećeg lica, ali ćemo se osvrnuti na bračnog druga, decu i druge srodnike imaoca vozila. Pitanje suvojinne i zajedničke svojine na vozilu se ne postavlja u zakonu. Da li ova či-

<sup>35</sup> Z. Petrović, V. Čolović, N. Mrvić-Petrović, 41-

<sup>36</sup> Presuda Višeg suda u Nišu 7Gž br. 1971/13 od 17.09.2013.; *Bilten Višeg suda u Nišu*, br. 32/2014 (sudija Suzana Đurić, sudija Apelacionog suda u Nišu), izdavač Intermex, Beograd.

njenica ima značaja za naknadu štete? Mislimo da ima, s obzirom da onda ni bračni drug, kao ni deca, a i ostali srodnici ne bi imali pravo na naknadu štete na stvarima. Ali, ZOOS to ne definiše. U praksi je češća zajednička imovina bračnih drugova na motornom vozilu, a što nije od uticaja na naknadu štete po osnovu osiguranja autoodgovornosti, tako da bračni drug ima svojstvo trećeg lica i ima pravo na naknadu štete. Znači, bračni drug može postaviti zahtev za naknadu štete prema osiguravaču, kao i prema štetniku, svom bračnom drugu, koji je upravljao vozilom i načinio štetu. Ta šteta se može definisati kao šteta, koja je proistekla iz eventualnih telesnih povreda bračnog druga i sl. (materijalna šteta na licu), kao i šteta, koja je nastala kao rezultat povrede psihe, umanjenja životne sposobnosti i sl. (nematerijalna šteta – moralna šteta). Isto tako i deca imaju pravo na naknadu štete, ukoliko su pretrpela štetu vozeći se u vozilu svog roditelja, koji je odgovoran za saobraćajnu nezgodu.

Rekli smo da se na bračne drugove primenjuje pravilo da oni nemaju pravo da zahtevaju naknadu štete nastale na stvarima. U jednom postupku odlučeno je da vlasnik vozila nema status trećeg lica za štetu na vozilu kojim je upravljao njegov bračni drug, u momentu nastanka saobraćajne nezgode. Naime, prvostepeni sud je zaključio da svi učesnici ove nezgode odgovaraju tužiocu kao trećem licu za nematerijalnu štetu u celini i solidarno, kao i osiguravač od autoodgovornosti jednog od učesnika nezgode. Utvrđeno je da je tužilac vlasnik vozila koje je oštećeno, kao i da je ona bila saputnik u vozilu kojim je upravljao njen suprug. Prvostepeni sud je odredio tužiocu – vlasniku vozila pun iznos naknade za oštećeno vozilo navodeći kao bitno da je ona treće lice – putnik u vozilu, kao i da naknadu može da traži od bilo kog osiguravača učesnika saobraćajne nezgode. Ali, prvostepeni sud je propustio da primeni odredbu koja određuje da vlasnik, suvlasnik i svaki drugi korisnik vozila nema prava na naknadu štete kao treće lice, u slučaju da se šteta dogodi na stvarima<sup>37</sup>.

### 8. Ostala lica koja nemaju svojstvo trećeg lica

ZOOS reguliše posebne situacije, u kojima lica, koja su akteri tih situacija, takođe, neće imati pravo na naknadu štete. Naime, reč je o vanrednim okolnostima, vezanim za auto trke, prevoz nuklearnog materijala i prevoz u okolnostima vojnih manevara, vojnih vežbi, pobuna i drugih akata, ako postoji uzročna veza između tih događaja i nastale štete<sup>38</sup>. Lica koja pretrpe štetu, upotrebom vozila na auto i karting trkama, kao i na treninzima u istom sportu, neće imati pravo na naknadu štete po osnovu osiguranja autoodgovornosti i ta lica ne spadaju u kategoriju trećih lica. Radi se o vanrednim okolnostima, upotrebi motornog vozila u sportske svrhe, kada se lica koja dožive štetu ne mogu tretirati, na isti način kao lica koja imaju pravo na naknadu štete, proistekle iz sa-

<sup>37</sup> Odluka Županijskog suda u Zagrebu, Gžn-3395/2002 od 23.10.2004.

<sup>38</sup> V. Čolović, 35

obraćajne nezgode u tzv. redovnim okolnostima<sup>39</sup>. Sličan slučaj je i sa prevozom nuklearnog materijala, koji, isto tako, spada u vanredne okolnosti. Naravno, isto ćemo zaključiti i kada se prevoz obavlja u naročito opasnim situacijama vezanim za kretanje vojske i njeno delovanje, bez obzira na povod<sup>40</sup>. U sva tri slučaja, radi se o vanrednim situacijama - sva lica, koja u datim okolnostima pretrpe štetu, mogu je naknaditi po nekom drugom osnovu osiguranja, a ne po osiguranju autoodgovornosti.

## 9. Zaključak

Odredbe ZOOS jasno određuju ko ne može biti treće lice kod naknade štete, po osnovu osiguranja autoodgovornosti. Međutim, činjenica je da se može stvoriti niz nejasnih situacija kod određivanja tog svojstva. Takođe, moguće su i razne zloupotrebe, naročito kod definisanja oblika svojine na vozilu i prenosa svojine. To naročito može biti prisutno kod oblika susvojine. No, opšta tendencija je proširenje kruga lica koja imaju pravo na naknadu štete, po osnovu osiguranja autoodgovornosti, tako da je razumljivo negativno određenje svojstva trećeg lica od strane zakonodavca. Smatramo da bi zakonodavac morao da reši nekoliko pitanja u vezi određivanja svojstva trećeg lica, odnosno, u vezi određivanja kruga lica koja imaju pravo da podnesu zahtev za naknadu štete, koje proizlazi iz ugovora o osiguranju autoodgovornosti. Ta pitanja su sledeća:

1. prvo pitanje se tiče suvlasničkog odnosa i oblika susvojine u odnosu na vozilo. To pitanje se postavlja u vezi mogućnosti da se u momentu nastanka osiguranog slučaja proisteklog iz saobraćajne nezgode, vodi spor o suvlasničkim udelima;

2. zatim, pitanje prava na naknadu štete bračnih drugova i dece lica, koje je odgovorno za saobraćajnu nezgodu i na osnovu čije polise oni imaju to pravo. Naročito se mora obratiti pažnja na situacije, kada bračni drug upravlja vozilom, koje nije zajednička imovina, već posebna i koja je, kao takva, uneta u brak. Smatramo da bi ovo pitanje, i ne samo ovo, već sva pitanja koja se tiču bračnog druga i srodnika kao trećih lica, morala posebno da se definišu u zakonu, što bi eliminisalo neke nedoumice oko statusa bračnih drugova i srodnika imaooca vozila;

3. pitanje, koje se odnosi na situacije kada je vozilo, čijom je upotrebom načinjena šteta, ukradeno i mogućnost da lica, koja su učestvovala u krađi vozila steknu svojstvo trećeg lica kada su doživeli saobraćajnu nezgodu sa tim vozilom, a kada je za nezgodu odgovorno drugo lice;

4. najzad, pitanje sticanja svojstva trećeg lica od strane osiguravajućeg društva, koje to pravo stiče na osnovu prava regresa prema drugom osiguravajućem društvu<sup>41</sup>.

<sup>39</sup> L. Belanić, 15

<sup>40</sup> Z. Petrović, V. Čolović, N. Mrvić-Petrović, 41.

<sup>41</sup> V. Čolović, 36

Ovo su samo neka od pitanja koja smo postavili u ovom radu i koja bi trebalo definisati, pre svega, zakonom. Ne bi mogli da se složimo da se ova pitanja rešavaju opštim uslovima osiguranja. Možda bi, pored negativnog određivanja trećeg lica, ipak, trebalo odrediti i lica koja imaju status trećeg lica, kao što je npr. bračni drug ili srodnik, kao i osiguravač. U svakom slučaju, sudska praksa bi trebalo da bude ujednačena. No, da bi mogli da odgovorimo na sva ova pitanja, pre svega, treba da pođemo od prirode ove vrste osiguranja i njegove svrhe.

\*\*\*

### **TITLE: THIRD (INJURED) PARTY**

*Summary: A third party is a person who has not concluded a contract of liability insurance, so that he has the right to apply for damage compensation to the insurer. A third party has a particular importance in motor liability insurance. The circle of third parties is wide and it is very difficult to determine who is not entitled to damages resulting from motor liability insurance. The Act on Compulsory Traffic Insurance, the same as the previous Act on Insurance of property and persons, on a negative way determines the circle of third parties, ie, determines who has the right to apply for damage compensation. These persons are: - the owner of the vehicle whose use has caused him damage, for damage to property; - the driver of the vehicle whose use has caused him damage; and - person who has voluntarily entered the vehicle whose use caused him harm, and who knew that it is a vehicle unlawfully taken. Of course, the legislator foresees some other cases related to the transport of dangerous goods, the share of vehicles in the car-racing and use of vehicles in military and operations. Although the legislator in a general way regulate this issue, it appears some doubt regarding the possibility or impossibility of the vehicle owner to apply for damage compensation in certain cases, then the status of the spouse as a third party, as well as the position of the insurer in the case of setting reimbursement requests or subrogation. The author in paper cites some practical examples that speak of discrepancies understanding of these rules.*

*Keywords: third party, motor liability insurance, damage compensation, owner of the vehicle, spouse, insurer.*