

ISKLJUČENJA IZ OSIGURANJA I GUBITAK PRAVA IZ OSIGURANJA U OBVEZnom OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI

Sažetak

Osiguranje od odgovornosti za štetu uzrokovanu motornim vozilom trećim osobama u svim europskim zemljama je obvezno. Zakonodavci kod te vrste osiguranja, u interesu trećih oštećenih osoba, ograničavaju slobodu ugovornih stranaka da ugovorom o osiguranju uređuju međusobni odnos i određuju njegov sadržaj. Umjesto toga, sam zakonodavac određuje izvjesna ograničenja obveze osiguratelja isključivanjem nekih rizika iz osigurateljnog pokrića, odnosno propisujući slučajeve kod kojih je rizik pokriven osiguranjem i treće osobe imaju pravo na naknadu štete, ali je osiguranik – koji je prekršio neku ugovornu obvezu – izgubio pravo na osigurateljno pokriće. Govori se, dakle, o isključenju iz osiguranja i o gubitku prava iz osiguranja. Ta dva instituta nalazimo u svim zakonima iz oblasti obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. No, oni su – po svojoj svrsi i namjeni – potpuno različiti. U ovom radu će biti obrađeni slučajevi isključenja iz osiguranja i slučajevi gubitka prava iz ugovora o osiguranju. Pri tome će se ukazati na postojeće dileme oko slučajeva isključenja i slučajeva gubitka prava iz osiguranja, a predložit će se i izmjene *de lege ferenda* u cilju potpunije zaštite trećih oštećenih osoba, ali i samog osiguranika/štetnika.

Ključne riječi: obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti, isključenja iz osiguranja, gubitak prava iz osiguranja, sloboda ugovaranja.

1 Pravni fakultet Zagreb

Abstract

Liability insurance for motor vehicle damage to third parties is compulsory in all European countries. In this type of insurance, the legislators, in the interest of third party/injured parties, restrict the freedom of the contracting parties to regulate the mutual relationship and determine its content by the insurance contract. Instead, the legislator himself determines certain limitations of the insurer's obligation by excluding certain risks from insurance coverage, and prescribing cases where the risk is covered by insurance and third parties are entitled to compensation, but the insured – who violated his contractual obligation – lost the right to insurance coverage. There is, therefore, talk of exclusion and loss of insurance rights. These two institutes are found in all laws in the field of compulsory road insurance. But, they are – in their purpose – completely different. This paper will deal with cases of insurance exclusions and cases of loss of insurance rights. The existing doubts and dilemmas regarding some cases of exclusion and some cases of loss of rights from the insurance contract will be pointed out and changes de lege ferenda will be proposed in order to more fully protect third injured parties, but also the insured.

Key words: compulsory motor third party liability insurance exclusions, loss of insurance rights, freedom of contract.

1. Isključenja iz osiguranja i gubitak prava iz osiguranja – razlike

Kod obveznih osiguranja potrebno je razlikovati dva instituta kojima se ograničava odgovornost osiguratelja. Prvi je institut isključenja iz osiguranja, a drugi je gubitak prava iz ugovora o osiguranju. Hrvatski Zakon o obveznim osiguranjima u prometu² jasno luči razliku između ta dva instituta. U čl. 23. govori o isključenjima iz osiguranja, a u članku 24. o gubitku prava iz osiguranja. Razliku između ta dva instituta poznaju i drugi pravni sustavi. Tako francusko pravo (non assurance i l'exclusion), talijansko pravo (l'inoperatività della garanzia i l'esclusione), njemačko pravo (Risikobeschränkung i Risikoabschluss). Obvezno osiguranje automobilske odgovornosti mora zaštititi žrtve od opasnosti koje prijete od uporabe motornog vozila. Ograničenje rizika postavlja granicu osigurateljevoj odgovornosti prema trećim osobama (primarno ograničenje rizika), a gubitak prava iz osiguranja predstavlja iznimku i korekturu primarnog ograničenja rizika.³ Gubitak prava iz osiguranja dovodi do „suženja

2 Dalje: ZOUP; Zakon je objavljen u Narodnim novinama broj 151 od 23. prosinca 2005. g., a izmjene i dopune Narodne novine br. 36/09, 75/09, 76/13, 152/14.

3 Terbill, Michael, Versicherungsrecht, C. H. Beck, München, 2004., str. 940.

osiguravajućeg pokrića u internom odnosu osigurača i osiguranika⁴ Isključenja iz osiguranja se u pravilu određuju zakonom. Gubitak prava iz osiguranja pak zakonom i/ili ugovorom o osiguranju (bolje rečeno: uvjetima osiguranja). Razlika između ta dva instituta jeste i u tome na komu je teret dokaza. Kod isključenja iz osiguranja, teret dokaza da je rizik uključen u osiguranje jeste na oštećeniku odnosno osiguraniku. Kod gubitka prava pak, teret dokaza da je osiguranik izgubio pravo iz ugovora o osiguranju jeste na osiguratelju⁵. I isključenja i gubitak prava iz osiguranja mogu biti apsolutni, što znači da se ugovorom o osiguranju ne može odrediti nešto drugo (na pr. namjerno uzrokovana šteta), ili relativni, kad se ugovorom mogu, kroz posebna utanačenja, „otkupiti“ isključenja odnosno gubitak prava iz osiguranja (na pr. proširenja svojstva treće osobe i na vozača). Konačno, najvažnija razlika, kod isključenja iz osiguranja osiguratelj može istaći prigovor oštećenoj trećoj osobi, dok kod gubitka prava iz osiguranja prigovor ne može istaći oštećenoj osobi, već samo svome osiguraniku.

2. Reguliranje gubitka prava iz osiguranja u ugovoru

Slučajeve gubitka prava iz ugovora o osiguranju može propisati zakon, a mogu ih predviđati i uvjeti osiguranja, ili pak i zakon i uvjeti. Prema hrvatskom Zakonu o osiguranju iz 1994. g.⁶ osiguratelji su mogli svojim uvjetima odrediti slučajeve gubitka prava iz ugovora o osiguranju, što su oni svojim uvjetima i činili⁷. ZOOUP, nažalost, takvu mogućnost ne predviđa. Takav zaključak izvodimo iz čl. 24. st. 3. ZOOUP koji kaže „Društvo za osiguranje koje je temeljem st. 1. t. 1. ovoga članka oštećenoj osobi isplatilo štetu ima pravo od osobe koja je odgovorna za štetu na naknadu cjelokupnog iznosa štete ...“. Dakle, za razliku od odredbe čl. 87. st. 3. Zakona o osiguranju iz 1994. g., koji je sadržavao odredbu: „Društvo za osiguranje koje naknadi štetu oštećenoj osobi, a nije bilo u obvezi isplate prema ovom Zakonu ili **uvjetima osiguranja** (podcrtao M. Č.) ...“, ZOOUP ne predviđa mogućnost ugovornog određivanja gubitka prava iz osiguranja! Ako tomu dodamo i odredbu članka 8. st. 4. koja kaže da „Uvjetima za osiguranje utvrđuju se odnosi između ugovornih strana koji nisu ili nisu u potpunosti utvrđeni ovim Zakonom“, očigledno je da uvjeti osiguranja ne mogu sadržavati klauzule gubitka prava iz ugovora o osiguranju, jer su slučajevi gubitka regulirani u čl. 24. ZOOUP kao *numerus clausus*! Ovakvom odredbom ZOOUP odstupio je od svih poznatih rješenja u

4 Ognjanović, Siniša, Osiguranje od odgovornosti za štete pričinjene motornim vozilom, Dunav osiguranje, Beograd, 2002str.88.

5 Landel, James – Namin, Lionel, Manuel de l' assurance automobile, 3. izd. L' Argus, Paris, str. 89.

6 Narodne novine 9/94, čl. 87. st. 3.

7 V. čl. 3. Standardnih uvjeta za obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti od 17. svibnja 2001. g. Hrvatskog ureda za osiguranje (dalje: HUO).

pravnim sustavima zemalja članica EU⁸, a onemogućio je i slobodnu tržišnu utakmicu, koja je trebala stupiti na snagu 1. siječnja 2008. g. Naime, slobodna tržišna utakmica ne vodi se samo premijskim cjenicama nego i uvjetima osiguranja, širinom pokriva ili ograničenjima uvjeta osigurateljne garancije.

U svakom slučaju, klauzule o isključenju ili gubitku prava u uvjetima osiguranja, odnosno u ugovoru o osiguranju, kad ih zakon dopušta, moraju biti u interesu opće prometne discipline i učvršćenja sigurnosti u prometu. One stoga moraju biti limitirane odnosno precizne, bez mogućnosti višeznačnog tumačenja njihovog sadržaja⁹.

3. Isključenja iz osiguranja prema ZOOUP

ZOOUP regulira isključenja iz osiguranja u članku 23., koji i nosi naslov „Isključenje iz osiguranja“. Prema odredbi citiranog članka u hrvatskom sustavu obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti nalazimo slijedeće slučajeve isključenja iz obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti:

3.1. Određivanje kruga trećih osoba

Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti namijenjeno je zaštiti trećih osoba. Treća oštećena osoba, iako nije stranka ugovora, temeljem zakona, ostvaruje pravo iz tuđeg ugovora. To i navodi neke da ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti svrstavaju među ugovore u korist trećih, pri čemu bi treća oštećena osoba bila beneficijar iz ugovora o osiguranju. Određivanjem kruga trećih osoba zakonodavac zasigurno ograničava obvezu osiguratelja iz ugovora o osiguranju automobilske odgovornosti.

Tko su treće osobe? Pojmovno, to su sve one osobe koje stoje izvan sklopljenog ugovora o osiguranju. One su dakle izvan obveznopravnog odnosa. Njihov broj je teoretski doista neograničen. Upravo stoga zakonodavci definiraju pojam treće osobe negativnom definicijom. Oni nabrajaju tko se sve ne smatra trećom osobom¹⁰. Tako postupa i hrvatski Zakon o obveznim odnosima.¹¹ koji kaže: „*Trećom osobom se smatra oštećenik koji nije ujedno vlasnik, ni neovlašteni korisnik motornog vozila, niti osoba zadužena u vezi s pogonom motornog vozila*“.

8 V. CEA Info, Practical guide to motor insurance in Europe, Paris, 1999., str. 50. v. i čl. 7. st. 2. slovenskog Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, koji pored slučajeva određenih zakonom dodaje: „ili uvjetima osiguranja“.

9 Prema odredbi čl. L 112-3 francuskog Zakona o osiguranju, klauzule isključenja moraju u polici osiguranja biti otisnute vrlo uočljivim slovima, moraju privući pažnju, moraju odudarati od ostalog teksta svojim tipografskim obilježjem.

10 Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju Republike Srbije govori o „licima koja nemaju pravo na naknadu štete“, v. čl. 21. Zakona

11 Narodne novine br. 35/2005, čl. 1069. st. 4. Dalje: ZOO

Tako postupa i ZOOUP¹². Iz odredbi ZOOUP-a možemo zaključiti da se ne smatraju trećim osobama:

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

Ovo isključenje uobičajeno je u klasičnim pravnim sustavima osiguranja od automobilske odgovornosti. Za njih je karakteristično ostajanje na načelu *third party liability*. Sustavi koji se temelje na načelu *first party liability* ili na načelima tzv. *No fault* sustava, pod određenim uvjetima, uključuju u osiguranje i vozače odnosno njihove srodnike za štetu koju trpe zbog smrti vozača koji je sam odgovoran za svoju smrt.¹³ Tko je vozač? To je svakako osoba koja upravlja vozilom¹⁴, što ne mora nužno značiti osobu koja „sjedi za upravljačem“¹⁵. Stoga se, primjerice, vozačem smatra instruktor vožnje, a ne kandidat koji se uči za vozača. Isključenje iz osigurateljnog pokriva srodnika vozača u Hrvatskoj je uvedeno 1997. g. novelom Zakona o osiguranju iz 1994. g., koji nije sadržavao takvo isključenje, što je svakako značilo korak unatrag u zaštiti oštećenih u cestovnom prometu. Vozač je osoba koja *de facto* upravlja kretanjem motornog vozila. On se razlikuje od korisnika po tome što nema pravo korištenja vozilom. Može biti u službi vlasnika ili korisnika, ali može biti i izvan te službe. Izraz „srodnici“ obuhvaća sve stupnjeve srodstva, iako će to najčešće biti vozačevi pravni slijednici¹⁶. Izraz „druge fizičke i pravne osobe“ obuhvaća sve fizičke (koje nisu ujedno i srodnici) i pravne osobe koje bi zbog smrti ili ozljeda vozača mogle trpjeti štetu, kao što su to na pr. razne pravne osobe koje se bave socijalnim, mirovinskim i zdravstvenim osiguranjem, ili pak premijskim osiguranjem (na pr. osiguranje od nezgode, osiguranje života, zdravstveno osiguranje, osiguranje stvari i sl.).

Ipak, postoji i iznimka kad osoba koja je *de facto* upravljala motornim vozilom ima svojstvo treće osobe. To je slučaj kandidata za vozača, osobe koja se uči, vježba, priprema za vozača uz nazočnost ovlaštenog instruktora vožnje u nekoj autoškoli. Naime, u ovom slučaju vozač pripravnik radi prema uputama instruktora, koji ga je dužan voditi i ispravljati njegove greške, tako da je faktični vozač samo produžena ruka instruktora vožnje koji je i stvarno (dvostruke komande na vozilu) i pravno vozač konkretnog motornog vozila¹⁷.

12 Čl. 23. Zakon doduše, za razliku od ZOO, ne govori o tome tko je treća osoba, nego govori o tome tko nema pravo na naknadu štete.

13 det. o tim sustavima v. Čurković, Marijan, Međunarodna karta osiguranja motornog vozila, Croatia osiguranje, Zagreb, 1990., str. 33.

14 Prema definiciji iz čl. 3. st.1.t. 9. ZOOUP „vozač je osoba koja upravlja prijevoznim sredstvom“

15 Šulejić, Pravo osiguranja, Dosije, Beograd, 2005., str. 449.

16 Kao što je to određivao Zakon o osiguranju iz 1997. u čl. 84.

17 Tako i Trajković, Odgovornost ovlaštenog instruktora vožnje za štetu uzrokovanu motornim vozilom, Pravni život, br. 6-7/75, str. 59. i dalje.

Hrvatsko pravo osiguranja, dakle, ne priznaje vozaču i njegovim srodnici-ma svojstvo treće osobe po odgovornosti vozača za štetu koju je on uzrokovao. Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju republike Srbije trećim licem ne smatra vozača motornog vozila, ali ne isključuje i njegove srodnike za štetu koju oni trpe zbog smrti vozača koji je sam sebi uzrokovao štetu.¹⁸

3.1.2. Vlasnik, suvlasnik, zajednički vlasnik, te svaki drugi korisnik vozila kojim je prouzročena šteta i to šteta na stvarima

Ovo isključenje ima u vidu osobe čija odgovornost za štetu mora biti pokrivena osiguranjem, odnosno osobe na kojima leži obveza sklapanja ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti. Nije cilj obaveznog osiguranja automobilske odgovornosti pokriti vlastitu štetu¹⁹. Prema čl. 22. st. 1. ZOOUP, u svezi s čl. 4. st. 3., obveza sklopiti ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti tereti vlasnika vozila i evidentiranog korisnika motornog vozila. Izraz „svaki drugi korisnik“ vozila moramo tumačiti u suglasju s odredbom čl. 4. st. 3. Radi se o korisniku koji je evidentiran u prometnoj knjižici motornog vozila sukladno Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, odnosno Pravilnika o registraciji vozila na motorni pogon i priključnih vozila. Naime, čl. 4. toga Pravilnika²⁰ kaže: „Ako je vlasnik vozila leasing društvo, u prometnu dozvolu se uz vlasnika vozila, u rubriku ‘Napomena’, upisuje i korisnik leasing vozila.“ No, taj izraz obuhvaća, kako i sam ZOOUP kaže, i „svakog drugog korisnika“. Međutim, tko je korisnik motornog vozila nije baš tako jasno definirano. Prema ZOOUP-u „korisnik prijevoznog sredstva je fizička ili pravna osoba, koja voljom vlasnika stvarno raspolaže prijevoznim sredstvom“²¹. Iz ove definicije proizlaze dvije karakteristike „korisnika“: 1. da on stvarno raspolaže vozilom i 2. da to čini uz suglasnost/odobrenje vlasnika vozila. Takva osoba ne smatra se trećom osobom i nije pokrivena osiguranjem od automobilske odgovornosti.²²

Tko je vlasnik vozila? Odgovor na to pitanje jeste *questio facti*. Upisana osoba u prometnoj dozvoli ne mora biti i vlasnik vozila. Vlasništvo se može dokazivati i drugim dokaznim sredstvima. Isto se odnosi i na suvlasnika, odnosno zajedničkog vlasnika (vrlo čest slučaj zajedničkog vlasništva su-pružnika). Ostaje dvojbeno da li su osobe koje žive u izvanbračnoj zajednici suvlasnici odnosno zajednički vlasnici i da li su isključeni iz osigurateljnog pokrića za štete na stvarima.²³ Problem se rješava prema odredbama zakona

18 Usp. čl. 21. Zakona

19 Usp. za njemačko pravo, Feyock /Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, C. H. Beck, München, 2002., str. 320.

20 V. Narodne novine br. 12/93,22/93,19/96 i 149/02

21 Identičnu definiciju nalazimo i u čl. 3., st.3. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju Republike Srbije, Sl. glasnik Republike Srbije br. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012, 7/2013.

22 Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju Republike Srbije među isključenim osobama ne navodi korisnika, iako u definicijama iz čl. 3. Ima definiciju korisnika motornog vozila.

23 Prema čl. 129. st. 2b novog talijanskog Codice delle assicurazioni iz 1995. g., osoba koja živi *more*

koji reguliraju obiteljske odnose odnosno u okviru toga položaj izvanbračne zajednice.²⁴ Mislimo da ni te osobe nemaju svojstvo treće osobe i da nemaju pravo na naknadu štete na stvarima.

Ove osobe su isključene iz osiguranja samo kad je u pitanju šteta na stvarima uzrokovana njihovim vozilom.²⁵ Ako trpe štetu zbog smrti, ozljede ili narušavanja zdravlja – imaju svojstvo treće osobe i pravo na osigurateljnu zaštitu.

Talijanski Zakon o osiguranju iz 2005. g.²⁶ isključuje iz kruga trećih osoba, kad je u pitanju šteta na stvarima a) vlasnika, suvlasnika, usufruktuara i kupca s pridržanim pravom vlasništva, i b) nerazvedenog supružnika, člana izvanbračne zajednice, krvne i usvojene zakonske pretke i potomke osoba iz točke a), i to temeljem same činjenice srodstva s tim osobama. Pored njih, isključeni su i ostali srodnici do trećeg stupnja srodstva s osobama iz točke a), ali uz uvjet da žive ili su na teret tih osoba, ili te osobe uobičajeno doprinose njihovom uzdržavanju. Isključenje iz osigurateljnog pokrivača tih osoba za štete na stvarima polazi od pretpostavke da između rodbine postoji zajednica imovinskih interesa, pa se šteta koju oni pretrpe automatski pretvara i u štetu samog osiguranika²⁷, što bi moglo dovesti do namještanja šteta i varanja osiguratelja.

Zakon o obveznom osiguranju u saobraćaju Republike Srbije među isključenim osobama ne spominje korisnika motornog vozila, već samo vlasnika²⁸

3.1.3. Suputnik u vozilu kojim je upravljao neovlašteni vozač

Neovlašteni vozač je definiran u čl. 25. st. 2. ZOOU. To je osoba koja je u vrijeme štetnog događaja bez suglasnosti vlasnika upotrijebila vozilo, a nije kod njega zaposlena u vezi s pogonom motornog vozila, nije član njegovog obiteljskog kućanstva, a niti joj je vlasnik vozilo predao u posjed. Pravično je suzbijati neovlaštenu uporabu opasnog sredstva kao što je motorno vozilo. U tom cilju valjalo je sankcionirati isključenjem iz osiguranja suputnika u vozilu kojim upravlja neovlašteni vozač, ali uz uvjet da je suputnik za činjenicu neovlaštene vožnje znao²⁹. Teret dokaza znanja suputnika da se nalazi u vozilu kojim upravlja neovlašteni vozač leži na osiguratelju.

uxorio nije treća osoba, kad su u pitanju štete na stvarima, det. v. Scardino, Alberto, Il nuovo Codice delle assicurazioni e il cosiddetto risarcimento diretto, u Assinews br. 162/ veljača 2006., str. 43.

24 V. Obiteljski zakonik, Narodne novine br. 103/15 i 98/19. Sukladno čl. 11. Obiteljskog zakonika izvanbračna zajednice koja je trajala tri godine i kraće ako je u njoj rođeno zajedničko dijete ili je nastavljena sklapanjem braka, izjednačena je s bračnom zajednicom.

25 Naš zakonodavac, iako je bilo takvih prijedloga, nije u obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti uveo tzv. *sisters close* iz pomorskog prava, po kojoj je šteta na brodu uzrokovana brodom istoga vlasnika pokrivena odgovornošću broda.

26 Codice delle assicurazioni private, Gazzetta ufficiale, 239,13.10.2005., čl. 129. st. 2.

27 v. Pascotto, Bianca, Gli esclusi dal risarcimento ai sensi dell art. 4. L 990/69, Assinews, br. 154, svibanj 2005., str. 73.

28 V. čl. 21. Zakona

29 Usp. čl. 21., t. 3. Srpskog Zakona o obveznom osiguranju u saobraćaju.

3.1.4. Suputnik u neosiguranom vozilu

Slično kao i suputnik u vozilu kojim upravlja neovlašteni vozač trećom osobom ne smatra se ni suputnik koji pretrpi štetu za vrijeme vožnje u vozilu čiji se vlasnik odnosno korisnik nije osigurao od odgovornosti. Uvjet je da je suputnik znao da je vozač neosiguran, a teret dokaza činjenice znanja da je vozilo neosigurano jeste na Hrvatskom uredu za osiguranje, koji je ovlašten voditi poslovanje Garantnog fonda na čiji teret se isplaćuju štete od neosiguranih vozača.

ZOOUUP među isključenja iz osiguranja svrstava i štetu koju pretrpi suputnik koji je dragovoljno ušao u neregistrirano vozilo *bez istaknutih registarskih oznaka*, ako osiguratelj dokaže da je ta okolnost suputniku bila poznata. Ova odredba ZOOUUP-a polazi od pretpostavke da je *neregistrirano* vozilo ujedno i neosigurano, što ne mora biti točno. Za obvezu osiguratelja bitno je da li je vozilo osigurano od odgovornosti, a ne da li je registrirano. Slučaj koji ZOOUUP regulira stvar je prekršaja Zakona o sigurnosti prometa na cestama, a ne Zakona o obveznim osiguranjima u prometu. Ako je već išao na isključenje iz pokrića osoba stradalih u neregistriranom vozilu, nije jasno zašto Zakon teret dokaza da je stradala osoba znala da je vozilo neregistrirano prebacuje na osiguratelja. Pošto je uvjet isključenja činjenica da vozilo nije imalo istaknute registarske oznake, valjalo je poći od pretpostavke da je oštećena osoba znala da je vozilo neregistrirano, jer na to upućuje običan pogled na nedostajuću registarsku oznaku.

3.1.5. Oštećene osobe na sportskim priredbama

Hrvatski Zakon o osiguranju iz 1994. g.³⁰ obvezivao je organizatore natjecanja radi postizanja najveće brzine ili najveće prosječne brzine da zaključe *posebno* osiguranje od automobilske odgovornosti. Rizik šteta trećim osobama (gledateljima, osoblju) nije bio pokriven redovnim obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti vlasnika ili korisnika vozila koje sudjeluje na tim priredbama. Po ZOOUUP situacija je malo drugačija: Zakon ne govori o priredbama „za koje su izdane službene dozvole“³¹ i nema odredbe o obvezi organizatora da prije početka priredbe ili vježbe za nju sklopi posebno osiguranje od odgovornosti. Unatoč tomu čl. 23. st. 35. alineja 1. ZOOUUP isključuje iz pokrića štete koje pretrpe osobe na sportskim priredbama ili na vježbama za te priredbe, koje se održavaju na cesti ili dijelu ceste zatvorenom za promet drugim vozačima, a kojih je cilj postizanje najveće ili najveće prosječne

30 v. čl. 83. st. 4.

31 Čl. 7. st. 3. slovenskog Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (v. Sl. list Republike Slovenije br. 67. od 26.07.2002.) isključuje iz osiguranja oštećene kojima je šteta nanesena uporabom vozila na sportskim priredbama, za koje su izdane službene dozvole.

brzine. Razlog isključenja šteta na sportskim priredbama i vježbama za njih jeste u činjenici da se za te priredbe traži da imaju posebno odobrenje nadležnog tijela³², koje dobivanje odobrenja redovno uvjetuje određujući koje sve mjere osiguranja mora poduzeti organizator takvih manifestacija. U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama nema odredbe o potrebi sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti. I u njemačkom pravu isključenje iz osigurateljnog pokrića osoba oštećenih na sportskim priredbama pravda se činjenicom da je organizator priredbe obvezan zaključiti poseban ugovor o osiguranju od odgovornosti³³. U francuskom pravu štete na sportskim priredbama spadaju u razlog gubitka prava iz osiguranja, što znači da prigovor nije moguće postaviti oštećenoj stranci³⁴. Čl. 124. talijanskog Zakona o privatnim osiguranjima određuje³⁵ da nadležno tijelo ne može dati organizatoru odobrenje za organiziranje trka i drugih sportskih takmičenja motornih vozila i vježbi za te priredbe, pa niti u zatvorenim prostorima, ukoliko nije zaključen ugovor o osiguranju od autoodgovornosti. Osiguranje mora pokrivati odgovornost organizatora i drugih odgovornih osoba za štete uzrokovane osobama, životinjama i stvarima. Isključene su štete koje pretrpe sudionici osobno ili njihova vozila. ³⁶Srpski Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju isključuje iz pokrića štete nastale na „zvanično odobrenim auto-moto i karting takmičenjima i delova tih takmičenja na zatvorenim stazama... kao i na probama (treninzima)

Mislimo da bi i u našem pravu obaveznog osiguranja trebalo uvesti obvezu organizatora moto – priredaba da sklopi osiguranje od odgovornosti za štete uzrokovane trećim osoba i gledateljima, jer iskustvo pokazuje da se takve štete događaju (izlijetanje takmičara među publiku ili izvan zatvorenog prostora ceste među druge osobe).

3.1.6. Štete zbog djelovanja nuklearne energije za vrijeme prijevoza radioaktivnog materijala

I ovo isključenje nalazimo u gotovo svim zakonodavstvima. Radi se o vozilima koja služe za prijevoz nuklearnih i radioaktivnih tvari – izvora nuklearne energije namijenjene drugima, izvan nuklearnih pogona.³⁷ Isključenje se ne odnosi se na prijevoz raznih atomskih oružja, strojeva, proizvoda i sl. Rizik je isključen samo u onoj mjeri u kojoj su izvori zračenja uzrokovali ili pogoršali nezgodu (razbijanje jezgre ili zračenje).

32 V. čl. 184. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.

33 Terbille, o. c., str. 941.

34 Landel – Namin, o. c., str. 164.

35 Čl. 124. Zakona

36 Čl. 21., t. 4.1.

37 Landel – Namin, o. c., str. 164.

3.1.7. Ratne operacije, pobune, terorizam

Isključenje iz osiguranja šteta uzrokovanih **ratom i pobunom** u skladu je s odredbom čl. 955. ZOO. Ni ZOO ni ZOOUP ne definiraju pojam *ratnog rizika*. U osigurateljnoj teoriji ratom se smatra svaki događaj povezan s masovnom uporabom oružja, što dovodi do znatnog povećanja opasnosti nastanka štete³⁸. Rat dakle ne mora biti objavljen. Šteta može nastati zbog ratnih operacija zaraćenih strane, u što spadaju napadi, obrane, izravni okršaji, zasjede, **postavljanje mina**. Upravo u ratu postavljene mine mogu biti ratni rizik godinama nakon završetka ratnih sukoba, što se, nažalost, u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini i događa. Jedno od temeljnih pitanje jeste: postoji li vremensko ograničenje ratnog rizika. Ako neko u motornom vozilu (lovci, primjerice) stradaju od mine postavljene u ratnom sukobu prije 30 godina – da li je opravdano takav slučaj svrstati pod ratni rizik? Isključenje ratnog rizika je motivirano nemogućnošću kalkuliranja slučajeva i određivanja adekvatne premije. Protekom velikog vremenskog razdoblja nakon ratnog sukoba taj elemenat otpada. Zato bi bilo sasvim u redu da se odredi granica ratnog rizika. Recimo, kod stradanja od mina bitno je da li je stradali znao da se kreće u minskom polju (obilježeno minsko polje) ili nije i slučajno je stradao od mine.

Terorizam također spada u neuobičajene rizike ili rizike katastrofe za koje je teško odrediti dostatnu premiju. Ponekad je, dapače, teško razlikovati terorizam od ratnog rizika. Upravo zbog toga taj rizik, kao modernija, a i masovnija, pojava, sve češće biva isključen iz osiguranja. Glavni problem kod pokrića rizika terorizma jeste njegova nepredvidivost i odsustvo zakonitosti u ponašanju. Terorizam može pogoditi više osoba istovremeno i to na više mjesta. Spada u rizike s obilježjem *low frequency/ high severity*. Kod terorizma je isključena aleatornost, a gotovo uvijek prisutna namjera da se šteta nanese. Poznata su dva oblika terorizma: terorizam *one man made* i terorizam raznih terorističkih organizacija. Terorizam je akt nasilja poduzet s ciljem teškog narušavanja javnog reda zastrašivanjem i izazivanjem osjećaja nesigurnosti³⁹, a osobito poduzet iz političkih pobuda s ciljem izazivanja straha, užasa i osjećaja osobne nesigurnosti. Za pokriće šteta nastalih od terorizma predviđaju se drugi načini, na osnovama koje su različite od aktuarsko-statističkih koje se rabe u osiguranju⁴⁰. Prema hrvatskom Zakonu o odgovornosti za štetu nastalu uslijed terorističkih akata za štete od *terora odgovara Republika Hrvatska na načelima solidarnosti, ravnomjernog snošenja javnog tereta., te pravičnog i brzog obeštećenja*. Odgovornost se odnosi samo na štete zbog smrti, tjelesne povrede

38 Fricke, Martin, Probleme des Ausschlusses von Kriegsereignis in AVB, Versicherungsrecht, br. 28/91, str. 1100.

39 Čl. I. Zakona o odgovornosti za štetu nastalu uslijed terorističkih akata i javnih demonstracija, Narodne novine br. 117/03

40 Više o pokriću rizika terorizma v. Marasović, Silvija, Osiguranje rizika katastrofe, magistarski rad na Pravnom fakultetu sveučilišta u Zagrebu, 2005., rukopis.

odnosno oštećenja zdravlja, dok se materijalne štete naknađuju u obliku obnove oštećenih ili uništenih materijalnih dobara sukladno odredbama Zakona o obnovi.⁴¹ Kod rizika rata, pobune i terorizma osiguratelj mora dokazati da je šteta posljedica tih događaja.

4. Gubitak prava iz osiguranja

Rekli smo da ova kategorija ograničenja osigurateljeve obveze ne utječe na položaj oštećene osobe. Osiguratelj kod kojega je štetnik osiguran od odgovornosti platit će štetu oštećenome, ali, pošto je platio nešto što nije njegova ugovorna obveza, već obveza koja proizlazi *ex lege*, imat će pravo regressa prema osiguraniku – štetniku. Ovaj regres naziva se i **zakonska subrogacija**. Slučajevi gubitka prava iz osiguranja regulirani su u čl. 24. ZOOUP-a.

4.1. Korištenje vozila u svrhu kojoj nije namijenjeno

Čl. 24. at. 1. t. 1. ZOOUP-a predviđa gubitak prava iz osiguranja, ako vozač nije koristio vozilo u svrhu kojoj je namijenjeno. Razlog gubitka prava u ovom slučaju nalazi se u činjenici da je plaćena premija prema opasnosti koju predstavlja vozilo u prometu. Korištenje vozila u druge svrhe predstavlja kršenje ugovorne obveze s posljedicom gubitka prava iz osiguranja. Na pr. korištenje vozila kao radnog stroja, izvora energije i sl. S obzirom na svrhu kojoj su namijenjena vozila mogu biti osobna vozila, vozila za iznajmljivanje, leasing-vozila, teretna vozila itd. Naravno, osiguranik neće izgubiti pravo iz osiguranja ako u ugovoru o osiguranju nije naznačena svrha kojoj vozilo služi⁴², odnosno karakteristike vozila (putničko, teretno, autobus i sl.) iz kojih se zaključuje koja mu je svrha, sukladno propisima o sigurnosti prometa na cestama.

Od slučajeva korištenja vozila u svrhu kojoj nije namijenjeno moramo razlikovati kršenje obveze ugovaratelja osiguranja da osiguratelja izvijesti o svim relevantnim činjenicama vezanim uz rizik. Ako se radi o kršenju ove obveze, primijenit će se odredbe ZOO, koje govore o posljedicama namjerne ili nenamjerne netočnosti odnosno nepotpunosti informiranja o važnim činjenicama⁴³. Ovdje možemo navesti primjer osobnog vozila čiji se korisnik bavi taksi prijevozom. Dakle, radi se o osobnom vozilu, ono se rabi u svrhu kojoj je i namijenjeno (prijevoz osoba), no vlasnik/korisnik nije osiguratelju priopćio činjenicu da se bavi taksi prijevozom. U slučaju štete trećoj osobi izazvane taksi vozilom osiguratelj će moći prigovoriti ništavost ugovora o osiguranju (čl. 932. st. 2. ZOO), ako je vlasnik/korisnik *namjerno* zatajio činjenicu da se bavi taksi prijevozom. No, morat će platiti štetu koja nastupi do dana podnošenja

41 čl. 8. Zakona o odgovornosti za štetu uslijed terorističkih akata.

42 v. Terbille, o. c., str. 953.

43 V. čl. 931 do 935. ZOO.

zahtjeva za poništenje ugovora. Ako je međutim ugovaratelj osiguranja *nenamjerno* učinio netočnu prijavu okolnosti da se bavi taksi prijevozom, osiguratelj može tražiti povećanje premije osiguranja ili raskinuti ugovor. No, ako se osigurani slučaj dogodi do dana raskida odnosno prije sporazuma o povećanju premije, osiguranik će djelomično izgubiti pravo iz osiguranja (čl. 933. st. 4. ZOO)⁴⁴. Jasno, priroda obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti je takva da ima u vidu prvenstveno zaštitu trećih osoba, pa ovi slučajevi ne mogu utjecati na pravo trećih osoba na naknadu štete.

4.2. Upravljanje vozilom bez važeće vozačke dozvole

Ovaj slučaj gubitka prava obuhvaća nekoliko situacija. Općenito, ako vozač upravlja vozilom a da uopće *nema važeću vozačku dozvolu* odgovarajuće vrste ili kategorije, gubi pravo iz ugovora o osiguranju. Proces dobivanja vozačke dozvole, vrste vozačkih dozvola i vozila za koja se pojedine dozvole izdaju određen je propisima o sigurnosti prometa na cestama⁴⁵. Prema odredbi članka 24. st. 1. t. 2 i 3. ZOOUP-a izjednačeni su slučajevi kad vozač nema odgovarajuću dozvolu i slučajevi kad mu je oduzeta vozačka dozvola, kad je isključen iz prometa, kad mu je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja vozilom određene vrste ili kategorije ili mjera prestanka važenja vozačke dozvole, odnosno zaštitna mjera zabrane uporabe inozemne vozačke dozvole na teritoriju Republike Hrvatske. Prema Standardnim uvjetima osiguranja HUU-a od 17. svibnja 2001. g.⁴⁶ smatralo se da vozač *ima* potrebnu dozvolu za upravljanje vozilom u vrijeme za koje mu je vozačka dozvola privremeno oduzeta ili zadržana od nadležnih organa, kao i onda kad nije produžena po isteku roka valjanosti. Međutim, Uvjeti AO 2006. g. sužavaju to pravo na samo jedan slučaj i određuju⁴⁷ da će se smatrati da vozač ima odgovarajuću vozačku dozvolu, ako mu nije produžena vozačka dozvola po isteku roka valjanosti, ali pod uvjetom da do dana štetnog događaja nije izgubio pravo na produljenje vozačke dozvole.

4.2.1. Dokazivanje uzročne veze između nastanka štete i neposjedovanja vozačke dozvole

Kod vozačke dozvole postavlja se vrlo važno pitanje mora li osiguratelj dokazati uzročnu vezu između činjenice da vozač nije imao odgovarajuću dozvolu i nastanka nezgode odnosno štete, kako bi ostvario svoje pravo na regres isplaćene štete. U pravnoj teoriji prevladava stajalište da je dostatan formalni

44 Isto stajalište zauzima i Ognjanović, Ognjanović, Siniša, Osiguranje od odgovornosti za štete prouzrokovane motornim vozilom, Dunav osiguranje, Beograd, 2003., str. 97.

45 V. odredbe čl. 215 – 229 Zakona o sigurnosti prometa na cestama i Pravilnik o vozačkim dozvolama (NN br. 12/93).

46 čl. 3. st. 1. t. 2.

47 Čl. 3. st. 1. t.1.

kriterij nepostojanja odgovarajuće vozačke dozvole.⁴⁸ Po hrvatskom pravu tu bi spadali slučajevi upravljanja vozilom vozača koji je položio vozački ispit, ali još nije dobio vozačku dozvolu. Isto tako i vozač koji je zatražio, ali još nije dobio produženje vozačke dozvole. Vozačka dozvola je formalni akt koji ima konstitutivno djelovanje na pravo osiguranika. Ne može se smatrati dozvoljenim ponašanje osobe koje je *contra iurem*⁴⁹. Stoga se i slučajevi istekle dozvole i zaborava vozača da je produži utemeljeno smatraju razlogom za gubitak prava iz osiguranja.⁵⁰ U talijanskoj sudskoj praksi bez dozvole se smatra i vozač kojemu je dozvola privremeno ili trajno oduzeta⁵¹. Isto i u njemačkom pravu⁵². Neće se smatrati da vozač nema vozačku dozvolu, ako ju nema fizički sa sobom u vrijeme vožnje⁵³.

4.2.2. Inozemna vozačka dozvola

Vozačka dozvola je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo. Njom se dokazuje pravo upravljanja određenim kategorijama vozila. Dakle, vozač za vrijeme upravljanja vozilom na području Republike Hrvatske mora imati važeću hrvatsku, inozemnu ili međunarodnu vozačku dozvolu u skladu sa Ženevskom konvencijom⁵⁴. Prema francuskom pravu, inozemna vozačka dozvola građana trećih zemalja (dakle zemlje izvan EU i Europskog gospodarskog pojasa)⁵⁵, vrijedi u Francuskoj godinu dana od dana dobivanja prebivališta u Francuskoj. Po talijanskom pravu, talijanski državljanin s inozemnom vozačkom dozvolom smatra se kao vozač bez dozvole (opet naravno isključene zemlje članice EU i Europskog gospodarskog prostora)⁵⁶. U Hrvatskoj su bili aktualni slučajevi naših državljanina kojima je istekla dozvola izdana u nekoj od bivših republika SFR Jugoslavije, a nisu tražili izdavanje hrvatske vozačke dozvole. Osigurateljna praksa smatra da se i u tim slučajevima radi o slučaju kad vozač nema odgovarajuću vozačku dozvolu.

4.2.3. Skrivljeno povjeravanje upravljanja vozilom osobi bez odgovarajuće vozačke dozvole

Može se dogoditi da vozilom upravlja vozač bez odgovarajuće vozačke dozvole, a to upravljanje mu je omogućio vlasnik/korisnik motornog vozila. Je li to slučaj za gubitak prava iz osiguranja? Odnosno, gubi li vlasnik/korisnik osigurateljnu zaštitu? Prema hrvatskom pravu – ne. Po njemačkoj osigurateljskoj praksi, ako

48 drugačije stajalište zauzima Šulejić, v. Šulejić, Pravo osiguranja, Dosije, Beograd, 2005., str. 450.

49 V. Lloyd Adriatico, La responsabilità civile automobilistica, Trst, 1988., str. 19.

50 Isti, str. 18. Iznimka – Apelacijski sud Milano.

51 isti, str. 19.

52 Terbille, o. c., str. 956.

53 Za njemačko pravo, v. Terbille, o. c., str. 955.

54 v. čl. 196. st. I. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.

55 V. Landel, o. c., str. 169.

56 V. Lloyd Adriatico ..., o. c., str. 20.

vlasnik/korisnik zna da neka osoba nema odgovarajuću vozačku dozvolu, pa joj ipak povjeri upravljanje vozilom, gubi pravo iz ugovora o osiguranju⁵⁷. Ovo rješenje bi trebalo prihvatiti i u hrvatskom pravu, jer je voljni trenutak upravljanja vozilom bez vozačke dozvole na strani vlasnika/korisnika očita. On ju je samo ostvario posredstvom druge osobe koja nema vozačku dozvolu.

4.2.4. Teret dokaza o gubitku prava zbog neposjedovanja odgovarajuće vozačke dozvole

Teret dokaza da je osiguranik izgubio pravo iz ugovora o osiguranju zbog toga što nije imao odgovarajuću vozačku dozvolu na osiguratelju je. Smatra se da osiguratelj kod sklapanja ugovora o osiguranju nije obvezan provjeravati ima li budući uporabnik motornog vozila odgovarajuću vozačku dozvolu ili nema. No, ako bi se ugovor sklapao temeljem pismene ponude ili upitnika kojega ispunjava ugovaratelj, koji bi naveo podatke iz kojih je vidljivo da nema odgovarajuću vozačku dozvolu (što se u liberaliziranom tržištu osiguranja može dogoditi), a osiguratelj prihvati takvu ponudu, po nekima, smatralo bi se da je odustao od prigovora gubitka prava iz ugovora⁵⁸.

4.3. Upravljanje vozilom pod utjecajem alkohola, droga i psihoaktivnih tvari

Jedan od najčešće spominjanih i u praksi prakticiranih razloga gubitka prava iz osiguranja jeste upravljanje vozilom pod utjecajem alkohola, droga i psihoaktivnih tvari. Alkohol u određenoj koncentraciji utječe na sigurnost vožnje. Pa ipak, teško je upravljanje vozilom pod utjecajem alkohola izjednačiti s namjerom. Upravljanje vozilom pod utjecajem alkohola može biti gruba nemarnost, a ona kao takva ne mora biti povod gubitku prava iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti. Stoga je bilo pokušaja nekih sudova da ovaj slučaj gubitka prava iz osiguranja proglašene nedopuštenim⁵⁹. Međutim, prevladalo je mišljenje da je klauzula o gubitku prava iz osiguranja u slučaju upravljanja vozilom pod utjecajem alkohola dopuštena i u interesu kako osiguratelja tako i samog vozača.⁶⁰ U čl. 24. st. 1. t. 4. ZOCUP određeno je „*ako je vozač upravljao vozilom iznad ugovorene granice*“⁶¹. Time je zakonodavac ostavio na volju ugovornim strankama da same odrede koja je to granica. Naime, hrvatski osiguratelji su i u dosadašnjim uvjetima imali određenu granicu od 0,5 promila i više⁶². Izričito

57 V. Terbille, o. c., str. 956.

58 Takvo stajalište u nekoliko slučajeva zauzeli su francuski sudovi, v. Landel..., o. c., str. 170.

59 V. rješidbu VSH br. Gž 2246/70, od 11.11.1970.

60 V. rješidbu Saveznog suda br. Gzs 7/75, od 11. 3. 1975, obj. Zbirka sudskih Odluka br. 14, sentenca 496.

61 Slovenski Zakon o obveznim osiguranjima ima odredbu „iznad propisane granice“, isto i srpski Zakon o obvezom osiguranju u saobraćaju, čl. 29., st. 4.: „iznad dozvoljene granice“

62 V. čl. 3. st. 1. t. 3a uvjeta iz 2001. g.

su odbili prihvatiti apsolutnu zabranu alkohola kao razlog gubitka prava iz osiguranja. Razlog je bio što kod malih količina koncentracije alkohola nisu mogli dokazati, a teret dokaza je na njima, uzročnu vezu između alkohola i nezgode odnosno štete. U njemačkom osigurateljnopravnom također se predviđa gubitak prava iz osiguranja ako osiguranik uzrokuje štetu upravljajući vozilom pod utjecajem alkohola, odnosno točnije, zbog toga što je zbog alkohola nesposoban sigurno upravljati vozilom⁶³. Pri tome se razlikuju dvije stepenice nesposobnosti: apsolutna nesposobnost, koja se pretpostavlja kod koncentracije alkohola od 1,1 i više promila i relativna nesposobnost između 0,3 i 1,1 promila alkohola u krvi. Sama koncentracija nije dovoljan dokaz nesigurnosti u vožnji. Kao dokaz uzimaju se i druge indicije tijekom nastanka nezgode (zamućivanje, nesiguran hod, zamućen pogled, gruba greška u vožnji, produžetak ravno u zavoj, nezamjećivanje parkirano vozila itd.)⁶⁴.

4.3.1. Klauzula o pretpostavljenoj alkoholiziranosti

U Hrvatskoj su osiguratelji uvjetima osiguranja⁶⁵ odredili pretpostavku da je vozač pod utjecajem alkohola, ako se nakon nesreće odbije podvrgnuti ispitivanju alkoholiziranosti. Odbijanje ispitivanja alkoholiziranosti povlači za sobom gubitak prava iz osiguranja. Iako je tekst Uvjeta 2006. (a tu klauzulu su preuzeli u svojim uvjetima gotovo svi osiguratelji) o gubitku prava u ovom slučaju takav da ima značajke *praesumptio iuris et de iure*, ipak radi se o običnoj, oborivoj, *praesumptio*, a ne o *praesumptio iuris et de iure*.

S drogama je situacija slična, ali malo kompliciranija. Citirana odredba čl. 24. ZOOUP ne određuje nikakvu granicu. Tko pod utjecajem droge ili drugih supstanci koje utječu na centralni živčani sustav, upravlja vozilom, gubi pravo iz osiguranja ako zbog toga nije u stanju sigurno upravljati vozilom. Kod droga (extasy, cannabis, kokain ...) nesposobnost za upravljanje utvrđuje se na drugi način, a što je u praksi problematično, ne samo kod nas nego i u drugim zemljama⁶⁶.

Sama činjenica da je vozač upravljao vozilom pod utjecajem alkohola ili droge ili psihoaktivnih lijekova i drugih tvari nije dostatan razlog za gubitak prava iz ugovora o osiguranju. Između tih činjenica i nastanka prometne nesreće odnosno štete mora postojati uzročna veza. Tu uzročnu vezu ne traži ZOOUP⁶⁷, ali je sudska praksa to uvijek tražila, a traže je i Uvjeti AO 2006⁶⁸.

63 v. Terbille, o. c., str. 956.

64 Slično je pokušao rezonirati i VSHrvatske u presudi br. Rev. 191/71 od 22.3.1972.: koncentracija alkohola u krvi od 0,50 do 1 promil predstavlja lakšu pripitost; od 1 do 1,5 promila težu pripitost i od 1,5 promila i više pijano stanje.

65 V. čl. 3. st. 1. t. 2b Uvjeta AO 2006.

66 Usp. Albrecht, Frank, Fahren unter Drogen, SVR, München, br. 3/05

67 v. čl. 24. st. 1. t. 4.

68 V. čl. 3. st. 4. Uvjeta AO 2006.

Drugo je međutim pitanje tko je dužan dokazati da ta uzročna veza (ne) postoji. Prema općem shvaćanju pravne teorije na osiguratelju je teret dokaza postojanja činjenica koje njemu idu u prilog, jer ga oslobađaju obveze⁶⁹, pa bi shodno tome on morao dokazivati da između upravljanja vozilom pod utjecajem alkohola ili droge i psihoaktivnih lijekova odnosno tvari postoji uzročna veza. Pa ipak, Uvjeti AO 2006. taj teret dokaza prebacuju na osiguranika.⁷⁰ U istu grupu klauzula spada i klauzula po kojoj osiguranik koji odbije testiranje na alkohol ili drogu gubi pravo iz osiguranja, jer se pretpostavlja da je bio pod utjecajem alkohola ili droge. Ostaje sporna dopuštenost takve klauzule iz uvjeta osiguranja glede alkohola i droga odnosno drugih psihoaktivnih tvari. O ništetnosti tih klauzula možemo govoriti u svijetlu odredbi čl. 942. Zakona o obveznim odnosima ZOO, jer se te odredbe ZOO-a primjenjuju i na ugovor o obveznom osiguranju, ako nije drugačije određeno u *lex specialis* – propisu o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti. Taj članak glasi: „Ništetne su odredbe ugovora koje predviđaju gubitak prava na osigurninu, ako osiguranik **nakon** (podcrtao M. Č.) nastupanja osiguranog slučaja ne ispuní neku od propisanih ili ugovorenih obveza“. Ova odredba jasno ograničava, inače dopuštenu, slobodu ugovaranja i određivanja sadržaja ugovora o osiguranju. Dakle, ugovorne strane, u stvarnosti osiguratelj, nije ovlašten u uvjetima osiguranja predvidjeti gubitak prava na osigurninu, ako osiguranik, nakon nastanka osiguranog slučaja, ne izvrši neku ugovorenu obvezu ili propisanu obvezu. Što je ugovorena obveza – jasno je iz ugovora. Koje su propisane obveze – sporno je. Mišljenja sam da su obveze osiguranika, na koje se odnosi ovaj članak, obveze propisane Zakonom o obveznim odnosima, točnije njegovim odredbama o ugovoru o osiguranju, a ne obveze propisane nekim drugim zakonima koji se ne odnose na ugovor o osiguranju. Zato se osiguratelj, primjerice, ne može pozivati na obvezu osiguranika iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama da određenu prometnu nezgodu prijavi nadležnom tijelu (policiji) i, u slučaju izostanka prijave, to uzeti kao razlog odbijanja isplate osigurnine. Isto je i s kršenjem odredbe uvjeta osiguranja o obvezi testiranja na alkohol ili drogu. Međutim, ZOO ne zabranjuje osiguratelju i ugovaratelju osiguranja da definiraju rizik koji se uzima u pokriće. Odredbe klauzula iz uvjeta osiguranja o gubitku prava iz ugovora ukoliko osiguranik odbije podržati se ispitivanju alkoholiziranosti ili utjecaja droga odnosno drugih psihoaktivnih supstanci također valja prosuđivati u smislu odredbi čl. 942. Zakona o obveznim odnosima. A to znači da takva klauzula nije dozvoljena, jer se radi o ponašanju osiguranika nakon nastanka osiguranog slučaja. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu točno navodi (zatvorena lista, *numerus clausus*) slučajeve u kojima vozač/osiguranik kršeći zakonske odredbe, gubi pravo iz ugovora o osiguranju. Osiguratelj i ugovaratelj osiguranja kod ove vrste

69 Šulejić, Predrag, Pravo osiguranja, Dosije, Beograd, 2005., str. 448.

70 „Osiguranik ne gubi svoja prava ... ako dokaže da štetni događaj nije u uzročnoj vezi ...“, st. 4.2. čl. 3. Uvjeta 2006.

osiguranja nemaju slobodu ugovaranja, koju imaju kod kasko osiguranja. Ovu situaciju u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu višekratno je teorija kritizirala, jer nema razloga ne otvoriti listu slučajeva gubitka prava iz osiguranja slobodnom ugovaranju (uvjetima osiguranja), to tim prije što su treće oštećene osobe i u slučajevima gubitka prava osiguranika iz ugovora o osiguranju zaštićene i imaju pravo na naknadu štete. Problem utvrđivanja alkoholiziranosti ili drogiranosti osiguranika, odnosno prihvaćanje *presumcije iuris et de iure* da je osiguranik, koji odbije testiranje, pod utjecajem alkohola ili droge, trebalo bi riješiti zakonskom odredbom, na način da se odbijanje testiranja na alkohol ili droge smatra razlogom gubitka prava iz osiguranja. Dok se to ne dogodi ostaje nam nejasna situacija, sporenje i opterećivanje sudova nepotrebним, dugotrajnim i skupim parnicama, koje i opet ne dovode do jedinstvenog stajališta sudske, pa prema tome ni osigurateljne, prakse. Klauzula o pretpostavci alkoholiziranosti ili drogiranosti u slučaju odbijanja testa u ovakvoj formi kakvu susrećemo u uvjetima osiguranja pojedinih osiguratelja jeste zaobilazanje gore spomenute liste gubitka prava iz osiguranja i uvođenje novog slučaja gubitka prava, a to je suprotno čl. 24. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, koji taksativno navodi slučajeve gubitka prava. Ako ništa drugo, ona je nejasna i kao takvu treba je tumačiti *contra stipulatorem*⁷¹

4.4. Namjerno uzrokovanje štete

Gubitak prava iz osiguranja zbog namjerno uzrokovane štete u skladu je s općim isključenjem namjere iz osiguranja⁷². No, kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti razlozi potrebe zaštite trećih osoba uvjetovali su ovaj slučaj uvrstiti u gubitak prava iz osiguranja, a ne u isključenje iz osiguranja, u koje bi po svojoj prirodi pripadalo. Za gubitak prava u ovom slučaju govore razlozi socijalne pravde prema oštećenome i činjenica da je namjerno uzrokovanje štete protivno aleatornosti ugovora o osiguranju, što je bitna značajka osigurljivosti rizika⁷³. Ovdje rizik nije u samom vozilu, već u ljudskom voljnom ponašanju. Vozilo se u ovakvim slučajevima ne upotrebljuje kao prijevozno sredstvo, već kao sredstvo izvršenja kriminalnog djela. U francuskom pravu, prema čl. L 113-1 Zakona o osiguranju osiguratelj ne odgovara za štetu koju osiguranik uzrokuje namjerno. Dakle, ovaj slučaj spada u isključenja iz osiguranja.⁷⁴ U talijanskom pravu dugo su se borila dva stajališta. Jedno je namjerno uzrokovanje štete

71 Ognjanović, S., op. cit., str. 97.

72 v. čl. 953, st. 2. ugovaranje pokrića namjerno uzrokovanih šteta je ništetno.

73 v. Lloyd Adriatico..., o. c., str. 26.

74 Nekoliko karakterističnih slučajeva koje sudska praksa priznaje kao namjerno uzrokovanje štete: namjerno udaranje u zadnji dio vozila ispred, gaženje stopera na cesti, odmrzavanje čepa rezervoara goriva let lampom i zbog toga nastala eksplozija, korištenje vozila radi provale u skladište izazivanje kratkog spoja i požara, višestruko udaranje u drugo vozilo i odbacivanje na stablo ..., v. Landel-Namin, o. c., str. 163.

(dolus) svrstavalo u isključenja iz osiguranja pozivom na čl. 1917. Građanskog zakonika, koji isključuje namjeru. Drugo je, međutim, za obvezno osiguranja od automobilske odgovornosti ovaj slučaj svrstavalo u gubitak prava iz osiguranja. Dilemu je konačno presjekao Kasacijski sud⁷⁵ koji je stao na stajalište da se osigurateljno pokriće kod obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti proteže i na namjerno uzrokovane štete.

Uvrštavanje namjerno uzrokovanih šteta u slučajeve gubitka prava iz osiguranja, a to znači terećenje osiguratelja koji je sa štetnikom sklopio ugovor o osiguranju od odgovornosti, suprotno je temeljnom načelu osiguranja: apsolutno isključenje iz pokrića namjernog uzrokovanja štete. Nije dovoljno da je namjerno uzrokovana šteta posredno isključena iz pokrića uspostavljenom pravom osiguratelja na regres prema osiguraniku⁷⁶, jer regres je uvijek neizvjestan, pa je šteta za osiguratelja bezrazložno izvjesna. Ispravnije bi bilo slučaj namjernog uzrokovanja štete motornim vozilom prebaciti na teret garancijskog fonda. Žrtva bi bila zaštićena, a očuvalo bi se temeljno načelo isključenja iz osiguranja namjerno uzrokovanih šteta.

4.5. Tehnička neispravnost vozila

Tehnička neispravnost vozila temelj je za gubitak prava, ali pod uvjetom da je ta neispravnost vozila vozaču bila poznata. Čl. 24. st. 1. t. 6. ZOOUP- a traži da postoji uzročna veza između tehničke neispravnosti i nastanka nezgode odnosno štete. Dakle, ovdje se radi o riziku koji graniči s voljom osiguranika-vozača. Vozač zna za tehničku neispravnost, a unatoč tomu koristi neispravno vozilo. On prihvaća eventualne posljedice neispravnosti. Stoga je pravično da snosi i posljedice takvog ponašanja. Naravno, uzročnu vezu i njegovo znanje za tehničku neispravnost mora dokazati osiguratelj.

4.6. Kazneno djelo obijesne vožnje u cestovnom prometu

Ovaj razlog gubitka prava iz ugovora o osiguranju uveden je relativno kasno. Radi se o ponašanju osiguranika/vozača koje odudara od uobičajenog. Takvo ponašanje nema nikakvu drugu svrhu osim da treće ometa ili šteti. Nalazi se negdje između namjere i povećanja rizika⁷⁷. Takvi su primjerice vožnja motor-kotača na jednom kotaču, utrkivanja na cesti otvorenoj za promet, vožnja u zabranjenom pravcu, preticanje kolone vozila, znatno prekoračenje dozvoljene brzine i sl. No, da bi postojao ovaj razlog gubitka prava obijesna vožnja mora biti kazneno djelo i to djelo za koje je donesena pravomoćna sudska odluka.

75 V. presudu br. 3038. od 17. 05. 1982.

76 Ognjanović, S., op. cit., str. 88.

77 Lloyd Adriatico ..., o. c., str. 26 – 27.

4.7. Ostali (sporni) slučajevi gubitka prava iz osiguranja

Gore navedenim slučajevima gubitka prava iz ugovora o osiguranju završava lista gubitka prava koju predviđa i koju jedino dozvoljava ZOOUP. Zakon je propustio navesti druge primjere gubitka prava izbjegavši dati ovlaštenje osigurateljima da uvjetima ili ugovorom odrede i druge slučajeve gubitka prava. Rekli smo zbog čega je to zakonodavac učinio. Međutim, mislimo da je takva uskoća bila potpuno nepotrebna i može biti kontraproduktivna. Primjer: neregularan prijevoz osoba, kao što je prijevoz putnika na motociklu, prijevoz dvojice ili više putnika na motorkotaču, prijevoz osobnim vozilom više osoba od broja dozvoljenog ispravom o registraciji (sjetimo se samo slučajeva vrlo teških nesreća upravo zbog pretrpanosti vozila putnicima!⁷⁸). Ili prijevoz osoba na mjestu koje za to nije određeno (izvan kabine, u prikolici ili poluprikolici koja nije namijenjena prijevozu osoba, itd.)⁷⁹. Dakle, i ovdje se radi o nenormalnoj uporabi vozila⁸⁰. Srpski Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, koji u čl. 29. govori o gubitku prava iz osiguranja, navodi identične razloge gubitka prava kao i hrvatski ZOOUP, ali ima i jedan drugačiji: ako je vozač poslije prometne nesreće napustio mjesto događaja, a da nije dao svoje osobne podatke i podatke o osiguranju. Ovakva odredba može biti sporna. Ona je možda opravdana s aspekta poticanja civilizacijskog ponašanja vozača i kao poticajna preventivna mjera, ali je teško utvrditi uzročnu povezanost između takvog ponašanja vozača i nastale štete.

5. Posljedica gubitka prava iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti

Osiguratelj je u slučaju gubitka prava osiguranika iz ugovora o osiguranju dužan trećoj oštećenoj osobi isplatiti cjelokupnu štetu. No, kako je platio nešto što nije bio po ugovoru o osiguranju dužan, ima pravo, temeljem odredbe čl. 24. st. 3. ZOOUP, od svoga osiguranika regresirati iznos isplaćene štete, troškova i kamata⁸¹. Ipak, iz socijalnih razloga ZOOUP u slučaju gubitka prava iz ugovora o osiguranju zbog korištenja vozila u svrhu kojoj nije namijenjeno, upravljanja bez važeće vozačke dozvole, oduzete vozačke dozvole i s tim povezanih mjera, upravljanja vozilom pod utjecajem alkohola ili droga i zbog tehničke neispravnosti, pravo regresa osiguratelja ograničeno je na maksimalni iznos od 12 prosječnih neto-plaća prema zadnjem službenom izvješću Državnog zavoda za statistiku. Ograničavajući pravo osiguratelja na regres do određene

78 U jednoj teškoj prometnoj nesreći, koja se dogodila u Hrvatskoj u VW žabi bilo je ukrcano devet osoba

79 Loyd Adriatico, o. c., str. 26.

80 Terbille, o. c., str.

81 Det. o pravu osiguratelja na regres v. Ćurković, Marijan, Pravo regresa (subrogacije) osiguratelja, Pravo i porezi, br.1/2002.

visine ZOOUP je pokazao da regres osiguratelja shvaća kao socijalnu mjeru s jakim naglaskom na preventivnom značaju iste.⁸²

Kod namjerno uzrokovane štete ograničenja regresnog potraživanja osiguratelja nema, čime se samo potvrđuje pravilo o apsolutnom isključenju iz osiguranja namjerno uzrokovane štete. Kod slučaja obijesne vožnje, Zakon je propustio zauzeti stajalište o iznosu regresa, pa su osiguratelji u uvjetima osiguranja postupili različito: jedni – nema ograničenja regresa, drugi – ograničenje regresa. Bilo bi bolje da je sam Zakon odredio iznos regresa ili pak odredio da je neograničen.

Zaključci

Isključenja iz osiguranja i gubitak prava iz osiguranja dva su instituta kojima zakonodavac ograničava obvezu osigurateljnog pokrića. No, to su dva različita instituta. Prvi određuje socijalno-gospodarska politika određene društvene zajednice i predstavlja doseg zaštite trećih osoba u određenom društvu i u određenom trenutku. Drugi stimulira prevenciju ponašanja štetnika/osiguravatelja posredstvom zapriječenog regresa (subrogacije, povratnog prava osiguratelja) njegovog osiguratelja. Među pozitivnim slučajevima isključenja su i osobe stradale u sportskim moto – priredbama. Zakonodavac bi radi zaštite trećih osoba trebao obvezati organizatora na sklapanje (dobrovoljnog) ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti. Kad je u pitanju sklapanje ugovora o obveznom osiguranju propisima bi trebalo preciznije definirati korisnika motornog vozila kao osobe na kojoj leži obveza sklapanja ugovora, što znači da bi se trebalo napustiti mišljenje i odredba po kojoj je korisnik obveznik samo ako je evidentiran u prometnoj knjižici. U okviru ratnih rizika, a poštujući situaciju koju imamo na području Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine, redefinirati rizik mina od kojih stradaju osobe u motornim vozilima koja su naišla na mine u minskim poljima i sličnim situacijama. U okviru slučajeva gubitka prava iz osiguranja treba otvoriti listu slučajeva gubitka prava i dozvoliti osigurateljima da uvjetima određuju i druge slučajeve gubitka prava iz ugovora, kao što je to uobičajeno u gotovo svim zemljama EU. Namjerno uzrokovanje štete po svojoj prirodi spada u apsolutna isključenja, a ne u gubitak prava iz osiguranja. Taj slučaj bi trebalo prebaciti – radi zaštite trećih osoba – na teret garancijskog fonda za zaštitu žrtava cestovnog prometa.

⁸² Srpski Zakon o obavezom osiguranju u saobraćaju nema ograničenja visine regresnog iznosa, v. čl. 29., zadnji stavak.

Literatura

- Albrecht, F.**, *Fahren unter Drogen*, SVR, München, br. 3/05.
- CEA info**, *Practical Guide to Motor Insurance in Europe*, Paris, 1990.
- Ćurković, M., *Međunarodna karta osiguranja motornog vozila*, Croatia osiguranje, Zagreb, 1990.
- Ćurković, M., *Pravo regresa (subrogacije) osiguratelja*, Pravo i porezi, RRiF, Zagreb, br. 1/02.
- Ćurković, M., *Obvezna osiguranja u prometu*, Inženjerski biro, Zagreb, 2009.
- Feyock – Jakobsen – Lemor**, *Kraftfahrversicherung*, C. H. Beck, München, 2002.
- Fricke, M.**, *Probleme des Ausschlusses von Kriegsereignis in AVB*, *Versicherungsrecht*, Karlsruhe, br. 28/95.
- Landel, J. – Namin, L.**, *Manuel de l'assurance automobile*, L'Argus, 3. Izd., Paris.
- Lloyd Adriatico**, *La responsabilita automobilistica*, Trieste, 1988.
- Marasović, S.**, *Osiguranje rizika katastrofa*, magistrarski rad Pravni fakultet, Zagreb, rukopis.
- Ognjanović, S.**, *Osiguranje od odgovornosti za štete pričinjene motornim vozilom*, Dunav osiguranje, Beograd, 2002.
- Pascotto, B.**, *Gli esclusi dal risarcimento ai sensi del art. 4. Legge 990/69*, Assinews, Pordenone, br. 154/05.
- Scardino, A.**, *Il nuovo Codice delle assicurazioni ed il cosiddetto risarcimento diretto*, Assinews, Pordenone, br. 162/06.
- Šulejić, Predrag**, *Pravo osiguranja*, Dosije, Novi sad, 2005.
- Trajković, A.**, *Odgovornost ovlaštenog instruktora vožnje za štete uzrokovane motornim vozilom*, Pravni život, Beograd, br. 6-7/75.
- Terbille, M.**, *Versicherungsrecht*, C. H., Beck, München, 2004.

