

*Др Зоран Миладиновић, редовни професор
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу*

*УДК: 368:656.025.2.04:347.763
DOI: 10.46793/XVIIIМајско.269М*

ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ ПУТНИКА У ЈАВНОМ ПРЕВОЗУ ОД ПОСЛЕДИЦА НЕСРЕЋНОГ СЛУЧАЈА*

Резиме

Превоз путника у свим гранама саобраћаја по природи ствари је један вид опасне делатности. Могућност настанка несрећног случаја у јавном превозу путника реална је чињеница. Зато се посебним прописима уређују обавезе власника превозних средстава да пре стављања у саобраћај истих закључе уговор о осигурању своје одговорности за последице и штете које путници и трећа лица претрпе од њихових средстава, односно од њихове делатности. У питању је један вид обавезног осигурања од последица несрећног случаја. То значи да путник који је повређен у саобраћајној незгоди у јавном превозу има право на осигурану суму по основу обавезног осигурања путника и на накнаду штете од превозника (постоји могућност кумулирања накнаде). Значај овог осигурања је у чињеници да су путници у јавном превозу покривени осигурањем на основу самог закона, што значи да имају право на накнаду чак и када превозник није закључио уговор о осигурању путника, или, ако је осигуравач код кога је закључен уговор о осигурању пао под стечај.

У Србији је данас ово питање квалитетно уређено Законом о обавезном осигурању у саобраћају, чије су одредбе углавном императивног карактера. Законом су дефинисани субјекти који су обавезни да закључе уговор о осигурању путника, јасно је одређено која лица имају статус путника у смислу ове врсте осигурања а прописане су и најниже осигуране суме на које осигурање мора бити закључено.

Кључне речи: *Осигурање, саобраћај, несрећни случај, путник, осигурана
сума.*

* Рад је написан у оквиру Програма истраживања Правног факултета Универзитета у Крагујевцу за 2022. годину који се финансира из средстава Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

1. Уводне напомене

Осигурање у саобраћају је онај део делатности осигурања у којем се организује економска заштита од ризика који настају у саобраћају. Саобраћајна делатност је веома стара људска делатност, стара скоро колико и само људско друштво, јер је од најстаријих времена постојала потреба за превозом људи и добара.

У свом зачетку саобраћајна делатност није била масовна а у погледу техничке опремљености била је веома примитивна. У том периоду превоз ствари и људи обављао се углавном природним превозним путевима и примитивним превозним средствима (запрегом, сплавовима и сл.), што није представљало посебан ризик ни за лица која ову делатност обављају, нити за лица која се превозе а нити за трећа лица.

Уз речни саобраћај, тада јако ограничених могућности првенствено због малог товарног простора и мале сигурности пловила, каравански копнени превоз, са употребом товарне и запрежне стоке, био је врло дуго једини вид копненог превоза, све до појаве железнице. Са наглим развојем производних снага расте и потреба за повећаном разменом материјалних добара, која из првобитног облика трампе добија облик масовних трансакција, у којима учествују разни субјекти (трговци, банке, посредници, осигуравачи, превозници...). У таквим условима, осигурање постаје неизбежна карика у ланцу између произвођача и потрошача одређених добара, тако да се јавља посебна привредна делатност-делатност осигурања.¹

Због огромне снаге која је у већини превозних средстава концентрисана (на пример авиони, железничке локомотиве, камиони са великим бројем коњских снага, путнички аутомобили и др.), саобраћајна-превозна средства, поред предности које пружају човеку почела су да постају и једна од највећих опасности којима је човек изложен.² Опасностима су изложени како они који се превозе у превозним средствима тако и лица ван превозних средстава, тзв. трећа лица. Како је на једној страни почела да се шири употреба превозних средстава и велике користи које човек задовољава њиховом употребом а на другој страни бројни и огромни ризици па и штете које настају услед њихове употребе, у многим областима чињени су напори да се штетне последице које настају употребом превозних средстава ублаже, с обзиром да се исте не могу у потпуности елиминисати. У области права, настојало се да се разним мерама утиче на спречавање опасности које потичу од превозних средстава, па самим тим и штетних последица које отуда долазе. Ипак, имајући у виду да је штета

¹ Царић, С., Јанковец, И., Шулејић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право*, 1988, стр. 7. Миладиновић, З., *Правна дејства превозних исправа у саобраћају*, докторска дисертација, Нови Сад, 1997, стр. 9.

² Јанковец, И., *Обавезно осигурање за штете од моторних возила, друго издање*, Београд, 1985, стр. 3.

која настаје употребом моторних возила (превозних средстава) категорија имовинског права, у овој области су предузимане одговарајуће мере како би се решило питање ко ће, у којим случајевима и у ком обиму накнадити штетне последице, које се употребом моторних возила причине неком лицу.³

У овој области, (у области накнаде штете), дошло је до врло интересантног развоја правних схватања. Са повећањем броја превозних средстава и броја незгода проузрокованих употребом моторних возила-саобраћајних средстава, одговорност за штетне последице се постепено трансформисала од класичне одговорности засноване на кривици лица одговорног за штету, преко његове претпостављене кривице, до одговорности и за случај.⁴

Као посебан основ за накнаду штета проузрокованих моторним возилима-превозним средствима развило се у оквиру имовинског права и осигурање. За саобраћајну делатност од значаја су нарочито постале следеће врсте осигурања: осигурање од одговорности за штете проузроковане употребом моторних возила-превозних средстава, осигурање превозних средстава од уништења или оштећења (тзв. каско осигурање) и осигурање лица од последица несрећног случаја у саобраћају.⁵

Са аспекта осигурања у саобраћајној делатности посебну пажњу правне струке привлачило је питање могућности осигурања од одговорности за штете од употребе превозних средстава (моторних возила).

Наиме, дошло се до закључка да штета настала у саобраћају, причињена од стране власника превозног средства престаје да буде питање које се тиче само лица одговорног за штету и оштећеног лица. За тај ризик постаје заинтересована шира заједница, сва лица која су изложена истом ризику. На тај начин питање осигурања у саобраћају добија шири друштвени значај, па се од првобитног добровољног осигурања за штете настале употребом саобраћајних средстава почиње размишљати о обавезном осигурању у саобраћају. Ако се зна да се у случају да је закључен уговор о осигурању од одговорности власника саобраћајног-превозног средства, осим у врло ретким ситуацијама, може догодити да осигуравач не може бити у стању да накнади штету коју је причинио његов осигураник, оштећени-треће лице је овим видом осигурања сигурно да ће добити обештећење. При томе, се истицало да «смисао обавезног осигурања у саобраћају неће изгубити на значају (у смислу смањене пажње

³ Statistical Abstract of the United States, 1976, U.S. Bureau of the census, Washington D.C., 1967, стр. 562. Преузето из: Јанковец, И., *Обавезно осигурање за штете од моторних возила* ..., стр. 3.

⁴ Јанковец, И., *Обавезно осигурање за штете од моторних возила* ..., стр. 6.

⁵ Nikčič, Z. B., *Категорија трећих лица у обавезном осигурању од ауто-одговорности*, Правни живот, бр. 11/95, стр. 511.

осигураника) самом чињеницом да постоји могућност регреса осигураваача од осигураника који је штету проузроковао намерно.»⁶

Ипак, да би се дошло до осигурања од одговорности у саобраћају, претходно је требало правно уобличити осигурање од грађанске одговорности уопште. То је резултат чињенице да се само до пре стотинак година није дозвољавало осигурање од грађанске одговорности, иако се осигурање као облик заштите јавља још у античко доба.⁷ Поборници схватања објективне одговорности власника превозних средстава захтевали су све оштрију одговорност за штете проузроковане у саобраћајним незгодама, као и предвиђање могућности да ће накнада таквих штета бити плаћена. Тако се врло брзо показало да се ови циљеви најбоље могу остварити помоћу осигурања. И поред примедби правних теоретичара, француска судска пракса је постепено прихватала решење да осигурање од одговорности у саобраћају може да буде пуноважан и веома користан правни посао. Тако је суд у Паризу још 1845. године, признао пуноважност осигурања од одговорности кочијаша.⁸ Та чињеница је била одлучујућа да се и у правној теорији промени мишљење о недопуштености осигурања од одговорности уопште, па и осигурања од одговорности власника превозних средстава. Треба међутим, нагласити да у данашњем праву појам одговорност, па самим тим и осигурање од грађанске одговорности, нема више исти садржај као у прошлости. Вековима је грађанско-правна одговорност постојала као санкција коју је пратила кривица. Међутим, од када је почела широка употреба опасних ствари и обављање делатности са повећаном опасношћу, прихваћено је схватање да одговорност за штету не мора увек бити везана за кривицу. Грађанско-правна одговорност постоји пре свега да се омогући што ефикаснија накнада штете. Истицан је аргумент да „није више битно ко је крив за проузроковану штету, него ко ће ту штету накнадити“.⁹ Упоредо с тим, долазило је и питање да ли је онај који је ту штету проузроковао и који је обавезан да је надокнади у стању да то и учини. На праву је дакле било да понуди прецизне и применљиве инструменте у циљу заштите лица оштећених од одређених ствари и од обављања одређених делатности.

Очигледно је да је осигурање од грађанске одговорности врло ефикасно задовољило ову измењену функцију грађанскоправне одговорности.¹⁰ Кроз осигурање се врши прикупљање одређених средстава у виду премије осигурања од лица која су изложена истом ризику, од којих се формира фонд

⁶ Јовановић, В., *Нека питања поводом доношења нових правила за поједине гране осигурања*, Осигурање и привреда, бр. 11-12/1963, стр. 37.

⁷ Шулејић, П., *Појам осигурања и појам уговора о осигурању*, *Анали*, бр. 3/1977, стр. 31.

⁸ Ricard, M., Beson, A., *Les assurances terrestres en droit français*, Париз, 1950, стр. 482.

⁹ Салма, Ј., *Одговорност за опасност од штете*, *Правни живот*, бр. 1/89, стр. 29.

¹⁰ Миладиновић, З., *Осигурање од грађанске одговорности*, Зборник радова: Усклађивање правног система Србије са стандардима Европске уније, књ. 8, Крагујевац, 2020, стр. 380.

из којег ће се осигураницима које је погодио одређени осигурани случај исплатити осигурана сума или накнада из осигурања.¹¹ Конкретно, код осигурања од одговорности за штете причињене употребом моторних возила-превозних средстава, прикупљају се кроз премију осигурања одређена средства из којих се, у случајевима када су испуњени законом и условима осигурања предвиђени услови, накнађују штете које су употребом возила-превозних средстава проузроковане трећим лицима.¹² То значи, ако је једна штета која је проузрокована употребом моторног возила-превозног средства покривена осигурањем, накнадиће је друштво за осигурање, и на тај начин ће заштитити свог осигураника од повећања пасиве у његовој имовини због одштетног захтева трећег лица.¹³

2. Појам и особине обавезног осигурања у саобраћају

Да би се разумео појам и значај осигурања у саобраћају па и обавезног осигурања путника у јавном превозу од последица несрећног случаја, неопходно је подсетити се на појам и значај осигурања уопште. Осигурање је привредна делатност којом се по начелима узајамности и солидарности, кроз удруживање средстава осигураника, обезбеђује економска заштита имовине и лица од ризика који их угрожавају, у том смислу што ће осигуравач, ако се оствари одређени догађај (осигурани случај) исплатити из удружених средстава (премије) накнаду штете или осигурану суму осигуранику или трећем лицу.¹⁴ Део те делатности је и осигурање у саобраћају у којем се организује економска заштита од ризика који настају употребом свих врста моторних возила-саобраћајних средстава.¹⁵

Однос између осигуравача и уговарача осигурања, односно осигураника, заснива се одговарајућим уговором о осигурању. Уговор о осигурању у саобраћају закључује се у увек, па и онда када је у питању обавезно осигурање у саобраћају.¹⁶ То је уговор којим се уговарач осигурања, односно осигураник обавезује да осигуравачу плати одређени

¹¹ Славнић, Ј., *Обавезно осигурање-основе система и концепт његовог регулисања*, Београд, 1978, стр. 283.

¹² Миладиновић, З. *Обавезно осигурање власника моторних возила за штету причињену трећим лицима*, Зборник XXI век - век услуга и Услужног права, књ. 11, Крагујевац, 2020, стр. 6-63.

¹³ Јанковец, И., *Обавезно осигурање за штете од моторних возила ...*, стр. 6.

¹⁴ Шулејић, П., *Право осигурања*, Београд, 2005. стр. 11.

¹⁵ Миладиновић, З. *Обавезно осигурање власника моторних возила за штету ...*, стр. 6-63.

¹⁶ То што је реч о обавезном осигурању не значи да однос између осигуравача и уговарача осигурања, односно осигураника настаје без уговора. Реч обавезно осигурање значи само да су одређена осигурања обавезна по закону, а да се међусобни односи између осигуравача и уговарача осигурања уређују уговором.

износ новца као премију осигурања¹⁷, а осигуравач се обавезује да, ако се деси (што је увек у вези са обављањем саобраћајне делатности) догађај који представља осигурани случај, исплати осигуранику или неком трећем лицу накнаду из осигурања.

Пошто наступање обавезе осигуравача зависи од тога да ли ће се остварити осигурани случај, неки неизванстан догађај, уговори о обавезном осигурању у саобраћају по својим особинама спадају у категорију алеаторних уговора.¹⁸

Осигурање у саобраћају редовно прати сваки вид саобраћајне активности, тако да се може рећи да се нормално одвијање саобраћајне делатности данас не може замислити без осигурања. Разлога за ову неодвојиву везу између саобраћајне делатности и осигурања у саобраћају, односно обавезног осигурања у саобраћају има више а неки од њих су:

Ризици којима су изложена лица која директно или индиректно учествују у саобраћају су знатно тежи од ризика¹⁹ којима су изложени учесници у другим делатностима. Ова тежина ризика најјасније се уочава кроз висину премије осигурања, пошто премија осигурања представља цену ризика који је осигуравач преузео.²⁰ Генерално посматрано, премија за свако поједино осигурање одређује се тако да одрази однос између укупне вредности осигураних ствари које су изложене истој врсти ризика и укупних штета које су проузроковане остварењем тих ризика. Тако на пример, годишња премија за осигурање једне зграде од пожара и других сродних ризика износи око 1,5 промила, а за осигурање једног поморског брода или авиона око 1,5%. Другим речима, интензитет ризика у саобраћају је, посматрано кроз овај пример, десет пута већи у имовинском осигурању.

Број путника који се данас превози средствима јавног превоза (авионом железницом, аутобусом, бродом) је огроман, што је и огроман ризик. Такође, имовинске вредности превозних средстава које се ангажују су огромне, често прелазе на десетине милиона долара (авиони или бродови на пример). У таквом стању ствари је очигледно да су ризици које трпе субјекти који обављају саобраћајну делатност (превоз путника на првом месту) такви и толики да се не могу оставити неосигураним.

У саобраћајној делатности редовно долази до кумулирања ризика. Наиме и саобраћајно средство и путници или роба која се налази у њему редовно су изложени истим ризицима. Тако на пример, пад авиона који

¹⁷ Миладиновић, З. *Премија као цена ризика и битан елемент уговора о осигурању*, Зборник радова: XXI век - век услуга и Услужног права, књ. 9, Крагујевац, 2018, стр. 50.

¹⁸ Јанковец, И. Миладиновић З. *Право осигурања*, Ниш, 2006, стр. 268.

¹⁹ Миладиновић, З., *Ризик као елемент осигурања ...*, стр. 234.

²⁰ Миладиновић, З. *Премија као цена ризика ...*, стр. 50.

превози путнике углавном значи пропаст авиона а истовремено и смрт великог броја путника. Поред тога, у таквим ситуацијама неминовно штету трпе и трећа лица, било да се штета остварује на нечијој имовини (услед пада авиона, удара превозног средства у нечију имовину и сл.) или да услед ових узрока гину одређена лица-трећа лица која нису путници у превозном средству.

Због свог изузетног значаја као инструмента заштите оштећених лица (превасходно путника у јавном превозу и трећих лица) неки облици осигурања од одговорности према нашем Закону о обавезном осигурању у саобраћају²¹ улазе у ред обавезних осигурања. То су следећа осигурања:

- осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја;
- осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима;
- осигурање власника ваздухоплова од одговорности за штету причињену трећим лицима и путницима;
- осигурање власника чамаца од одговорности за штету причињену трећим лицима.

Иначе, као што је већ истакнуто, као начин за економско обезбеђење од штета које настају услед саобраћајних незгода, прво се појавило добровољно осигурање.²² Од слободне воље лица која су сматрала да би услед коришћења свог моторног возила-превозног средства могла постати обавезна на накнаду штете, зависило је да ли ће уговор о осигурању бити закључен. Поред тога, постојало је и добровољно осигурање лица од последица несрећног случаја, које је пружало обезбеђење осигураним лицима и за оне ситуације када је несрећни случај наступио у саобраћајној незгоди. Међутим, врло брзо се показало да би било неправично и непрактично ако би обештећење трећих лица зависило од тога да ли је лице које је одговорно за проузроковану незгоду, односно штету било предострожно и закључило уговор о осигурању од одговорности или је ту могућност свесно или несвесно пропустило.

Када су саобраћајне незгоде и њихове последице постали друштвени проблем, појавила се идеја о увођењу обавезног осигурања од одговорности у саобраћају. Тако је прво обавезно осигурање у саобраћају, у смислу прописивања обавезе на закључивање уговора о осигурању у саобраћају увела Данска законом од 20. марта 1918. године.²³

²¹ Службени гласник Републике Србије, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013- одлука Уставног суда.

²² Миладиновић, З., *Осигурање лица од последица несрећног случаја (незгоде)*, Зборник радова: Услуге и владавина права, Крагујевац, 2021, стр. 256-257.

²³ Цигој, С., *Одшкодничка одговорност автомобилиста ин заваровање*, Љубљана, 1969, стр. 287.

3. Обавезно осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја у Србији

Могућност настанка несрећног случаја у јавном превозу путника наш законодавац је оценио као изузетно висок ризик. Зато је ово осигурање било једно од оних за које је било прописано обавезно осигурање и ранијим законима о осигурању у нашем праву,²⁴ а детаљно га уређује актуелни Закон о обавезном осигурању у саобраћају (даље: ЗООУС) који има карактер прописа *lex specialis*. ЗООУС одређена су правила по којима се ово осигурање спроводи.

Специфичности овог осигурања, по којима се оно разликује од осигурања превозника од одговорности за штету која може у току превоза бити његовом кривицом проузрокована су следеће:

- заштита из осигурања за путнике постоји на основу самог закона чак и када уговор о осигурању није закључен. Уколико уопште није закључен такав уговор, или, ако је осигуравач код кога је уговор закључен пао под стечај, корисник осигурања (путник који је доживео несрећни случај-незгоду или ако је путник погинуо његови наследници) може захтевати накнаду из гарантног фонда (чл. 74, ст. 1 ЗООУС);²⁵

- путник кога задеси несрећни случај-незгода има право да од осигуравача код кога је закључен уговор захтева да се непосредно њему исплати осигурани износ;

- превозник закључује уговор и плаћа премију осигурања, али он то чини на основу законске обавезе која му је наметнута ради заштите путника. Превозник обавља делатност која собом носи ризике проузроковања штете, па је стога дужан да осигурањем заштити лица која превози од тих ризика. Осим тога, основано је очекивати да превозник премије осигурања које плаћа урачунава у цену превоза, те је на тај начин у крајњем случају пребацује на путнике;

- осигурана сума коју путници добијају у случају незгоде, односно њихови наследници у случају смрти путника (изузев трошкова лечења и губитак зараде за случај пролазне неспособности за рад) фиксно је утврђена и не одређује се према висини претрпљене штете, а поготову не према висини одговорности превозника. Право путника на осигурану суму постоји и у случају када одговорности превозника нема, тј. када незгоду проузрокује неко треће лице;²⁶

- да је реч о осигурању путника од несрећног случаја упућује и сама дикција законодавца: назив овог поглавља (поглавље II ЗООУС) је: „Осигурање

²⁴ На пример, то је предвиђао Закон о основама система осигурања имовине и лица из 1990. године и Закон о осигурању имовине и лица из 1996. године.

²⁵ Јасика, Н., *Одговорност гарантног фонда у случају стечаја осигуравајуће организације*, Правни живот, бр. 10/2002, стр. 1048.

²⁶ Шулејић, П., Јанковец, И., Огризовић, Д., Рајичић, Б., *Коментар Закона о осигурању имовине и лица*, Београд, 1996, стр. 72.

путника у јавном превозу од последица несрећног случаја“, а не „Осигурање превозника од одговорности“;

- када је превозник истовремено и власник превозног средства, он је поред овог осигурања дужан да закључи и уговор о осигурању од одговорности за штете причињене трећим лицима које настану употребом моторног возила (чл. 18, став 1 ЗООУС).²⁷

3.1. Обавезе закључивања уговора

Законом о обавезном осигурању у саобраћају одређено је неколико категорија лица која су дужна да обезбеде обавезно осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја. У намери да се обухвате сва лица која се увиду занимања баве превозом других лица, и то без обзира на врсту превозног средства на копну, мору или у ваздуху, закон наводи следеће власнике превозних средстава који су обавезни да закључе уговор о осигурању путника од несрећног случаја:

1. аутобуса којим се обавља јавни превоз у градском, приградском, међуградском и међународном линијском и ван линијском превозу;

2. аутобуса којим се обавља превоз запослених на посао и са посла;

3. аутобуса којим се обавља превоз деце и ученика до предшколских, односно школских установа и од предшколских, односно школских установа;

4. аутобуса за превоз туриста;

5. путничких аутомобила којима се обавља ауто-такси превоз и „рент-а-кар“ возила;

6. шинских возила за превоз путника;

7. свих врста пловних објеката, којима се на редовним линијама или слободно превозе путници, укључујући и крстарења и превоз туриста;

8. свих врста „рент-а-кар“ пловних објеката којима се на редовним линијама или слободно превозе путници, укључујући и крстарење и превоз туриста;

9) ваздухоплова чија је намена јавни авио-превоз (редовни, чартер, авио-такси);

10. туристичких ваздухоплова који се користе за краће прелете и панорамске летове и „рент-а-кар“ ваздухоплова;

11. других превозних средстава, без обзира на врсту погона, којима се превозе путници, уз наплату превоза, у виду регистроване делатности (чл. 14, став 1 ЗООУС).

²⁷ О овој врсти осигурања детаљније видети у Миладиновић, З., *Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима*, Зборник радова: XXI век-век услуга и Услужног права, књ. 11, Крагујевац, 2020, стр. 59-85.

Дакле, у питању су сви субјекти који пружају услуге превоза путника у јавном саобраћају.

Законом је изричито прописано да закључење уговора о осигурању путника у јавном превозу од последица несрећног случаја не искључује обавезу власника превозног средства да закључи уговор о осигурању од одговорности за штету причињену трећим лицима (чл. 14, ст. 3 ЗООУС).

Као гаранција да је уговор о осигурању путника од последица несрећног случаја у саобраћају закључен, ЗООУС је прописано да се „дозвола за стављање у саобраћај, односно други акт надлежног органа којим се утврђује способност за стављање у саобраћај превозног средства може издати по подношењу доказа том органу о закљученом уговору о осигурању ЗООУС (чл. 14, став 3)“.

Власник превозног средства дужан је да на видном месту у превозном средству и возној карти назначи податке о закљученом уговору о осигурању, а нарочито назив друштва за осигурање и права путника по основу тог уговора.

3.2. Статус путника у јавном превозу у смислу ЗООУС

У смислу ЗООУС, путницима у јавном превозу сматрају се:

1. лица која се налазе у превозном средству којим се обавља јавни превоз и која имају намеру да путују, без обзира да ли су купила возну карту или нису;

2. лица која се налазе у кругу станице, пристаништа, луке, аеродрома или у непосредној близини превозног средства, пре укрцавања, која имају намеру да путују;

3. лица која су обавила путовање и напустила превозно средство, а налазе се у непосредној близини превозног средства, у кругу станице, пристаништа, луке или аеродрома (чл. 15, став 1 ЗООУС).

Путницима у смислу ЗООУС (чл. 15, став 2) сматрају се и лица која имају право на бесплатну возњу. Путницима у смислу ЗООУС (чл. 15, став 3) не сматрају се лица којима је место рада на/у превозном средству. То значи да у смислу ЗООУС кондуктер у возу или аутобусу, пошто је њихово место рада на/у превозном средству, не сматрају се путницима и немају право на накнаду по основу обавезног осигурања путника.

Осигуравајућим покрићем по основу обавезног осигурања путника у јавном превозу, нису обухваћена ни лица која допрате путника до превозног средства или које сачекује путника на станици. Ова лица имају право на накнаду штете од превозника према општим правилима о одговорности за штету.²⁸

²⁸ Шулејић, П., Јанковец, И., Огризовић, Д., Рајичић, Б., *Коментар Закона о осигурању имовине и лица ...*, стр. 173.

У судској пракси путником у смислу закона о обавезном осигурању сматра се и пратилац робе у железничком, теретном саобраћају.²⁹

Код обавезног осигурања путника у јавном саобраћају од последица несрећног случаја, не прави се никаква разлика између душевно болесних лица и душевно здравих, као што је то случај код добровољног осигурања од последица несрећног случаја. Исто тако, код овог осигурања без утицаја су на висину осигуране суме старост осигураног лица (без обзира да ли су у питању лица млађа од 14 или старија од 75 година)³⁰, као ни смањење опште радне способности за преко 50% које се код добровољног осигурања од последица несрећног случаја сматра „анормалним“ ризиком³¹ па се и уговорене осигуране суме смањују за одређени проценат.

3.3. Висина осигуране суме

Као и у другим случајевима обавезног осигурања у саобраћају (осигурања власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима и осигурање власника ваздухоплова од одговорности за штету причињену трећим лицима и путницима) и код осигурања путника у јавном превозу од последица несрећног случаја законом је предвиђено да износ најниже осигуране суме на коју може бити уговорено осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја по једном путнику утврђује Влада, на предлог Народне банке Србије.³²

Ипак, ЗООУС (чл. 16) је предвиђено да осигурана сума у овом случају не може бити нижа од:

- 8.000 евра за случај смрти путника;
- 16.000 евра за случај трајног губитка опште радне способности (инвалидитета) путника;

²⁹ Врховни суд Словеније, Пж. 1181/69, од 30. 1. 1979, Збирка судских одлука, XV/3-298. Пресуда наведена према: Шулејић, П., *Право осигурања ...*, стр. 508.

³⁰ Према чл. 5 Општих услова за осигурање лица од последица несрећног случаја Компаније Дунав осигурање а.д.о, од последица несрећног случаја могу се осигурати лица од навршене четрнаесте до навршене седамдесет пет година живота. Лица млађа од четрнаест и старија од седамдесет пет година могу бити осигурана по посебним и допунским условима. Лица чија је општа радна способност умањена услед неке теже болести, тежих телесних мана или неких недостатака, могу се осигурати као анормални ризици уз наплату одговарајуће повишене премије. Лица потпуно лишена пословне способности не могу се осигурати од последица несрећног случаја по овим Условима изузев када је то законом другачије одређено (Обавезно осигурање путника у јавном превозу чл. 5, ст. 3 Општих услова за осигурање лица од последица несрећног случаја – незгоде, Компаније Дунав осигурање а.д.о.

³¹ Царић, С., Јанковец, И., Шулејић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право...*, стр. 540.

³² Уредбом Владе Републике Србије, Службени гласник Републике Србије бр. 108/2017, прописани су исти износи као и чл. 16, ст. 2 ЗООУС.

- 4.000 евра за случај привремене спречености за рад и стварних и нужних трошкова лечења путника.

Везивање осигуране суме за евро учињено је ради очувања реалне вредности осигураног износа за случај пада вредности динара услед инфлације, а то значи као што је искуство показало, обезвређивање осигураних сума и тиме, практично довођење у питање саме сврхе заштите из осигурања.

За разлику од ранијег периода, ове суме представљају одређену заштиту путнику кога може задесити несрећни случај-незгода у јавном превозу. Ипак оне могу, као што је то било и раније, с обзиром на стално повећање општих трошкова живота, постати недовољне. Отуда се ове суме законом и прописују као минималне, што значи да се у пракси могу уговорити и већи износи. Међутим, у пракси се скоро увек уговарају оне осигуране суме предвиђене ЗООУС, односно Уредбом.

Овде треба напоменути да је по правној природи осигурање путника у јавном превозу, осигурање од последица несрећног случаја. То значи да путник кога задеси несрећни случај у било којој врсти јавног превоза (друмски, железнички, ваздушни), за који је одговоран јавни превозник с којим је закључен уговор о превозу има право на осигурану суму по основу обавезног осигурања путника у јавном саобраћају и на накнаду од превозника. То је изричито прописано одговарајућим одредбама закона за поједине врсте превоза, при чему је одговорност превозника ограничена прописима који важе за сваку врсту превоза. Тако на пример, према чл. 22, ст. 1 Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају (даље ЗОЖЕЛ)³³, за штету насталу због смрти путника, као и за штету насталу због телесне повреде и нарушеног здравља путника, проузроковане несрећом у току превоза, превозник одговара највише до 175.000,00 евра у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке Србије на дан исплате. Штавише, овим законом је предвиђено да чак и када превозник оспори своју одговорност за телесну повреду путника, он мора учинити сваки разуман напор да помогне путнику у потраживању накнаде штете од трећег лица (чл. 22, став 2 ЗОЖЕЛ). Такође, према Закону о уговорима о превозу у друмском саобраћају (даље ЗОДРУМ)³⁴ превозник одговара за штету насталу због смрти, телесне повреде или оштећења здравља путника проузрокованих удесом или незгодом у току превоза, односно док се путник налазио у возилу или док је улазио у возило или излазио из возила, као и за штету насталу због закашњења или прекида путовања. Превозник одговара и за штету коју путнику проузрокује лице које је по његовом налогу радило на извршењу превоза (чл. 17 ЗОДРУМ). За штету насталу због смрти путника превозник одговара по путнику до 61.000 немачких марака у динарској противвредности по важећем курсу на дан исплате. За штету насталу због телесне повреде или оштећења здравља путника, превозник одговара по

³³ Службени гласник Републике Србије, бр. 38/2015.

³⁴ Службени лист СРЈ, бр. 26/95 и службени лист СЦГ, бр. 1/2003 - Уставна повеља.

путнику до 182.600 немачких марака у динарској противвредности по важећем курсу на дан исплате (чл. 20 ЗОДРУМ).³⁵ Идентична правила у погледу права путника, односно његових наследника у случају смрти путника у погледу права на накнаду из осигурања и по основу права на накнаду по основу одговорности превозника предвиђена је и Законом о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају (ЗОВАЗ)³⁶

Имајући у виду да се у наведеним случајевима ради о два одвојена права путника (једно је право по основу обавезног осигурања од последица несрећног случаја, друго по основу одговорности превозника), одувек је важило правило да у накнаду износа који дугује превозник не може се урачунати износ који је осигуравач исплатио путнику, односно његовим наследницима по основу обавезног осигурања.³⁷ То је наглашено и у Општим условима за осигурање лица од последица несрећног случаја наших осигуравајућих друштава у којима се каже: „Осигуравач нема ни по ком основу право на накнаду од трећег лица одговорног за наступање несрећног случаја, већ то право припада осигуранику, односно кориснику осигурања, независно од његовог права на осигурану суму“.³⁸ Очигледно је да је ово решење повољно за путника.

3.4. Исплата осигуранике суме, односно накнаде из осигурања

Путник кога задеси несрећни случај, односно одређени корисник према условима осигурања у случају смрти путника,³⁹ има право да захтева да

³⁵ Интересантно да ова одредба закона још увек није измењена у смислу да износ у немачким маркама није замењен у евро валуту.

³⁶ Службени гласник Републике Србије бр. 87/2011 и 66/2015.

³⁷ Шулејић, П., Јанковец, И., Огризовић, Д., Рајичић, Б., *Коментар Закона о осигурању имовине и лица ...*, стр. 172.

³⁸ Чл. 20 Општих услова за осигурање лица од последица несрећног случаја Компаније Дунав осигурање а.д.о.

³⁹ У случају да корисник осигурања није одређен у полиси осигурања правилима осигурања предвиђено је да се накнада исплаћује наследницима осигураника, применом законског наследног реда. Према условима за осигурање лица од последица несрећног случаја исплата се врши следећим редоследом: осигураниковој деци и брачном другу на једнаке делове, а ако деца нису у животу њиховим потомцима по праву представљања; ако нема деце ни њихових потомака, онда брачном другу једна половина, а родитељима друга; ако нема брачног друга, онда само родитељима; ако нема напред наведених лица, онда осталим законским наследницима на основу судске одлуке. (чл. 19. Општих услова за осигурање од последица несрећног случаја Компаније Дунав осигурање а.д.о). Општим условима за осигурање од последица несрећног случаја прецизније су одређена нека лица као корисници осигурања, како би се јасније дефинисао њихов положај овлашћеног корисника осигурања. Тако се брачним другом у смислу корисника осигурања сматра лице које је било у браку са осигураником у

друштво за осигурање са којим је закључен уговор о осигурању непосредно њему изврши своју обавезу из уговора о осигурању. Основна обавеза осигуравача у овом случају је, дакле, исплата уговорене осигуране суме.⁴⁰

Ако власник превозног средства није закључио уговор о осигурању путника од последица несрећног случаја, или је закључио уговор о осигурању са друштвом за осигурање над којим је покренут стечајни поступак, а десио се несрећни случај, путник или корисник осигурања, ако је путник погинуо, може захтевати исплату осигуране суме из средстава Гарантног фонда, у складу са одредбама чл. 74. ЗООУС.

Без обзира на то што је код нас, као и у многим другим државама законом прописана обавеза закључивања уговора о осигурању за штету проузроковану путницима у јавном превозу или употребом моторног возила, у пракси има случајева да се после настале незгоде установи да је незгода проузрокована од возила које није било обухваћено обавезним осигурањем, тј. да је штета настала од неосигураног возила.⁴¹ Такође, постоје у пракси и ситуације да путник доживи несрећни случај, да је превозилац закључио уговор о осигурању, али је над осигуравачем са којим је закључен уговор покренут стечајни поступак.⁴² Због све веће учесталости да трећа лица трпе штету од возила која нису осигурана, чији је власник непознат, или је над осигуравачем са којим је закључен уговор о осигурању покренут стечајни поступак, савремена законодавства не остављају трећа лица необештећена, већ се разним мерама предвиђа њихово обештећење.⁴³

Наше право осигурања, по угледу на решења у упоредном праву, ово питање решава увођењем института Гарантног фонда.⁴⁴

Оснивањем Гарантног фонда у који се уплаћује део средстава из премије по основу обавезног осигурања, обезбеђују се средства за накнаду штете причињене путницима у јавном превозу, трећим лицима у случајевима када је

моменту његове смрти, односно лице које докаже да је са осигураником живело у трајној ванбрачној заједници. У случају инвалидитета, пролазне неспособности за рад и трошкова лечења, корисник је само осигураник.

Ако је корисник осигурања малолетно лице, исплата осигуране суме и накнаде врши се његовим родитељима, односно старатељу, а осигуравач има право да од ових лица захтева да претходно прибаве овлашћења за пријем припадајућег износа осигуране суме, односно накнаде.

⁴⁰ Миладиновић, З., *Обавезе осигуравача из уговора о осигурању*, Зборник радова: XXI век - век услуга и Услужног права, књ. 10, Крагујевац, 2019, стр. 234.

⁴¹ Тркља, М., *Проблеми неосигураних и непознатих возила у осигуравајућој пракси у Југославији*, *Анали Правног факултета у Београду*, 6/82, стр. 1059.

⁴² Филиповић, А., *Накнада штете употребом непознатог или неосигураног моторног возила*, *Правни живот*, бр. 11/96, 576.

⁴³ Терзић, Н., *Погранично осигурање ...*, стр. 767.

⁴⁴ Обрадовић, П., *Накнада штете из гарантног фонда*, *Правни живот*, бр. 11/2000, стр. 514.

штета причињена употребом непознатог или неосигураног возила, као за штету за чију накнаду је одговорно друштво за осигурање над којим је покренут стечајни поступак (чл. 74 ЗООУС).

Према чл. 91, ст. 1 ЗООУС, штета проузрокована употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства чији власник није закључио уговор о обавезном осигурању, а био је дужан да се осигура према одредбама ЗООУС, накнађује се у истом обиму и према истим условима као да је, на дан настанка штетног догађаја, био закључен уговор о обавезном осигурању.

Регресни захтев, по исплати осигуране суме, односно накнаде штете, остварује се од власника моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства који није закључио уговор о обавезном осигурању, за износ исплаћене накнаде, камате од исплате накнаде и трошкове поступка.

Такође, ако је штета проузрокована употребом моторног возила, ваздухоплова, чамца или другог превозног средства, а уговор о обавезном осигурању је био закључен са друштвом за осигурање над којим је покренут стечајни поступак, штета се накнађује из средстава Гарантног фонда.

На Гарантни фонд који је исплатио осигурану суму, односно накнаду штете, прелазе права оштећеног лица према стечајној маси. Гарантни фонд има право да пријави ово потраживање до окончања стечајног поступка друштва над којим је покренут стечајни поступак.

Наступањем осигураног случаја од стране неосигураног или непознатог возила, оштећено лице има право да се обрати непосредно Гарантном фонду (чл. 94 ЗООУС) по истим правилима према којима би то право остварио према осигуравачу да је возило било осигурано. Гарантни фонд му не може истицати приговор да је штета настала од стране непознатог или неосигураног возила.⁴⁵

Обавеза на накнаду штете од стране Гарантног фонда постоји само ако оштећено лице има право на накнаду штете (уколико само није одговорно за штету). И у овом случају штета се надокнађује у пуном износу као да је у питању познато или осигурано возило. Изузетак је у случају када је од стране непознатог возила или ваздухоплова (не и неосигураног) причињена штета на стварима.

Ради заштите путника и трећих оштећених лица, савремена законодавства у области обавезног осигурања, укључујући и наш ЗООУС, предвиђају право на накнаду штете причињене и од возила иностране регистрације. Спровођење овог осигурања остварује се на тај начин што се возилима иностране регистрације не дозвољава прелазак границе (улазак у домаћу земљу) уколико нема доказа да је власник возила закључио уговор о осигурању своје

⁴⁵ Тороман, М., *Обавезно осигурање и гарантни фонд*, Правни живот, бр. 11/96, стр. 548.

одговорности за штету коју причини возилом трећим лицима.⁴⁶ Ово решење садржи и наш ЗООУС (чл. 39-41).

Иако су оштећена лица системом обавезног осигурања од одговорности за штету од возила иностраних регистрација у доброј мери заштићена, на први поглед могло би се сумњати у фактичку могућности да се оштећена лица и обштете. У том циљу функционисање система осигурања је прилично поједностављено у смислу да се између националних бироа осигурања закључују споразуми којима се уређује начин и поступак накнаде штете проузроковане возилима иностране регистрације.⁴⁷ На основу таквих споразума национални биро коме припада осигуравајуће друштво чији је осигураник проузроковао штету у иностранству, тзв. исплатни биро, гарантује да ће штета бити исплаћена. С друге стране, национални биро земље у којој је штета настала обавезује се да обави све послове око ликвидације штете и то на терет исплатног фонда.⁴⁸ На овај начин оштећена лица добијају могућност да им се штета исплати у месту њиховог боравка. При томе се примењују прописи земље у којој се штета догодила.⁴⁹

Право на осигурану суму има путник, односно корисник осигурања, независно од тога да ли има право на накнаду штете по основу одговорности превозника. Ово због тога што је осигурање путника у јавном превозу по правној природи осигурање од последица несрећног случаја.⁵⁰ Ако се десио осигурани случај, осигуравач исплаћује уговорени износ осигуране суме, а не накнаду штете.⁵¹ Односно, ако је наступио инвалидитет путника, осигуравач исплаћује одређени проценат од осигуране суме, како је то предвиђено условима осигурања, односно табелом осигуравача.⁵² За ову врсту осигурања, односно за обавезу осигуравача на исплати осигуране суме није неопходно да је превозник одговоран за штету, односно незгоду коју је путник претрпео. Повређени путник, односно наследници путника ако је путник погинуо за

⁴⁶ Терзић, Н., *Погранично осигурање ...*, стр. 767.

⁴⁷ Пак, Ј., *Накнада штете из саобраћајних незгода коју су претрпела страна лица*, Зборник радова: Савремени проблеми у осигурању имовине и лица, Палић, 2001, стр. 84.

⁴⁸ Рајичић, Б., *Регресни захтеви иностраних организација социјалног осигурања према домаћим организацијама осигурања имовине и лица*, Зборник радова: Савремени проблеми у осигурању имовине и лица, Палић, 2001, стр. 122.

⁴⁹ Пак, Ј., *Оквири извршавања обавеза и Интербиро споразума*, Правни живот, бр. 11-12/93, стр. 2256.

⁵⁰ Миладиновић, З., *Осигурање лица од последица несрећног случаја (незгоде)...*, стр. 256-257.

⁵¹ Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 50/84 од 20.01. 1984, Привредно правни приручник, бр. 1/85, стр. 66.

⁵² Видети табелу за одређивање процента трајног губитка опште радне способности (инвалидитета) као последице несрећног случаја (незгоде) Компаније Дунав осигурање а.д.о. Београд.

време превоза или је умро од последица задобијених у саобраћајној незгоди за време превоза, имаће право на осигурану суму и када је до несреће дошло непажњом путника.⁵³

Пошто није у питању осигурање превозника од одговорности, није од значаја да ли је и колика је штета наступила услед несрећног случаја. Према ставу судске праксе, код ове врсте осигурања, осигуравач није дужан да путнику исплати накнаду на име нематеријалне штете у виду претрпљених физичких болова и страха.⁵⁴

Према чл. 16, ст. 2 тач. 3 ЗООУС, за случај привремене неспособности за рад, као и на име стварних и нужних трошкова лечења путнику припада 4.000 евра. Овај износ исплаћује се независно од исплате осигуране суме за случај смрти односно инвалидитета. Овим је прекинуто са ранијом праксом обавезног осигурања по којој се сматрало да су у прописаном износу који путник добија за случај смрти или инвалидитета садржани и трошкови лечења и изгубљене зараде. Такво решење је доводило до низа нелогичних ситуација, јер се, на пример, догађало да трошкови лечења (при веома малим осигураним сумама) прелазе висину износа који се исплаћују за случај инвалидитета. Ово решење је тим пре логично што се под трошковима лечења сматрају само они трошкови које сноси сам осигураник, а не и трошкови који падају на терет фондова здравственог осигурања.

4. Закључак

Могућност настанка несрећног случаја у јавном превозу путника наш законодавац је оценио као изузетно тежак ризик, те је он један од оних за које је законом прописано обавезно осигурање у саобраћају. У питању је један вид обавезног осигурања лица од последица несрећног случаја. То значи да путник који је повређен у саобраћајној незгоди у јавном превозу има право на осигурану суму по основу обавезног осигурања путника и на накнаду штете од превозника по основу његове одговорности (постоји могућност кумулирања накнаде). Значај овог осигурања је у чињеници да су путници у јавном превозу покривени осигурањем на основу самог закона, што значи да имају право на накнаду чак и када превозник није закључио уговор о осигурању путника, или, ако је осигуравач код кога је закључен уговор пао под стечај. У таквим ситуацијама, путник, односно други корисник осигурања (у случају да је путник погинуо или преминуо од последица добијених у саобраћајној незгоди) његови наследници имају право да захтевају накнаду од гарантног фонда.

У Србији је данас ово питање квалитетно уређено посебним Законом о обавезном осигурању у саобраћају, чије су одредбе углавном императивног

⁵³ Шулејић, П., Јанковец, И., Огризовић, Д., Рајичић, Б., *Коментар Закона о осигурању имовине и лица ...*, стр. 174.

⁵⁴ Одлука Врховног суда Србије, Гж. 3076/66, Билтен судске праксе, бр. 10/67, стр. 21.

карактера. Законом су дефинисани субјекти који су обавезни да закључе уговор о осигурању путника, јасно је одређено која лица имају статус путника у смислу ове врсте осигурања, законом су прописане најниже осигуране суме на које мора бити закључено осигурање, као и правила у случају да превозник из било којих разлога није закључио уговор о осигурању путника или је он такав уговор закључио али је осигуравач са којим је уговор закључен отишао у стечај. Квалитет законских решења је у чињеници да путници у таквим ситуацијама нису остављени без заштите, што је и сврха обавезног осигурања.

*Zoran Miladinović, Ph.D., Full-time Professor
Faculty of Law, University of Kragujevac*

COMPULSORY INSURANCE OF PASSENGERS IN PUBLIC TRANSPORT IN CASE OF AN ACCIDENT

Summary

Transport of passengers in all branches of traffic by the nature of things and one type of dangerous activity. The possibility of an accident in public transport of passengers is a real fact, therefore special regulations regulate the obligations of the owners of transport to conclude a contract on insuring their liability for the consequences and damages that passengers and third parties suffer from their means, or from their activities, before putting them into traffic. It is a form of compulsory insurance against the consequences of an accident. That means that a passenger who is injured in a traffic accident in public transport is entitled to the sum insured on the basis of compulsory passenger insurance and compensation from carrier (there is possibility of accumulating compensation). The importance of this insurance is in the fact that passengers in public transport are covered by insurance under the law itself, which means that they are entitled to compensation even when the carrier has not concluded a passenger insurance contract or if the insurer with whom the insurance contract fell into bankruptcy.

In the Republic of Serbia, this issue is well regulated by a separate Law on compulsory traffic insurance, whole provisions are mainly of imperative nature. It defines the persons who are obliged to obtain insurance policy for the transport of passengers, then identifies the persons who have passenger status, in terms of insurance policy, as well as prescribes the minimum amount of compensation that is covered by the insurance policy.

Key words: *insurance, traffic, accident, passenger, ensured sum.*

Литература

- Јанковец, И., Миладиновић, З., *Право осигурања*, Ниш, 2006.
- Јанковец, И., *Обавезно осигурање за штете од моторних возила*, друго издање, Београд, 1985.
- Јасика, Н., *Одговорност гарантног фонда у случају стечаја осигуравајуће организације*, Правни живот, бр. 10/2002.
- Јовановић, В., *Нека питања поводом доношења нових правила за поједине гране осигурања*, Осигурање и привреда, бр. 11-12/1963.
- Миладиновић, З., *Осигурање лица од последица несрећног случаја (незгоде)*, Зборник Услуге и владавина права, Крагујевац, 2021.
- Миладиновић, З., *Осигурање од грађанске одговорности*, Зборник радова: *Усклађивање правног система Србије са стандардима Европске уније*, књ. 8, Крагујевац, 2020.
- Миладиновић, З., *Обавезно осигурање власника моторних возила за штету причињену трећим лицима*, Зборник радова: *XXI век-век услуга и Услужног права*, књ. 11, Крагујевац, 2020.
- Миладиновић, З., *Обавезе уговарача осигурања, односно осигураника из уговора о осигурању*, Зборник радова: *Слобода пружања услуга и правна сигурност*, Крагујевац, 2019.
- Миладиновић, З., *Обавезе осигураваача из уговора о осигурању*, Зборник радова: *XXI век-век услуга и Услужног права*, књ. 10, Крагујевац, 2019.
- Миладиновић, З., *Премија као цена ризика и битан елемент уговора о осигурању*, Зборник радова: *XXI век - век услуга и Услужног права*, књ.9, Крагујевац, 2018.
- Миладиновић, З., *Ризик као елемент осигурања*, Зборник радова: *Савремени правни промет и услуге*, Крагујевац, 2018.
- Миладиновић, З., *Правна дејства превозних исправа у саобраћају*, неиздата докторска дисертација, Нови Сад, 1997.
- Њиќић, З. В., *Категорија трећих лица у обавезном осигурању од ауто-одговорности*, Правни живот, бр. 11/95.
- Обрадовић, П., *Накнада штете из гарантног фонда*, Правни живот, бр. 11/2000.
- Пак, Ј., *Накнада штете из саобраћајних незгода коју су претрпела страна лица*, Зборник радова: *Савремени проблеми у осигурању имовине и лица*, Палић, 2001.
- Пак, Ј., *Оквири извршавања обавеза из Интербиро споразума*, Правни живот, бр. 11-12/93.
- Picard, M., Beson, A., *Les assurances terrestres en droit francais*, Париз, 1950.
- Рајичић, Б., *Регресни захтеви иностраних организација социјалног осигурања према домаћим организацијама осигурања имовине и лица*, Зборник радова: *Савремени проблеми у осигурању имовине и лица*, Палић, 2001.
- Салма, Ј., *Одговорност за опасност од штете*, Правни живот, бр. 1/89.
- Славнић, Ј., *Обавезно осигурање-основе система и концепт његовог регулисања*, Београд, 1978.
- Statistical Abstract of the United States, 1976, U.S. Bureau of the census, Washington D.C., 1967.
- Тороман, М., *Обавезно осигурање и гарантни фонд*, Правни живот, бр. 11/96.
- Терзић, Н., *Погранично осигурање аутоодговорности моторних возила стране регистрације*, Правни живот, бр. 10/98.

- Тркља, М., *Проблеми неосигураних и непознатих возила у осигуравајућој пракси у Југославији*, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 6/82.
- Филиповић, А., *Накнада штете употребом непознатог или неосигураног моторног возила*, *Правни живот*, бр. 11/96.
- Царић, С., Јанковец, И., Шулејић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Нови Сад, 1988.
- Цигој, С., *Одичоднинска одговорност автомобилиста ин заваровање*, Љубљана, 1969.
- Шулејић, П., *Право осигурања*, Београд, 2005.
- Шулејић, П., Јанковец, И., Огризовић, Д., Рајичић, Б., *Коментар Закона о осигурању имовине и лица*, Београд, 1996.
- Шулејић, П., *Појам осигурања и појам уговора о осигурању*, *Анали*, бр. 3/1977.

Прописи

- Закон о обавезном осигурању у саобраћају, Службени гласник Републике Србије, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013- одлука Уставног суда.
- Закон о осигурању, Службени гласник Републике Србије, бр. 139/2014
- Закон о осигурању имовине и лица из 1996, Службени лист СРЈ, бр. 30/96.
- Закон о основама система осигурања имовине и лица из 1990, Службени лист СФРЈ, бр. 17/90, 92/90 и Службени лист СРЈ, бр. 31/93.
- Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају, Службени гласник Републике Србије, бр. 38/2015.
- Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, Службени лист СРЈ, бр. 26/95 и Службени лист СЦГ, бр. 1/2003 - Уставна повеља.
- Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, Службени гласник Републике Србије, бр. 87/2011 и 66/2015.
- Уредба о утврђивању најниже осигуране суме на коју може бити уговорено осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима, Службени гласник републике Србије бр. 108/2014.
- Уредба о утврђивању најниже осигуране суме, односно суме осигурања на коју може бити уговорено обавезно осигурање у саобраћају, Службени гласник републике Србије бр. 89/2009.
- Општи услови за осигурање лица од последица несрећног случаја Компаније Дунав осигурање а.д.о,
- Табела за одређивање процента трајног губитка опште радне способности (инвалидитета) као последице несрећног случаја (незгоде) Компаније Дунав осигурање а.д.о Београд.

Судска пракса

- Пресуда Врховног суда Словеније, Пж. 1181/69, од 30. 1. 1979, Збирка судских одлука, XV/3-298.
- Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 50/84 од 20.01.1984, Привредно правни приручник, бр. 1/85.
- Одлука Врховног суда Србије, Гж. 3076/66, Билтен судске праксе, бр. 10/67.