

Dr Stojan Cigoj,  
redoviti profesor  
Pravnog fakulteta u Ljubljani

UDK 347.426:368.23  
izvorni znanstveni rad

ZABRANA KUMULIRANJA PRAVA NA NAKNADU ŠTETE I NA NAKNADU IZ  
OBVEZATNOG OSIGURANJA U POMORSKOM PRIJEVOZU

Postavlja se pitanje: kakva je veza između zabrane kumuliranja naknade štete i naknade iz obveznog osiguranja, ako je naknada štete limitirana posebnim propisima odnosno međunarodnim odredbama transportnog prava. Odgovor proizlazi iz smisla ograničenja. Istu štetu ne smije se putniku platiti više puta naknadom štete i osiguranjem. To znači da treba osigurane iznose odbiti od ukupne vrijednosti štete. Tek ostatak iznosa treba podvrgnuti limitiranju: preko limita prevoznik ne odgovara.

Jugoslavensko pravo osiguranja određuje načelno dopustljivost kumuliranja naknade i osigurane svote (948 ZOO). Pravo na naknadu od treće osobe odgovorne za zastupanje osiguranog slučaja pripada osiguraniku (u osiguranju osoba) nezavisno od njegova prava na osiguranu svotu. Isto važi i za prava drugog korisnika iz osiguranja. Međutim, ovo pravilo ne važi za slučaj kad je osiguranje od posljedica nesretnog slučaja ugovoreno kao osiguranje odgovornosti. Kao takav slučaj smatra se osiguranje putnika u javnom prijevozu (na osnovi člana 49 Zakona o osnovama sistema osiguranja imovinskog i osoba, (Sl.1.SFRJ 24-341/1976). Ipak, u članu 49 toga Zakona govori se o osiguranju od nesretnog slučaja putnika. Unatoč tome je u članu 49 Zakona o osnovama sistema osiguranja određeno: pretrpi li oštećena osoba zbog nesretnog slučaja štetu veću od svote koja joj je isplaćena na temelju obveznog osiguranja putnika od posljedica nesretnog slučaja, ima od osobe odgovorne za štetu pravo na naknadu samo onog dijela štete koji premašuje isplaćenu joj

osiguranu svotu odnosno naknadu na temelju toga osiguranja. Ta je zakonska norma bila kritizirana u literaturi kao nepravedna i suprotna načelima osobnog osiguranja.<sup>1)</sup>

Čak ako prihvatimo tu normu, prilikom njezinog izvodjenja pojavljuju se značajna pitanja interpretacije. Takvo je i pitanje nedopustivosti kumuliranja osigurane sume iz osiguranja i naknade štete s jedne strane, i primjenjivanje zakonitih ograničenja naknade štete sa druge strane.

U pomorskom pravu su određena ograničenja naknade štete na osnovi odgovornosti za smrt ili ozljedu tijela (čl. 626 ZPUP).<sup>2)</sup> Takve limite poznaju i propisi međunarodnog prava na području pomorskog prijevoza.<sup>3)</sup>

Na prvi pogled bi izvodjenjem tih propisa trebalo, nakon što je bila isplaćena suma osiguranja za nesreću putnika iz osnovne obveznog osiguranja putnika od nesretnog slučaja u prometu, isplatiti oštećenom putniku (odnosno drugim legitimiranim licima) samo iznos štete koji prelazi sumu isplaćenu na osnovi osiguranja putnika od nesretnog slučaja, ali ne više nego je određeno limitom naknade štete u prijevoznom pravu.

Tu se nameće pitanje da li takvo stajalište odgovara načelima i intencijama našeg pravnog sistema. Opisanim određivanjem naknade dolazi do dva ograničenja. Treba utvrditi da li takvo duplo ograničenje naknade štete odgovara intencijama i smislu propisa koji su takva ograničenja odredili. Kako glasi tekst člana 49 Zakona o osnovama sistema osiguranja, vidi se da se željelo da oštećeno lice ne prima dvostruki iznos svoje štete: treba primiti samo onaj dio štete koji nadmašuje sumu odnosno naknadu štete iz toga osiguranja. Iz dikcije propisa dakle proizlazi da je sa gledišta Zakona o osnovama mjerodavno samo to, da oštećena osoba ne dobije više negoli iznosi šteta koju je pretrpio. Ako polazimo iz ove točke gledišta trebalo bi dakle samo vidjeti da li je šteta, za koju se daje naknada, pokrivena samo jedanput, bilo osiguranjem bilo naknadom koju je dužna platiti odgovorna osoba. Prema tome, s gledišta sistema uređenja obveznog osiguranja od nesreće bilo bi dopustljivo da se

isplati onaj iznos koji zbrojem sa sumom primljenom iz naslova obveznog osiguranja od nesreće u prijevozu ne prelazi stvarno pretrpljenu štetu. Na drugoj strani, gledišta prijevoznog prava i limitiranja naknade štete, određene u tom pravu, trebalo bi samo imati u vidu da onaj iznos koji se priznaje kao naknada štete ne prelazi granice iznosa koja je određena u zakonu. Rezultat takvog gledišta bi bio da oštećena roba može primiti naknadu kao odštetu samo do limitiranog iznosa, a kraj toga može primiti i naknadu iz naslova osiguranja, ali pod uvjetom da zbroj sume iz osiguranja i sume isplaćene kao naknada štete (u okviru zakonskih limita) ne prelazi stvarno pretrpljenu štetu.

U pogledu traženja ratio legis osiguranja koja ne dozvoljava kumulaciju, treba imati u vidu i okolnost da se premije obveznog osiguranja ne kriju iz sredstava onoga koji je prouzročio štetu, nego iz sredstava putnika. Putnik dakle iz svojih sredstava krije premiju osiguranja, ako je ona uračunata u cijenu putničke karte. Ako on snosi troškove osiguranja, pa se suma osiguranja koja dospijeva nakon nesretnog osiguranog slučaja, odbije od iznosa naknade štete koju je putnik pretrpio, onda se odgovorna osoba favorizira. Oštećena osoba mora sama snositi dio štete za koju je osigurana, a odgovornost osobe koja bi trebala platiti štetu za taj se iznos smanji: oštećena osoba bi bez razloga prenijela na štetnika koristi koje je ona ostvarila svojim troškovima osiguranja. Iz pravila o obveznom osiguranju od nesreće putnika u prijevozu nikako ne proizlazi da želi zakonodavstvo postići takav cilj. Iz zakona suprotno proizlazi da se suma osiguranja odbije samo od naknade koja se daje za ukupnu štetu; od potpune naknade se odbije samo onaj iznos koji je oštećeni već dobio iz osiguranja. Iz zakona ne proizlazi nikakva intencija koja bi pokazivala da se suma osiguranja odbije čak i od limitiranog iznosa naknade.

Iz navedenih razloga trebalo bi prilikom interpretacije zauzeti stav da se najprije smanji iznos potpune naknade štete

za iznos sume osiguranja (putnika od nesreće), tek nakon toga se u pogledu prestanka izračuna ograničenje naknade štete, određeno zakonom.

Takav stav dolazi u obzir ako ne postoji pitanje limitiranja naknade štete u međunarodnim pravilima. Ako se pak uzme u obzir da su naknadu štete odredile i međunarodne konvencije, da su i one odredile limitirane iznose naknade štete, imaju ta međunarodna pravila (ako su ona u nas pozitivno pravo) prednost u konkretnom slučaju ispred unutrašnjeg zakonodavstva koje bi odredjivalo nešto drugo. Ako bi se htjelo zauzeti stav da treba od iznosa, koji je po međunarodnim pravilima limitiran, odbiti i iznos sume iz naslova obveznog osiguranja, to bi značilo da se unutrašnje pravilo primjenjuje na taj način da se međunarodno određeni limit još dalje smanji odredbom unutrašnjeg pravila države. Takvo se stajalište ne bi moglo smatrati opravdanim s gledišta našeg pravnog sustava. U članu 210 člana saveznog Ustava 1974. određeno je da se međunarodni ugovori primjenjuju onim danom, kada one stupe na snagu, ako nije u aktu ratifikacije ili u ugovoru na osnovi ovlaštenja nadležnog organa određeno nešto drugo. Sudovi pak primjenjuju neposredno samo objavljene međunarodne ugovore. Pošto međunarodni ugovori određuju limitirane iznose naknade štete u tom smislu, da se oštećenoj osobi, koja je pretrpjela veću štetu od limitirane, isplaćuje najmanje iznos do visine limita, ne bi moglo zakonodavstvo tumačiti pravila međunarodnog ugovora restriktivno, te priznati iznos određen u međunarodnom ugovoru, smanjen za iznose koje određuje neko unutrašnje pravilo nekog propisa.

---

(1) Šulejić Predrag, Kumuliranje naknade štete i osigurane sume iz obveznog osiguranja od nesretnog slučaja, Pravni život 1972, str. 35, 43: "Različit je položaj osoba koje su

osigurane od nezgode u drugim slučajevima. Nerazumljivo je, takodjer, da nasljednici jedne osobe koja izgubi život mogu ostvariti naknadu štete i osiguranu sumu ako je ona imala osiguranje života, a da to ne mogu ako je ona osigurana od posljedica nesretnog slučaja (čl. 13 Zakona o obveznom osiguranju u saobraćaju). Jankovec Ivica, O kumuliranju naknade iz obaveznog osiguranja i odgovornosti, Zbornik Pravnog fakulteta u Nišu 1974, str. 203.

- (2) Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Službeni list SFRJ 22, 1977, str. 294, izmj. 13, 1982, str. 160; 30, 1985, str. 410; čl. 625: Odgovornost broдача u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ograničava se, u svim slučajevima, na 350.000 dinara po putniku i putovanju.
- (3) Medjunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem (v. Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo br. 15, str. 33). Konvencija je bila usvojena na XI Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu travnja 1961. Jugoslavija nije ratificirala Konvenciju. U čl. 6 Konvencije određeno je: prevozičac je odgovoran za smrt ili osobnu štetu, ali odgovornost ne prelazi iznos od 250.000 franaka, pri čemu se svaki franak sastoji od 65,5 miligrama zlata 900 tisućina finoće. Iznos se može konvertirati u nacionalne valute u zaokruženim brojevima.

#### ZUSAMMENFASSUNG

#### KUMULIERUNGSVERBOT DES SCHADENSERSATZES UND DER VERSICHERUNGSSUMME AUS DER ZWANGSVERSICHERUNG IM SEEFRACHTRECHT

Das jugoslawische Gesetz über die Grundlagen des Systems der Vermögens- und der Personenversicherung bestimmt, dass der Reisende, der einen grösseren Schaden erlitten hat, als ihm aus der Zwangsversicherung der Reisenden gegen Folgen eines Unfalls, ausgezahlt worden ist, kann von denjenigen, welcher für den Schaden verantwortlich ist, nur den Ersatz jenes Teiles des Schandes verlangen, der die ausgezahlte Versicherungssumme bzw. die Summe des Schadensersatzes übersteigt.

Im Seefrachtrecht ist auch der Schadensersatz durch das Gesetz oder durch den internationalen Vertrag limitiert worden. Es entsteht die Frage, wie die Begrenzung der Versicherungssumme und die Begrenzung des Schadensersatzes zu berechnen sind. Aus dem Sinn der Begrenzungsvorschriften ist zu entnehmen, dass nicht von der limitierten Summe des Schadensersatzes die Summe, die als Versicherungssumme ausgezahlt worden ist, abgezogen werden soll. Die ausbezahlte Versicherungssumme soll hingegen von der vollen Schadensersatzsumme abgezogen werden. Nur wenn diese Summe die Limitgrenze des Schadensersatzes übersteigt, müsste der Schadensersatz nur bis zu dieser Grenze anerkannt werden.