



Hrvatski ured za osiguranje

Kroatisches Versicherungsbüro • Croatian Insurance Bureau
Bureau Croate d'assurance • Ufficio Croato assicurazioni

**ZBORNIK SA 1. SAVJETOVANJA
O OBRADI I LIKVIDACIJI MEĐUNARODNIH
AUTOMOBILSKIH ŠTETA**

Opatija, 10. lipnja 1993.

**ZBORNIK SA 1. SAVJETOVANJA
O OBRADI I LIKVIDACIJI MEĐUNARODNIH
AUTOMOBILSKIH ŠTETA**

Opatija, 10. lipnja 1993.

IZDAVAČ: HRVATSKI URED ZA OSIGURANJE
41000 ZAGREB, MARTIĆEVA 73

ZA IZDAVAČA: BORIS VRBANOVIC

LEKTURA: DIJANA SEKULIĆ-BLAŽINA

NAKLADA: 200 KOMADA

AUTORI:
— Marijan Bilić-Erić
— Dr. Marijan Čurković
— Marina Jurišević
— Ante Lui
— Maja Medić
— Marijan Mihelčić
— Nikola Sokol
— Boris Vrbanić

TISAK: TIP "A. G. MATOŠ" d.d. SAMOBOR

UVOD

Prijemom Republike Hrvatske u organizaciju Ujedinjenih naroda dana 22. 05. 1992. g. bio je ispunjen i posljednji formalni uvjet za ućlanjenje hrvatskog nacionalnog ureda — Hrvatskog ureda za osiguranje u Savjet ureda u Londonu. Sam prijem našeg Ureda u punopravno članstvo ovog organa Ujedinjenih naroda uslijedio je dana 23. 10. 1992. g. jednoglasnom odlukom svih članova Generalne skupštine Savjeta ureda u Londonu.

Naš put u punopravno članstvo nije bio niti jednostavan niti lagan — osim udovoljenju svih formalnih zahtjeva — davanja jamstva Vlade Republike Hrvatske o slobodnom transferu deviza, njezine posebne izjave da je upravo Hrvatski ured za osiguranje onaj ured kojega Vlada priznaje kao svoj nacionalni ured zelene karte osiguranja, objašnjenja pojedinih odredbi Zakona o osiguranju i dr. - morali smo pružiti i niz konkretnih uvjeravanja i dokaza da smo ozbiljan partner i da ćemo moći preuzeti sve obveze koje nam nameće članstvo u ovoj europskoj organizaciji.

Naše članstvo u sustavu zelene karte osiguranja od neprocjenjive je važnosti kako za naše građane tako i za hrvatsko gospodarstvo u cjelini, jer omogućuje nesmetano kretanje hrvatskih vozila po europskim cestama (i obratno), te slobodno možemo reći da predstavlja naš cestovni i gospodarski priključak Europi. Naša je želja da tako i ostane — ali moramo biti svjesni činjenice da jedino kvalitetnim radom možemo opravdati ukazano nam povjerenje te ujedno i doprinijeti ugledu Hrvatske u Europi.

Stoga je i bio osnovni cilj naše odluke da organiziramo ovo I. savjetovanje o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta — da djelatnicima hrvatskih društava za osiguranje ponudimo temeljna saznanja o obradi i likvidaciji međunarodnih šteta, deviznom poslovanju, obveznim osiguranjima i dr. Vjerujemo da ćemo time ujedno doprinijeti i nastojanjima naših društava za osiguranje da kvalitetu svojih usluga i općenito svog poslovanja podignu na europsku razinu, što će u novim uvjetima zasigurno postati neophodan uvjet za uspješnost poslovanja.

A. Lui

POLOŽAJ I ULOGA HRVATSKOG UREDA ZA OSIGURANJE

1. Hrvatski ured za osiguranje

Hrvatski ured za osiguranje djeluje od 17. ožujka 1992. godine, a u funkciji nacionalnog ureda u sustavu međunarodne karte osiguranja je od 23. listopada iste godine. No, njegova uloga i njegov položaj u tom sustavu, osim nekolicini aktivnih djelatnika u njegovom rukovodstvu, ostao je nepoznat i izvan pažnje javnosti, pa - nažalost - i samim djelatnicima u osiguranju. No, kako bez poznavanja njegovog položaja i uloge u sustavu međunarodne karte osiguranja nema ispravnog funkcioniranja tog sustava, a to znači ni sigurnosti u međunarodnom cestovnom prometu, smatramo nužnim i korisnim upozoriti na specifičnosti položaja i zadaća Hrvatskoga ureda za osiguranje.

2. Međunarodni sustav osiguranja

Ne ulazeći u detalje samoga sustava međunarodne karte osiguranja motornog vozila, jer je to posebna tema ovoga seminara, valja podsjetiti ukratko na nastanak toga sustava, njegovu strukturu, ulogu, značaj i funkcionalnost, kako bi se moglo govoriti i o samom položaju odnosno ulozi Hrvatskoga ureda za osiguranje (dalje: HUO). Potreba da se u međunarodnome prometu cestovnih motornih vozila olakša prijelaz državnih granica kroz pojednostavnjenje formalnosti oko kontrole osiguranja odgovornosti prema trećim osobama, javila se već tridesetih godina ovoga stoljeća. Rješenje su prve pronašle nordijske zemlje, koje su umjesto polica graničnog osiguranja počele priznavati valjanim dokazom postojanja toga osiguranja ispravu (zelene boje) koju bi vozači vozila pri prijelazu državnih granica pokazali redarstvenim organima zemlje u koju su ulazili (svojevrсна putovnica za vozilo).

Znatno povećanje međunarodnoga cestovnog prometa u poslijeratnoj Europi pedesetih godina potiče Ujedinjene narode da preko Ekonomske komisije u Ženevi pokušaju pronaći način kako olakšati vozačima prelazak državnih granica, dakle, smanjiti zadržavanje na graničnim prijelazima, stvaranje gužvi, čekanje, a što je sve bilo prisutno ako je država u koju je vozilo ulazilo tražila da vozač sklopi tzv. granično osiguranje od odgovornosti. Rezultat toga bila je Preporuka broj 5. od 5. siječnja 1949. g. Preporuka je upućena vladama država članica, a za našu temu od značaja je odredba točke 1. slovo a) Preporuke. Naime, u toj odredbi preporuča se vladama da od osiguratelja koji se bave osiguranjem autoodgovornosti traže osnivanje središnje nacionalne organizacije pod nazivom ured, biro, koji mora biti kao takav priznat od vlade. Naravno, vlade mnogih zemalja prihvatile su tu preporuku, njihovi osiguratelji su osnivali nacionalne središnje organizacije - urede, koje su vlade priznavale. Ti uredi su na području osiguranja, odnosno naknade štete nastale uporabom vozila inozemne registracije, odigrali značajnu ulogu. Nacionalni uredi su uskoro potpisali bilateralne ugovore prema tipskom ugovoru izrađenom od strane COUNCIL OF BUREAUX, koji je u stvari upravno tijelo međunarodnog sustava zelene karte (the Green Card System). U toj prvoj fazi, koja

je za neke nacionalne urede još uvijek aktualna, pa tako i za HUO, neophodan dokument je zelena karta. U stručnoj literaturi rado se naziva UNIFORM AGREEMENT faza. Ona je uskoro, napredovanjem zapadnoeuropske integracije koja je težila Europi bez granica, prerasla u drugu fazu u trenutku kad su nacionalni uredi zemalja članica EZ-e, nordijske zemlje, te Austrija i Švicarska, potpisali tzv. Dopunski sporazum (1972.), pa to razdoblje razvoja nazivamo SUPPLEMENTARY AGREEMENT faza. U njoj su na bilateralnoj osnovici nacionalni uredi potpisivali dopunske sporazume (dopuna tipskim sporazumima) po kojima je na državnim granicama ukidana kontrola postojanja zelene karte. Kasnije je faza Dopunskog sporazuma (1991. god.) evoluirala u tzv. fazu MULTILATERAL GUARANTEE AGREEMENT-a, dakle, multilateralne konvencije o jamstvu između nacionalnih ureda, koja je utemeljena na multilateralnoj a ne bilateralnoj osnovici, a registarsku oznaku vozila predviđa kao dokaz postojanja valjanog osiguranja autoodgovornosti.

Iz ovog kratkog prikaza razvoja međunarodnoga sustava osiguranja autoodgovornosti vidimo da je isti u funkciji od 1949. g. i da uspješno olakšava promet, ovoga trenutka, za circa dvijestotine milijuna vozila u Europskom međunarodnom cestovnom prometu.

3. Savjet ureda - COUNCIL OF BUREAUX

Savjet ureda, čije je sjedište u Londonu, upravlja i vodi "...sustav međunarodne karte osiguranja motornog vozila (nazvana i sustavom zelene karte) pod okriljem Glavne radne grupe za cestovni promet Odbora za unutarjni promet ekonomske komisije OUN za Europu ..." članak 1. toč. 1.3. Statuta Savjeta ureda. Savjet ureda sastavljen je od ureda svake zemlje članice sustava zelene karte (toč. 1.4. Statuta Savjeta ureda). A pod uredom se podrazumijeva "...organizacija osnovana od osiguratelja neke zemlje priznata od vlade dotične zemlje kao ona organizacija koja zadovoljava uvjete preporuka i rezolucija prihvaćenih od Glavne radne grupe ..." (toč. 1.5. Statuta Savjeta).

Nacionalni ured može imati u Savjetu ureda položaj punopravnog člana (membre a part entiere) ili položaj pridruženoga člana (membre affilié). Svojstvo punopravnog člana imaju uredi osnovani u europskim zemljama, a pridruženoga člana uredi osnovani u izvanoeuropskim zemljama. O prijemu nacionalnog ureda u sustav međunarodne karte osiguranja odlučuje Generalna skupština. No, kandidatura za članstvo neće se uzeti u razmatranje ako nisu ispunjeni slijedeći uvjeti:

— da je dotični ured formalno određen kao ured koji ima svojstvo nacionalnog ureda,

— da je u zemlji ureda uvedeno obvezno osiguranje autoodgovornosti,

— da je dokazao da postoji značajan promet između zemlje ureda i područja europskih zemalja pripadnica sustava zelene karte, te

— da zemlja ureda ima zajedničku granicu s jednom ili više zemalja članica sustava zelene karte, (članak 3. točka 3.3. Statuta Savjeta ureda).

Naravno, uz ove uvjete ostaju i ostali uvjeti navedeni u Preporuci broj 5., a posebno onaj po kojemu se zemlja čiji ured želi postati član sustava zelene karte, obvezuje "...da se neće usprotiviti prijenosu deviza potrebnih radi izravnavanja duga nastalog u primjeni ..." sporazuma iz sustava zelene karte (točka 3. Preporuke broj 5.).

Ured koji je primljen u članstvo faktički može obavljati svoje funkcije tek kada s ostalim uredima članicama Savjeta ureda potpiše bilateralne ili multilateralne sporazume. Kad je potpisao takve sporazume, može obavljati funkciju izdavačkog (isplasnog) i funkciju obrađivačkog ureda.

4. Osnivanje Hrvatskog ureda za osiguranje

Da bi neka država postala članicom sustava zelene karte, pored uvjeta koje smo već spomenuli, mora postojati i temeljna pretpostavka: ta država mora biti međunarodno priznata i mora biti primljena u članstvo OUN. Upravo zbog toga Republika Hrvatska nije mogla pristupiti članstvu u međunarodni sustav zelene karte dok nije međunarodno priznata i dok nije primljena u OUN. Zato je borba za njezino međunarodno priznanje bila i borba za njezino članstvo u međunarodnom sustavu zelene karte. Do toga trenutka Hrvatska nije mogla imati ni svoj nacionalni ured, a nije mogla niti izdavati međunarodnu ispravu osiguranja - zelenu kartu. Bili smo svjedoci apsurdne situacije, do tada doista nevidene u povijesti sustava: zbog robovanja načelu legaliteta Savjeta ureda, hrvatski osiguratelji bili su prisiljeni i dalje izdavati zelene karte pod firmom nepostojećeg Udruženja osiguravajućih organizacija Jugoslavije. Međunarodni pravni sustav pokazao se u punoj konzervativnoj formi dajući prednost formalizmu pred životom, lakše prelazeći preko činjenice da ured koji je figurirao u ispravi (Udruženje ... -) nikoga ne predstavlja i nije u stanju vršiti svoju osnovnu zadaću iz te isprave, dakle, plaćati obveze. Išlo se tako daleko da smo bili prisiljeni platiti i godišnji doprinos Savjetu ureda pod firmom plaćanja duga Udruženja ... kao nacionalnog ureda.

Shvaćajući nužnost navedenoga, a u želji da što prije postane članicom sustava zelene karte, osiguravajuća društva Republike Hrvatske donose odluku o osnivanju Hrvatskog ureda za osiguranje, koju realiziraju ugovorom o osnivanju Hrvatskog ureda potpisanog 17. ožujka 1992. g. u Zagrebu. Hrvatski ured osniva se na temelju članaka 81. i 82. Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i osoba, kojega je Republika Hrvatska preuzela kao svoj zakon. Ured su osnovala slijedeća osiguravajuća društva:

- CROATIA OSIGURANJE, d.d.,
- Jadransko osiguranje, d.d., Split
- "Slavonija" osiguranje d.d., Osijek,
- "Adriatic" osiguranje d.d., Zagreb,
- "Slavija Lloyd" reosiguranje Zagreb.

Shodno tada važećim prepisima HUO je osnovan u obliku društva s ograničenom odgovornošću (d.o.o.) s prvobitnim sjedištem u Zagrebu, Savska c. 41, kasnije ul. fra Grge Martića, 73. Istog dana donošen je i statut HUO. Prema odredbama Statuta HUO. Prema odredbama Statuta HUO, članice HUO su "društva za osiguranje u Republici Hrvatskoj koja su sklopila ugovor o osnivanju Ureda", a naknadno mogu postati članicama i druga društva za osiguranje u Republici Hrvatskoj (članak 6. Statuta HUO). Organi ureda su Upravni odbor u kojemu su najmanje po jedan predstavnik svakog učlanjenog društva i direktor HUO kao izvršni organ ureda. Naknadnim osnivanjem u članstvo HUO pribrajaju se i osiguravajuća društva:

- "Sava", odnosno "Triglav", osiguranje, d.d. Zagreb
- "Mediteran" osiguranje d.d., Ploče,
- "Euroherc" osiguranje d.d., Makarska,
- "Adria" osiguranje d.d., Pula,
- "Istra" osiguranje d.d., Pula i
- "Helios" osiguranje d.d., Zagreb.

Dakle, sva postojeća osiguravajuća društva u Hrvatskoj članice su HUO. Može se reći da poslije prvih nesigurnih koraka u funkcioniranju HUO (kriteriji kod prijema novih članica i sukobi oko toga ...) HUO danas već funkcionira kao i svaki drugi nacionalni ured.

5. Međunarodno afirmiranje HUO

O činjenici osnutka ureda HUO izvjestio je Savjet ureda u Londonu 22. svibnja 1992. g. i ujedno podnio zahtjev za pristup u punopravno članstvo u sustavu zelene karte. Tom zahtjevu, kao što je i uobičajeno, priložio je i pismo Hrvatske vlade upućeno "UN Economic Commission for Europe — Inland Transport Committee — Principal Working Party on Road Transport, Geneva" pod oznakom Class: 340-01/92-01/04, Ref. No.: 5030112-92-1. U tom pismu Vlada Republike Hrvatske potvrđuje da je Hrvatski ured za osiguranje osnovan u skladu s Preporukom broj 5, odnosno kasnijim Aneksom "Konolidirane rezolucije o olakšanju cestovnog prometa" iz 1984., zatim Vlada se obvezuje prihvatiti zelene karte izdane po ovlaštenju toga ureda odnosno nacionalnih ureda članova Savjeta ureda, obvezuje se odobriti slobodan transfer deviza u druge zemlje kako bi omogućila Hrvatskom uredu postupanje u skladu s Londonskim sporazumom, i konačno, Vlada izražava svoju suglasnost da HUO postane članom Savjeta ureda u Londonu. U pismu Vlade također se potvrđuje da HUO predstavlja hrvatska osiguravajuća društva u međunarodnim sporazumima o autoodgovornosti. Zahtjev Hrvatskog ureda razmatran je na Generalnoj skupštini 22. i 23. listopada 1992. i prihvaćen 23. listopada 1992. g.

Prema toj odluci Hrvatski ured je postao punopravnim članom Savjeta ureda od 1. studenoga iste godine. Slijedila je preporuka i obveza HUO da sa svim članovima Savjeta potpiše bilateralno tipski sporazum, a što je slijedećih dana i uslijedilo, da bi od 1. prosinca 1992. g. Hrvatski ured počeo izdavati svoje zelene karte i uručivati ih svojim članicama radi predaje osiguranicima.

7. Funkcija Hrvatskog ureda u sustavu zelene karte

Hrvatski ured je sa članicama Savjeta ureda potpisao bilateralno tipski sporazum koje se još zove i Londonski sporazum (Convention-type Inter-Bureaux). To je dakle tekst iz prve faze razvoja sustava zelene karte, što znači da je HUO član sustava međunarodne isprave o osiguranju koji na svojim državnim granicama zahtijeva da inovozila pri ulasku imaju valjanu zelenu kartu, ali i obratno, da vozila hrvatske registracije kad idu u inozemstvo imaju valjanu zelenu kartu izdanu pod firmom HUO. Neki sporazumi koje je HUO sklopio s nekim nacionalnim uredima, a po kojima zelene karte nisu potrebne (Slovenija, Austrija, Češka, Slovačka, Mađarska) u duhu su Dopunskog sporazuma, ali ješ smo daleko od toga da postanemo članovi sustava Multilateralne konvencije o garanciji između nacionalnih ureda. Ove činjenice valja uvijek imati pred očima kad se spominje položaj HUO, odnosno njezinih članova. Zbog toga pilažemo uz ovaj referat original tekst Londonskog sporazuma kakav je HUO potpisao s ostalim nacionalnim uredima.

Po tom sporazumu HUO je:

- a) izdavački ured. Dakle, samo on je u Republici Hrvatskoj ovlašten izdavati valjane zelene karte i uručivati ih svojim članovima - hrvatskim osiguravajućim društvima. Zbog toga je jasno da osiguratelj koji se želi baviti osiguranjem autoodgovornosti u Hrvatskoj obvezno mora biti članom HUO. Izdavački ured prema Londonskom sporazumu garantira isplatu štete obrađivačkom uredu, dakle, štete koju vozilo hrvatske registarske oznake koje ima valjanu HUO zelenu kartu prouzroči u inozemstvu u zemlji čiji ured je s HUO potpisao Londonsku konvenciju. Zato se HUO može javiti i u funkciji

- b) isplatnog ureda, a što će u praksi biti slučaj kad društvo - član HUO koje je HUO zelenu kartu dalo svom osiguraniku ne izvrši na vrijeme isplatu štete inouredu, odnosno njegovom članu koji je štetu platio oštećenome. Da bi HUO mogao obavljati svoju funkciju isplatnog ureda Statutom je predviđeno formiranje posebnog fonda - *Fond autoodgovornosti* -. Taj fond omogućava HUO da izvrši svoju obvezu isplatnog ureda i jamca, a to je predviđeno odredbom članka 11. Londonskog sporazuma, a i odredbom članka 7. stavak 3. točka 6. Statuta HUO. Fond autoodgovornosti financiraju sve članice HUO.
- c) obrađivačkog ureda. U ovoj funkciji HUO obrađuje i isplaćuje štetu koju na području Republike Hrvatske uzrokuje vozilo inozemne registracije koje ima valjanu zelenu kartu. On je dakle partner inoureda izdavača zelene karte, pošto je on i stranka ugovora potpisanog s tim uredom. To znači da je HUO apsolutni gospodar posla likvidacije i isplate takve štete. On je može doduše povjeriti nekom drugom na obradu i/ili isplatu, ali to ne umanjuje njegovu funkciju obrađivačkog ureda, jer je on uvijek može povući i sam obraditi odnosno povjeriti nekom drugom obrađivaču. U funkciji obrađivačkog ureda HUO je i garant Vladi države Hrvatske za štete koje na njenom području uzrokuju vozila inoregistracije koja imaju valjanu zelenu kartu. Jasno da to ima implikacije i na pasivnu legitimaciju HUO, jer je on nesumnjivo legitimni platac tih šteta. Uostalom, u Statutu HUO u članku 7. stavak 2. točka 5 i stoji: "Ured jamči za naknadu štete koju na području Republike Hrvatske počine vozači vozila s inozemnom registracijom koja imaju valjanu međunarodnu ispravu."

8. Korespondentni ugovori

Člankom 9 točka b) Londonskog sporazuma predviđena je tzv. fakultativna klauzula (clause facultative). Kao što joj i sam naziv kazuje, uredi je pri potpisu sporazuma mogu, ali ne moraju potpisati. Ukoliko je potpišu, obvezuju se da će omogućiti postojanje tzv. korespondentnih ugovora između osiguravajućih društava članova dva nacionalna ureda. Naime, u praksi se često događa da osiguravajuća društva žele imati tješnju suradnju pa u okviru iste žele uzajamno povjeriti jedno drugome obradu i likvidaciju šteta koje prouzrokuju njihovi osiguranici. Vidjeli smo da je HUO apsolutno obrađivač inošteta. Bez potpisa fakultativne klauzule on obradu ne bi prenio na neke svoje članice koje suraduju s članicima durgoga ureda. Ako neko osiguravajuće društvo član HUO zaželi sklopiti s nekim inozemnim osiguravateljem korespondentni ugovor, ono mora tražiti suglasnost od HUO. Bez suglasnosti HUO takav ugovor nije valjan. Naravno da je i inodruštvu potrebna suglasnost njegovog ureda, pa se de facto opet uredi javljaju kao gospodari posla. Kad se potpiše korespondentni ugovor, onda u pravilu sve štete koje uzrokuju osiguranici inodruštva na području Hrvatske obrađuje i isplaćuje naše društvo koje s tim inodruštvom ima potpisan korespondentni ugovor. To znači da se oštećenici moraju obratiti s odšletnim zahtjevom tom osiguratelju. A to opet znači da je HUO obavezan redovno izvijestivati javnost o potpisanim korespondentnim ugovorima, kako bi se zainteresirani mogli obratiti korespondentu. Prednosti korespondentnih ugovora su očite: lakša suradnja, bliže poznanstvo djelatnika, dublje povjerenje, redovni godišnji sastanci itd. No, u praksi se pokazalo da sustav zelene karte savršeno funkcionira i bez korespondentnih ugovora. U tom slučaju neposredno obrađuje i plaća štetu nacionalni ured, ali češći je slučaj da on obradu i isplatu šteta povjeri nekom svom članu, pri čemu su poznata dva rukovodeća načela: a) teritorijalno načelo - sve štete koje nastanu na nekom određenom području nacionalni ured povjerava na obradu i isplatu određenom

osiguratelju - svome članu, i b) načelo turnusa - sve štete nastale u određenom vremenskom razdoblju rješava jedan osiguratelj član ureda, a kad predviđeno razdoblje prođe, nastupa drugi osiguratelj član ureda itd.

9. Kolizija interesa

Londonski sporazum je tipski sporazum. Upravo zbog toga njegove su odredbe jasne i nastoje unaprijed otkloniti svako povjerenje između ureda. Naime, bez apsolutnog povjerenja između ureda, odnosno, ako tu ulogu u konkretnoj obradi i isplati šteta vrše članovi nacionalnih ureda, onda između njih sustav zelene karte ne može funkcionirati. Jer, rokovi postavljeni u Londonskom sporazumu moraju se poštivati, otklon plaćanja ne može se postaviti bez obzira na eventualne primjedbe koje osiguratelj ima koji je izdao zelenu kartu i po čijoj se odgovornosti šteta isplatila. Vrijedi pravilo: plati, a zatim stavljaj primjedbe (s tim da je Londonskim sporazumom predviđen i postupak rješavanja tih primjedbi, v. članak 12. Londonskog sporazuma, a važna je i odredba članka 11. točka (i)). Upravo zbog izbjegavanja sporazuma i izbjegavanja gubitka povjerenja (poznato ponašanje u praksi, primjena dvostrukih mjerila), Londonski sporazum je vrlo rigorozan kad je u pitanju rješavanje problema kolizije interesa. Naime, u članku 6. stavak c) Londonskog sporazuma definirano je kada postoji slučaj kolizije interesa: to će biti uvijek slučaj kad je obrađivač štete financijski zainteresiran za konačan rezultat odštete "... par suite d'obligations contractuelles ...". Prevedeno na jezik svakidašnje prakse, to znači da hrvatsko osiguravajuće društvo ne može obrađivati štetu ako je navodni oštećenik istovremeno i njegov osiguranik po kasku ili odgovornosti. Prema citiranoj odredbi Londonskog sporazuma, HUO u takvom slučaju mora takav predmet povjeriti nekom drugom osiguravajućem društvu svome članu, ili pak sam preuzeti obradu. Što se događa ako se tako ne postupi? Prema odredbi spomenutog članka Londonskog sporazuma, uopće se ne ispituje da li je šteta doista pristrano likvidirana, već se automatski smanjuje svota koju bi trebao platiti isplatni ured odnosno njegov član za 50% (son droit à un remboursement par le bureau metteur sera réduit à la moitié des sommes qu'il aurait pu normalement recouvrer). Problem kolizije interesa može se riješiti i na način da se dobije u konkretnom slučaju pismena suglasnost izdavačkog ureda za rješavanje štete. On se rješava i u korespondentnim ogovorima u kojima je u pravilu predviđen postupak u slučaju postojanja kolizije interesa. HUO će u ovakvim slučajevima morati biti krajnje oprezan, jer kolizija interesa postoji i u sporovima.

10. Granična osiguranja

Zemlja koja ima obvezno osiguranje vozila, uključivši i vozila inozemne registracije, mora tražiti da ta vozila pri prijelazu na njeno područje imaju valjanu ispravu osiguranja (zelena tablica, ili - u slučaju posebnog ugovora između nacionalnih ureda - registarsku oznaku). Ako vozilo nema takvu ispravu, njegov vozač je dužan sklopiti tzv. granično osiguranje (članak 5. Preporuke broj 5.). Prema Preporuci granično osiguravanje je kratkoročno, a uređuje ga ured posjećene zemlje. Iz toga se zaključuje da je granično osiguranje sastavni dio međunarodnog sustava osiguranja i da je u nadležnosti nacionalnog ureda. Zbog toga u većini zemalja police graničnog osiguranja izdaje nacionalni ured ili neki pul osiguratelja. Po našem sadašnjem sustavu preuzetom iz jugoslavenskog Zakona, graničnim osiguranjem može se baviti bilo koji osiguratelj. Ipak, HUO je uspio nametnuti za sada jedinstven obrazac police graničnog osiguranja. To znači da za takve štete ne jamči HUO, što za posljedicu može imati relativnu nesigurnost jednog kruga oštećenih od vozila inoregistracije.

11. Valuta plaćanja po Londonskom sporazumu

Jedno od važnijih pitanja sustave zelene karte jeste pitanje pravovremenog plaćanja obveza po štetama temeljem zelene karte te pitanje valute plaćanja tih šteta. Vidjeli smo da je već preporukom broj 5. preporučeno vladama zemalja članica da omoguće slobodan transfer deviza, kako bi svojim članicama omogućile izvršavanje obveza po međunarodnoj karti osiguranja. Također smo vidjeli da je i hrvatska vlada dala pismenu obvezu Savjetu ureda da će omogućiti HUO slobodan transfer deviza u izvršavanju njegovih obveza utemeljenih na Londonskom sporazumu. No, prema Londonskom sporazumu, valuta u kojoj HUO, odnosno njegove članice, moraju platiti štete koje njihovi osiguranici prouzroče u inozemstvu, jeste valuta zemlje u kojoj se nesreća dogodila. Naime, članak 11. stavak d) određuje: "Le sommes dues au bureau gestionnaire lui seront payées dans son pays, à sa demande, en monnaie de son pays et nettes de tous frais". Prema tome, jedan od prioritarnih zadataka HUO i njegovih članica bit će stalno i redovno pravovremeno pribavljanje deviznih sredstava za plaćanje svojih obveza po zelenoj karti. Ovo tim prije što obratno, kad je HUO ili njegov član obradivač štete po inozemnoj zelenoj karti, može tražiti povrat isplaćenih sredstava samo u svojoj nacionalnoj valuti (ovdje zanemarujemo faktično stanje dobrovoljnog plaćanja inosiguratelja u svojim valutama, iako i to izaziva probleme, kao što su problemi tečaja i sl.) ... Moramo biti svjesni posljedica neredovitog plaćanja obveza po zelenim kartama 9 prvo suspenzija članstva, a kasnije i isključenje iz članstva, a to bi značilo totalnu blokadu prometa i vrlo velike štete za cijelo gospodarstvo i stanovništvo Hrvatske.

12. Zaključak

Hrvatska država je postala punopravni član međunarodne zajednice. Dijelić toga čini i članstvo u međunarodnom sustavu zelene karte kojega ostvaruje preko svoga nacionalnoga ureda - Hrvatskog ureda za osiguranje. Tu paradržavnu značajku HUO ne smije zaboraviti kao ni Država, a niti njezine članice. Razvoj slobodne utakmice na tržištu osiguranja postavlja nove zadatke HUO: bdjeti nad radom svojih članica, kontrolirati izvršavanje njihovih obveza po zelenim kartama, kako ne bi došao i situaciju suspenzije ili isključenja iz članstva u međunarodnom sustavu zelene karte.

Rijeka, svibanj, 1993.

MULTILATERALNA KONVENCIJA O JAMSTVU IZMEĐU NACIONALNIH UREDA

od 15. ožujka 1991.¹⁾

UVOD

UREDI POTPISNICI:

Pozivom na Preporuku br. 5. donesenu od Odbora za cestovni promet Europske Ekonomske Komisije Ujedinjenih naroda 25. siječnja 1949., izmijenjenu aneksom 2. Konsolidarne Rezolucije o olakšanju cestovnog prometa donesenu od istoga Odbora na sjednici od 25.-29. lipnja 1984. (dalje: "Ženevska preporuka") i polazeći od toga da je Savjet ureda, čiji su članovi svi uredi potpisnici navedeni u članku 9. ove konvencije, tijelo koje je zajedno s Odborom za cestovni promet odgovorno za upravljanje i vođenje međunarodnog sustava osiguranja građanske autoodgovornosti (poznatog pod nazivom "sustav zelene karte"), te nastojanje da svi članovi Savjeta rade sukladno rečenim Ženeuskim preporukama, i

Pozivom na smjernicu Vijeća Europskih zajednica od 24. travnja 1972. (72/166/EEC) = "o približavanju zakonodavstva Država članica u oblasti osiguranja građanske odgovornosti za štete nastale uporabom motornih vozila i o kontroli obveznog osiguranja te odgovornosti", a koja je navela neke Urede na zaključenje Konvencije o likvidaciji štete koje nastanu u međunarodnom prometu od vozila uobičajeno stacioniranih u zemljama Ureda potpisnika i

Polazeći od toga da se pokazalo poželjnim da Uredi potpisnici revidiraju i unificiraju tekstove svojih raznih konvencija i zamjene ih jedinstvenom konvencijom ugradiući u nju, koliko je moguće, a vodeći računa o cilju svake od ovih konvencija, odredbe Tipske Konvencije između Ureda,

ZAKLJUČILI SU OVU KONVENCIJU (rečenu "MULTILATERALNA KONVENCIJA O JAMSTVU", KOJA SE PRIMJENJUJE NA PODRUČJU NAVEDENOM U ČLANKU 9. (KLAUZULA O POTPISU) ZA SVAKI OD NJIH.

ČLANAK 1.

- a) Svaki ured potpisnik radi za račun svih osiguratelja ovlaštenih na području njegove zemlje obavljati obvezno osiguranje građanske autoodgovornosti.
- b) Strane potpisnice oslanjaju se na Smjernice Vijeća Europskih zajednica od 24. travnja 1972. (72/166/EEC), 30. prosinca 1983. (84/5/EEC) i 14. svibnja 1990. (90/232/EEC).
- c) Za urede zemalja koje nisu članice Europske zajednice pozivanje na Smjernice Savjeta Europske zajednice iz točke b) ima na umu samo odredbe tih Smjernica koje se odnose na međunarodni promet motornih vozila.

1) Tekst s francuskog preveo: M. Č.

- d) Kad neko vozilo koje uobičajeno stacionira na jednom od područja navedenih u članku 9. ulazi na neko drugo područje navedeno u istom članku i to je preduvjetno obvezi osiguranja građanske autoodgovornosti koja je na snazi na tom području, vlasnik, posjednik, korisnik i/ili vozač moraju se smatrati osiguranicima bez obzira na to imaju li valjanu policu osiguranja ili nemaju.
- e) Sukladno gore navedenome svaki obrađivački Ured preuzima odgovornost, u skladu s vlastitim nacionalnim zakonodavstvom i s odredbama iz police osiguranja ako postoji, obraditi i isplatiti štete nastale u prometnim nesrećama prouzročenim od strane motornih vozila koja na području tog ureda podliježu odredbama zakona o obveznom osiguranju autoodgovornosti, a koja uobičajeno stacioniraju u zemlji izdavačkog ureda.
- f) Ova konvencija primjenjuje se na vozila određena u članku 2(b), ali se ne primjenjuje na vozila određena u aneksu 1.
- g) Područja navedena u članku 9. za svaki ured potpisanih smatraju se, u smislu ove konvencije, kao jedno jedino nepodijeljeno područje.
- h) Ova konvencija se zaključuje, uz rezervu odredbi iz članka 7. i 8., na neodređeno vrijeme i stupit će na snagu dana kojega odredi Predsjednik Savjeta ureda uz sporazum s Komisijom Europske zajednice i primjenjivat će se na sve nesreće koje će se dogoditi počevši od tog datuma ili nakon toga.

ČLANAK 2. Definicije

U smislu ove konvencije pojmovi i izrazi koji slijede imat će slijedeće značenje i nikakvo drugo:

- a) "**Član**" - znači osiguravajuće društvo ili grupu osiguratelja, koje je član Ureda potpisnika;
- b) "**Vozilo**" - znači bilo koje cestovno vozilo na motorni pogon ili prikolicu, priključenu ili ne, koje u prosječnoj Zemlji podliježe obveznom osiguranju;
- c) "**Polica osiguranja**" - znači policu osiguranja koju izda član Izdavačkog ureda u svrhu pokrića odgovornosti koja proizlazi iz uporabe vozila;
- d) "**Zahtjev**" - znači odštetni zahtjev treće oštećene osobe ili više zahtjeva koji proizlaze iz jedne nesreće, a za koji mora postojati osigurateljno pokriće na temelju zakona Zemlje u kojoj se nesreća dogodila;
- e) "**Ured potpisnik**" - znači organizaciju osnovanu sukladno Ženevskim preporukama koja okuplja sve osiguratelje ovlaštene obavljati poslove osiguranja građanske autoodgovornosti na području drugog Ureda potpisnika navedenih u članku 9;
- f) "**Obrađivački ured**" - znači ured (i/ili člana takvog ureda koji djeluje po njihovom ovlaštenju) koji je odgovoran u svojoj zemlji u skladu s odredbama ove konvencije i odredbama svoga nacionalnoga prava za obradu i isplatu odštetnog zahtjeva koji proizlazi iz prometne nesreće koju prouzroči vozilo koje uobičajeno stacionira na području nekog drugog ureda potpisnika;
- g) "**Izdavački ured**" - znači ured (i/ili člana toga ureda) područja na kojemu vozilo koje je sudjelovalo u nesreći na nekom drugom području, ima uobičajeno stacioniranje, koji je odgovoran izvršiti obveze prema obrađivačkom uredu sukladno s odredbama ove konvencije i

b) "Područje na kojemu vozilo uobičajeno stacionira" znači -

- područje Države čiju registarsku oznaku vozilo nosi, ili
- u slučaju vozila za koje se ne traži registarska oznaka, područje države u kojoj posjednik vozila ima prebivalište.

ČLANAK 3.

Odredba odštetnog zahtjeva

- a) Čim obrađivački ured sazna da se nesreća dogodila i da je u njoj sudjelovalo vozilo koje uobičajeno stacionira na području nekog drugog ureda potpisnika, mora odmah, bez čekanja na formalni zahtjev, pristupiti prikupljanju podataka o okolnostima nastanka nesreće u cilju da obradi svaki zahtjev. Obradivački ured mora odmah izvijestiti izdavački ured ili člana izdavačkog ureda koji je izdao policu osiguranja, ako ista postoji, o svakom formalnom zahtjevu. Ali bilo kakav propust obrađivačkog ureda da se ponaša na navedeni način ne može mu se prigovoriti niti može osloboditi izdavački ured od obveza navedenih u članku 5.
- b) Ovom konvencijom izdavački ured ovlašćuje obrađivački ured da prima bilo kakvo sudsko ili izvansudsko pismo koje bi moglo dovesti do platiša šteta proizašlih iz nesreće i da isplati bilo koji zahtjev.
- c) Obradivački ured je odgovoran za djela bilo kojeg punomoćnika kojeg on zaduži za obradu zahtjeva. On ne može svojevóljno ili bez pismenog suglasja izdavačkog ureda, poujeriti ili prepustiti da jedan odštetni zahtjev obrađuje neki punomoćenik ili neka osoba u službi takvog punomoćenika, koji bi bio financijski zainteresiran za takav zahtjev, na temelju bilo kakve ugovorene obveze. Ako bi radio tako, a nema suglasnosti, njegovo pravo na naknadu prema izdavačkom uredu ograničava se na polovicu onoga što bi inače mogao ostvariti.
- d) Obradivački ured mora raditi u najboljem interesu izdavačkog ureda, suglasno odredbama vlastitog nacionalnog prava i odredbama police osiguranja, ako postoji. Obradivački ured ima isključivo nadležnost u svim pitanjima tumačenja odredbi njegovog nacionalnog prava i isplate zahtjeva. Ako to od njega bude izričito zatraženo, konzultirat će se s Izdavačkim uredom ili članom Izdavačkog ureda koji je ispostavio policu osiguranja, ako postoji, i to prije poduzimanja zaključenih radnji, ali bez obveze da to čini. Ipak, ako je predviđena odšteta veća od iznosa ili povoljnija od uvjeta predviđenih u zakonu u obveznom osiguranju građanske autoodgovornosti za štete nanesene trećim osobama u njegovoj zemlji, ali je pokrivena policom osiguranja. Obradivački ured mora, osim ako ga u tome sprečava takav zakon, savjetovati se i dobiti suglasnost izdavačkog ureda u odnosu na onaj dio zahtjeva koji prekoračuje takve uvjete ili ograničenja.

ČLANAK 4.

Punomoć je za obradu zahtjeva

- a) Kad jedan član Izdavačkog ureda ima u zemlji Obradivačkog ureda neku ispostavu ili filijalu ovlaštenu obavljati poslove osiguranja vozila, Obradivački ured mora, ako se to od njega traži, obradu i isplatu predmeta prepustiti ispostavi ili filijali.
- b) Fakultativna klauzula
Izdavački ured može, za račun jednog od svojih članova, tražiti od Obradivačkog ureda prepuštanje obrade i isplate zahtjeva nekom korespondentu koji može biti:

- (i) član Obradivačkog ureda,
- (ii) neka organizacija osnovana u zemlji Obradivačkog ureda, specijalizirana za obradu i isplatu zahtjeva koji proizlaze iz prometnih nesreća prouzročenim vozilom, za račun osiguratelja.

Ako Obradivački ured odobri zahtjev, opunomoćit će imenovanog korespondenta na obradu i isplatu zahtjeva. Potrudit će se da o tom ovlaštenju informira treće osobe i da preda korespondentu svu dokumentaciju koja se odnosi na rečene zahtjeve.

Sa svoje strane, član izdavačkog ureda koji je tražio imenovanje određenog korespondenta, obvezuje se ovome povjeriti na rješavanje sve odštetne zahtjeve u zemlji u kojoj se dogodila nesreća i uputiti mu sve isprave u svezi s tim zahtjevima.

Kao agent tako ovlašten od strane Obradivačkog ureda, imenovani korespondent postaje odgovoran prema navedenom uredu za obradu zahtjeva i mora se držati bilo koje upute, opće ili posebne, koju primi od ograđivačkog ureda. Iznimno, ako se to od njega traži, Obradivački ured može povjeriti isto ovlaštenje gore opisano nekom korespondentu radi obrade nekog posebnog zahtjeva, čak i kad taj korespondent nije primio opću punomoć.

c) U slučajevima opisanim naprijed u točki 4(a) i 4(b) =

- (i) Član Izdavačkog ureda obvezuje se Obradivačkom uredu da će vlastita filijala, ispostava ili imenovani korespondent obraditi zahtjeve u skladu s odredbama zakona o obveznom osiguranju građanske odgovornosti prema trećima u zemlji obradivačkog ureda ili prema polici, ako postoji. Izdavački ured jamči za ovu obvezu;
- (ii) Obradivački ured može, u svakom trenutku i bez obveze da navede razlog, opozvati obradu bilo kojeg zahtjeva, ili, ako se radi o imenovanom korespondentu, opozvati punomoć tom korespondentu za neki određeni zahtjev ili općenito.

ČLANAK 5.

Naknada obradivačkom uredu

a) Kad obradivački ured regulira neki zahtjev, ima pravo, na zahtjev i uz dokaz da je platio, na naknadu od Izdavačkog ureda ili člana Izdavačkog ureda koji je izdao policu osiguranja, ako postoji:

- (I) ukupan iznos koji je obradivački ured isplatio s naslova naknade štete, kao i izdatke i troškove na koje oštećeni ima pravo temeljem neke presude, ili, ako je likvidacija uslijedila kao posljedica nagodbe s oštećenim - ukupan iznos dogovorene naknade uključivši i dogovorene izdatke i troškove;
- (II) iznosa posebno isplaćenih od Obradivačkog ureda za usluge vanjskih suradnika za ispitivanje i obradu svakog zahtjeva i iznose troškova posebno onih koji su posljedica sudskih radnji, a koji bi, u sličnim okolnostima, bili plaćeni i od osiguratelja vozila koji posluje u Zemlji u kojoj se nesreća dogodila;
- (III) obradivačku pristojbu, radi pokrića svih drugih troškova, izračunatu po stopi od 15% računajući na iznos isplaćen na naprijed navedeni način u stavku (I), uz rezervu minimalnog i maksimalnog iznosa koji će biti utvrđen od Savjeta Ureda;
- (IV) gore spomenuti minimalni i maksimalni iznosi izražavaju se u njemačkim markama (DEM) prema tečaju koji je bio na snazi na dan prvog zahtjeva konačne isplate.

- b) Kad je nakon isplate obrađivačke pristojbe neki odštetni zahtjev koji je već bio riješen ponovno otvoren, ili kad bude postavljen neki naknadni zahtjev kao posljedica iste nesreće, ostatak koji se ima platiti za obrađivačku pristojbu, ako postoji, mora se računati sukladno propisima koji su na snazi u trenutku u kojem se postavlja zahtjev za isplatu naknade, bilo s naslova ponovno otvorenog, bilo s naslova novo-postavljenog odštetnog zahtjeva.
- c) Isplata iznosa obračunatih prema ovim odredbama, uključivši i minimum obrađivačku pristojbu moraju se izvršiti i kad je zahtjev trećega riješen bez plaćanja;
- d) Iznosi koji se duguju obrađivačkom uredu moraju biti uplaćeni na njegov zahtjev u njegovoj zemlji, u valuti njegove zemlje u netto iznosu bez ikakvih troškova.
- e) Izdavački ured nije odgovoran za plaćanje bilo kakvih kazni nametnutih u skladu s odredbama kaznenog zakonodavstva.
- f) Zahtjevi za povrat akontacija isplaćenih od strane Obradivačkog ureda bit će tretirani na isti način kao i konačne isplate. Obradivačka pristojba duguje se samo kad je odštetni zahtjev konačno riješen i to prema odredbama koje se primjenjuju u tom trenutku.
- g) Ako, unutar dva mjeseca, računajući od datuma prvog zahtjeva za povrat, član izdavačkog ureda nije platio obrađivačkom uredu dužni iznos, Izdavački ured mora, kad primi od Obradivačkog ureda izvješće o neizvršenju, sam isplatiti predmetni iznos unutar roka od mjesec dana računajući od datuma prijema tog izvješća. Ova odredba se dodaje kazni plaćanja niže naznačenih kamata zbog zakašnjenja.
- h) Ako, u trenutku traženja povrata sredstava, Obradivački ured ne primi izvješće o postojanju police osiguranja, takav zahtjev mora biti podnjet Izdavačkom uredu. U takvim okolnostima Izdavački ured mora platiti dužni iznos unutar roka od dva mjeseca računajući od dana upita.
- i) Ako, unutar roka od dva mjeseca računajući od dana zahtjeva za povrat sredstava podnesenog članu Izdavačkog ureda ili samom Izdavačkom uredu, bez obzira radi li se o povratu akontacije ili definitivnog iznosa, uplata nije primljena od strane obrađivačkog ureda ili od njegove banke, iznosu koji se duguje obrađivačkom uredu dodaje se kamata po godišnjoj stopi od 12%, obračunata od datuma prvog zahtjeva za povrat sredstava pa sve do dana kad obrađivački ured primi uplatu.
- j) Obradivački ured mora, na zahtjev, ali bez utjecaja na kašnjenje uplate, predati dokumentaciju koja se odnosi na likvidaciju štete.

ČLANAK 6. Arbitraža

a) Svaka nesuglasnost između ureda u svezi tumačenja izraza "uobičajeno stacioniranje", ukoliko u prethodnom tekstu nije određena, mora biti podvrgnuta arbitražnoj komisiji. Ta komisija bit će sastavljena od Predsjednika Savjeta ureda i od dvojice arbitara od kojih i svaki ured koji je umiješan u spor, imenuje po jednoga. Ako je Predsjednik Savjeta ureda iste nacionalnosti kao i jedan od arbitara mora umjesto sebe imenovati drugog arbitra nacionalnosti različite od svoje vlastite i od one koju imaju drugi arbitri.

b) Bilo koja arbitražna odluka bit će bez ikakvog učinka ako postoji neka sudska odluka, bez obzira na njezin datum, ako je presuda proizišla iz neke tužbe žrtve ili njegovih sljednika koji imaju pravo.

ČLANAK 7.

Suspenzija ili raskid konvencije

a) Sankcije koje znače suspenziju ili raskid ove konvencije s nekim od ureda potpisnika mogu biti primijenjene u odnosu na Ured potpisnik koji je u slijedećim okolnostima:

(I) ako Zemlja Ureda potpisnika stavi zabranu prijenosa sredstava potrebnih za izvršenje obveze tog Ureda potpisnika u smislu ove konvencije, ili

(II) ako se prijenos potrebnih sredstava iz jedne zemlje u drugu ne vrši ili je postao nemoguć, ili

(III) ako je, na neki drugi način, ponašanje nekog Ureda potpisnika takvo da ozbiljno prijeći funkcioniranje ove konvencije.

b) Ako se utvrdi postojanje jedne od gore naznačenih okolnosti, o njoj mora biti izvješćen Predsjednik Savjeta ureda, a on mora problem staviti na znanje svim ostalim potpisnicima, koji će odlučiti da li će se morati primijeniti jedna od sankcija o kojima se govori u točki a).

U slučaju potvrđene odluke koja u svojoj biti mora biti jednoglasna, potpisnici će dati nalog Predsjedniku Savjeta ureda da osigura izvršenje takve odluke. U tom cilju Predsjednik savjeta ureda saopćit će odluku Uredu prekršitelju o kojemu se radi, a suspenzija ili raskid konvencije s tim Uredom potpisnikom imat će neposredan učinak po isteku roka od dva mjeseca računajući od dana predaje pošti takvog priopćenja.

c) Obavijest o takvoj suspenziji ili raskidu moraju ostali Uredi potpisnici dati svojim nadležnim vladinim organima, a Predsjednik Savjeta ureda upućuje i u Komisiju Europske zajednice.

d) U slučaju ostvarenja situacije iz točke b) o njoj se moraju izvijestiti svi članovi Savjeta, a to čini Predsjednik Savjeta koji će pozvati te članove da razmisle o položaju predmetnog ureda potpisnika u odnosu na Tipski sporazum.

ČLANAK 8.

Istup iz konvencije

Kad neki Ured potpisnik odluči istupiti iz ove konvencije, mora o tome odmah izvijestiti Predsjednika Savjeta ureda, koji sa svoje strane mora informirati ostale Urede potpisnike i komisiju Europske zajednice. Takav istup imat će učinak po isteku šest kalendarskih mjeseci računajući od slijedećeg dana od dana predaje pošti tog izvješća. Ured potpisnik o kojemu je riječ ostat će odgovoran, u smislu ove konvencije, za izvršenje svih zahtjeva za povratom sredstava koji se odnose na rješavanje šteta proizašlih iz nesreća koje su se dogodile do dana isteka opisanog razdoblja.

ČLANAK 9.

Potpisna klauzula

Ova konvencija zaključena je između niže navedenih Ureda potpisnika, a odnosi se na područja za koja svaki od njih odgovara, u tri primjerka, na francuskom i engleskom jeziku.

Po jedan primjerak na svakom od dva jezika bit će deponiran pri Tajništvu Savjeta ureda, pri Općem Tajništvu Europskog odbora za osiguranje i pri Komisiji Europskih zajednica.

Generalni Tajnik Savjeta ureda dostavit će svakom Uredu potpisniku vjerodostojnu kopiju ovog ugovora.

Potpisano u Madridu, 15. ožujka 1991.

ANEKS 1. Izuzeća

BELGIJA:

vozila s privremenom registracijom (carinska tablica).

FRANCUSKA:

Vojna vozila podložna međunarodnim konvencijama.

GRČKA:

1/ vozila koja pripadaju državnim-međudržavnim (tablica zelena - koja ima slova "CD" i " " iza kojih slijedi broj registracije).

2/ vozila koja pripadaju oružanim snagama NATO-a, kao i ona koja pripadaju civilnom i vojnom osoblju te organizacije.

(tablica žuta - koja nosi slova "EA" iza kojih slijedi broj registracije).

3/ vozila koja pripadaju grčkim oružanim snagama.

(tablice nose slova "E").

4/ vozila s privremenom ili carinskom tablicom.

(tablice bijele - koje nose slova "EA" i "EY", iza kojih slijedi broj registracije).

5/ vozilo s "proba" tablicom.

(tablice bijele - koje nose slova "OKIMH" iza kojih slijedi broj registracije).

IRSKA:

Vozila s privremenom registracijom.

ITALIJA (i SAN MARINO I VATIKAN):

1/ vozila s privremenom registracijom

2/ vozila koja pripadaju oružanim snagama i drugom vojnom ili civilnom osoblju, koja su podvrgnuta međunarodnim konvencijama (na primjer, tablica "AFI" i međunarodna organizacija kao NATO).

3/ vozila koja nemaju registarsku tablicu (posebno bicikli s motorom).

4/ Poljodjelski strojevi (kao poljodjelski traktori, njihovi tegljači i svako drugo vozilo po svojoj konstrukciji određeno za poljodjelske radove).

LUKSEMBURG:

Vozila s privremenom registracijom (carinska tablica) po isteku razdoblja ograničenog na registarskoj tablici.

NIZOZEMSKA:

1/ vozila s preivremenom registracijom (carinska tablica).

2/ privatna vozila inozemnih vojnika i njihovih obitelji stacionirani u SR Njemačkoj.

3/ vozila njemačkih vojnika stacioniranih u Nizozemskoj.

4/ vozila koja pripadaju osoblju zaposlenom pri Glavnom stožeru Savezničkih snaga Centralne Europe.

5/ službena vozila oružanih snaga NATO.

PORTUGAL:

1/ poljodjelska i radna vozila za koja portugalsko zakonodavstvo ne traži registarsku tablicu.

2/ vozila koja pripadaju stranim Državama i međunarodnim organizacijama kojih je jedan od članova i Portugal, bijele tablice s crvenim brojevima kojima prethode slova CD ili PM).

3/ vozila koja pripadaju portugalskoj Državi.

(crne tablice s bijelim brojevima kojima prethode slova:

AM, AP, EP, ME, MG ili MX, ovisno o Ministarstvu kojemu pripadaju).

UJEDINJENO KRALJEVSTVO VELIKE BRITANIJE I SJEVERNE IRSKE, otok MAN i otoci u kanalu La Manche:

1/ invalidska vozila čija težina na prazno ne premašuje 5 cwt (250 kg).

2/ motorna vozila određena za premještanje na tm, ali koja nisu ni zamišljena ni prilagođena cestovnom prometu.

3/ vozila "NATO"-a koja su podložna posebnim odredbama Londonske konvencije od 19. lipnja 1951. i Pariškom protokolu od 28. kolovoza 1952.

SR NJEMAČKA:

1/ vozila koja prema konstrukcijskim značajkama ne prekoračuju brzinu od 6 km na sat.

2/ samohodni radni strojevi koji mogu razviti maksimalnu brzinu od 20 km na sat.

3/ vozila i prikolice s privremenom registracijom (carinska tablica).

4/ vozila i prikolice inozemnih postojbi smještenih na području SR Njemačke, njihovih civilnih djelatnika, njihovih članova i članova njihovih obitelji, ako su takva vozila registrirana od strane nadležnih vojnih vlasti.

5/ vozilo i prikolice međunarodnih glavnih stožera smještenih u SR Njemačkoj u skladu s odredbama NATO ugovora.

ŠPANJOLSKA:

1/ motorna vozila koja se rabe za poljodjelske ili industrijske radove, koja nisu podvrgnuta odredbama o osiguranju i/ili o ovlaštenju.

2/ motorna vozila koja ne podliježu naredbama o ovlaštenju i koja nose neku vojnu značku.

3/ motorna vozila za koja Ministarstvo unutarnjih poslova, generalna direkcija za promet, izda tablicu s privremenom registracijom.

Registarske tablice su slijedeće:

— tablice "Proba" jasno crvene boje, koje završavaju slovom P;

— tablice prijevoza, plave boje, koje završavaju slovom T;

— privremene tablice, zelene boje, koje imaju razdvojene brojke slovima T ili R i koje završavaju nekim brojem između 0 i 99;

— tablice za tehnički pregled, boje svijetlo zelene, koje imaju brojeve razdvojene slovima ITV i koje završavaju brojem između 0 i 99.

4/ motorna vozila koja nose registarsku tablicu crvene boje, kod kojih su ispred broja slova CD.

ŠVICARSKA I LIHTENŠTAJN:

1/ vozila koja se pokreću ručno, a opskrbljena su motorom.

2/ jednoosovinska vozila za poljodjelske radove kojima upravljaju pješaci i koja ne služe za vuču prikolica.

3/ bicikli s motorom i invalidska kolica čiji motor ima zapremninu veću od 50 cc. i koja u normalnim uvjetima ne mogu razviti brzinu veću od 30 km na sat.

4/ vozila s privremeneom registracijom (carinska tablica) počev od isteka razdoblja označenog na registarskoj tablici.

MADARSKA:

1/ Motorna vozila koja nose tablice "DT" i "CK".

2/ Motorna vozila bez registarske tablice.

ANEKS 2.

Suspenzivne klauzule

FRANCUSKA (i Monaco)

Suspenzivna klauzula Francuskog Centralnog ureda.

Obveze Francuskog Centralnog ureda:

1/ za štete prouzročene u Češkoj i Slovačkoj ili u Mađarskoj od vozila koja su uobičajeno stacionirana na području Francuske i Monaka postojat će od trenutka stupanja na snagu zakonskih ili upravnih odredbi koje će Češku i Slovačku i Mađarsku ujednačiti s ostalim državama potpisnicama ove Konvencije i koje će u tom cilju izmijeniti posebno članke L221.4, L.421.11 i 12., R 211.14, R 211.28, R 421.1, R 421.69 i A 421.1. zakonika o osiguranju.

2/ isključene su u odnosima sa svim Uredima potpisnicima odredbe naprijed navedenog članka (6b) sve do novog sporazuma.

GRČKA:

Suspenzivna klauzula Ureda osiguratelja motornih vozila u Grčkoj.

Sve do brisanja ove klauzule ostaje obustavljena primjena dopunskog sporazuma od 21. prosinca 1973. na nesreće prouzročene od vozila koja imaju svoje uobičajeno stacioniranje u Grčkoj, na području Austrije, Finske, Mađarske, Norveške, Švedske, Švicarske i Češke i Slovačke. Ured osiguratelja motornih vozila u Grčkoj ispitat će na temelju uvjeta koji u tom trenutku pretežu, mogućnost potpune primjene tog Sporazuma s tim Državama na kraju 1992., a u svakom slučaju obvezuje se da će ih u cijelosti primijeniti najkasnije krajem 1995. g.

ITALIJA: (San Marino i Vatikan)

Suspenzivna klauzula Talijanskog Centralnog Ureda

a/ kad su u pitanju motorna vozila koja imaju vlastito uobičajeno stacioniranje u Italiji, a rabe se u Austriji, ova Konvencija će se primjenjivati na nesreće koje se dogode prvog lipnja 1992. i kasnije.

b/ kad su u pitanju motorna vozila koja imaju svoje uobičajeno stacioniranje u Italiji, a rabe se u Mađarskoj, Švicarskoj i Lihtenštajnu, ova konvencija će se primijeniti počevši od dana utvrđenog od strane zainteresiranih Ureda potpisnika, kad

i/ neophodne mjere budu prihvaćene od strane Vlade tih Država u cilju izjednačenja, u slučaju nesreća na tim područjima u pravima priznatim od Garantnog fonda, uz napomenu da su njihovi građani već izjednačeni s talijanskim građanima kad su žrtve prometnih nesreća na području Italije;

ii/ nadležne talijanske vlasti donijet će potrebne administrativne mjere čim prime potvrdu da su mjere iz točke i/ donešene.

MEĐUNARODNI SUSTAV ISPRAVE O OSIGURANJU

I. UVODNE NAPOMENE

Važnost šteta s elementom inozemnosti na poslovanje hrvatskih osiguratelja evidentna je s obzirom broj tih šteta, u odnosu na štete bez tog elementa, iznosi oko 10%, a da isplaćeni iznos za štete s elementom inozemnosti čine preko 30% svih isplata.

Imajući u vidu da se protiv štetnih posljedica prometnih nezgoda koristi preventiva i kažnjavanje vozača koji ne poštuju propisana pravila ponašanja, mora se priznati da je i osiguranje od odgovornosti element sigurnosti prometa između sudionika u prometu radi pravilne raspodjele svih rizika u cestovnom prometu.

Pravilo rimskog prava da je štetnik odgovoran za štetu samo ako na njegovoj strani postoji krivnja, temelj je na kojemu je počivalo i pravo svih europskih država sve do početka 19. stoljeća, a kod nekih i do danas.

Međutim, razvitak tehnike kao opasne djelatnosti zahtijevao je i adekvatniju zaštitu oštećenih osoba, pa se u tim slučajevima postupno uvodi i odgovornost bez krivnje - odgovornost po načelu uzroka, tako da danas imamo dva temeljna načela odgovornosti:

- odgovornost po načelu krivnje, i
- odgovornost po načelu uzroka.

Postojeći Zakon o obveznim odnosima uvodi i novo načelo odgovornosti, kada nema krivnje vozača u slučaju prometne nezgode, a vozila su u pokretu. To je

- odgovornost po načelu pravednosti,

kada sudionici imaju pravo na štetu na jednake dijelove.

Motorno vozilo ne samo kada je u pogonu, nego kada je u određenim situacijama i u stanju mirovanja, predstavlja povećanu opasnost, budući da po svojim svojstvima čini opasnu stvar.

Pravni sustavi europskih zemalja, odgovornost iz posjedovanja, držanja i uporabe motornog vozila, primjenjuju:

- odredbe općih građanskih zakona (Rusija, Češka, Slovačka, Poljska i Mađarska),
odredbe posebnih zakona koji uređuju odgovornost iz uporabe motornog vozila (Njemačka, Austrija, Francuska, Švicarska i Švedska), i
- odredbe općih građanskih zakona koji posebice uređuju odgovornost za štete od motornog vozila (Hrvatska, Slovenija i Italija).

Radi informiranosti koja je potrebna za naše osiguratelje, barem u najčešćim slučajevima s kojima se susrećemo u poslu, dat ćemo komparativni prikaz odgovornosti za štete iz uporabe motornog vozila onih država u koje najčešće putuju naši automobilisti.

Talijanski građanski zakonik (Codice civile), na snazi od 21. 04. 1941. godine, regulira i odgovornost za štete nastale uporabom motornih vozila i prihvaća odgovornost po načelu presumirane krivnje. Da bi se vozač mogao osloboditi odgovornosti, on mora

dokazati da je u konkretnom slučaju poduzeo sve radnje koje je bilo moguće učiniti da bi se izbjegao nastanak štete. Iznimka je samo u slučaju ako je do štete došlo zbog pogreške u konstrukciji ili u održavanju vozila, kada se primjenjuje načelo kauzalne odgovornosti.

U Austriji je odgovornost za štete nastale iz uporabe motornog vozila regulirana Zakonom o odgovornosti za štete nastale uporabom željeznice i motornih vozila iz 1959. godine s novelom iz 1968. godine. Po tim propisima štete između kauzalno odgovornih vozača prosuđuju se po načelu krivnje, a oštećena osoba u slučaju sudjelovanja više osoba u nezgodi može ostvarivati pravo na naknadu štete od bilo koje osobe, budući da je njihova odgovornost solidarna, a izuzetak je da profesionalni vozač odgovara po načelu krivnje, ako istodobno nije i poduzetnik pogona, i ako upravlja motornim vozilom bez dopuštenja poduzetnika pogona. Vozač se može osloboditi odgovornosti za štetu, ali mora dokazati da je do nezgode došlo zbog događaja koji je nepredvidiv i neotklonjiv, a to može biti ponašanje treće osobe, samo oštećenog ili čak životinje. U oslobađanju od odgovornosti ne može se smatrati pogreška u konstrukciji vozila ili u drugim svojstvima vozila kao što može biti, otkazivanje kočnica, kotača i sl. Ovdje je važno istaknuti da vozač-štetnik za štete iznad svota pokrića uvijek odgovara po načelu krivnje prema odredbama OGZ-a.

Mađarskim građanskim zakonikom iz 1959. godine regulirana je odgovornost za štetu, a prihvaćeno je načelo presumirane odgovornosti. Kod pokreta motornih vozila primjenjuje se načelo krivnje, a kod djelatnosti s povećanom opasnošću, odgovorna se osoba može osloboditi od odgovornosti samo u slučaju više sile, a to je događaj koji mora biti izvan opasne djelatnosti.

Njemačkim Zakonom o cestovnom prometu s izmjenama regulirana je odgovornost za štetu. Interesantno je da poduzetnik pogona odgovara po načelu kauzalne odgovornosti, a vozač po načelu krivnje i to presumirane.

Da bi se poduzetnik oslobodio odgovornosti za štetu, on mora dokazati da je do štete došlo zbog neotklonjivog događaja, a to može biti ponašanje oštećenog, treće osobe ili pak ponašanje životinje. Pogreška u konstrukciji vozila, održavanju ili otkazivanju nekih dijelova vozila nikada ne mogu biti razlogom za oslobađanje od odgovornosti, s time da je kauzalna odgovornost poduzetnika ograničena do određenih iznosa i isključuje neke oblike nematerijalne štete (pretrpljeni bolovi). Putnici koje poduzetnik prevozi besplatno, oslobođen je kauzalne odgovornosti, no međutim svi izuzeci od odgovornosti pokriveni su po načelu krivnje kako to propisuju opće odredbe građanskog prava.

Francusku navodimo kao primjer države koja je prošla put od dokazane krivnje do apsolutne odgovornosti tzv. Badinterovim zakonom (inače i za nas je interesantan gosp. Badinter koji je ocjenjivao kada je pravno nastao raspad Jugoslavije i koja od republika bivše Jugoslavije ispunjava uvjete za međunarodno priznanje) od 1. siječnja 1986. godine.

Tim tzv. Badinterovim zakonom oštećeni nema pravo na štetu samo u slučaju ako je štetu prouzročio namjerno ili ako je neispričivo kriv za nastanak štete, ali ne u ovom zadnjem, ako je mlađi od 16 godina odnosno stariji od 70 godina. Ovime je bez sumnje došlo do korekcije odgovornosti, ali ne i do prihvaćanja "odgovornosti za stvoreni rizik".

Po Zakonu o obveznim odnosima Švicarske, odgovornost se temelji na načelu krivnje, a po Zakonu o cestovnom prometu također Švicarske na načelu uzročnosti. Poduzetnik pogona može se osloboditi od odgovornosti ako dokaže da je uzrok štetnog događaja viša sila, gruba nemarnost oštećenoga ili treća osoba. U slučaju međusobnog sudara motornih vozila u pokretu, odgovornost se prosuđuje po načelu krivnje, ali za štete na stvarima.

Do 01. 10. 1978. godine u Hrvatskoj se primjenjivao Izv. Automobilski zakon od 09. 08. 1908. godine s novelom iz 1922. godine za štete nastale iz pogona motornih vozila.

Temeljno načelo navedenog zakona bilo je uzročnost, a kod vozila u pokretu vrijedilo je načelo dokazane krivnje.

Osobe koje su se prevozile besplatno imale su pravo na štetu, ako je vozač počinio štetu grubom nemarnošću ili namjerno, što je kasnije sudska praksa izmijenila uzimajući sebi pravo da mijenja pravna pravila cit. zakona.

Novelom iz 1922. godine posebice je regulirana odgovornost profesionalnog vozača, kada se u odnosu na njega uvodi načelo pretpostavljene krivnje.

Od 01. 10. 1978. godine Zakonom o obveznim odnosima uvodi se za štete od motornog vozila načelo presumirane krivnje, a vozač se može osloboditi odgovornosti ako dokaže višu silu ili krivnju oštećenoga ili treće osobe. U slučaju sukoba motornih vozila zakon uspostavlja načelo krivnje. Kod međusobnog sudara motornih vozila, oštećenim osobama solidarno odgovaraju svi vozači.

Iz ovog kratkog komparativnog prikaza jednog dijela europskih država evidentna je raznolikost u primjeni načela o odgovornosti za štete iz pogona motornog vozila, pa je 14. svibnja 1973. godine donesena Europska konvencija o građanskoj odgovornosti za štete nastale uporabom motornih vozila kao program unifikacije prava za zemlje Europskog savjeta. Ta Konvencija uvodi "odgovornost za rizik puštanja vozila u promet" utemeljen na objektivnoj odgovornosti, a zasada su tu Konvenciju ratificirale Njemačka, Švicarska i Norveška.

Pooštrena odgovornost za štete uzrokovane motornim vozilima uvjetovala je uvođenje obveznog osiguranja za štete nastale iz uporabe motornog vozila, kako bi se oštećene osobe zaštitile od insolventnosti štetnika, a ujedno se oštećenima bez obzira na postojanje ugovora o osiguranju dalo pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja, opravdavajući to činjenicom nanošenja štete motornim vozilom, pa danas sve europske zemlje imaju obvezno osiguranje, izuzevši države bivšeg SSSR-a.

Da bi vozilo bilo u legalnoj uporabi prethodno mora biti osigurano od odgovornosti.

Već 20. travnja 1959. godine donijeta je Europska konvencija o obveznom osiguranju od odgovornosti za štete nastale uporabom motornih vozila, koja postavlja osnovna načela kao obvezujuća za sve zemlje, da bi se garantirala zaštita oštećenih osoba.

Navodimo temeljna načela ove konvencije ne ističući mogućnosti kojima se može odstupiti od tih načela, a te rezerve sadržane su u Aneksu I. i II.

Ta su načela sadržana i u nacrtu našeg Zakona o osiguranju, pa ih navodimo:

— države moraju imati obvezno osiguranje i predvidjeti sankcije za osobe koje podliježu toj obvezi,

— svaka država određuje visinu minimalnih svota,

— za motorna vozila izvan područja države oslobađaju se osiguranja na granici uz uvjet da imaju potvrdu o osiguranju,

— države moraju utemeljiti nacionalni ured koji će izdavati međunarodne isprave o osiguranju, i koji će biti nadležan za štete s inozemnim elementom,

— države moraju formirati posebne fondove za štete od neosiguranih i nepoznatih motornih vozila s time da se može u odnosu na druge države uvesti načelo reciprociteta.

U Aneksu I. daje se definicija motornog vozila. Obveznim osiguranjem mogu se baviti samo oni osiguratelji koji imaju ovlaštene vlade,

— inozemna vozila mogu prometovati na područjima drugih država, ako imaju jamstvo nacionalnog ureda,

- ugovorom o osiguranju pokriva se građanskopravna odgovornost vlasnika, imatelja i ovlaštenog vozača motornog vozila,
- pokrivene su štete počinjene osobama i na stvarima,
- mogu biti isključene osobe
- čija je odgovornost pokrivena ugovorom o osiguranju
- suprug
- članovi obitelji tih osoba uz uvjet zajednice života ili uzdržavanja.
- mogu biti isključene iz osiguranja štete na utrkama i slično,
- može se ugovoriti i franšiza, ali samo u odnosu na osiguranika, a sadržana je ova mogućnost u ZOO,
- pravo na *actio directa* za oštećenoga,
- rok zastare - dvije godine, u ZOO su drugi rokovi zastare. Po toj konvenciji pismeni zahtjev oštećenog prekida tijek zastare,
- oštećenom se ne mogu stavljati prigovori iz ugovora o osiguranju.

O rezervama iz Aneksa II. nije potrebno govoriti, budući da naš novi Zakon o osiguranju ne ide za sužavanjem prava.

Valja posebno naglasiti da naša pravila osiguranja prihvaćaju tzv. europsku klauzulu kojom osigurateljno pokrivenje vrijedi u svim zemljama koje su članice sustava zelene karte.

U Europskoj zajednici tzv. Prvom smjernicom određena je obveza zemalja-članica da poduzimaju sve kako bi motorna vozila bila obvezno osigurana od odgovornosti i kako bi se i na taj način obavilo približavanje nacionalnih zakonodavstava, a već tzv. Drugom smjernicom uvodi se obveza postupnog izjednačavanja minimalnih svota pokrivenja. Tzv. Trećom smjernicom nastoji se izjednačiti uvjete za zaštitu oštećenih osoba, kod šteta od nepoznatih i neosiguranih vozila, pa se očekuje i jedinstvena policia obveznog osiguranja.

Obvezno osiguranje u Hrvatskoj regulirano je Zakonom o osiguranju imovine i osoba koji je u primjeni od 31. 03. 1990. godine, a očekujemo i donošenje novog Zakona o osiguranju tijekom 1993. godine. Obvezi osiguranja podliježu sva motorna vozila koja se kreću cestom od osobnog vozila od motokultivatora. Pored svih manjkavosti i ovaj zakon udovoljava u bitnome zahtjevima zaštite žrtava u prometu. Nejasne su odredbe u uporabi motornog vozila, o donedavno neadekvatnim minimalnim svotama pokrivenja.

II. MEĐUNARODNA KARTA OSIGURANJA AUTOMOBILA

1910. godine u cijelom svijetu prometovalo je svega 350.000 motornih vozila, pa ipak dovoljno da se počelo razmišljati kako ukloniti razna ograničenja na državnim graničnim prijelazima.

Najprije su se uvele carine za prijelaz vozila iz države u državu, zatim kaucija na granici kao garancija da će biti nadoknađena eventualna šteta, a zatim tzv. pogranična karta - kao ugovor o osiguranju, sve sa svrhom kako bi se što više nesmetano mogao odvijati cestovni promet između država.

Najradikalnije su u traženju što povoljnijih uvjeta na graničnim prijelazima bile najrazvijenije zemlje oko 1930. godine i to nordijske zemlje. Te su zemlje tih godina već imale obvezno osiguranje motornih vozila od odgovornosti za štete počinjene trećim osobama, a uz to su imali i sličan pravni sustav pa su počele jedne drugima priznavati ugovore o osiguranju od automobilske odgovornosti. Ubrzo su zatim uvele registarske

pločice kao dokaz o postojanju ugovora o osiguranju. To su počeci međunarodnog sustava isprave o osiguranju. Vlasnici iz drugih zemalja prilikom ulaska u neku od nordijskih zemalja morali su sklopiti ugovor o osiguranju, ali su temeljem posebnog sporazuma s njihovim uredom bili oslobođeni te obveze vlasnici vozila koji su imali posebnu kartu osiguranja - zelene boje.

Svi ti razni sustavi nastajali su na temelju iskustava nordijskih zemalja.

SUSTAV ZELENE BOJE

Društvo naroda pokušalo je naći sustav koji bi mogao biti jedinstven za sve zemlje, pa Međunarodni institut za unifikaciju privatnog prava izrađuje prve nacрте zakona o automobilske odgovornosti i zakona o obveznom osiguranju, ali nažalost sve je to ostalo bez rezultata kao odraz potpune nemoći Društva naroda.

OUN nastavlja taj posao i 1949. godine donosi Preporuku br. 5, kojom se zahtijeva od osiguratelja sklapanje sporazuma kojima bi se omogućilo vozačima osigurateljno pokriće u posjećenoj zemlji, pa se sukladno tome osnivaju u zainteresiranim zemljama središnja organizacija podržana od vlade dotične zemlje koja se naziva Ured, a koji će opskrbiti svoje članice ispravama o osiguranju kao sastavnim dijelom međunarodnog pravnog sustava. Takovom ispravom o osiguranju potvrđuje se da je vozač osiguran od građansko-pravne odgovornosti i to prema propisima zemlje u kojoj se nezgoda dogodi. Sve te štete kroz takav pravni sustav Ured posjećene zemlje prima, obrađuje i isplaćuje oštećenoj osobi, koje kasnije uz naknadu regresira ured koji je izdao tu ispravu o osiguranju, ali s time da su prethodno vlade donijele odluku o slobodnom transferu deviza za ispunjavanje nastalih obveza iz odšletnih zahtjeva.

Međutim, kad je ovo osiguranje obvezno za vozila inozemne registracije, tada ta vozila koja nisu opskrbljena međunarodnom kartom osiguranja, pri ulasku u drugu zemlju moraju sklopiti:

- kratkoročno osiguranje od AO
- položiti novac kao kauciju za eventualne štete, ili
- sklopiti uobičajeno - normalno osiguranje.

Prema iznijelom upravo ova poznata Preporuka br. 5 utemeljila je sustav međunarodnog osiguranja poznat pod nazivom "zelena karta". Taj sustav je jednostavan i praktičan i kao takav je ubrzo prihvaćen od mnogih zemalja.

Da bi se sustav sadržan u Preporuci br. 5 mogao u praksi primjenjivati osniva se 1951. godine Savjet ureda u Londonu od strane 14 nacionalnih ureda.

Savjet ureda obavlja:

- izradu, izmjene i dopune modela sporazuma, koji se naziva tipski sporazum,
- tumačenje u svezi s primjenom tog sporazuma,
- informiranje nacionalnih ureda o razvitku zakonodavstva na području obveznog osiguranja, i
- sudjelovanje u Pododboru za cestovni promet Ekonomske komisije OUN za Europu.

Tipski sporazum je akt prema kojemu nacionalni uredi sklapaju svoje dvostane ugovore i dobiva u pravilu naziv Londonska konvencija ili sporazum, i time faktički počinje funkcioniranje sustava zelene karte u praksi i formalno pravno se primjenjuje od 1. siječnja 1953. godine po Rezoluciji Pododbora za cestovni promet.

Vrlo važno pitanje za razumijevanje ovoga sustava je tko su stranke Londonskog sporazuma. Ugovorne stranke mogu biti samo nacionalni uredi, ali Savjet ureda ne

može biti stranka tipskog sporazuma, jer je njegova funkcija da samo registrira i evidentira sklopljene sporazume kojih danas ima preko tisuću.

Ured može imati različite funkcije, pa po tim funkcijama i dobiva naziv kao:

Izdavački ili isplatni ured ima funkciju da opskrbljuje svoje članove zelenim kartama - i zato se zove "izdavački ured", ali k tome ima i funkciju platca, pa se zbog toga naziva i "isplatni ured".

Ovdje treba naglasiti da se isplata mora obaviti u roku od 60 dana od dana kada obrađivački ured postavi regresni zahtjev, a zakašnjenje povlači zateznu kamatu od 12%, koja teče od dana postavljenog regresnog zahtjeva. Uz iznos naknade štete ured plaća pristojbu i sve stvarne troškove kao: troškove vještačenja, putovanja, prikupljanja dokumentacije, bankarske troškove i sl. Troškovi kaznenog postupka se ne priznaju. Ovdje je važno naglasiti da se kod regresnog zahtjeva radi o principu "Plati, pa se žali"

Kod isticanja primjedaba nakon isplate treba biti vrlo oprezan iz razloga zbog nedovoljnog poznavanja propisa i sudske prakse. Peimjedbe s dosta diplomatskog opreza dostavljaju se obrađivačkom uredu ili Savjetu ureda.

Ako izdavački ured prepušta poslove svojim članovima-osigurateljima, a što je redovito, tada se izdavački ured javlja kao jamac za dugove svojih članova, što znači da ako osiguratelj ne refundira isplaćenu štetu, to mora učiniti isplatni ured na zahtjev obrađivačkog ureda, a to se za sada u nas ne koristi u dovoljnoj mjeri.

Obrađivački ured ima slijedeće funkcije:

- utvrditi valjanost zelene karte osiguranika-štetnika,
- primiti odštetni zahtjev i sva priopćenja koja se odnose na štetnika,
- obrađuje (odatle i ime) odštetni zahtjev, ispituje uzrok prometne nezgode,
- kontaktira s oštećenim,
- sklapa nagodbu, i
- isplaćuje štetu.

Obrađivački ured ima ovlasti u pogledu rješavanja odštetnog zahtjeva kao da se radi o njegovoj obvezi kao da je štetnik njegov osiguranik. Naravno da primjenjuje propise i praksu svoje države, ali samo do visine minimalnih svota propisanih u njegovoj državi.

Dakle, obrađivački ured je apsolutno samostalan i nije dužan tražiti nikakve upute i suglasnosti isplatnog ureda, ali ako želi može ih tražiti ali ih se ne mora pridržavati, no, uvijek mora raditi u najboljem interesu isplatnog ureda.

Naravno da obrađivački ured može rješavanje odštetnog zahtjeva povjeriti nekom od svojih članova i to:

- iz razloga što nema organiziranu službu u cijeloj zemlji, i
- jer ne raspolaže fondovima za brzu isplatu štete.

U organiziranju likvidacije štete, obrađivački ured može obradu šteta povjeriti po:

- načelu turnusa, što znači da se vremenski izmjenjuju članovi-osiguratelji,
- načelu teritorijalnosti, kada isti osiguratelj stalno riješava te štete na određenom području.

Naravno, da su moguće i kombinacije ova dva načela.

Ovdje se mora naglasiti da je prema izdavačkom uredu uvijek odgovoran obrađivački ured bez obzira kako je obrađivački ured organizirao likvidaciju i isplatu šteta.

Detaljnija obrada uslužnog ureda nije potrebna glede statusa našeg nacionalnog ureda.

Posebno želimo obraditi položaj osiguratelja po Londonskom sporazumu s obzirom da osiguratelji nisu stranke tog Londonskog sporazuma, već su to samo i jedino nacionalni uredi.

Kada bi sve odredbe Londonskog sporazuma obavljali nacionalni uredi, sigurno je da sustav zelene karte ne bi mogao funkcionirati. Stoga osiguratelji na temelju općeg ili posebnog ovlaštenja obavljaju cjelokupni posao likvidacije i isplate šteta temeljem punomoći, što im daje nacionalni ured.

Osiguratelji mogu obavljati poslove obrađivačkog ureda na temelju posebnog sporazuma, jer je takav sporazum omogućen odredbama Londonskog sporazuma, a ta odredba (čl. 4. točka b) naziva se fakultativnom klauzulom. Iz sadržaj te klauzule pristjeće da tu klauzulu nacionalni uredi mogu, ali i ne moraju potpisati.

Ako je ta klauzula ugovorena, osiguratelji iz različitih zemalja mogu sklopiti tzv. korespondentne ugovore s time da prije sklapanja ugovora osiguratelji moraju imati suglasnost svojih nacionalnih ureda, iz razloga što i dalje za posao obrade i isplate odgovaraju nacionalni uredi. Nacionalni ured može u svako doba izuzeti neki predmet iz nadležnosti sklopljenog korespondentnog ugovora.

Korespondentni ugovori mogu biti dvostrani i jednostrani.

Jednostrani su oni ugovori kada jedan osiguratelj zadržava ulogu obrađivačkog, a drugi osiguratelj izdavačkog ureda.

Dvostrani su ugovori oni ugovori kada ugovorene strane preuzimaju obje uloge iz Londonskog sporazuma.

Ovim se ugovorom, osiguratelj-član izdavačkog ureda, obvezuje da će osiguratelju-članu obrađivačkog ureda dostavljati na obradu sve slučajeve po njegovim zelenim kartama, a ovaj drugi se obvezuje sve predmete primiti, obraditi i riješiti.

Da bi se zaštitile žrtve prometa, nacionalni uredi dužni su izvijestiti javnost zemlje o sklopljenim korespondentnim ugovorima, kako bi oštećeni mogli svoje zahtjeve podnijeti nadležnom korespondentu na postupak.

Korespondentni ugovori mogu biti sklopljeni za cijelo područje države, a mogu biti ograničeni samo na određeni dio države. Sve ovisi o mogućnostima korespondenata da pruže adekvatnu uslugu na području cijele zemlje ili samo na određenom području.

Osim ugovorne obveze da se štete rješavaju, može se ugovoriti i odricanje od isticanja prigovora kolizije interesa, zatim valuta plaćanja i tako dalje.

Prema odredbama Londonskog ugovora osiguranik je osoba koja je osigurana policom osiguranja i koja ima valjanu zelenu kartu. Dakle, osiguranik mora imati kumulativno oba dokumenta, ali za pravni promet dovoljno je posjedovanje zelene karte, jer je za njeno dobivanje potrebno prethodno sklopiti ugovor o osiguranju od AO.

Osnovni cilj, u stvaranju međunarodnog sustava isprave o osiguranju, je postojanje potpune građanskopravne zaštite štetnika, kako bi se sa sigurnošću mogao odvijati pravni promet u cestovnom prometu sa stajališta potpune zaštite oštećenog i štetnika. Stoga je obrađivački ured dužan uvijek štititi interese osiguranika.

Pravna narav sporazuma između nacionalnih ureda je ugovor u korist osiguranika - imatelja zelene karte, pa se zbog takvog karaktera ugovora osiguranik ima pravo obratiti obrađivačkom uredu kako bi mu pružio odgovarajuću građanskopravnu zaštitu. No, i štetnik mora ispunjavati svoje obveze prema obrađivačkom uredu kao: dati zelenu kartu, svu dokumentaciju za utvrđivanje osnove i visine štete. Zbog toga je na poledini zelene karte i navedena adresa i drugi podaci obrađivačkog ureda.

Obradivački ured ima pravo zahtijevati od izdavačkog ureda:

- povrat isplaćene odštete,
- plaćanje troškova obrade, likvidacije i isplate štete, i
- obradivačku pristojbu.

Ako obradivački ured odbije odštetni zahtjev kao neulemeljen, tada ima pravo na:

- troškove obrade, i
- minimalnu pristojbu.

Pod troškovima obrade podrazumijevaju se samo oni troškovi koje bi kao opravdane imao i osiguratelj ali sa sjedištem u zemlji nastanka štete, a tu spadaju i troškovi angažiranog pravника, bez obzira da li se radi i o pravniku na radu kod obradivača.

Što se tiče garancija i jamstva ono je suprotno sustavu zelene karte, ali se može zahtijevati u štetama preko 1000 US\$ da isplatni ured te iznose stavi na raspolaganje u visini koja odgovara procijenjenoj visini odštete.

Funkcija obradivačkog ureda uvjetovana je da štetnik raspolaže valjanom zelenom kartom, a što nadalje znači da je isplatni ured izdao zelenu kartu i da se sadržaj zelene karte može rekonstruirati (kopija, fotokopija i sl.). Dakle, obradivački ured nije nadležan samo u slučaju ako zelena karta ne postoji. To su sa stajališta ureda za štete od neosiguranih vozila, kad oštećeni svoja prava može ostvariti samo od

- štetnika, ili
- njegovog osiguratelja, te od
- posebno osnovanih fondova za te štete.

U smislu Londonskog sporazuma obradivački ured je ograničen u svojoj samostalnosti samo u slučaju postojanja kolizije interesa. Što je to kolizija interesa? Kolizija interesa postoji kada je član obradivačkog ureda financijski zainteresiran za ishod postupka naknade štete odnosno kada je osoba u službi obradivačkog ureda financijski zainteresirana. Posljedice kolizije interesa mogu se isključiti samo temeljem pismene suglasnosti isplatnog ureda. To su u načelu oni slučajevi u kojima je oštećeni ujedno kasko ili AO osiguranik obradivača štete. Razlog takvog stajališta je namjera u Londonskom sporazumu da se objektivnost ne dovodi u pitanje. Stoga je obradivač dužan, čim sazna za postojanje kolizije interesa, odmah predmet ustupiti drugom obradivaču ili pak svom obradivačkom uredu. Ustvari, ovaj se problem javlja samo kod osiguratelja- članova obradivačkog ureda.

U slučajevima kad nije otklonjen prigovor kolizije interesa, izdavački ured dužan je platiti samo polovicu isplaćene odštete. Kolizija interesa može se riješiti samo uz pismenu suglasnost izdavačkog ureda, o čemu obradivači moraju uvijek voditi računa.

Kao stranka može se pojaviti i uslužni ured, a to je slučaj kada u nekoj državi ne postoji obvezno osiguranje od AO za vozila inozemne registracije. Uslužni ured ne može biti u funkciji obradivačkog ureda.

Uslužni ured obavlja sve faze obrade štete do nagodbe i isplate štete. Za nagodbu i isplatu štete mora imati prethodnu suglasnost izdavačkog ureda. Dakle, radi se o nesamostalnosti uslužnog ureda, pa je on ustvari savjetnik i zastupnik izdavačkog ureda. Ali kad za konkretni slučaj uslužni ured dobije ovlast da sklopi nagodbu i da isplati štetu, tada mu pripadaju sva prava iz regresnog polraživanja (trošak obrade i obradivačka pristojba).

Naravno da uslužni ured može biti i izdavač zelene karte, ali ne može dobiti funkciju obradivačkog ureda, te je stoga u neravnopravnom položaju s ostalim izdavačkim uretima.

Temeljna svrha Londonskog sporazuma je zaštita osiguratelja i njegovog osiguranika, a time i zaštita trećih osoba, pa se upravo iz tih razloga daju i definicije najvažnijih pojmova u ugovornom odnosu, pa navodimo:

- Prometna nezgoda je nezgoda koja ima za posljedicu zahtjev za naknadu štete prema osiguraniku nastao iz uporabe motornog vozila, a pojam uporabe motornog vozila se utvrđuje prema propisima zemlje obrađivačkog ureda, a to je i sadržano u samom tekstu zelene karte, pa u temeljnim crtama nema i ne može biti zabune.
- Odštetni zahtjev smatra se samo onaj zahtjev koji mora biti pokriven zakonom zemlje obrađivačkog ureda, i samo takav odštetni zahtjev ima pravnu zaštitu u sustavu zelene karte. Krug trećih oštećenih osoba, opseg i visina štete propisani su Zakonom o obveznom osiguranju zemlje u kojoj se prometna nezgoda dogodila.

Interesantno je da Londonski sporazum ne regulira položaj trećih osoba, što znači da Londonski sporazum ne može regulirati niti ugovor u korist oštećene osobe, a to znači da oštećena osoba ne može svoj zahtjev temeljiti na tom ugovoru. Prema tome, odnos štetnika i oštećenoga određuje i odnos nacionalnog ureda i oštećene osobe, i to sve regulira zakonom zemlje gdje se dogodi prometna nezgoda. Kako je to uglavnom riješeno u većini zemalja, to je i položaj oštećenog zaštićen i prema štetniku i prema nacionalnom uredu.

ŠTO JE ZELENA KARTA?

Zelena karta je isprava o osiguranju, pa njen puni naslov glasi: Međunarodna karta za osiguranje automobila.

Zelena karta je temelj za ostvarivanje prava u sustavu međunarodne osigurateljne zaštite, i ujedno je uvjet za funkcioniranje tog sustava. Ako nema te isprave, nema ni odnosa unutar međunarodnog pravnog sustava koji proistječe iz isprave o osiguranju.

Da bi ovaj sustav funkcionirao, nacionalni uredi dužni su izdati i predati zelenu kartu osiguranicima svojih članova, a uredi su dužni međusobno jedni drugima priznavati valjanim zelene karte, kao da su ih sami izdali.

Osiguranik ima pravo na zelenu kartu i to mu se pravo ne može uskratiti, a ona mu pruža pokriće i izvan vlastite države.

Da li je zelena karta ugovor o osiguranju? Zelena karta ne može biti ugovor o osiguranju jer iz definicije zelene karte nedvojbeno proistječe da se njome samo potvrđuje postojanje valjanog ugovora o osiguranju iz uporabe motornog vozila za štete nastale u onim zemljama koje su navedene u samom tekstu zelene karte. Ovdje je važno napomenuti da se osigurateljno pokriće po zelenoj karti mijenja od granice jedne do granice druge zemlje, jer to proistječe iz potpune autonomnosti zelene karte - što po mome mišljenju predstavlja odvajanje zelene karte od temeljnog ugovora o osiguranju temeljem kojega je izdata. Zelena karta postaje isprava o osiguranju u punom smislu, jer se oštećenoga ne tiče izvorna isprava o osiguranju - polica. Postoje i suprotna gledišta o naravi zelene karte.

Zelena karta može postojati i bez osnovnog ugovora o osiguranju, npr. izdavanje zelene karte za osiguranike drugog osiguratelja. Međunarodni pravni poredak zahtijeva čvrsto povjerenje u sulav zelene karte, jer jednom izdana zelena karta obavlja ulogu, kako to ističe dr. Marijan Ćurković, "osigurateljne putovnice" za motorno vozilo, što nadalje znači rigorozno poštivanje njene forme i sadržaja i nema mogućnosti njenog

mijenjanja, jer to pravo isključivo pripada Pododboru za cestovni promet OUN. Sukladno tome ističemo:

U uporabi su dvije varijante zelene karte s potpuno istim sadržajem: okomita i vodoravna s jednakim dimenzijama.

U Republici Hrvatskoj u uporabi je okomita varijanta. Uz izvornik može postojati i jedan duplikat koji se može predati oštećenome da mu omogući informacije o vozilu, štetniku, osiguratelju i izdavačkom uredu. U nekim zemljama duplikat se uzima na samoj granici (V. Britanija), a u drugima u trenutku nastanka prometne nezgode (Švicarska). U zemljama koje su potpisnice dopunskog sporazuma postoji samo izvornik zelene karte. Boja zelene karte mora uvijek biti zelena. Zelene karte se tiskaju na jeziku nacionalnog ureda.

U polju 1. nalazi se naziv "Međunarodna karta za osiguranje automobila", u polju 2. oznaka nacionalnog ureda koji je izdao zelenu kartu, u polju 3. unijeto je vrijeme za koje vrijedi zelena karta, u polju 4. tiskana je oznaka zemlje prema međunarodnom kodeksu i broj zelene karte, a iza zemlje može ali i ne mora slijediti šifra osiguratelja-člana, u polju 4. upisuje se broj police, ali taj podatak nije nužan da bi zelena karta bila valjana, u polju 5. upisuje se identifikacijska oznaka vozila za koje je izdata zelena karta, u polju 6 unosi se vrsta i marka vozila i to prema šifri navedenoj na dnu druge stranice, ispod klauzula namijenjenih osiguraniku.

Vrsta vozila mora se navesti zbog visine minimalnih svota pokrića, a kako popis nema numerus clausus, taj se popis može i dopunjavati po potrebi.

Ispod polja 5. i 6. nalaze se zemlje članice sustava zelene karte. Ako se neku zemlju želi isključiti i zelenu kartu za tu zemlju učiniti nevažećom, to se postiže precrtavanjem oznake te zemlje. Nadalje, u posebna zajednička polja navedene su neke zemlje kao Norveška, Švedska i Finska, te EZ. To je navedeno iz razloga što zelena karta izdana za jednu od tih zemalja vrijedi i za sve tako označene zemlje. U polju 7. nalaze se podaci osiguranika ili korisnika motornog vozila, ali nenavođenje tog podatka ne čini zelenu kartu nevaljatom. U polju 8. navodi se naziv osiguratelja-člana izdavačkog ureda, a u polju 9. potpis i oznaka osiguratelja. Izdavač zelene karte i osiguratelj iz temeljnog ugovora o osiguranju ne moraju biti iste osobe. Često se događa da osiguratelj ne može izdati zelenu kartu svom osiguraniku, pa temeljem posebnog sporazuma to čini drugi osiguratelj. Zatim slijede klauzula za osiguranika o ovlastima koje daje obrađivačkom uredu, i klauzula za obrađivački ured u slučaju kada osiguraniku istekne rok valjanosti zelene karte, kada sve obveze prelaze na obrađivački ured. Treća klauzula je punomoć kojom osiguranik ovlašćuje izdavački i obrađivački ured da suglasno zakonima primaju dipise i ostala priopćenja i da za njega obrađuju i reguliraju zahtjeve trećih osoba koji se odnose na naknadu štete i koji su utemeljeni na propisima zemlje gdje se dogodila prometna nezgoda.

Suprotno članku 922. ZOO vrijeme valjanosti zelene karte uvijek se računa danima, mjesecima i godinama, pa se tako osigurateljno pokriće odnosi na dan koji je naveden kao početak osiguranja i dan koji je naveden kao dan isteka osiguranja. To je odlika zelene karte. Na primjer ugovor počinje 01. 06. i na putu do granice uzrokuje prometnu nezgodu tog dana. Tog dana za tu nezgodu nema osigurateljno pokriće, ali ako 01. 06. počinu štetu nakon prelaska granice ima osigurateljno pokriće, jer je prešao nacionalno područje. Inače kada tako ne bi bilo, bio bi otežan posao na graničnim prijelazima.

Minimalna vrijednost zelene karte od 01. 01. 1991. godine mogla je iznositi 8 dana., a maksimalno ovisno o trajanju temeljnog ugovora o osiguranju.

Savjet ureda 19. i 20. 10. 1989. godine prihvatio je novi tekst Tipškog sporazuma između ureda s primjenom od 01. 01. 1991. godine.

Ovaj novi Sporazum izrađen je da bi se omogućila puna primjena Preporuke br. 5. Pododbora za cestovni promet od 25. 01. 1949. godine i II. Aneksa Konsolidirane rezolucije o olakšanju cestovnog prometa pribvaćenih od Pododbora za cestovni promet od 19. 06. 1984. godine. Tom Konsolidiranom rezolucijom odlučujuću ulogu sada ima Savjet ureda, koji je međunarodna organizacija sa zadatkom da olakša središnje administriranje po sporazumima između nacionalnih ureda.

Savjet ureda čine nacionalni uredi. Sada Savjet kroz tekst Sporazuma uvodi

- disciplinu u radu nacionalnih ureda i njihovih članova, s time da je nacionalni ured subjekt odgovoran za funkcioniranje sustava zelene karte.

U novom Sporazumu daju se definicije slijedećih pojmova, pa ih kao nadopunu do sada iznijetoga navodimo:

- osiguranik je osoba čija je odgovornost pokrivena policom na koju se odnosi zelena karta,
- vozilo je svako cestovno vozilo ili prikolica navedena na zelenoj karti, s time da i prikolica mora imati svoju zelenu kartu,
- polica osiguranja je isprava izdata od Isplatnog ureda. Sada polica dobiva drugu ulogu, a sastoji se u tome da se primjenjuje svota iz police ako je u njoj svota navedena veća od minimalne zakonske svote u posjećenoj zemlji, pa se primjenjuje kao svota nacionalnog ureda,
- odštetni zahtjev je zahtjev jedne ili više oštećenih osoba nastalih iz jednog štetnog događaja. Odštetni zahtjev se tako tretira bez obzira prema kome je upućen. Uvjet je da je za taj zahtjev u posjećenoj zemlji propisano osigurateljno pokriće, a zahtjev je podložen "uvjetima i ograničenjima iz police osiguranja", ali dozvoljenim od propisa zemlje u kojoj se nezgoda dogodila,
- ured je organizacija utemeljena od osiguratelja, ali koju priznaje vlada određene zemlje u skladu sa Ženevskim preporukama,
- obrađivački ured je "ured i/ili član tog ureda koji radi pod njegovim autoritetom". Sada se pod određenim uvjetima i članu nekog ureda priznaje svojstvo obrađivačkog ureda,
- isplatni ured - istovjetno što vrijedi i za obrađivački ured,
- služni ured je ured koji je ovlašten obraditi i likvidirati zahtjev tek nakon odobrenja izdavačkog ureda,
- minimalno trajanje zelene karte iznosi 15 dana,
- ukradene, falsificirane i neovlašteno izdane zelene karte smatraju se punovažnim, ako izgledaju kao da su izdate po ovlaštenju ureda i koje su podesne za korištenje u drugoj zemlji, ako vlada posjećene zemlje traži pokazivanje zelene karte na granici. Na ovaj način do krajnosti je objektivizirana valjanost zelene karte da bi se održalo povjerenje u sustav zelene karte, a sve eventualne štetne posljedice prebačene su na izdavački ured.

Medu obvezama novi Sporazum nalaže dužnost aktivnog rješavanja odšetnog zahtjeva, što znači da svako saznanje o mogućnostima odšetnog zahtjeva, zahtjeva od obrađivačkog ureda pristupanje ispitivanju nastanka nezgode, ali isto tako obrađivački ured sada mora bez odgađanja izvijestiti isplatni ured ili njegovog člana o nastaloj prometnoj nezgodi, ali takav propust ne oslobađa isplatni ured da obavi refundaciju s troškovima isplaćene naknade štete.

Nadalje, legalizirana je postojeća praksa da obrađivački ured može povjeriti obradu šteta agentu, s time da je odgovoran za njegov rad. I za agenta vrijedi institut kolizije

interesa, što znači da agent ne može rješavati predmete u kojima bi agent ili osoba koja za njega radi imala financijski interes za odštetni zahtjev, pa ako to ipak učini, ima pravo na 50% isplaćene odštete.

Obradivački ured može uz konzultacije isplatnog ureda riješavati odštetne zahtjeve po polici za dio odštetnog zahtjeva koji prelazi uvjete i ograničenja. Ovo će naročito doći do izražaja u zemljama koje imaju minimalne svote pokrića ispod onih predviđenih u polici.

Novi tekst Tipskog sporazuma donosi izmjene i kod fakultativne klauzule, pa sada dopušta samo isplatnom uredu, a ne više i njegovom članu, da obradivački ured ustupi odštetni zahtjev na rješavanje određenom korespondentu. Sada korespondent može biti:

- član obradivačkog ureda,
- specijalizirana organizacija u zemlji obradivačkog ureda za rješavanje šteta iz uporabe motornog vozila.

O imenovanju korespondenta obradivački ured mora informirati treće osobe. Ako je obradivački ured izvan Europe, fakultativna se odredba može odnositi samo na zahtjeve nastale izvan Europe, pa na taj način otpadaju odredbe o tzv. pridruženim članovima Savjeta ureda.

Prema novom sporazumu, naknada se može tražiti od isplatnog ureda ili od člana isplatnog ureda koji je izdao zeleni kartu. Troškovi su pored iznosa odštete, troškova i taksa i posebni troškovi vanjskih suradnika u ispitivanju i obradi štete, a obradivačka pristojba služi za pokriće svih ostalih troškova u svom minimumu i maksimumu izražena u DEM prema tekućem tečaju na dan prvog traženja konačne naknade. Kad se nakon likvidacije štete i isplate odštete pojave novi ili drugi zahtjevi iz istog štetnog događaja, pristojba se obračunava prema odredbama koje vrijede u vrijeme kad se zatraži naknada koja se odnosi na novootvoreni ili obnovljeni zahtjev. Novom odredbom obvezuje se isplatni ured da izvrši isplatu, ako od obradivačkog ureda primi izvješće da ni nakon 2 mjeseca član isplatnog ureda nije od prvog traženja isplatio odštetu. Rok za isplatu isplatnog ureda je mjesec dana od primitka izvješća.

Važno je napomenuti, da ako neki ured čini ozbiljne propuste u ispunjavanju obveza iz Sporazuma, Savjet ureda mora o tome biti odmah izvješćen, radi poduzimanja mjera, a uz suglasnost svojih članova taj ured može biti i isključen iz članstva u Savjetu ureda uz poništenje svih ugovora koje je taj nemarni nacionalni ured sklopio s drugim članovima Savjeta ureda. Ako se otkáže Sporazum, kažnjeni ured mora prestati s izdavanjem zelenih karata u roku od 30 dana od dana predaje pošti Saopćenja o raskidu (prije 15 dana).

Traženje prethodne isplate po novom Sporazumu je ukinuto, osim ako se ne sklopi posebni Sporazum između zainteresiranih ureda.

PRAVNA NARAV LONDONSKOG SPORAZUMA

Po nekima, Londonski sporazum spada u međunarodno javno pravo ističući:

- da je nastao na inicijativu država,
- da je Preporuka 5. prihvaćena od strane predstavnika država,
- da su države omogućile slobodan transfer valuta,
- da kontrolu valjanosti zelenih karata na granici obavljaju državni organi.

Po drugima:

- Londonski sporazum se ne ratificira,
- potpisuju ga nacionalni uredi, koji nisu državne institucije,
- ne objavljuje su u službenim državnim glasilima,

i da je prema tome Londonski sporazum građansko-pravni ugovor s elementom inozemnosti, a element inozemnosti je registarska pločica vozila, a ne državljanstvo vlasnika motornog vozila. Prema tome ova druga teorija je prihvatljivija, da je LS po svojoj pravnoj naravi ugovor privatnog prava.

Odnos između osiguratelja i njegovog nacionalnog ureda.

Nacionalni ured nije zastupnik svojih članova, budući da stranke Savjeta ureda ne mogu biti osiguratelji, već samo nacionalni uredi, pa se njihov odnos uređuje nacionalnim propisima.

ODNOS OSIGURATELJ - OBRADIVAČKI URED

Po LS osiguratelj kao član izdavačkog ureda nije u neposrednoj vezi s obrađivačkim uredom, a u vezi s njim stupa samo preko svog nacionalnog ureda. Za ovaj odnos vrijedi ono što je regulirano nacionalnim propisima. Obradivački ured ne obećava ništa osiguratelju, budući da postoji samo njegov odnos prema obrađivačkom uredu, a za ovaj odnos nije bitno što obrađivački ured prethodno rješava regres prema osiguratelju i to samo iz praktičnih razloga.

ODNOS OSIGURANIK - OBRADIVAČKI URED

Klauzulom br. 3 na zelenoj karti osiguranik opunomoćuje obrađivački ured da ga zastupa u postupku likvidacije i isplate štete oštećenim osobama, pa iz toga zaključujemo da je obrađivački ured punomoćnik štetnika-osiguranika, a to upravo po LS daje osiguraniku građansko-pravnu zaštitu, ali osiguranik nema mogućnosti povući punomoć, pa je teorija mandatnog odnosa neodrživa. Ovaj se odnos može prihvatiti kao odnos stranke iz ugovora u korist trećeg i ovlaštenika iz tog ugovora. Dakle, osiguranik stječe zaštitu po LS, a njegova punomoć je obrađivačkom uredu realizacija tog prava.

ODNOS OSIGURANIK - IZDAVAČKI URED

Klauzula 3. odnosi se na izdavački ured kao stranku LS, a osiguranik kao benficijer iz LS ima pravo prema izdavačkom uredu da ga štiti u slučaju prometne nezgode u inozemstvu, a da bi potpisom zelene karte dao punomoć i izdavačkom savjetu koju može prenijeti na obrađivački ured.

ODNOS OSIGURANIK - OSIGURATELJ

Odnos osiguranik - osiguratelj je bez sumnje odnos osiguranja, pa osiguratelj kao član izdavačkog ureda može osiguraniku izdati zelenu kartu i bez postojanja ugovora o osiguranju, te izdavanjem zelene karte stvoriti novi temelj odgovornosti, jer iza izdane zelene karte ne stoji ugovor o osiguranju kao osnova odgovornosti, već obveza osiguratelja koju je preuzeo potpisom zelene karte - a to je garancijska značajka zelene karte.

ODNOS OBRADIVAČKI URED - IZDAVAČKI URED

Ovaj odnos predstavlja središnju točku LS. Iako se radi o zaštiti osiguranika i oštećenoga, ipak je to sporazum između dva ureda.

Jedni u tom odnosu vide odnos recipročnog solidarnog jamstva. Drugi smatraju da je odnos prešutne stipulacije u korist trećega, a taj treći je svakako oštećena osoba - a to bi bila nepotpuna delegacija. Potpisom LS obrađivački ured preuzima obvezu pokrića i to prema izdavačkom uredu, a to isto preuzima i izdavački ured - obvezu plaćanja.

Dakle, ovaj se odnos svodi na garanciju pokrića i garanciju plaćanja, a sve to proistječe iz definicije zelene karte. Svi ti odnosi počivaju na međusobnom povjerenju, a zelena karta je *bianco* punomoć obrađivačkom uredu da bude savršeno slobodan u rješavanju odštetnih zahtjeva.

NA ČEMU SE TEMELJI OBVEZA OBRAĐIVAČKOG UREDA

Odgovor na postavljeno pitanje temelji se na pravnom odnosu police osiguranja i zelene karte, a to znači da je temelj LS polica ili zelena karta. Zelena karta je isprava kojom se potvrđuje osigurateljno pokriće. Ako bi se prihvatilo stajalište da je ugovor o osiguranju temelj za likvidaciju štete obrađivačkom uredu, ugovor o osiguranju morao bi biti promjenjiv s obzirom na širinu pokrića koja se razlikuje od države do države. To bi bila teorija osigurateljnog pokrića iz ugovora o osiguranju koja nije prihvatljiva.

Obveza obrađivačkog ureda temelji se na teoriji autonomnosti zelene karte, jer samo LS koji počiva na sustavu zelene karte daje obrađivačkom uredu temelj i pravo na rješavanje odštetnih zahtjeva.

VALUTA PLAĆANJA PO LS

S obzirom da vlade moraju omogućiti slobodan transfer deviza radi podmirenja duga iz jedne države u drugu državu da bi ovaj sustav mogao funkcionirati, Isplatni ured mora refundirati odštetu u valuti zemlje gdje se novac transferira, to jest u valuti zemlje obrađivačkog ureda. Ovo je važno za zemlje čija valuta nije konvertibilna, ali odredba o valuti je jasna. To znači da se iz tih zemalja mora transferirati konvertibilna valuta, a u suprotnom može dobiti u svoju zemlju vlastitu nekonvertibilnu valutu. Da li će neki izdavački ured doznačiti konvertibilnu valutu ovisi samo o njegovoj dobroj volji. Trošak transfera valute i ostalih bankarskih i poštanskih troškova padaju na teret izdavačkog ureda.

Zelena karta je bila zamjena za granična osiguranja, a sada bi trebala registarska pločica motornog vozila biti zamjena za zelenu kartu.

Stoga je Vijeće Europske zajednice donijelo Smjernicu broj 166 o približavanju zakonodavstva država članica u području osiguranja od odgovornosti iz uporabe motornog vozila i kontroli obveznog osiguranja te odgovornosti. Sukladno toj Smjernici 01. 07. 1973. godine, zemlje Europske zajednice potpisale su Dopunski sporazum o ukidanju kontrole zelene karte, a tome Sporazumu pristupile su i neke zemlje koje nisu članice Europske zajednice, a mišljenja smo da bi tom Sporazumu trebala pristupiti i Hrvatska, pa u tu svrhu predlažemo da se poduzmu odgovarajući koraci za pristupanje Dopunskom sporazumu, budući da za to ispunjavamo uvjete.

SUSTAV PLAVE KARTE

1963. godine u Budimpešti je potpisan Tipški sporazum o reguliranju šteta nastalih u međunarodnom cestovnom prometu unutar tzv. socijalističkih zemalja. No, kako se taj sustav raspao, tako je i taj sporazum prestao postojati, pa nema potrebe niti iznositi njegov sadržaj.

*OSTALI SUSTAVI MEĐUNARODNOG SUSTAVA
ISPRAVE O OSIGURANJU*

NARANČASTA KARTA

Arapske zemlje su 26. 04. 1975. godine u Tunisu sklopile sporazum o arapskoj karti osiguranja i time stvorili temelje sustava tzv. narančaste karte po uzoru na sustav zelene karte.

SMEĐA KARTA

Ovaj sustav osnovan 1974. godine vrijedi za zemlje Zapadne Afrike.

ŽUTA KARTA

*Brazilska sekcija AIDE-e pokrenula je pitanje međunarodne karte osiguranja motor-
nih vozila za zemlje Južne Amerike.*

OBVEZNA OSIGURANJA U BUDUĆEM ZAKONU O OSIGURANJU

UVOD

Budući hrvatski Zakon o osiguranju trebao bi znatnije osuvremeniti i "europizirati" osnovna rješenja postojećeg Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i osoba - zakona koji se temeljem Zakona o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti financija (NN 53/91) u Hrvatskoj primjenjuje kao vlastiti zakon.

Budući zakon vjerojatno će ipak biti donekle prijelazno rješenje - do donošenja temeljnih zakona, posebice Zakona o trgovačkim društvima (koji je upravo na raspravi u Saboru) te Gradanskog zakona koji zbog velikog značaja i opsežnosti materije zasigurno neće biti donesen u kratkom roku. Donošenjem ovih te drugih temeljnih zakona, pravna materija koja je sada "razbacana" u mnogim zakonima iz bivšeg pravnog sustava (npr. u Zakonu o obveznim odnosima, Zakonu o poduzećima ...) moći će naime biti sistematizirana u odgovarajućim propisima, na način kako je to uobičajeno u europskim zakonodavstvima, posebice njemačkom i austrijskom zakonodavstvu. U tom slučaju biti će ispunjene sve pretpostavke i za izradu modernog hrvatskog zakona o osiguranju po europskim kriterijima.

Unatoč navedenih zapreka naravno da niti u jednom trenutku nije dolazilo u obzir eventualno odgađanje donošenja ovog izuzetno važnog zakona. Iako se za postojeći zakon ne može reći da je loš zakon, primjena pojedinih rješenja u sadašnjem bi trenutku ipak značila kočnicu za daljnji razvoj osiguranja, ali i gospodarstva općenito. Stoga smatramo da je u krajnji trenutak za donošenje novog zakona koji će zasigurno moći zadovoljiti zahtjevima hrvatskog gospodarstva, a također i zahtjevima mogućih inozemnih partnera koji su već i prije izbijanja rata pokazivali znatan interes za suradnju s našim osiguranjem te najavljivali svoju aktivnost na našem tržištu.

Iako su predmet razmatranja ovog referata obvezna osiguranja u budućem Zakonu o osiguranju, zbog šireg sagledavanja zadane teme u kratkim crtama naznačit ćemo i neke značajnije promjene koje se odnose na pojedina rješenja i u drugim dijelovima budućeg zakona:

— Društvo za osiguranje koje se bavi poslovima osiguranja života te društvo za osiguranje koje se bavi poslovima zdravstvenog osiguranja, vrlo vjerojatno se po novom zakonu osim u poslovima osiguranja osoba neće smjeti baviti poslovima drugih vrsta osiguranja i reosiguranja.

— Imovina i osobe u pravilu se mogu osiguravati i kod društava za osiguranje koja imaju sjedište u Republici Hrvatskoj. Vlada Republike Hrvatske međutim može propisati koja se imovina i osobe i uz koje uvjete mogu osigurati ili suosigurati kod inozemnog osiguratelja. Za očekivati je međutim da će tijekom saborske rasprave ova odredba biti ublažena u smislu davanja izričite mogućnosti inozemnim osobama da bez ograničenja osnivaju društva za osiguranje ili podružnice inozemnih društava u Hrvatskoj. Eventualna ograničenja mogla bi se očekivati kod pojedinih oblika životnih osiguranja te reosiguranja.

— Glede osnivanja i pravnih oblika društava za osiguranje, u zakonu su predviđene tek određene specifičnosti koje se odnose na djelatnost osiguranja. Ova pravna materija naime detaljno će biti regulirana Zakonom o trgovačkim društvima - pa ju je bilo nepotrebno regulirati ovim posebnim zakonom.

— Za osnivanje i djelatnost društva predviđeni su znatno viši iznosi temeljne glavnice - svakako uz valutnu klauzulu, čime se želi zaštititi njihova realna vrijednost, a time i javni interes.

— Posebna pažnja posvećena je ulaganju sredstava osiguranja te su u prijedlogu taksativno nevedeni razni oblici ulaganja, kao i visina sredstava koja se mogu ulagati. Postoji međutim mogućnost da tijekom saborske rasprave budu usvojena i drukčija rješenja - npr. da se ova materija samo načelno regulira zakonom, a određene specifičnosti reguliraju uredbama Vlade.

— Jedna od najznačajnijih novina budućeg zakona svakako je uvođenje institucije nadzora nad poslovanjem društava za osiguranje. Predviđeno je osnivanje posebnog Ureda za nadzor pri Ministarstvu financija kojega će osnovna funkcija biti sprečavanje hazarda u ovoj gospodarskoj djelatnosti te zaštita javnog interesa. Nadzor nad poslovanjem društava za osiguranje, Ured za nadzor će provoditi kontinuirano uz stalnu kontrolu da li se društvo za osiguranje u svom poslovanju pridržava ekonomskih načela i pravila struke osiguranja.

OBVEZNA OSIGURANJA

a) osiguranje od odgovornosti plovila na motorni pogon, osiguranje putnika u javnom prometu

Uz osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja, osiguranje vlasnika odnosno korisnika motornog vozila od odgovornosti te osiguranje vlasnika odnosno korisnika zrakoplova od odgovornosti, u budućem zakonu predviđa se uvođenje još jedne vrste obveznog osiguranja - osiguranje vlasnika odnosno korisnika plovila na motorni pogon od odgovornosti za štete počinjene trećim osobama. Ovim osiguranjem bile bi pokrivene samo nematerijalne štete, a od dužnosti sklapanja ugovora bili bi oslobođeni vlasnici odnosno korisnici plovila na motorni pogon čija snaga ne prelazi 5,9 kW.

U zakonu "ostaje" dakle obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja - što je iznimka od europskih standarda koji ovu vrstu osiguranja provode isključivo kao dobrovoljno osiguranje. Zadržavanjem obveznosti ovog osiguranja u zakonu htjelo se maksimalno zaštititi putnike u javnom prometu u slučaju nezgode, te je u svezi s time predviđeno i novo rješenje u odnosu na postojeći zakon, a koje se odnosi na dozvolu kumulacije iznosa naknade štete. Novim rješenjem, naime, od iznosa naknade koji oštećenoj osobi pripada temeljem osiguranja od automobilske odgovornosti ne odbija se iznos koji oštećenoj osobi pripada temeljem osiguranja putnika u javnom prometu od nesretnog slučaja, dapače izričito je navedeno da oštećenoj osobi pripada puni iznos naknade, kako po polici osiguranja putnika, tako i po polici osiguranja od automobilske odgovornosti. Iznosi će se dakle zbrajati.

b) osiguranje od odgovornosti zrakoplova

Nisu predviđene promjene u odnosu na postojeći zakon. Tijekom saborske rasprave očekuje se eventualna dopuna teksta kao uostalom i u odnosu na osiguranje od odgovornosti plovila na motorni pogon (neosigurana i nepoznata plovila odnosno zrakoplovi, stečaj, pravo regresa, isključenja obveze osiguratelja i sl.).

c) osiguranje od automobilske odgovornosti

U prijedlogu zakona ova je vrsta osiguranja u znatnijoj mjeri usuglašena s europskim rješenjima.

— Uvjeti osiguranja automobilske odgovornosti postaju zajednički i jedinstveni. Predviđeno je da i premijski sustav u dijelu premije za naknadu štete postane jedinstven dok će osiguratelji moći biti konkurentni samo u režijskom dodatku koji će moći biti različit.

Ovom vrlo bitnom promjenom uvodi se red u ovu vrstu osiguranja, sprečava se neodgovorno formiranje cijena osiguranja te donošenje takvih uvjeta za osiguranje koji u praksi mogu rezultirati nesporazumima i štetnim posljedicama kako za oštećene osobe tako i za osiguranike.

— U slučaju štete na osobama, osigurateljno pokriće je prošireno na vlasnika vozila, suvlasnika, te svakog drugog korisnika vozila. Iz osigurateljnog pokrića izuzet je dakle samo vozač vozila - čime je ova vrlo važna odredba usuglašena sa Smjernicom EZ br. 3 iz 1990. g.

— Svote pokrića određuju se posebno za štete na stvarima te posebno za štete na osobama. Odustaje se dakle od postojećeg rješenja (štete od teretnih vozila i autobusa te štete od osobnih vozila i svih drugih vozila) te se preuzima uobičajeno rješenje iz drugih zakonodavstava. Radi očuvanja realne vrijednosti svote pokrića Vlada Republike Hrvatske vjerojatno će i nadalje, dok za to postoje uvjeti, propisivati deviznu klauzulu kao što je to bio slučaj s Odlukom Vlade o svotama pokrića od 30. 04. 1993. g. U budućnosti će ovisno o mogućnostima, visinu osigurateljnog pokrića trebati uskladiti sa Smjernicom EZ br. 2 iz 1983. g. (za štete na osobama minimalno 350.000 ECU, za štete na stvarima minimalno 100.000 ECU - pobliže vidi "Pravo osiguranja EEZ - dr. Čurković i mr. Miletić).

— Pravo na regres pravnih osoba koje obavljaju poslove zdravstvenog, invalidskog ili mirovinskog osiguranja regulirano je ovim zakonom - iako se radi o pravnoj materiji koja bi trebala biti regulirana u propisima socijalnog osiguranja, pa nije isključeno da u tom smislu bude tijekom saborske rasprave i odlučeno.

— Društvo za osiguranje ne može u odgovoru na izravno postavljen zahtjev oštećenoj osobi istaknuti prigovor koji inače temeljem zakona ili uvjeta osiguranja može istaknuti svom osiguraniku (npr. otkloniti naknadu štete zbog alkoholiziranosti svog osiguranika, tehničke neispravnosti vozila, neimanje vozačke dozvole i sl.). Ova odredba također predstavlja usuglašenje sa Smjernicom EZ br. 2 iz 1983. g.

— U slučaju promjene vlasnika motornog vozila prava i obveze iz ugovora o osiguranju prelaze na novog vlasnika i traju do isteka tekućeg razdoblja osiguranja. Ovakvu odredbu trebat će prilagoditi novom rješenju koje proizlazi iz Zakona o sigurnosti prometa te s ovim zakonom u svezi donijetog Pravilnika o registraciji vozila na motorni pogon.

— U slučaju štete u inozemstvu, a koja prelazi ugovoreni iznos minimalnog pokrića, osiguranik je pokriven do iznosa minimalnog pokrića u posjećenju zemlji. Ovakvim rješenjem udovoljeno je zahtjevu iz Smjernice EZ br. 3 iz 1990. g.

— U slučaju štete od neosiguranog vozila za inozemne se državljane uvodi reciprocitet. Pravo na naknadu štete inozemnom državljani pripada samo u slučaju kad i hrvatski državljani po zakonu zemlje inozemnog državljanina ima pravo na naknadu štete od neosiguranog vozila.

— Štete od nepoznatih i neosiguranih vozila društva za osiguranje obrađuju i isplaćuju na teret Garancijskog fonda za zaštitu žrtava u prometu pri Hrvatskom uredu

za osiguranje. Hrvatski ured za osiguranje može jednom od svojih članova povjeriti obradu i isplatu šteta koje oštećena osoba nije mogla naplatiti zbog prestanka društva za osiguranje te obradu inozemnih šteta nastalih u zemlji i inozemstvu.

Osnivanjem Garancijskog fonda udovoljeno je zahtjevima smjernice EZ br. 2 iz 1983. g. te Smjernice EZ br. 3 iz 1990. g.

— Hrvatski ured za osiguranje može povjeriti obradu i isplatu šteta nastalih - od vozila inozemne registracije ne samo svojim članovima nego i specijaliziranim organizacijama za obradu ovakvih šteta - što je u skladu s odredbama Londonskog sporazuma o zelenoj karti osiguranja.

— Hrvatski ured za osiguranje osnovan je u skladu s Preporukom br. 5. Ekonomske komisije OUN za Europu - kao pravna osoba uz obvezu društava za osiguranje da budu članovi Ureda. Vlada Republike Hrvatske je u skladu s navedenom preporukom posebnom izjavom priznala ovaj Ured kao Hrvatski nacionalni ured zelene karte osiguranja.

— Uvedena je obveza vlasnika odnosno vozača motornog vozila da sa sobom ima policu osiguranja od automobilske odgovornosti, koju je na zahtjev ovlaštene osobe Ministarstva unutarnjih poslova dužan dati na uvid. Neimanje ovog dokumenta je kažnjivo.

— Uvedena je i obveza vlasnika odnosno vozača motornog vozila da sa sobom ima i Europsko izvješće o nezgodi te potvrdu o postojanju obveznog osiguranja koja se lijepi na vjetrobransko staklo. Očekuje se međutim da će tijekom saborske rasprave doći do primjene ovog prijedloga jer takve odredbe ne postoje u europskim zakonima. Glede potvrde o postojanju obveznog osiguranja (naljepnice) ova obveza će vjerojatno otpasti iz razloga što postoji slična obveza prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (naljepnica kojom se potvrđuje da je vozilo registrirano) - a također iz razloga što se očekuje formiranje posebne datoteke o sklopljenim osiguranjima automobilske odgovornosti na razini Države - što u određenom obliku već i postoji (datoteka MUP-a), a što je kao obveza formiranja predviđeno i Smjernicom EZ br. 3 iz 1990. g.

PRIJEDLOG ZAKONA O OSIGURANJU

/ obvezna osiguranja /

VI. HRVATSKI URED ZA OSIGURANJE

članak 56.

Hrvatski ured za osiguranje osnivaju društva za osiguranje sa sjedištem u Republici Hrvatskoj.

Članstvo u Hrvatskom uredu za osiguranje za društva iz stavka 1. ovoga članka obvezatno je.

članak 57.

Ured obavlja poslove utvrđene međunarodnim sporazumima o osiguranju vlasnika odnosno korisnika motornih vozila i drugim međunarodnim sporazumima iz područja osiguranja i predstavlja hrvatska društva za osiguranje u međunarodnim organizacijama.

Ured također obavlja poslove koordinacije, nadzora i međusobnog izravnjanja šteta nastalih od nepoznatog motornog vozila, motornog vozila za koje vlasnik odnosno korisnik nije sklopio ugovor o osiguranju te poslova obrade i isplate šteta koje oštećene osobe nisu mogle naplatiti zbog prestanka društva za osiguranje.

neposrednih kredita bankama i drugim pravnim subjektima, čiji povrati ne pune iznose zajedno sa kamatama moraju biti osigurani odgovarajućim garancijama ili jamstvima.

Ured za nadzor propisuje način utvrđivanja raspoloživih sredstava za ulaganje, odnos između sredstava i plasmana glede njihove ročnosti i može društvu za osiguranje dozvoliti ulaganja koja nisu navedena u ovom članku ili koja ne ispunjavaju navedene uvjete, ako time nisu ugroženi interesi osiguranika.

Članak 55.

Društvo za osiguranje dužno je u poslovanju sredstvima iz članka 50. ovog zakona brinuti o sigurnosti plasmana odnosno ulaganja kako ne bi ugrozilo njihovu vrijednost i vlastitu likvidnost u izvršavanju svojih obveza.

Društvo za osiguranje dužno je držati i ulagati dio sredstava u inozemnim valutama i potraživanjima (devizama) najmanje u visini evidentiranih obveza tog društva u devizama.

VI. HRVATSKI URED ZA OSIGURANJE

Članak 56.

Hrvatski ured za osiguranje osnivaju društva za osiguranje sa sjedištem u Republici Hrvatskoj.

Članstvo u Hrvatskom uredu za osiguranje za društva iz stavka 1. ovoga članka obvezatno je.

Članak 57.

Ured obavlja poslove utvrđene međunarodnim sporazumima o osiguranju vlasnika odnosno korisnika motornih vozila i drugim međunarodnim sporazumima iz područja osiguranja i predstavlja hrvatska društva za osiguranje u međunarodnim organizacijama.

Ured također obavlja poslove koordinacije, nadzora i međusobnog izravnjenja šteta nastalih od nepoznatog motornog vozila, motornog vozila za koje vlasnik odnosno korisnik nije sklopio ugovor o osiguranju te poslova obrade i isplate šteta koje oštećene osobe nisu mogle naplatiti zbog prestanka društva za osiguranje.

Radi obavljanja poslova iz stavka 1. i 2. ovog članka osniva se na nivou Ureda se osniva Garancijski fond.

Obradu i isplatu šteta iz stavka 1. te šteta iz stavka 2. ovog članka koje nisu mogle biti isplaćene zbog prestanka društva za osiguranje. Ured može povjeriti jednom od svojih članova.

Ured obavlja i druge poslove od općeg i od zajedničkog interesa za djelatnost osiguranja.

Članak 58.

Hrvatski ured za osiguranje je pravna osoba.

Hrvatski ured za osiguranje osniva se kao gospodarsko interesno udruženje i stječe svojstvo pravne osobe upisom u sudski registar.

Statutom Hrvatskog ureda za osiguranje utvrđuje se naročito njegova organizacija, djelatnost i financiranje te način obračuna i međusobnog izravnanja šteta iz stavka 1. i 2. članka 57. ovog zakona.

Članak 59.

Troškove financiranja Hrvatskog ureda za osiguranje snose svi članovi i to:

- 1) 30% u jednakim iznosima sve članice, te
- 2) 70% proporcionalno fakturiranoj premiji osiguranja.

Iznos akontacije za financiranje troškova iz stavka 1. ovog članka, članovi su dužni uplatiti po tromjesečnim obračunima unaprijed do 25-og dana u mjesecu tekućeg obračunskog razdoblja.

Članovi Hrvatskog ureda za osiguranje su dužni plaćati akontaciju u Garancijski fond u visini 2% fakturirane premije osiguranja automobilske odgovornosti u prethodnom tromjesečju do 25-og dana po isteku tromjesečja.

U slučaju dostatnosti uplaćenih sredstava za pokriće troškova iz stavka 1. i 3. ovog članka nadležni organ ureda može donijeti odluku o obustavi ili smanjenju plaćanja akontacije za slijedeće obračunsko razdoblje.

U slučaju neplaćanja troškova iz stavka 1. i 3. ovog članka Ministarstvo financija na prijedlog Hrvatskog ureda za osiguranje povući će društvu za osiguranje dozvolu izdanu za obavljanje poslova osiguranja.

VII. OBVEZNA OSIGURANJA

članak 60.

Po ovom zakonu obvezno se osiguravaju:

- 1) putnici u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja,
- 2) vlasnici odnosno korisnici motornih vozila od odgovornosti za štete počinjene trećim osobama,
- 3) vlasnici odnosno korisnici zrakoplova od odgovornosti za štete počinjene trećim osobama,
- 4) vlasnici odnosno korisnici plovila na motorni pogon od odgovornosti za štete počinjene trećim osobama.

članak 61.

Vlasnici prijevoznih sredstava na koje se primjenjuju odredbe ovog zakona o obveznim osiguranjima dužni su sklopiti ugovor o obveznom osiguranju s ovlaštenim društvom za osiguranje.

Društva za osiguranje, članovi Hrvatskog ureda za osiguranje koja se bave osiguranjem od automobilske odgovornosti donose zajedničke uvjete i premijski sustav s jedinstvenim osnovicama dijela premije za naknadu štete.

Zajedničke uvjete i tarifnu premiju objavljuje Hrvatski ured za osiguranje.

Društvo za osiguranje iz stavka 1. ovoga članka ne može odbiti ponudu za sklapanje ugovora o osiguranju, ako ponuditelj prihvaća uvjete osiguranja pod kojim to osiguranje obavlja.

članak 62.

Odredbe ovog zakona o obveznim osiguranjima ne odnose se na prijevozna sredstva oružanih snaga Republike Hrvatske.

1. Osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja

Članak 63.

Vlasnici odnosno korisnici vozila koja služe za prijevoz putnika u javnom prometu dužni su zaključiti ugovor o osiguranju putnika od posljedica nesretnog slučaja.

Ugovor iz stava 1. ovog članka dužni su zaključiti vlasnici:

- 1) autobusa kojim se obavlja javni prijevoz u gradskom, međugradskom i međunarodnom linijskom i izvanlinijskom prometu,
- 2) taksi - automobila i rent-a-car vozila kad se iznajmljuju s vozačem,
- 3) autobusa koji prevoze radnike na posao i s posla,
- 4) tračnih vozila za prijevoz putnika,
- 5) svih vrsta pomorskih, jezerskih i riječnih plovila, uključujući skele i splavove, koji na redovnim linijama slobodno prevoze putnike, uključujući i krstarenje i prijevoz turista,
- 6) svih vrsta rent-a-car plovila iz točke 5) ovog članka koja se iznajmljuju s najmanje jednim članom posade,
- 7) zrakoplova kojima se obavlja javni prijevoz putnika na redovnim i posebnim linijama ili slobodno,
- 8) turističkih zrakoplova koji se koriste za kraće prelete i panoramske letove i rent-a-car zrakoplova koji se iznajmljuju s pilotom,
- 9) autobusa kojima turistička poduzeća prevoze turiste,
- 10) svih ostalih prijevoznih sredstava, bez obzira na vrstu pogona, kojima se prevoze putnici uz naplatu prijevoza u obliku djelatnosti.

Članak 64.

Putnicima se smatraju:

osobe koje se radi putovanja nalaze u jednom od prijevoznih sredstava određenih za obavljanje javnog prijevoza, bez obzira da li su već kupile putnu kartu, a također i osobe koje se nalaze u

krugu kolodvora, pristaništa, luke, zrakoplovne luke ili u neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja odnosno nakon iskrcavanja, koje su imale namjeru putovati određenim prijevoznim sredstvom ili su njime putovale, osim osoba koje su zaposlene na prijevoznom sredstvu.

Putnicima iz stava 1. ovog članka smatraju se i osobe koje imaju pravo na besplatnu vožnju.

Članak 65.

Najniže visine osiguranih svota na koje mora biti ugovoreno osiguranje po jednom putniku u slučaju smrti i trajnog invaliditeta utvrđuje na prijedlog Ureda za nadzor Vlada Republike Hrvatske.

Članak 66.

Putnik kojeg zadesi nesretni slučaj, odnosno prema uvjetima osiguranja određeni korisnik u slučaju smrti putnika, ima pravo zahtijevati da društvo za osiguranje kod kojeg je obavljeno osiguranje neposredno njemu izvrši svoju obvezu iz ugovora o osiguranju.

Ako je za nastalu štetu odgovoran prijevoznik koji je sklopio ugovor o osiguranju, u naknadu štete što je duguje prijevoznik neće se uračunati iznos koji je društvo za osiguranje isplatilo po osnovi obveznog osiguranja putnika.

Ako vlasnik odnosno korisnik vozila nije sklopio ugovor o osiguranju putnika po odredbama ovog zakona, a dogodio se nesretni slučaj, putnik odnosno osoba koja bi bila korisnik osiguranja, da je ugovor o osiguranju bio sklopljen, može isplatu osigurane svote zahtijevati od bilo kojeg društva za osiguranje koje na teritoriju Republike obavlja ovu vrstu osiguranja.

Društvo za osiguranje kojem se obratila osoba iz stava 2. ovog članka postupit će kao da je ugovor o osiguranju bio sklopljen uz osiguranu svotu iz članka 68. ovog zakona.

Društvo za osiguranje iz stava 2. ovog članka koje je izvršilo isplatu osigurane svote ima prema vlasniku vozila pravo na regres za isplaćeni iznos, kamatu i troškove.

Ako društvo za osiguranje ne može ni u sudskom postupku ni u slučaju šteta ostvariti pravo na regres iz stavka 5. ovog članka ono ima pravo zahtjev za isplatu nenadoknađenih iznosa istaknuti prema ostalim društvima za osiguranje koja provode ovu vrstu osiguranja i to razmjerno premiji ostvarenoj u obveznom osiguranju putnika u javnom prometu u odnosu na ukupnu premiju

ostvarenu na teritoriju Republike u toj vrsti osiguranja.

U slučaju stečaja društva za osiguranje, osoba iz stavka 1. ovog članka može zahtijevati naknadu od društva za osiguranje iz stavka 3. ovog članka.

2. Osiguranje vlasnika odnosno korisnika motornih vozila od odgovornosti za štete trećim osobama

Članak 67.

Vlasnik odnosno korisnik motornog vozila i priključnog vozila dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom motornog vozila (u nastavku teksta "osiguranje od automobilske odgovornosti") nanese trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari.

Članak 68.

Motorna i priključna vozila, u smislu ovog zakona, jesu sva vozila na motorni pogon koja se kreću javnim putem i ostalim površinama na kojima se odvija promet, a koja podliježu obvezi registracije po propisima o cestovnom prometu.

Od dužnosti sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti oslobođeni su vlasnici odnosno korisnici motornih i priključnih vozila koja se kreću tračnicama.

Registracija motornog i priključnog vozila koje podliježe propisima o registraciji, produženje registracije i izdavanje probnih pločica može se obaviti nakon što se nadležnom organu za registraciju odnosno nadležnom organu za izdavanje probnih pločica podnese dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju.

Članak 69.

Nema pravo na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti za štete trećim osobama:

- 1) vozač vozila,
- 2) vlasnik, suvlasnik, i svaki drugi korisnik vozila u slučaju štete na stvarima.

članak 70.

Obveza društva za osiguranje na naknadu štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti ne može po jednom štetnom događaju biti veća od nominalnog iznosa što ga na prijedlog Ureda za nadzor utvrdi Vlada Republike Hrvatske, ako ugovorom o osiguranju nije utvrđen veći iznos.

Iznos iz stavka 1. ovog članka posebno se utvrđuje za štetu na osobama, a posebno za štetu na stvarima.

Ako ima više oštećenih osoba, a ukupna naknada premašuje iznos iz stavka 1. ovog članka, prava oštećenih osoba prema društvu za osiguranje razmjerno se smanjuju.

Društvo za osiguranje koje je isplatilo jednoj oštećenoj osobi iznos veći od onog koji joj pripada s obzirom na razmjerno sniženje naknade, jer nije znalo niti moglo znati da postoje i druge oštećene osobe, ostaje u obvezi prema tim drugim osobama samo do visine iznosa iz stavka 1. ovog članka.

članak 71.

Kad pravna osoba koja obavlja poslove zdravstvenog, invalidskog ili mirovinskog osiguranja istakne odštetni zahtjev, društvo za osiguranje dužno je u okviru odgovornosti svojeg osiguranika platiti naknadu u visini troškova liječenja i drugih nužnih troškova koji su učinjeni u skladu s propisima o zdravstvenom osiguranju odnosno razmjerni iznos doprinosa za invalidsko i mirovinsko osiguranje.

Razmjerni iznos doprinosa za mirovinsko i invalidsko osiguranje određuje se u kapitaliziranom iznosu prema preostalom vremenu radnog staža i godina života fizičke osobe potrebnih za stjecanje prava na starosnu mirovinu.

članak 72.

Ako oštećena osoba istakne odštetni zahtjev neposredno prema društvu za osiguranje, društvo za osiguranje ne može u odgovoru na takav zahtjev isticati prigovore koji bi na temelju zakona ili uvjeta za osiguranje od automobilske odgovornosti mogla istaknuti prema osiguranoj osobi zbog nepridržavanja zakona ili uvjeta za osiguranje od automobilske odgovornosti.

Društvo za osiguranje koje nadoknadi štetu oštećenoj osobi a nije bilo u obvezi isplate prema uvjetima za osiguranje od automobilske odgovornosti, ima pravo regresa prema osobi koja je odgovorna za štetu i to za isplaćeni iznos štete, kamatu i troškove.

Članak 73.

Osiguranjem od automobilske odgovornosti obuhvaćene su, u skladu s odredbama ovog zakona i štete prouzročene uporabom vozila kojim se koristila odnosno kojim je upravljala osoba koja za to nije bila ovlaštena.

Neovlaštenim korisnikom motornog vozila, u smislu ovoga zakona smatra se:

- 1) osoba koja upravlja motornim vozilom bez odgovarajuće vozačke isprave,
- 2) osoba koja se bez nadzora ovlaštenog vozača, instruktora obučava u upravljanju motornim vozilom u prometu na cesti,
- 3) osoba koja bez znanja i odobrenja vlasnika odnosno korisnika motornog vozila upotrijebi to vozilo,
- 4) osoba koja na protupravan način dođe u posjed motornog vozila.

Društvo za osiguranje koje nadoknadi štetu iz stavka 1. ovog članka ima pravo regresa prema osobi koja je odgovorna za štetu, i to za isplaćeni iznos naknade štete, kamatu i troškove.

Članak 74.

Ako se za trajanja osiguranja promijeni vlasnik odnosno korisnik motornog vozila, prava i obveze iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti prelaze na novog vlasnika odnosno korisnika i traju do isteka tekućeg razdoblja osiguranja.

Članak 75.

Društvo za osiguranje kod kojeg se vlasnik odnosno korisnik vozila osigurao od automobilske odgovornosti dužno je štetu koja je uporabom vozila nanescena u zemljama sustava zelene karte osiguranja, a koja prelazi iznos štete iz članka 70. stavka 1. ovog zakona nadoknaditi trećoj osobi do visine određene propisima o obveznom osiguranju države u kojoj je šteta nastala.

članak 76.

Oštećena osoba kojoj je šteta nanescna uporabom vozila čiji se vlasnik odnosno korisnik nije osigurao od automobilske odgovornosti podnosi odštetni zahtjev jednom od društva za osiguranje koje se bavi osiguranjem od automobilske odgovornosti.

Društvo za osiguranje iz stavka 1. ovog članka za isplaćeni iznos štete i trošak obrade tereti Garancijski fond pri Hrvatskom uredu za osiguranje.

Osoba koja nije hrvatski državljani, a kojoj je na teritoriju Republike Hrvatske nanescna šteta uporabom vozila čiji se vlasnik odnosno korisnik nije osigurao od automobilske odgovornosti, ima pravo na naknadu štete po osnovi ovog zakona samo ako po zakonu države čiji je državljani, hrvatski državljani imaju pravo na naknadu štete nanescne uporabom neosiguranog vozila.

Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na regres prema osobi koja je odgovorna za štetu i to za isplaćeni iznos štete, kamatu i troškove.

članak 77.

Oštećena osoba kojoj je šteta nanescna uporabom nepoznatog motornog vozila ima pravo zahtijevati naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja i podnosi odštetni zahtjev jednom od društava za osiguranje koje se bavi osiguranjem od automobilske odgovornosti.

Društvo za osiguranje iz stavka 1. ovog članka za isplaćeni iznos štete i trošak obrade tereti Garancijski fond pri Hrvatskom uredu za osiguranje.

Osoba koja nije hrvatski državljani, a kojoj je na teritoriju Republike Hrvatske nanescna šteta uporabom nepoznatog motornog vozila ima pravo na naknadu štete po osnovi članka ovog zakona, samo ako po zakonu države čiji je državljani, hrvatski državljani imaju pravo na naknadu štete nanescne uporabom nepoznatog motornog vozila.

Ako se pronađe vozilo čijom je uporabom nanescna šteta, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na regres prema društvu kod kojeg je sklopljeno osiguranje od automobilske odgovornosti i to za isplaćeni iznos štete kamatu i troškove.

članak 78.

Isplaćene štete iz članka 57. stavak 1. ovog zakona, štete od neosiguranih vozila iz članka 76. ovog zakona, štete od nepoznatih vozila iz članka 77. ovog zakona te štete koje

oštećena osoba nije mogla naplatiti zbog prestanka društva, snose sva društva za osiguranje koja obavljaju poslove osiguranja od automobilske odgovornosti razmjerno premiji u toj vrsti osiguranja.

Međusobni obračun svih isplaćenih šteta obavlja se putem Garancijskog fonda pri Hrvatskom uredu za osiguranje.

Članak 79.

Osoba koja motornim vozilom inozemne registracije ulazi na teritorij Republike Hrvatske mora imati važeću međunarodnu ispravu o osiguranju od automobilske odgovornosti koja važi za teritorij Republike Hrvatske ili neki drugi dokaz o postojanju takvog osiguranja, koja pokriva štete najmanje do iznosa iz članka 70. stavka 1. ovog zakona.

Granična policija i carina dužni su kontrolirati da li je udovoljeno uvjetima iz stavka 1. ovog članka.

Članak 80.

Međunarodnim ispravama i dokazima iz članka 79. stavka 1. ovog zakona smatraju se oni dokumenti čiju valjanost priznaju Hrvatski ured za osiguranje.

Priznavanje valjanosti međunarodnih isprava i dokaza Hrvatski ured za osiguranje može izvršiti samo unaprijed, obavješćivanjem MUP-a i Uprave carine.

Priznavanje valjanosti međunarodnih isprava i dokaza uključuje i garantiranje Hrvatskog ureda za osiguranje za obveze utemeljene tim ispravama i dokazima, do iznosa iz članka 70. stavak 1. ovog zakona.

Članak 81.

Osobe koje nemaju valjanu međunarodnu ispravu ili dokaz iz članka 79. stavak 1. ovog zakona moraju na granici sklopiti s domaćim društvom za osiguranje ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti koji važi na teritoriju Republike Hrvatske.

Članak 82.

Oštećena osoba kojoj je šteta nanosena uporabom vozila s inozemnom registracijom za koje vozilo postoji valjana međunarodna isprava ili dokaz o postojanju osiguranja od automobilske odgovornosti iz članka 79. stavka 1. ovog zakona podnosi odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje.

Obradu i isplatu ovakvih šteta Hrvatski ured za osiguranje može povjeriti svojim članovima ili specijaliziranim organizacijama za obradu navedenih šteta, koji su dužni odštetni zahtjev obraditi i likvidirati u skladu s međunarodnim sporazumima o osiguranju motornih vozila.

Članak 83.

Štetuna nesenu uporabom vozila inozemne registracije koje je osigurano kod društva za osiguranje iz članka 81. ovog zakona, nadoknađuje to društvo prema odredbama ovog zakona koje važe za vozila hrvatske registracije.

Članak 84.

Za naknadu štete koja je nanesena uporabom vozila inozemne registracije koje nema valjanu međunarodnu ispravu ili dokaz o osiguranju od automobilske odgovornosti važe odredbe iz članka 76. ovog zakona.

Članak 85.

Vlasnik odnosno vozač motornog vozila mora na zahtjev ovlaštene osobe Ministarstva unutarnjih poslova dati na uvid važeću policu osiguranja od automobilske odgovornosti kao i Europsko izvješće o nezgodi.

Članak 86.

Društvo je dužno uz policu osiguranja od automobilske odgovornosti izdati i potvrdu o tom osiguranju, a koju će vlasnik odnosno korisnik zalijepiti s unutarnje strane vjetromotornog stakla, te izdati Europsko izvješće o nezgodi.

Nadležni organ unutarnjih poslova dužan je isključiti iz prometa vozila, koja nema nalijepljenu potvrdu na prednjem vjetromotornom staklu.

Sudionici prometne nezgode moraju popuniti i potpisati Europsko izvješće o nezgodi, ako nije obavljen uviđaj nadležnog organa unutarnjih poslova.

Oblik i sadržaj potvrde iz prethodnog stavka propisuje Ured za nadzor.

Organi unutarnjih poslova kao i pravosudni i drugi organi koji vode postupak o prometnim nezgodama dužni su na zahtjev osiguravajućeg društva pružiti podatke o prometnoj nezgodi.

3. Osiguranje vlasnika odnosno korisnika zrakoplova od odgovornosti za štete nanесene trećim osobama

Članak 87.

Vlasnik zrakoplova dužan je osigurati se od odgovornosti za štete koje zrakoplov može nanijeti trećim osobama.

Za inozemni zrakoplov koji ulazi u zračni prostor države mora postojati osiguranje od odgovornosti za štete iz stavka 1. ovog članka, ako nije pruženo drugo osiguranje za naknadu štete ili ako međunarodnim konvencijama nije drugačije određeno.

Članak 88.

Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ureda za nadzor utvrđuje najniže iznose na koje pojedine vrste zrakoplova moraju biti osigurane.

Obveza društva za osiguranje na naknadu štete po osnovi članka 87. ovog zakona ograničena je iznosom iz stavka 1. ovog članka, ako ugovorom o osiguranju nije predviđen veći iznos.

4. Osiguranje vlasnika plovila na motorni pogon od odgovornosti za štete nanесene trećim osobama

Članak 89.

Vlasnik odnosno korisnik neregistriranog plovila na motorni pogon dužan je osigurati se od odgovornosti za štete koje plovilo na motorni pogon može nanijeti trećim osobama zbog tjelesne ozljede, oštećenja zdravlja ili smrti.

Za inozemno plovilo na motorni pogon koje ulazi u teritorijalne vode ili teritorij Republike Hrvatske mora postojati osiguranje od odgovornosti za štete iz stavka 1. ovog članka, ako nije pruženo drugo adekvatno osiguranje za naknadu štete ili ako međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.

Od dužnosti sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti oslobođeni su vlasnici plovila na motorni pogon čija snaga određena konstrukcijom motora ne prelazi 5,9 KW.

KORESPONDENTNI UGOVORI pregled i značaj

Korespondentni ugovori su ugovori koje međusobno sklapaju osiguratelji, članovi Nacionalnih ureda za osiguranje dviju zemalja.

Temeljem korespondentnog ugovora sklopljenog s osigurateljem, članom izdavačkog ureda, temeljem ovlasti Nacionalnih ureda, osiguratelji mogu obavljati ulogu obrađivačkih ureda.

To znači, da osiguratelj u posjećenoj zemlji obrađuje za svog korespondenta odštetni zahtjev, ispituje okolnosti nastanka nezgode, utvrđuje postojanje odgovornosti vozača štetnika, kontaktira s oštećenima, sklapa nagodbu i isplaćuje odštetu oštećenima. Sve to jasno uz uvjet da štetnik raspolaže valjanom zelenom kartom izdatom od osiguratelja člana izdavačkog ureda. Iznimku kod nas čine vozači vozila registriranih oznaka Slovenije, Austrije i Mađarske, koji nisu dužni pri ulasku u Republiku Hrvatsku raspolagati valjanom zelenom kartom, jer se njihova registarska tablica smatra dokazom o postojanju osiguranja od automobilske odgovornosti (temeljem posebnih sporazuma sklopljenih između Nacionalnih ureda).

Osiguratelj, član obrađivačkog ureda pri obradi i likvidaciji šteta primjenjuje propise svoje zemlje (po načelu *lex loci delicti commissi* — pravo mjesta nastanka štete), i jamči oštećenima do minimalnih iznosa osiguranja propisanih propisima svoje zemlje.

Osiguratelj, član izdavačkog ureda, dužan je svom korespondentu — osiguratelju, članu obrađivačkog ureda refundirati iznose koje je ovaj isplatio oštećenim osobama. Osim iznosa odštete osiguratelj član izdavačkog ureda refundira svom korespondentu i troškove obrade (npr. trošak prikupljanja dokumentacije, trošak vještačenja, bankarske troškove), kao i obrađivačku pristojbu koja sada iznosi 15% od isplaćene štete oštećenome, minimalno 375 DEM, maksimalno 400 DEM (prema odluci Savjeta ureda u Londonu). Korespondentnim ugovorom između osiguratelja može se ugovoriti i drukčiji iznos troška obrade. Tako su u priloženom korespondentnom ugovoru Croatia osiguranje d.d., Zagreb i «Slovenica» d.d. Ljubljana ugovorili da minimalna obrađivačka pristojba bude 150 DEM, a maksimalna obrađivačka pristojba 500 DEM.

Osiguratelj, član izdavačkog ureda dužan je refundiranje izvršiti u roku od 60 dana od dana postavljanja zahtjeva od strane osiguratelja, člana obrađivačkog ureda.

Ako se isplata ne izvrši u tom roku, osiguratelj, član izdavačkog ureda dužan je osiguratelju članu obrađivačkog ureda platiti i 12% zateznih kamata od dana postavljanja regresnog zahtjeva. Tu treba istaknuti važnost izvršenja refundiranja u roku od 60 dana, jer ako se zakasni s plaćanjem samo jedan dan preko tih 60 dana, osiguratelj, član obrađivačkog ureda može tražiti plaćanje 12% zateznih kamata od dana prvog postavljanja regresnog zahtjeva.

Prema Londonskom sporazumu čl. 11. točka g. položaj obrađivačkog ureda još je jače učvršćen. Naime, ako niti nakon dva mjeseca od prvog traženja naknade član izdavačkog tj. isplatnog ureda ne refundira dugovani iznos članu obrađivačkog ureda, isplati će ured (Nacionalni ured za osiguranje) sam morati izvršiti isplatu u roku od mjesec dana od primitka ovog izvišća.

Da bi uopće postojala mogućnost da osiguratelji međusobno sklapaju korespondentne ugovore, Nacionalni ured za osiguranje jedne zemlje kod potpisivanja Londonskog sporazuma s Nacionalnim uredom druge zemlje treba ugovoriti tzv. fakultativnu klauzulu (optional clause, čl. 9. točka b) Londonskog sporazuma s primjenom od 01. 01. 1991. g.). Ako je fakultativna klauzula ugovorena, izdavački odnosno isplatni ured ima ovlaštenje da može tražiti od obrađivačkog ureda da ustupi odštetni zahtjev na rješavanje određenom korespondentu, članu obrađivačkog ureda, a također i specijaliziranoj organizaciji u zemlji obrađivačkog ureda.

Obrađivački ured mora informirati treće osobe o imenovanju korespondenta koji će obrađivati i likvidirati štete.

Osiguratelji moraju prije sklapanja korespondentnog ugovora imati suglasnost svojih Nacionalnih ureda za osiguranje. To je potrebno zbog toga jer Nacionalni ured usprkos sklopljenom korespondentnom ugovoru između osiguratelja i dalje odgovara za posao obrade i isplate štete, i može uvijek bez obrazloženja izuzeti neki slučaj iz nadležnosti osiguratelja.

Korespondentni ugovori mogu biti jednostrani i dvostrani (priložen je kao primjer nacrt jednostranog korespondentnog ugovora Croatia osiguranja d.d., Zagreb — «Slovenice» Ljubljana).

Kod jednostranih korespondentnih ugovora samo jedan osiguratelj preuzima ulogu obrađivačkog ureda, a drugi osiguratelj ima ulogu izdavačkog ureda.

U našem gore navedenom primjeru jednostranog korespondentnog ugovora Croatia osiguranje obrađuje i likvidira štete iz automobilske odgovornosti osiguranika R.A.S. nastale na području Republike Hrvatske. Croatia osiguranje preuzima ulogu obrađivačkog ureda, a R.A.S. ima ulogu izdavačkog ureda. Ranije smo naveli koja je uloga obrađivačkog ureda. Osnovne funkcije izdavačkog ureda su: izdavanje zelenih karata svojim članovima, ovlašćivanje obrađivačkog ureda da obrađuje i isplaćuje štete koje prouzroče vozači motornih vozila koji imaju valjanu zelenu kartu izdatu od izdavačkog ureda, te refundiranje obrađivačkom uredu iznosa koje je ovaj isplatio oštećenim osobama temeljem zelene karte.

Kod dvostranih korespondentnih ugovora oba osiguratelja preuzimaju i ulogu obrađivačkog i ulogu izdavačkog ureda.

U našem primjeru Croatia osiguranje obrađuje i likvidira štete iz automobilske odgovornosti osiguranika društva «Slovenica», nastale na području Republike Hrvatske. I u tom slučaju Croatia osiguranje ima ulogu obrađivačkog ureda, a «Slovenica» ulogu izdavačkog ureda. Ali isto tako i «Slovenica» obrađuje i likvidira štete osiguranika Croatije u Sloveniji. U tom slučaju je «Slovenica» u ulozi obrađivačkog ureda a Croatia u ulozi izdavačkog ureda.

Osnovna obveza u korespondentnom ugovoru je obrada i likvidacija šteta temeljem zelene karte.

Jedan osiguratelj, član izdavačkog ureda, obvezuje se da će drugom osiguratelju, članu obrađivačkog ureda, dostaviti na obradu i likvidaciju sve štete koje bi njegovi osiguranici koji imaju zelenu kartu prouzročili na području zemlje osiguratelja člana obrađivačkog ureda. Isto tako i obrnuto, osiguratelj, član obrađivačkog ureda, korespondentnim ugovorom se obvezuje primiti na obradu i likvidaciju sve takve štete.

Korespondentnim ugovorom se međutim, pored obrade i likvidacije šteta, često rješavaju i druga pitanja koja su značajna za obje ugovorne strane.

Na primjeru priloženih ugovora (CROATIA — SLOVENICA i CROATIA — R.A.S.) vidimo da se korespondentnim ugovorom rješavaju i pitanja pružanja usluga kasko osiguranicima

(čl. 3. Ugovora CROATIA — R.A.S., i

čl. 3. Ugovora CROATIA — SLOVENICA),

pitanje kolizije interesa

(čl. 2. Ugovora CROATIA — R.A.S., i

(čl. 4. Ugovora CROATIA — SLOVENICA),

pitanje valute plaćanja

(čl. 3. Ugovora CROATIA — SLOVENICA),

i druga pitanja.

Po Londonskom sporazumu valuta plaćanja je valuta zemlje obrađivačkog ureda. To znači da mi svoje obveze prema inozemstvu trebamo plaćati u konvertibilnoj valuti, a nama se naša potraživanja plaćaju u hrvatskim dinarima. Sa svojim korespondentima Croatia je međutim dogovorila da se njena potraživanja po štetama strane odgovornosti plaćaju u konvertibilnoj valuti (npr. Allianz plaća u DEM, Erste Allgemeine u Ats, itd.) — po tečaju na dan ispostave fakture. Kada bi se plaćanje obavljalo u HRD, zbog velike inflacije došlo bi do obezvrjeđivanja fakturiranog iznosa koji bi bio plaćen nakon 60 dana, što bi dovelo do velikih gubitaka kod osiguratelja člana obrađivačkog ureda.

Međutim, isključivo je stvar dobre volje inozemnog osiguratelja, člana izdavačkog ureda, da umjesto domaće nekonvertibilne valute doznači osiguratelju članu obrađivačkog ureda neke drugu valutu.

Korespondentni ugovori mogu se sklopiti za područje cijele zemlje, a mogu se sklopiti i samo za određeno područje odnosno dio zemlje.

U prvom slučaju sve štete koje u toj zemlji prouzroče vozači osiguranici izdavače zelene karte, obrađuje samo jedan korespondent (u našem primjeru samo Croatia osiguranje obrađuje štete koje su prouzročili osiguranici "Slovenice" na području Republike Hrvatske).

U drugom slučaju događa se da u jednoj zemlji za jednog izdavača zelene karte može postojati više obrađivača, korespondenata, gdje svaki obrađuje štete samo na određenom području zemlje.

Nacionalni ured za osiguranje osim što daje suglasnost za sklapanje korespondentnih ugovora, dužan je i informirati javnost svoje zemlje o sklopljenim korespondentnim ugovorima.

Na taj će način oštećeni biti informirani i znati kojem korespondentu treba uputiti odštetni zahtjev. Isto tako i štetnici vozači vozila inozemne registracije bit će informirani gdje trebaju zatražiti zaštitu u slučaju prometne nezgode.

(prijevod s engleskog jezika)

U G O V O R

između

RIUNIONE ADRIATICA DI SICURTA' S.p.A.

LAVORO & SICURTA'

L'ITALICA

ADRIATICA DANNI

COMPAGNIA DI GENOVA

Corso Italia 23

I - 20122 MILANO MI

(u daljnjem tekstu R.A.S. GROUP)

i

CROATIA OSIGURANJE D.D.

Savska cesta 41

CRO - 41001 ZAGREB

(u daljnjem tekstu CROATIA)

- 1) CROATIA će za R.A.S. GROUPu obrađivati štete iz osiguranja odgovornosti motornih vozila nastalih u Hrvatskoj.
- 2) Štete iz osiguranja automobilske odgovornosti rješavat će se u skladu s odredbama Londonskog sporazuma. CROATIA će također obrađivati štete u kojima dođe do kolizije interesa. Obradivačke pristojbe će se obračunati u skladu s odredbama Londonskog sporazuma.
- 3) CROATIA će kasko osiguranicima R.A.S. GROUPE pružati pomoć kod kasko šteta nastalih u Hrvatskoj. Pomoć će se u prvom redu sastojati u utvrđivanju šteta na motornim vozilima (npr. pribavljanje izvještaja s fotografijama, policijskog zapisnika). R.A.S. GROUP će u iznimnim slučajevima davati upute za likvidaciju štete u inozemstvu.
- 4) CROATIA će na račun R.A.S. GROUPE ostvarivati regrese iz osiguranja automobilske odgovornosti i kasko osiguranja.
- 5) CROATIA će R.A.S. GROUPI također pružati pomoć kod svih šteta osiguranja automobilske odgovornosti nastalih u Hrvatskoj na temelju uputa koje će se za svaki pojedini slučaj davati posebno.
- 6) U vezi čl. 3) ovog Ugovora, CROATIA će zaračunavati minimalne pristojbe u skladu s odredbama Londonskog sporazuma. Stvarni troškovi će se posebno naknaditi.

- 7) Što se tiče čl. 4) i 5), R.A.S. GROUP će isplaćivati odštetu kao i CROATIJINE troškove obrade štete te će se obrađivačke pristojbe zaračunavati u skladu s odredbama Londonskog sporazuma.
- 8) Svaka strana može pismeno otkazati ovaj Ugovor u bilo koje vrijeme.

Za R.A.S. GROUP
(potpisi)

Za CROATIJU

U Milanu, 07. travnja 1993.

KORESPONDENTNI UGOVOR

koji se zaključuje među ugovornim stranama

„CROATIA„ OSIGURANJE d.d., 41001 Zagreb, Savska c. 41, Hrvatska
u daljnjem tekstu: CROATIA

i

SLOVENICA, Zavarovalniška hiša d.d., 61000 Ljubljana, Celovška 91, Slovenija
u daljnjem tekstu: SLOVENICA

Čl. 1

Croatia će obrađivati i likvidirati štete iz automobilske odgovornosti osiguranika društva Slovenica nastale na području Republike Hrvatske. Isto tako će Slovenica obrađivati i likvidirati štete osiguranika Croatije nastale na području Republike Slovenije.

Obostrana obrada i likvidacija šteta obavljati će se u skladu s Londonskim sporazumom, prema zakonskim propisima i sudskoj praksi koji vrijede u zemlji gdje se nezgoda dogodila.

Čl. 2

Obradivačka pristojba obračunavat će se prema čl. 5. Londonskog sporazuma, s time da su obje ugovorne strane suglasne da će se minimalni trošak obrade obračunavati u iznosu od 150 DM a maksimalni trošak obrade u iznosu od 500 DM. Pored troškova obrade ugovorne strane su suglasne da će naknaditi i stvarne troškove koje su imale pri obradi štete, (na primjer sudske troškove, troškove zastupanja...).

Slovenica i Croatia obvezuju se da će odmah odnosno u roku 60 dana doznačiti isplaćeni iznos kao i trošak obrade.

U slučaju djelomične likvidacije štete može na zahtjev uslijediti djelomičan obračun.

Isplaćeni iznos i trošak obrade obračunavati će se u DM po prodajnom tečaju na dan ispostave fakture.

Čl. 3

Croatia će ostvarivati u Hrvatskoj regrese za Slovenicu iz osiguranja automobilske odgovornosti ili iz kasko osiguranja, a Slovenica će ostvarivati takove regrese Croatije u Sloveniji.

U slučaju da se predmet ne može riješiti vansudskim putem, strane će se međusobno dogovarati kada će se predmet povjeriti odvjetniku radi utuženja.

Ako se regresni predmet ustupi odvjetniku radi daljnjeg postupka, Croatia odnosno Slovenica naplaćuje samo trošak minimalne obrade.

Čl. 4

U slučajevima u kojima se radi o koliziji interesa Slovenice i Croatije ugovorne strane su se suglasile da ovaj prigovor međusobno neće isticati nego će u spornim slučajevima nastojati usuglasiti stavove.

U koliko ovo iznimno neće biti moguće, predmet će ustupiti svom nacionalnom uredu.

Čl. 5

Korespondentni ugovor sastavljen je u četiri primjerka, od toga dva na hrvatskom jeziku i dva na slovenskom jeziku.

Ovaj ugovor stupa na snagu s danom 01.02. i 1993. god.

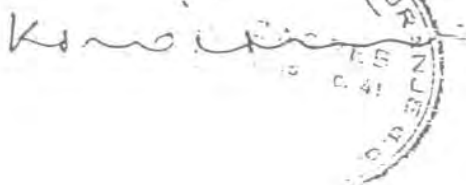
Svaka ugovorna strana ga može pismeno otkazati uz otkazni rok od tri (3) mjeseca. U slučaju otkaza ugovorne će strane nastaviti likvidacijom neriješenih predmeta.

U Zagrebu i Ljubljani, 28. siječnja 1993. god.

„CROATIA“ osiguranje d.d.

Generalni direktor:

Dalibor KOVAČEVIĆ



SLOVENICA, Zavarovalniška hiša d.d.

Generalni direktor:

Herman JESENŠEK



FORMIRANJE SPISA ŠTETE STRANE ODGOVORNOSTI - definicija štete strane odgovornosti -

Pod štetom strane odgovornosti možemo smatrati svaki odštetni zahtjev podnesen od strane oštećenoga, a koji proizlazi iz štetnog događaja na teritoriju RH kojeg je prouzročilo vozilo strane registarske oznake.

Kod šteta strane odgovornosti razlikujemo tri osnovne vrste predmeta:

1. Štete strane odgovornosti
 - a) oštećena domaća fizička ili pravna osoba ili fond
 - b) oštećena strana fizička ili pravna osoba
2. regresne štete
 - a) kasko regresi
 - b) ostali regresi
3. uslužne štete

U slučaju nastanka takve štete oštećeni podnosi zahtjev za naknadu štete svom, ili bilo kojem drugom osiguravatelju, prema svom izboru, a koji ima službu za rješavanje takvih šteta.

Zahtjev se može podnijeti izravno na šalteru, pismenim putem ili putem posrednika (odvjetnika, agencije, opunomoćenika).

Ovdje valja naglasiti da se mogu obrađivati SAMO zahtjevi iz štetnih događaja nastalih na teritoriju RH uz jedinu iznimku kad se radi o kasko-regresu.

Takvi predmeti rješavaju se prema LONDONSKOM SPORAZUMU, a po ovlaštenju HRVATSKOG UREDA ZA OSIGURANJE.

Kompletiranje spisa šteta strane odgovornosti može se podijeliti u 4 faze:

1. prijava štete
2. kompletiranje spisa štete
 - a) prema osnovi i visini
 - b) suglasnost stranog osiguravatelja
3. likvidacija i isplata štete
4. fakturiranje i naplata isplaćenog iznosa

1. PRIJAVA ŠTETE

Sama prijava štete strane odgovornosti ne razlikuje se u osnovi od prijave bilo koje druge štete, no valja skrenuti pažnju na neke detalje.

Preporuka bi bila da se takva prijava štete (posebno izravna) obavlja u prostorijama odsjeka za međunarodne štete. Naime zbog neupućenosti stranaka, a isto tako i djelatnika na šalteru, dolazi do nepotrebnih zastoja, a i neugodnih situacija u realiziranju šteta.

- stranku treba izvijestiti o kakvom se predmetu radi te vidjeti da li uopće možemo rješavati tu štetu (mjesto štete, ugovor), a isto tako o produženom trajanju likvidacije i isplate.
- gotovo svaka stranka ima kod sebe ispisane neke podatke iz štetnog događaja, vrlo bitne za nas, a neprepoznaljive za običnog, prosječnog, vozača (šifra stranog društva, nacionalna oznaka, naziv stranog društva, trajanje valjanosti zelene karte, a najčešće i mogućnost kontakta s drugim sudionikom, što je vrlo bitno radi eventualne pribave zelene karte, ako nije oduzeta).

2. KOMPLETIRANJE SPISA ŠTETE

Nakon preuzimanja dokumentacije od oštećenog, popunjavanja omota spisa štete i evidentiranja zahtjeva, pristupa se kompletiranju spisa štete.

U ovoj fazi spis štete najčešće sadrži odštetni zahtjev i procjenu štete i eventualno podatak o osiguranju.

Sada treba paralelno zatražiti dokumentaciju o odgovornosti vozača (zapisnik policije i zelenu kartu, rješenje o prekršaju i dr.), napraviti upit za osiguranje, ako nema takvog podatka (upit se šalje nacionalnom uredu zemlje registracije vozila štetnika ili Hrvatskom uredu za osiguranje, ako se radi o nacionalnim oznakama F (Francuska), GB (Engleska), I (Italija), a ako postoje podaci onda prijaviti štetu osiguravatelju štetnika uz, po mogućnosti, foto-kopiju zelene karte, zapisnika policije ili izjave njihovog osiguravatelja).

Po dobivanju dokumentacije o odgovornosti vozača i pokrića osiguranja odnosno suglasnosti za obradu štete (ako postoji opasnost isticanja kolizije interesa), traži se dokumentacija o visini štete.

— U SLUČAJU ISTICANJA KOLIZIJE INTERESA ODMAH IZVIJESTITI HRVATSKI URED ZA OSIGURANJE KOJI ĆE OBRADU ŠTETE POVJERITI DRUGOM OSIGURAVATELJU —

3. LIKVIDACIJA I ISPLATA ŠTETE

Likvidacija štete strane odgovornosti obavlja se na isti način i u skladu s postojećom praksom u rješavanju šteta u mirnom postupku u RH i ne bi smjelo biti razlike u visini naknade.

Kad se šteta likvidira, stranka potpisuje izjavu o namirenju, odnosno nagodbu (a prema potrebi i klauzulu o povratu), nakon čega treba ISTOGA DANA ispostaviti fakturu stranom društvu.

4. FAKTURIRANJE I NAPLATA ISPLAĆENOG IZNOSA

U fakturi stranom društvu mora biti odvojena odšteta, obrada i ostali troškovi (trošak odvjetnika, bankovni trošak i sl.).

Iznosi moraju biti izraženi u HRD i u valuti zemlje dužnika.

Uz fakturu OBVEZNO se šalje kompletna dokumentacija o osnovi i visini na temelju koje je šteta isplaćena.

Ovdje je važno napomenuti da se po mogućnosti ne vrši parcijalna isplata zbog višestrukog fakturiranja jer stvara zabunu kod stranih društava i onemogućava naplatu u zakonskom roku.



CROATIA OSIGURANJE d.d. ZAGREB
FILIJALA ZAGREB
ZAGREB, Trg bana J. Jelačića 13

OMOT SPIŠA ŠTETE

STRANA ODGOVORNOST

A 1 Prezime i ime — naziv osiguranika — štetnika KEC RUDOLF 2 Broj pošte 3 Mjesto 4 Ulica 5 Država: NJEMAČKA OSIGURANO VOZILO 6 Reg. oznaka i broj SIG-CD-160 (D) 7 Broj police 8 Broj zelene karte D/702 285/41 važi od 25.04.91. do 25.04.96. 9 Neosigurano strano vozilo 10 Naziv stranog društva — osiguratelja ÖVA ALLGEMEINE 11 Oznaka i broj štete str. društva 12 Država NJEMAČKA 13 Naziv strane agencije A. V. U. S. 14 Oznaka i broj štete str. agen. CRO 00366/92 15 Država AUSTRIA	B 1 Prezime i ime — naziv oštećenoga "ČISTOĆA" p.o. (V. PRIMORAC DAMIR) 2 Broj pošte 3 Mjesto 41000 ZAGREB 4 Ulica RADNIČKA CESTA 82 5 Matični broj oštećenoga OŠTEĆENO VOZILO 6 Reg. oznaka ZG 7 Reg. broj 661-538 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">8 Ostale stvari</td> <td style="width: 50%;">9 Broj poginulih</td> </tr> <tr> <td>10 Broj ozljeđenih</td> <td>11 Broj oštećenih</td> </tr> </table> 12 Status oštećenoga A — Fizička osoba E — JP za ceste X — Pravna osoba F — Regres "Croatija" C — Fond zdravstva G — Regres drugoj ZO D — Fond mir. inval. osig. H — Strana osoba 13 Rizik 14 Mj. rata rente 15 Broj korisnika 16 Protuzahtjev oznaka broj / 17 Oznaka i broj štete osiguratelja	8 Ostale stvari	9 Broj poginulih	10 Broj ozljeđenih	11 Broj oštećenih
8 Ostale stvari	9 Broj poginulih				
10 Broj ozljeđenih	11 Broj oštećenih				
Podatke popunio _____ dopunio _____					

1	2	3	4	5 ŠTETA U SPORU		6 UTUŽENI IZNOS	7	8	9	10	11
Sifra mjesa štete	Sifra vzroka štete	Zapiska o uviđaju	Ukupno plaćeno po štetnom događaju	Broj	God. evid.		Sifra nadgrobe	Sifra oklona	Sifra nećeša- vanja	Sifra regresa	Sifra komisije
8		1									

1	2	3	4	DATUM		REZERVIRANA ŠTETA	
Oznaka štete	Broj štete	God. eviden.	Sifra posl. jed. obrađiv.	5 Štete	6 Prijave	7 Na stvarima	8 Na osobama
MIL —	802	92	ZG	23.04. 92.	28.04. 92.	91	91

Otkrivena postojanje temeljnih razlika MUP-a
 prema istom roku p. shvaćajući da
 postupak mora biti drugačiji od
 koji je oblatio u postupku razrješavanja
 radničkog prava, ova komisija se ima
 zadržati na
 obrascu po dudu

Članovi komisije:

[Signature] *[Signature]*

21.5.92

ODLUKA KOMISIJE ZA RJEŠAVANJE PRIGOVORA NA LIKVIDACIJU ŠTETA:

Članovi komisije:

1. _____
2. _____
3. _____

PRIMJEDBE:

zap. MUP-a ; zel. b.
 ① Ispis otk. radne popravke
 25.5.92

BROJ RANIJE ŠTETE	DATUM ŠTETE

IZVJEŠTAJ O NAPLATI IZ INOZEMSTVA

OBRAZAC 743

NAZIV BANKE Zagrebačka banka d.d. Zagreb		KORISNIK NAPLATE Croatia osiguranje d.d. 41 000 Zagreb		60 1
Telefon 610600/258 Referenc 1V-3KP		Trg bana Jelačića 13		3276147
		3234495		

3 NALOG broj 4433-3-11407

4	Na zahtjev	STEIERMARKISCHE BANK Gmbh. Graz		040	0042
5	PONALOGU	AVUS GESENSCHAFT M.B.H. A-Graz		040	
6	Preko	STEIERMARKISCHE BANK Gmbh. Graz		0042	
7	Po osnovi	IHR MIL-ZG-802/92 UNSER A2 90 KR 92-2402		040	
8	NAPLATILI SMO	Sdru valute	040	Oznaka valute	ATS
		IZNOS U VALUTI		11.170,00	
9	PO NALOGU INOZEMNE BANKE ODBIJENO JE	Zastupnička provizija			
		Inozemni troškovi			
10	NAPLATU SMO KNJŽILI	S VALUTOM od	19.08.92	Po tečaju	
		HRD		296.881,00	
11	Na teret	STEIERMARKISCHE BANK Gmbh.	11	3100	1 103 0042
	U korist	Croatia osiguranje d.d.		25731	2 3276 147051
12	Na teret				1 - - - -
	U korist				2 - - - -
		NAKNADE		RAČUN	
		HRD		HRD	
	Srednji kurs		HRD		
13	Troškovi na teret nalogodavca.	1			
		2			
		3			
	PO ODBITKU NAŠE NAKNADE U IZNOSU OD	UKUPNO			
14	ISPLATITI ČEMO KRAJNJI KORISNICIMA PO VAŠEM NALOGU HRD	HRD		296.881,00	
15	PRIMJEDBA 14081992/218308				
16	DATUM VALUTE	Strani broj	Provizija	Indik.	Broj doz.
	34 39	40	51	52 53 54 55	56 58 59 60 79 80
	Zagreb, 19.08.1992.				
	Mjesto i datum	Zagrebačka banka Potpis			



CROATIA
OSIGURANJE d.d.
ZAGREB

FILIJALA ZAGREB
41001 Zagreb, Trg bana Josipa Jelačića 13
CROATIA
poštanski pregradač 94
telefon: 041 460-111
telex: 21 587 cros rh
telefax: 424-513

A V U S

Rechbauerstrasse 4

A 8010 G R A Z

Ihre Schaden-Nr. CRG 00366/92
Ihr VN: Kec Rudolf
Geschädigter: ČISTOČA ZAGREB
Schadenstag: 23.4.92

Unser Zeichen: Datum:
MIL 802/92 ZG 24.6.92
Grüne Karte Nr.:
Kfz-Kennzeichen: SIG CD 160
Kfz-Kennzeichen: ZG 661-538
Ort:

Sehr geehrte Damen und Herren,
wir haben diesen Schadenfall für Sie erledigt und bitten Sie um Überweisung folgender
Beträge auf unser Konto Nr. 30101-620-16-25731-040-3276147-51 bei der ZAGREBAČKA
BANKA dd Zagreb.

	Devisen	bzw.	HRD
1. Entschädigung:			170.082.-
2. Anwaltskosten:			52.611.-
3. Bearbeitungsgebühr:			
4. Bankspesen			
5.			
Insgesamt:	ATS 11.170,00		222.693.-

Bemerkungen: Ihr VN bog nach links ein und die Fahrtrichtung dem
KFZ des Geschädigten, welches aus der Gegenrichtung kam und die Fahrt-
richtung behalten hat, schnitt. Die o.a. Summe bezahlen wir für die
Reparaturkosten des beschädigten KFZ. Mit wäre dieser Anspruch zur
Gänze erledigt.

Anlagen

IASI-101/NJ - VI, 1992 - 300 kompletz

Mit freundlichen Grüßen
AUSLANDSSCHADEN-ABTEILUNG
H. Mužan V. Komorowski



FILIJALA ZAGREB
41001 Zagreb, trg bana Josipa Jelačića 13
poštanski pretinac 94
telefon: centrala 041 460-111
telex cros rh 21-587
fax 424-513

"ČISTOĆA"

41000 ZAGREB

Radni broj 0-02

vaš znak: G-179

datum: 16.06.92.

naš znak: MIL-ZG-802/92

Predmet: prometna nezgoda od 23.04.92.
KEC RUDOLF/"ČISTOĆA"(vozilo ZG-661-538)

U svezi Vašeg odštetnog zahtjeva povodom gore navedene prometne nezgode, obavještavamo Vas da je naša Komisija za likvidaciju šteta utvrdila postojanje obaveze i riješila Vaš zahtjev u iznosu od 170.082.-HRD

U prilogu Vam dostavljamo tri primjerka tiskanica "Izjava o namirenju" koja molimo potpišite i dva primjerka vratite na naš broj MIL-ZG-802/92

Po primitku potpisanih izjava, doznačit ćemo iznos na Vaš žiro-račun koji molimo navedite na izjavama.

Uz pozdrav

prilog: 3



CROATIA
OSIGURANJE d.d.
ZAGREB

Filijala ZAGREB
Zagreb, Trg bana J. Jelačića 10

Šteta br. MI-ZG-511/92

Osiguranik: Kec Rudolf

Adresa:

IZJAVA O NAMIRENJU

Potpisani — oštećeni "ČISTOČA", 41000 Zagreb, Radnička c. 82

kojega zastupa

izjavljujem da su primitkom sporazumno utvrđene svote od d 170.082.-
slovima: stosedamdesettisućaošamdesetdva HRD

u cijelosti namireni svi moji zahtjevi u vezi sa štetom na vozilu, a iz štetovnog događaja od
23.04.1992. kao i

Nakon primitka navedene svote u vezi s ovim događajem ja nemam niti ću imati nikakvih
zahtjeva bilo prema osiguraniku Kec Rudolf
bilo prema Croatia osiguranju d. d., ili prema bilo kojoj trećoj osobi, te ujedno izjavljujem
da do sada nisam u vezi s ovom nezgodom od osiguranika, osiguravatelja ili treće osobe ništa
primio.

Izričito izjavljujem da sam ovu izjavu pročitao i razumio i da je neću pobijati zbog zablude ili
bilo kojeg drugog razloga.

Ujedno potvrđujem primitak jednog primjerka ove izjave

U Zagrebu, 16.06.1992.

BROJ ŽIRO-RACUNA J.P. ČISTOČA ZAGREB

br. 30110-601-3135

(potpis)
br. osobne karte ili pasoša
"ČISTOČA" - poslužitelj s p. o.
ZAGREB, Radnička c. 82, Đakovića 1
mjesto i datum izdavanja



»ČISTOČA« • PODUZEĆE S P O ZAGREB

41000 Zagreb, Radnička c. Đ. Đakovića 82, tel 041/611-311, Žiro račun 30101-601-3135

" C R O A T I J A "

FILIJALA ZA OSIGURANJE
MOTORNIH VOZILA

Zagreb, 08.06.1992. god.

Org. jed. SEKTOR MIO
Broj SLUŽBA VOZNOG PARKA

[Zagreb, Trg bana J. Jelečića 1]

Vaš znak: MIL-802/92.

Predmet: Zahtjev za povratak sredstava po računu No 008841.

Obavijestavamo vas da je izvršen popravak našeg vozila
reg. oznake ZG 661-538, Zastava Jugo Skala 55, u firmi
"AUTOMEHANIKA SERVISI", Zagreb, Lopašićeva 12, a prema
zapisniku o šteti MIL-802/92.

Budući smo izvršili plaćanje po računu br, No 008841, molimo
vas da na naš žiroračun br. 30101-601-3135 dostavite iznos
od 170.082,- HRD.

Prilog: Kopija računa popravka vozila.

»ČISTOČA« • poduzeće s p. o.
ZAGREB, Radnička c. Đ. Đakovića 82
Direktor sektora:
dip. ing. Lopac Željko
2. 6. 92.

G- 179

PODUZEĆE



automehanika servisi p. o.

41001 ZAGREB, Lopašićeva 12, p.p. 41, tel. 442-609, 414-622 • ZASTAVA• SERVIS, Soc. revolucije 25, tel. 417-206,
412-110 • REMONT VOZILA Lopašićeva 12, tel. 413-337 • STANICA TEH. PREGLEDA VOZILA, Soc. revolucije 25,
tel. 445-705 • SERVIS VOZILA VW AUDI, Martićeva 15, tel. 412-528 • TRGOVINA, Martićeva 15, tel. 442-836
Broj žiro računa 30105-601-28484 SDK ZAGREB

» ČISTOĆA « — ZAGREB	
Primljeno: 01-06-1992	
Broj: 6400	Priloga

1739

"ČISTOĆA "

41000 ZAGREB
Radniča c. 82

Zagreb, 29. 05. 1992.
Narudžba: vaša br. 580 / 0
Marka vozila: ZG 661-538
Reg. broj: Jugo Skala 55
Motor broj:
Šasija br.:
Km stanje:
Radni nalog: 6604
Valuta: 12. 06. 1992.

Račun »A« № 008841 MODEL PL. 02

Obračun radova prema zapisniku OZ-a.
Izvid štete br. KIL 802/92.

10000 ✓

rad 60,80 x 1.250.-	HRD	76.000.-
5 % p	"	3.800.-
materijal	"	68.219.-
32% pp	"	21.831.-
materijal -ulje	"	211.-
10 % p na ulje	"	21.-
UKUPNO	HRD	170.082.-

Slovima: stosedamdesettisućacsamdesetdva HRD
Prilog: izdatnice materijala, ~~zapisnik OZ-a~~

PODUZEĆE:
» AUTOMEHANIKA SERVISI «
P. O. 4
Z A G R E B. LOPASICEVA 12

Piscanje u roku 15 dana od dana izdavanja ovog računa, u skladu sa Zakonom, u slučaju spora, koji bi nastao iz ovog računa, mjesno nadležan je sud u Zagrebu.

Tomurad S. ing.

Faktura

Rukovodilac OJ



"CROATIA"
OSIGURANJE d.d.

ZAGREB
Osiguranje motornih
vozila

Poslovna jedinica

"ČISTOĆA" p.o.
41000 ZAGREB

Radnička c.82

vaš znak: G-179

datum: 12.05.92.

naš znak: MIL-ZG-802/92

Da bismo bili u mogućnosti riješiti Vaš odšletni zahtjev u povodu prometne nezgode od

23.04.92., molimo Vas da nam hitno dostavite:

- 1) pravomoćno rješenje suca za prekršaje odnosno krivičnu presudu, jer iz postojeće dokumentacije u spisu nije moguće utvrditi krivnju našega osiguranika, zbog toga što:
 - a) osiguranik se uopće ne odaziva na naše pozive,
 - b) osiguranik poriče svoju krivnju iznoseći oprečnu verziju događaja,
- x 2) originalne račune popravka
- 3)

Ako ne posjedujete originalne račune o izvršenom popravku i kupljenim dijelovima, štetu smo Vam voljni isplatiti po procjeni, pa Vas molimo da nas o Vašem mišljenju obavijestite pozivom na naš znak i broj.

S poštovanjem.

Croatia - Osiguranje d.d.

5 -06- 1992

FIJALJA ZAGREB

Croatia ZG
Osiguranje D.D.

ing Bana J. Jelacica 13
CRO 41000 Zagreb

AVUS
INTERNATIONALE SCHADENSREGULIERUNGEN

INTERNATIONAL LOSS ADJUSTERS
SERVICE INTERNATIONAL DE REGLEMENTS DE SINISTRE

J Pscheidl & Dr Pscheidl
Gesellschaft m. b. H. & Co KG
A-8010 Graz, Rechbauerstr. 4
Tel. (0316) 8022-0, Telex 311777
Telefax (0316) 8022 27

Unser Zeichen: CRO-00366/92

Graz 27.05.1992

Betrifft: Ihr Aktenzeichen: MIL-ZG-802/92
Unfall vom 92.04.23
in Zagreb
Kec Rudolf / Cistoca

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir befassen uns im Auftrag von **D V A**
Versicherungsanstalt

haftpflichtmäßig mit dieser Angelegenheit. Bitte führen Sie die weitere
Korrespondenz nur mit uns zum Aktenzeichen

CRO-00366/92

Versicherungsschutz

- ☒ ist gegeben
☐ wird geprüft
☐ ist nicht gegeben.

Die Schadenanzeige

- ☒ liegt vor und ist beigelegt
☐ liegt nicht vor und wird nachgereicht.

Un. ist d. Verschulden d. VN

- ☐ gegeben
☐ teilweise gegeben zur Quote ... %
☐ nicht gegeben
☒ nicht zu beurteilen.

Regulieren Sie bitte bestmöglich nach Maßgabe der angekreuzten Punkte
unter Beiziehung der amtlichen Ermittlungsunterlagen.
Zur gegebenen Zeit erwarten wir Ihre Abrechnung unter Beifügung aller
Regulierungsunterlagen.

Mit freundlichen Grüßen

AVUS, Graz

sicherung

ÖVA Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft
 Damier-Straße 2 6800 Mannheim 1 Tel. 06 21/4 00 40



Schaden-Anzeige für Kraftverkehr-Haftpflichtversicherung

Schaden-Nummer: _____

Mannheim, den _____

Betr.: Ihren Schadenfall vom

23.4.92

Beteiligt _____

Zur gefl. Beachtung!

Genaue Beantwortung der nachstehenden Fragen erleichtert die Schadenbearbeitung. Ihre Angaben werden auch für den Fall erbeten, daß Sie nach Ihrer Ansicht kein Verschulden trifft. Nur dann können wir unberechtigte Ansprüche begründet abweisen. Bitte legen Sie gegen Mahn- und Vollstreckungsbescheide, die Ihnen evtl. zugestellt werden, zur Wahrung der Fristen sofort Widerspruch ein. Geben Sie sämtliche gerichtlichen Schriftstücke mit Umschlag sofort unter Angabe des Aktenzeichens an die ÖVA weiter. Handeln Sie bitte ebenso bei allen anderen Schriftstücken und erkennen Sie bitte ohne unsere Zustimmung keinen Haftpflichtanspruch an.

Achtung!

Wir weisen Sie ausdrücklich darauf hin, daß Sie durch unwahre oder unvollständige Angaben, auch wenn sich diese für die ÖVA nicht nachteilig auswirken, Ihren Anspruch auf Versicherungsschutz verlieren und etwaige Schadensaufwendungen selbst zu tragen haben.

Hochachtungsvoll
 ÖVA Allgemeine
 Versicherungs-Aktiengesellschaft
 HUK Schadenabteilung

Name und Anschrift des Versicherungsnehmers:

Bitte auch Familien-
 lehrzahl angeben

7798

Rudolf Klee
 Pfingstberg
 Gieselerstr. 20

Rufnummer: _____

Versicherungsschein Nr.: 102 25142

falls kaskoversichert:

Vollkasko ohne/mit SB

DM:

650

Wollen Sie diesen
Anspruch nehmen

Mopedkennzeichen:

920.11

Teilkasko (Brand, Entwendung usw.)

ja ☐nein ☐ja ☒nein ☐

Rechtsschutz-Versicherung:

Besteht eine solche?

ja ☒nein ☐Strafrechtsschutz ☐Zivilrechtsschutz ☐

Wenn ja, bei welcher Gesellschaft?

Colanet

Erkennungsmerkmale Ihres am Unfall beteiligten Fahrzeuges:

Amtl. Kennzeichen des Kfz:

S.G. C 1160

Plätze:

5

Nutzlast

Kfz-Art:

PKW

Fabrikat:

Sak

Fahrgestell-Nr. 075362

Type:

Sak

Verwendung des Kfz. z. Zt. des Schadenereignisses: (Bitte jede Position prüfen und Zutreffendes ankreuzen!)

☒

Eigenverwendung ohne Vermietung

☐

als Selbstfahrervermietfahrzeug

☐

im Werkverkehr

☐

als Drachke

☐

im gewerblichen Güternahverkehr

☐

andere Verwendung und zwar

☐

als Mietwagen

☐

im gewerblichen Güterfernverkehr

Lenker im Unfallzeitpunkt (Name, Beruf, Anschrift):

VU

geboren am _____

Wurde das Fahrzeug mit Ihrem Wissen und Willen benutzt?

ja ☒nein ☐

Führerscheinklassen des Lenkers im Unfallzeitpunkt:

A/B

Führerschein Nr.: 2582173

Ausstellende Behörde:

LA Überlingen

Ausgehändigt am: 9.3.71

Besäß der Lenker im Unfallzeitpunkt außerdem einen gültigen besonderen Ausweis für Personenbeförderung (Or

Lkw, Drachke)?

ja ☐nein ☒

ggf.: ausgestellt am _____

von _____

sich der Schaden?

Am 23. 9. 92

19

Uhr

ort, Straßenstelle, Kilometerstein usw.)
sich waren vorhanden?

Wärzeichen hatten Sie zu beachten?

sich der Schaden? (Bitte schildern Sie den Hergang ausführlich. Verweisen Sie nicht nur auf das Polizeiprotokoll. Bei zweifelhafter
Rechtslage bitte Skizze auf besonderem Blatt.)

siehe Anlage

Mitschuld oder Alleinschuld des Unfallgegners? ja ☐ nein ☒ Grund?

Welche Polizeidienststelle nahm ein Protokoll auf?

Wer mußte ein Verwarnungsgeld bezahlen? 1. VN ☒ 2. Gegner ☐ 3. Beide ☐ 4. Sonst wer? ☒ 20.-

Wurde ein Bußgeld- bzw. Strafverfahren eingeleitet? ja ☐ nein ☐ Gegen wen?

Dienststelle und Aktenzeichen:

Welche Personen — auch eigene Insassen — sind Zeugen des Ereignisses? (Name, Anschrift)

Wer stellt Ansprüche? (Name, Beruf, Anschrift u. Telefonnummer)

nicht bekannt

Sachschaden des Unfallgegners: bei Kfz.-Schaden: amtll. Kennzeichen:

Fabrikat:

Art und Umfang des Schadens:

Wo kann der Schaden beseitigt werden? (Anschrift und Telefonnummer)

Personenschaden:

Wer wurde getötet:

Wer wurde verletzt:

Worin bestehen die Verletzungen? (genaue Beschreibung)

Krankenhaus:

Behandelnde Ärzte:

Ist der Verletzte mit einem Gebrechen behaftet? (schwerhörig, kurzsichtig, gehbehindert usw.)

Familienstand des Verletzten bzw. Getöteten: ☐ ledig ☐ verh. ☐ verw. ☐ gesch.

Beruf des Verletzten bzw. Getöteten: geboren am:

Wie nahm der Verletzte am Verkehr teil? — Als

(Fußgänger, Radfahrer, eigener Insasse, fremder Insasse usw.)

Sicherheitsgurt angelegt: ja ☐ nein ☐

War der Verletzte beruflich unterwegs oder auf dem Wege von oder zur Arbeit? ja ☐ nein ☐

Steht der Anspruchsteller in einem Dienstverhältnis zu Ihnen?

ja ☐ nein ☒

Bemerkungen:

den 27. 9.

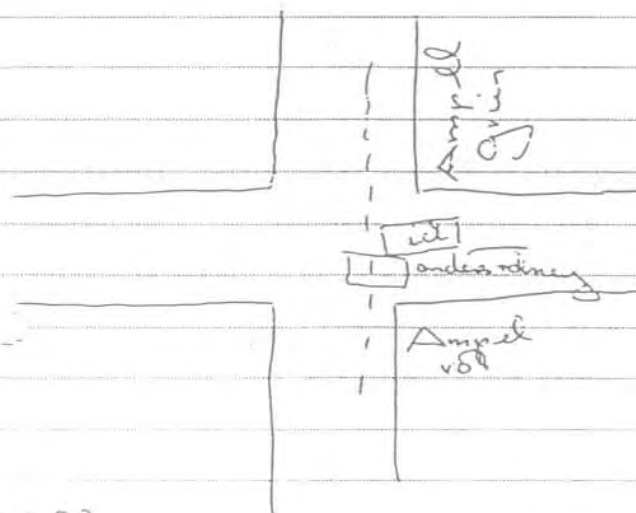
19 92

Für die Richtigkeit der Angaben:

(Unterschrift des Fahrers)

(Unterschrift des Verletzten)

h hielt an einer Ampel, das
 schaltete auf grün und fuhr zu, da-
 bei kam ein PKW von links, der
 Ampel rot hatte und war noch links
 in der PKW fuhr in mein!



21.4.92

HR VORTEIL SERVICE in jeder Sparkasse durch die Fachberater der QVA **QVA** Versicherungen

Die Versicherung der Sparkassen - Unternehmen der Finanzgruppe

AVUS
19-05-1992
FILIJA ZAGREB

AVUS

INTERNATIONALE SCHADENSREGULIERUNGEN

Croatia ZG
Osiguranje D.V.

Trg Bana J. Jelacica 13
CRG 41000 Zagreb

INTERNATIONAL LOSS ADJUSTERS
SERVICE INTERNATIONAL DE REGLEMENTS DE SINISTRE

J. Pscheidl & Dr. Pscheidl
Gesellschaft m.b.H. & Co. KG
A 8010 Graz, Rechbauerstr. 4
Tel. (0316) 8022 0 Telex 311777
Telefax (0316) 8022 27

Vas znak: CRG-00366/92

GR 82 11 15 1992

Predmet: Vas znak MIL-ZG-802/92
kec Rudolf / Cistoca
Nezgoda od 92.04.23

Poštovana gospodo:

U predmetnoj šteti potvrđujemo primitak Vaseg dopisa i molimo Vas da
zabilježite nas broj predmeta

CRG-00366/92

Stetu smo prijavili nadležnom osiguravatelju i po primitku prijave
stete našeg osiguranika odmah ćemo Vas obavijestiti o međuvremenu
ostajemo

s poštovanjem

AVUS, Graz



"CROATIA"
OSIGURANJE dd ZAGREB
Filijala OSIJEK

54000 osijek, trg lj. gaja 1
poštanski pregradak 43
telefon: centrala 054 32-255
direktor: 054 123-197
telex: 28256 yu zo os
telefax: 054 126-332 trg lj. gaja 1
054 124-475

A V U S
Rechbauerstrasse 4
A 8010 G R A Z

OVA ALLG.

Ihr Aktenzeichen	Unser Aktenzeichen	Sachbearbeiter	Datum
NEU	MIL-ZG-802/92		04.05.92.

Betrifft: LONDONER ABKOMMEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bearbeiten für Sie im Rahmen des Londoner Abkommens, diesen Schadenfall:

Schadendatum 23.04.92.	Schadenort Zagreb	Ihre Police Nr.	Grüne Karte Nr. D 702 285/41 gültig vom: 25.04.91. bis 25.04.96.
IHR VERSICHERUNGSNEHMER: Name und Adresse KEC RUDOLF, 7798 PFULENDORF			Fahrzeug und amtliches Kennzeichen PKW, FIAT, SIG CD 160 Fahrzeuglenker KEC RUDOLF
GESCHÄDIGTE: Name und Adresse "ČISTOČA" p.o. 41000 ZAGREB, Radnička c. 82			Fahrzeug und amtliches Kennzeichen PKW, YUGO, ZG-661-538
Bemerkungen:			

- ☒ Bitte senden Sie uns die Schadenmeldung Ihres Versicherungsnehmers.
- ☒ Bitte um Liquidierungsermächtigung.
- ☒ Bitte geben Sie uns Ihre Schadennummer bekannt.

Mit freundlichen Grüßen
AUSLANDSSCHADEN-ABTEILUNG

Broj: _____ / _____ od _____ 1992. MB

GRADSKI SUCI ZA PREKRŠAJE ZAGREB

Dežurna služba

Na temelju člana 83. Zakona o prekršajima podnosi se

Dardićeva 4

ZAHTJEV ZA POKRETANJE PREKRŠAJNOG POSTUPKA

A — PROTIV: 1. KEC RUDOLF iz zagreb, Srednjaci 16

zbog toga što je su dana 23. 4. 1992. u sati 11, 00 na mjestu Zagreb, Ljubljanska-
Novosadska - Zagrebačka SO Trešnjevka
sektor 8 patrolni rajon 4 počinio/ili sljedeće:

Kec Rudolf je upravljao osobnim automobilom SIG-CD-160 (D) Zagrebačkom ulicom iz pravca sjevera u pravcu juga. Dolaskom do križanja Zagrebačke, Ljubljanske i Novosadske ul. isti je izvršio skretanje u lijevo na Ljubljansku av. dok je na semaforu bilo upaljeno zeleno svjetlo, oduzevši prednost prolaza osobnom automobilu ZG-661-538 kojim je upravljao Primorac Damir, kretajući se Novosadskom preko Ljubljanske u ZAGREBAČKU PRAVAC JUG+SJEVERA zadržavajući pravac kretanja na upaljeno zeleno svjetlo na semaforu. Tom prilikom isti je svojom prednjom lijevom stranom udario u prednji dio osobnog automobila SIG-CD-160 (D).

B — ČIME JE POČINJEN PREKRŠAJ iz člana 50 stav 1

točka _____ kažnjivo po članu 226 stav 1 točka 5

Zakona o osnovama sigurnosti prometa na cestama. primj. st. 2 i 3 istog čl.

Ovaj dokazni materijal poddizetom mjeru na temelju čl. 1. st. 4 Zakona o preuzimanju Saveznih zakona iz oblasti

alkotestiran: DA — NE, tko Unutarnjih poslova kao zakon 22.

krv vađena: DA — NE, kome _____

stručni pregled: DA — NE, kakav, tko _____

vještačenje vozila: DA — NE (reg. br. i vrsta) _____

Mjesto događaja skicirano: DA — NE, fotografirano DA — NE _____

Isključenje vozila oduzimanjem reg. pločica: _____

2. Vremenske prilike, karakteristike puta i stanje kolnika:

dan, noć, sumrak, svitanje, kolnik osvijetljen, slabo osvijetljen, neosvijetljen, nema rasvjete, postojeća rasvjeta ne radi
u dužini _____ m, sunčano, oblačno, kiša, snijeg, tuča, magla, vidljivost _____ m, kolnik suh, mokar, prekriven snije-
gom, ledom oštećen — opis oštećenja _____, uspon, pad, zavoj
pregledan — nepregledan, prijevoj, most, nadvožnjak, podvožnjak, usjek, nasip; vrsta kolničkog zastora: beton, kocica, asfalt,
makadam, zemljani, gladak, hrapav, valovit, dobar, slab. _____

3. Podaci o učesnicima, ispravama i vozilima:

	1. učesnik	2. učesnik	3. učesnik
Prezime	KEC	PRIMORAC	
Ime	RUDOLF	DAMIR	
Ime roditelja	Franjo	Mato	
Datum rođenja	11.9.1929.	29.11.1961.	
Mjesto rođenja	Dežanovac	Zagreb	
Općina	Daruvar	Zagreb	
Stan — mjesto	Zagreb	Zagreb	
Ulica i kbr.	Srednjaci 16	Ljubičićeva 38	
Adresa u inozemstvu	Pfulendorf 7798		
Zanimanje	penzioner	ing.graf.tehnologije	
Zaposlen kod		"Čistoća" Zgb.	
Adresa		Radnička c. 82	
Putna isprava br./g. i PU	H-440191-Zgb.		
Voz. dozvola br./g. i PU	2582/73.	283056/82.Zgb.	
Kategorija/god. staža	"B"	"B"	
Reg. br. vozila	SIG-CD-160 (D)	ZG-661-538	
Priključno vozilo			
Vrsta i marka vozila	os."Fiat tempra"	os."Jugo 101"	
Godina proizvodnje	1991.	1989.	
Registracija važi do	29.7.1994.	29.12.1992.	
Vlasništvo	vozača	"Čistoća" Zgb.	
Adresa vlasnika	ista	Radnička 82	
Voz. do momenta nezgode po izj. vozača ispravno-neispravno	ispravno	ispravno	
Utvrđeno stanje nakon nezgode: ispravno-neispravno	neispravno	ispravno	
Vozilo osigurano kod	Versicherungsshein	Croatia	
Broj zelene karte	702285/42.	001462025439	

4. Oštećenje na vozilima i objektima — opis tragova i širina kolnika:

Na autom. SIG-CD-160 (D) oštećeno je prednji branik, prednji vezni lim,, prednja maska, poklopac motora, prednji desni i lijevi blatobran, oba prednja svjetla i pokazivač smjera. Šteta se cijeni na 15000 dinara.

Na autom. ZG-661-538 oštećeno je; prednji lijevi blatobran, prednji vezni lim, prednji branik, poklopac motora, prednje lijevo svjetlo i pokazivač smjera. Šteta se cijeni na 10000 dinara.

Na mjestu nezgode pronađeni su tragovi razbijenog svjetla od jednog i drugog vozila.

D — STOGA SE PREDLAŽE:

1. Da se provede prekršajni postupak, da se okrivljeni proglasi krivim i kazni po zakonu;
2. Da se okrivljeni obveže na naknadu troškova prema priloženom troškovniku;
3. Da se uz kaznu izrekne zaštitna mjera primj. st. 3 istog čl.
4. Da se primjenom člana 144 stav 3 ZP rješenje o prekršaju proglasi izvršnim odmah, jer okrivljeni: a) ne može dokazati svoj identitet, b) nema stalno mjesto boravka, c) mogao bi odlaskom iz zemlje osujetiti izvršenje rješenja;
5. Da se saslušaju slijedeći svjedoci:
6. Da se otpavkom rješenja o prekršaju ovaj organ obavijesti o ishodu prekršajnog postupka.

PRILOG: skica-kroki.

Prekršaj utvrdio i uviđaj obavio:

1. Đaković Zoran v.r.

2.

7. ZAPOVJEDNIK: -9
Edjo Đuković
 Ivan Matko

24/84 '92 89:19

2 38 41 424513 CROATIA F. 26 RH

01

1 Internationale Versicherungskarte für Kraftverkehr			2 Ausgestellt mit Genehmigung des HUK-Verbandes		
3 Gültig			4 Nr. des Versicherungsscheins		
vom			bis		
Tag	Monat	Jahr	Tag	Monat	Jahr
25	04	91	25	04	96
(Beide Tage eingeschlossen)					

5 Amt Kennzeichen oder, falls nicht vorhanden, Nr. des Fahrgestells oder Motors

6 Art und Fabrikat des Fahrzeugs

SIG RD 160

A Fiat

Nichtzutreffende Länder streichen

A CH B D DK E F GB GR I IRL L NL P N S SF BG CS H

7 Name und Anschrift des Versicherungsnehmers (oder des Benutzers des HUK)

Hec Rudolf

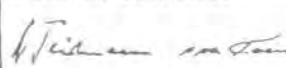
Gehweg 26

7981 Gellendal

8 Diese Karte ist ausgestellt von: (Name u. Adresse des Versicherers)

OVA Allgemeine
Versicherungs-Aktiengesellschaft
Hauptstadt 10, 11 4
(8000 Maastricht)

9 Unterschrift des Versicherers



INTERNATIONALE VERSICHERUNGSKARTE FÜR KRAFTVERKEHR
INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD
CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

(1) In jedem besuchten Lande übernimmt das Büro dieses Landes hinsichtlich des Gebrauchs des in dieser Versicherungskarte bezeichneten Fahrzeuges die Verpflichtungen eines Haftpflichtversicherers, und zwar in Übereinstimmung mit den Gesetzen über die Pflichtversicherung in diesem Lande.

(2) Nach Ablauf der Gültigkeit dieser Karte wird die Haftung durch das Büro des besuchten Landes übernommen, wenn dieses durch das Gesetz dieses Landes oder auf Grund eines Abkommens mit seiner Regierung erforderlich ist. In einem solchen Falle verpflichtet sich der in dieser Erklärung genannte Versicherungsnehmer, die für die Aufenthaltsdauer nach dem Ablaufdatum der Versicherungskarte geschuldete Prämie zu zahlen.

(3) Ich, der in dieser Versicherungskarte genannte Versicherungsnehmer, bevollmächtige hierdurch den HUK-VERBAND, Hamburg, und die Büros irgendeines der erwähnten Länder, die der HUK-VERBAND beauftragt, gemäß den gesetzlichen Bestimmungen Anzeigen, Zuschüssen und Zustellungen anzunehmen, ebenso für mich Haftpflicht-Schadensansprüche Dritter zu bearbeiten und evtl. zu regulieren, soweit sich diese auf die Gesetze über die Pflichtversicherung des betreffenden Landes stützen und sich aus dem Gebrauch des Fahrzeuges in diesem Lande oder diesen Ländern ergeben.

(4) Unterschrift
des Versicherungsnehmers

(5) Nur für Besucher von Großbritannien
und Nord-Irland
Unterschrift sonstiger, etwa das Fahrzeug
benutzender Personen



(Diese Versicherungskarte ist nur gültig, wenn sie vom Versicherungsnehmer unterzeichnet ist.)

Fahrzeugarten (Schlüssel)

A Personenwagen	C Lastwagen, Zugmaschine	D Fahrrad mit Hilfsmotor	E Omnibus
B Kraftrad, Motorrad	Sattelzugmaschine	Moped	F Anhänger

ORIGINAL



CROATIA
OSIGURANJE d.d.
ZAGREB

FILIJALA ZAGREB
41001 Zagreb, trg bana Josipa Jelačića 13
poštanski pregradak 94
telefon: centrala 041 460-111
telex: 21 587 cros rh

MINISTARSTVO UNUTARNJIH POSLOVA
REPUBLIKE HRVATSKE

POLICIJSKA UPRAVA ZAGREB

POLICIJSKA POSTAJA 114 45

41000 ZAGREB

Predmet: Podaci o prometnoj nezgodi

vaš znak:

datum: 04.05.92.

naš znak: MIL-ZG-802/92

Dana 23.04.92. došlo je u mjestu ZAGREB

na relaciji do prometne nezgode u kojoj je sudjelovao

KEC RUDOLF

upravljaajući vozilom reg. oznake SIG CD 160

PRIMORAC DAMIR

upravljaajući vozilom reg. oznake ZG-661-538

Oštećeni "ČISTOČA" p.o. je u povodu ove prometne nezgode postavio našoj Filijali zahtjev za naknadu štete. Radi rješavanja ovog odštetnog zahtjeva molimo vas da nam pošaljete primjerak zapisnika o uviđaju odnosno primjerak vaše službene zabilješke o tom događaju, kao i ZELENU KARTU za strano vozilo.

U svom odgovoru molimo da se pozovete na naš znak i broj.

S poštovanjem.

Prilog: Administrativni biljeg



"CROATIA"
OSIGURANJE dd ZAGREB
Filijala OSIJEK

54000 Osijek, Gajev trg 1
poštanski pregradak 43
telefon: 054 32-255
telefax: 054 124-475
054 126-332

HUK-Verband
Glockengiesserwall 1
Postfach 10 63 03
D-2000 HAMBURG 1

Unser Zeichen: MIL-ZG-802/92
Our reference:

Datum: 04.05.92.
Date:

Betrifft: Verkehrsunfall vom 23.04.92. in Zagreb

Sehr geehrte Herren,

Wir bitten, Sie höflichst, uns die Versicherungsgesellschaft bekanntgeben zu wollen, bei welcher das Fahrzeug mit dem Kennzeichen

PKV, Fiat, SIG CD 160

Halter KEC RUDOLF

im Unfallzeitpunkt haltpflichtversichert war.

Für Ihre Mühewaltung bedanken wir uns im voraus und zeichnen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
AUSLANDSSCHADEN-ABTEILUNG

Re: Accident on

Dear Sirs,

We are dealing with the above mentioned accident.

We should be very much obliged to you, if you let us know the name and address of the Insurance Company, which is covering Third Party Liability for the motor — car plate No.

property of M
on the date of the accident.

May we please hear from you soon.

Yours faithfully,
FOREIGN MOTOR CLAIMS DEPARTMENT

MSI-101-Ny-E



CROATIA
OSIGURANJE d.d.
ZAGREB
FILIJALA OSIJEK
54000 Osijek, Gajev trg 1
poštanski pregradak 43
telefon: 054/32 255
telefax: 054/124 475
054/126 332

"ČISTOĆA" p.o.

41000 ZAGREB

Radnička c.82

datum: 04.05.92.

PREDMET: Obavijest o primitku odštetnog zahtjeva

Prometna nezgoda od ..25.04.92.

Izvešćujemo Vas da smo primili Vaš zahtjev za naknadu štete, odnosno zahtjev Vaše stranke

..... iz

Zahtjev je kod nas evidentiran pod brojemMIL-ZG-B02/92..... te molimo da se u buduće pozivate na taj broj.

Predmet će voditi referent ...R. Mužar....., telefon br. 054/32 255.

Kako se radi o naknadi štete s uključnim elementom inozemnosti, postoji mogućnost da obrada iste potraje duže, stoga Vas molimo za razumijevanje. Po kompletiranju dokumentacije Komisija za likvidaciju šteta pristupit će rješavanju vašeg zahtjeva.

.....
.....
.....

S poštovanjem
ODJELJAK MEĐUNARODNIH
ŠTETA

CROATIA
osiguranje

ZAJEDNICA OSIGURANJA IMOVINE I OSOBA p o

Filijala za osiguranje motornih vozila

Zagreb, Trg bana Josipa Jelačića 13

POPUNJAVA OŠTEĆENI

ODŠTETNI ZAHTJEV

IZ OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKJE ODGOVORNOSTI

G-179		PODACI O OŠTEĆENOME I OŠTEĆENOM VOZILU	
1. Ime, prezime i adresa oštećenog, (naziv)		"ČISTOĆA" poduzeće s p.o.	
JMBG i broj tekućeg računa, odnosno matični broj OOUR-a i br. žiro-računa		Zagreb, Radnička c. 82 3219437	
Predmet oštećenja: (vozilo, zgrada, ograda, stvari i sl.)		vozilo	
Za oštećeno vozilo navesti:		Putničko, Zastava, Jugo-101, Skala 55, 1989.	
- vrst, marka i tip, god. proizvodnje		ZG 661-538	
- registarska oznaka i br. vozila		šasija: VX1128A00-01026704, motor: 1335519	
- broj šasije i motora			
- broj prometne dozvole, tko ju je izdao i kada		575941 PU-a Zagreb, 29. 12. 1989.g.	
- navesti ranija oštećenja na vozilu		nije bilo	
Podaci o obveznom osiguranju:		Premija plaćena od 29.12.91 do 29.12.92. u iznosu 14.348 d	
Polica br. 001462025439		Zajednica osiguranja "Croatia" posl. jedinica Zagreb	
Da li je oštećeno vozilo kasko osigurano kod koje zajednice osig. - poslovne jedinice, broj police osiguranja i svota franšize		"Croatia" Zagreb, Trg bana Josipa Jelačića 13 267582 7.000,- HRD	
Ime, prezime i adresu osobe koja je u trenutku nezgode upravljala oštećenim vozilom, broj vozačke dozvole, kategorija i vrijedi do:		Damir Primorac, Zagreb, Ljubičićeva 38 283056 PU-a Zagreb, "B" 24. 05. 1995.g.	

PODACI O VOZILU, VLASNIKU I VOZAČU KOJI JE PROUZROČIO ŠTETU

2. Ime, prezime i adresa vlasnika vozila	Kec Rudolf, Zagreb, Srednjaci 16
Ime, prezime i adresa vozača koji je u trenutku nezgode upravljao vozilom	" " " "
Marka i registarski broj vozila	Fiat-tempra SIG.CD-160, osig.kod Versicherungssst.

PODACI O NEZGODI

polica broj: 702285/42

3. Dan i sat prometne nezgode,	23. 04. 1992.g. u 11,30 sati
mjesto, ulica - relacija	Križanje Novosadske, Zagrebačke i Ljubljanske avenije
Navesti: a) Da li je nezgoda prijavljena nadležnom SUP-a i kojemu?	a) da bila prom.policija i obavila uviđaj
b) da li je vozač prijavljen sucu za prekršaje i u kojem mjestu?	b) da
c) imena i adrese svjedoka prometne nezgode	c) - - -

MS-06-1/90

OKRENITE!

PODACI O OZLIJEDENIM OSOBAMA

4. Ime, prezime i adresa ozlijeđenoga	1. —
	2. —
	3. —
	4. —

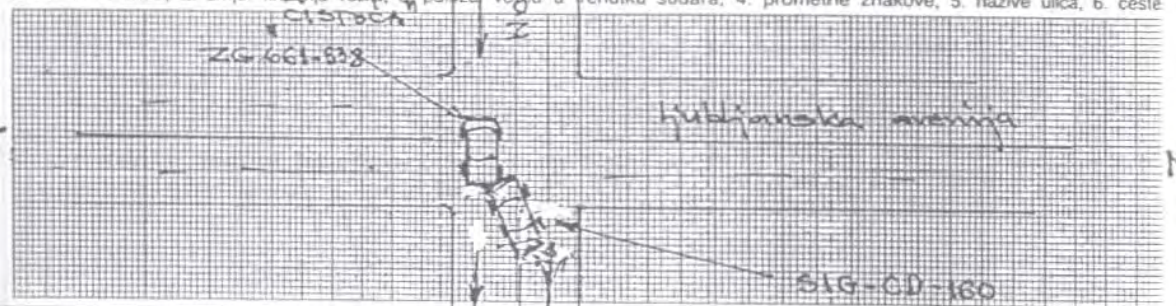
DETALJAN OPIS NAČINA I TOKA NEZGODE

5. Na križanju Novosadske ulice, Zagrebačke ceste i Ljubljanske avenije, vozilom "Čistoće" ZG 661-538 kretao sam se iz Novosadske preko Ljubljanske avenije u Zagrebačku cestu. Vozilo iz Zagrebačke ceste SIG-CD-160 skretalo je lijevo u Ljubljansku aveniju i pritom na križanju prednjim dijelom udarilo u prednji dio vozila "Čistoće".

Izjavu dao vozač:
Primorac Damir v.r.

SKICA DOGAĐAJA

Označiti: 1. ulice, 2. smjer kretanja vozila, 3. položaj vozila u trenutku sudara, 4. prometne znakove, 5. nazive ulica, 6. ceste



SPECIFIKACIJA ODŠETNOG ZAHTJEVA

6.

Zahtjevu prilažem:

Za date navode i podatke odgovaram materijalno i krivično.

«ČISTOĆA» - poduzeće s p. o. o.
ZAGREB, Radnička c. D. Đakovića 82

u Zagrebu, 24. 04. 19892.

Potpis podnositelja zahtjeva: *[Signature]*

NAPOMENA: U specifikaciji odšetnog zahtjeva potrebno je točno navesti što se i koliko traži za određeni oblik štete, npr. «tražim popravak vozila», «za pretrpljene bolove tražim svotu od 200.000 d- i sl., a u slučaju da nedostaje prostora na tiskanici, priložiti dodatni papir.

Potpis ovlaštene osobe koja je primila zahtjev



CROATIA OSIGURANJE d.d. ZAGREB
Osiguranje motornih vozila,
ZAGREB, Trg bana Josipa Jelačića 13

Izvid štete br. _____

№ 179658

MIL-802/92

KASKO - JAMSTVO

Ime i prezime (naziv), te adresa vlasnika oštećenog vozila		Čistoća"			
Registarski broj	Vrsta, marka i tip vozila	Broj šasije	Broj motora	God. proizvodnje	
ZG 661-538	Jugo Skala 55	VX1128AC001C 26704	1335519	1989.	
Datum prve registracije	Kw	ccm	Tona	Boja vozila	Predeno km
	40			bijela	4
		Broj vrata		Gume	
				p. l.	mm p. d. mm
				z. l.	mm z. d. mm

Sposobno za vožnju: da - ne. Prethodna oštećenja: postoje - ne postoje. Tragovi prethodnih popravaka: nema - uočljivi - nestručno izvedeni. Stanje laka: dobro - loše - vrlo loše. Stanje tapetiranja: dobro - loše - vrlo loše. Tragovi korozije na: blatobranima - vratima - pragovima - čitavom vozilu. Vanjski izgled motora i motor. prorstora: uredan - zaustavljen - uprljan bojom - vrlo neuredan.

Pregled vozila obavljen u Radnička dan 28. 4. Datum štete 25. 4.

OPIS OŠTEĆENJA

Dijelovi za zamjenu:

1. prednji branik ✓
2. prednje lijevo svjetlo ✓
3. prednji vezni lim ✓
4. prednji lijevi žmigavac ✓
5. ukrasna maska hladnjaka ✓
6. prednji lijevi blatobran ✓
7. plastika ispod prednjeg lijevog blatobrana

Dijelovi za popravak:

- poklopac motora srednje savijen
- lakirati oštećenja
- kontrola prednjeg lijevog ovjesa i po potrebi naknadni izvid

Procjenitelj:

ing. J. Čović

KALKULACIJA POPRAVKA	Satnica	Rad. sati	Potr. mat.						
Auto-tapetarski radovi									
Auto-karoserijski radovi		28							
Auto-mehaničarski radovi		15							
Auto-električarski radovi									
Auto-lakirerski radovi		14,5							
OKRENITE				UKUPNO					

MS-01 - L 92. 10.000.

43,9



CRDATIA OSIGURANJE d.d. ZAGREB
FIJALJA ZAGREB
ZAGREB, Trg bana Josipa Jelačića 13

I NAKNADNI

Izvid štete br.

№ 187216

MIL 802/92.

KASKO - JAMSTVO

Ime i prezime (naziv), te adresa vlasnika oštećenog vozila		"ČISTOĆA"									
Registarski broj		Vrsta, marka i tip vozila			Broj šasijske		Broj motora		God. proizvodnje		
ZG 661-538		Jugo Skala 55							1989.		
Datum prve registracije	Kw	ccm	Tona	Boja vozila	Predeno km	Broj vrata	Gume				
							p. l.	mm	p. d.	mm	
							z. l.	mm	z. d.	mm	
Sposobno za vožnju: da - ne. Prethodna oštećenja: postoje - ne postoje. Tragovi prethodnih popravaka: nema - uočljivi - nestručno izvedeni. Stanje laka: dobro - loše - vrlo loše. Stanje tapacirunga: dobro - loše - vrlo loše. Tragovi korozije na: blatobranima - vratima - pragovima - čitavom vozilu. Vanjski izgled motora i motor, prostora: uredan - zauljen - uprljan bojom - vrlo neuredan.											
Pregled vozila obavljen u "Automehanika servisi" dana 26.05.1992. Datum štete 23.04.92.											

OPIS OŠTEĆENJA

NOVI DIJELOVI:

8. križ lijeve poluosovine
9. lijevi bočni žmigavac

POPRAVKI:

- prednja lijeva mulda srednje povijena
- prednji lijevi krak šasijske potisnut unazad i povijen
- limeni nosač hladnjaka malo povijen
- centriranje karoserijske na radnom stolu
- reglaža traga i nagiba

Za radionicu:

V. Malčić

Za OZ procjenitelj:

ing. T. Novak

KALKULACIJA POPRAVKA	Satnica	Rad. sati	Patr. mat.
Auto-tapetarski radovi			
Auto-karoserijski radovi		12	
Auto-mehaničarski radovi		2,50	
Auto-električarski radovi			
Auto-lakirerski radovi		2,40	
		16,9	
			UKUPNO

MS-01 - IV 92 - 10.000

OKRENITE

OBRAČUN ŠTETE

Isplata na temelju: (računi, nagodba, presuda, akontacija i dr.)	Iznos
1. Ru. 8841/12.6.92. Autoučesnik	170.082,-
16.6.92.	
Obračun Aronda društva	
1. Odšteta 170.082,-	
2. Ovrata 52.611,-	
222.693,- a 1993.6761	
At. = 11.170,00	
24.6.92.	
Obračun izvršio: _____	

KLAUZULA O POVRATU:

Ako se u građanskoj parnici, krivičnom ili prekršajnom postupku naknadno dokaže moja djelomična ili isključiva krivnja i odgovornost za štetu, OBVEZUJEM SE primljeni iznos naknade vratiti u cijelosti ili srazmjerno mojoj odgovornosti u roku od 8 dana po pravomoćnosti te odluke.

(potpis)

br. osobne karte ili pasoša

U _____

datum i mjesto izdanja

PODACI O ISPLATAMA U ŠTETI

1 OZNAKA *MIL*

2 BROJ *802*

3 GOD. EVID. *92*

KONTINUITET ISPLATA	1. ISPLATA	Šifra val.	2. ISPLATA	Šifra val.
4 Datum likvidacije	<i>16.6.92</i>			
5 Način plaćanja	<i>cheq.</i>			
6 Materijalna šteta na stvarima	<i>170.082,-</i>			
7 Materijalna šteta na osobama				
8 Nematerijalna šteta				
9 Kamate				
10 Troškovi				
11 SVEUKUPNO	<i>170.082,-</i>			
12 Likvidirao	<i>St.</i>			
13 Kontrolirao	<i>16.92</i>			
14 Isplatu odobrio	<i>[signature]</i>			
15 Datum naloga za isplatu				
16 Podatke iz naloga unio				
17 Broj i datum izvoda				

NAPOMENA

Čistilo

170.082,-
5.7.92
13.VII-92

PRILIV PO 1. ISPLATI	Din	Valuta	Šifra valute	Datum
1 Fakturirani iznos odšete (11)	<i>140.082,-</i>			
2 Fakturirani iznos obrade	<i>52.699,-</i>			
3 Fakturirani iznos troškova				
4 Fakturirana bankovna provizija				
5 UKUPNO FAKTURIRANI IZNOS	<i>222.693,-</i>	<i>11.170,-</i>	<i>060</i>	<i>24.6.92.</i>
6 UKUPNO DOZNAČENI IZNOS (PRILIV)	<i>296.881,-</i>	<i>11.170,-</i>	<i>060</i>	<i>19.8.92</i>
7 Umanjena doznaka				
8 Kursna razlika	<i>74.188,-</i>			
9 Datum I urgence				
10 Datum II urgence				
11 Datum otpisa				
12 Podatke upisao	<i>[signature]</i>			<i>18.3.92.</i>

PRILIV PO 2. ISPLATI	Din	Valuta	Šifra valute	Datum
1 Fakturirani iznos odšete (11)				
2 Fakturirani iznos obrade				
3 Fakturirani iznos troškova				
4 Fakturirana bankovna provizija				
5 UKUPNO FAKTURIRANI IZNOS				
6 UKUPNO DOZNAČENI IZNOS (PRILIV)				
7 Umanjena doznaka				
8 Kursna razlika				
9 Datum I urgence				
10 Datum II urgence				
11 Datum otpisa				
12 Podatke upisao				

[illegible][illegible]