

**ZBORNİK S 4. SAVJETOVANJA
O OBRADI I LIKVIDACIJI MEĐUNARODNIH
AUTOMOBILSKIH ŠTETA**

Lovran, travanj 1996.

IZDAVAČ: HRVATSKI URED ZA OSIGURANJE
10000 ZAGREB, MARTIĆEVA 73

ZA IZDAVAČA: BORIS VRBANOVIĆ

NAKLADA: 100 KOMADA

AUTORI:
- dr. Marijan Ćurković
- Ante Lui
- dr. Antun Mandić
- Marijan Mihelčić
- Nikola Sokol
- Ivan Stanko
- Boris Vrbanović
- Siniša Žarković

TEME 4. SAVJETOVANJA
HRVATSKOG UREDA ZA OSIGURANJE

1. Kretanje međunarodnih šteta od automobilske odgovornosti u 1995. godini
(B. Vrbanović)
2. Štete od neosiguranih i nepoznatih motornih vozila - uvjet reciprociteta
(A. Lui)
3. Naknada nekih specifičnih troškova vezanih uz prometnu nezgodu
(dr. M. Ćurković)
4. Zajednički Pravilnik o prijavi i procjeni međunarodnih automobilskih šteta
(M. Mihelčić)
5. Ozljeda vratnog segmenta kralježnice u prometnim nezgodama
(dr. A. Mandić)
6. Zapisnik o prometnoj nezgodi (I. Stanko)
7. Prijevare i krađe u osiguranju motornih vozila (S. Žarković)
8. Promjene u švicarskom zakonu o obveznom osiguranju (N. Sokol)
9. Razno

Boris Vrbanović

**KRETANJE BROJA I IZNOSA PRIJAVLJENIH I
OBRAĐIVANIH MEĐUNARODNIH AUTOMOBILSKIH
ŠTETA U 1995.**

**Kretanje broja i iznosa prijavljenih i obrađivanih
međunarodnih automobilskih šteta u 1995.**

Uvod

Društva za osiguranje u Republici Hrvatskoj u tijeku 1995. isplatila su ukupno 754.680.000 kn za štete koje su se dogodile u zemlji i inozemstvu. Najveći broj šteta isplatila je Croatia osiguranje d.d. Zagreb, na koju otpada 79,13% ukupno isplaćenih šteta.

Udio pojedinih društava za osiguranje u Republici Hrvatskoj vidljiv je iz priložene tablice. Udio međunarodnih šteta u ukupno isplaćenim štetama AO iznosio je 10,02%.

U tijeku 1995., 11 društava za osiguranje rješavalo je štete s elementom inozemnosti. To su: Adria, Adriatic, Aurum, Croatia, Euroherc, Helios, Jadransko, Mediteran, Sava, Slavonija i Zagreb. Društva za osiguranje Adria, Adriatic, Croatia, Euroherc, Mediteran i Sava imaju organizirane samostalne službe za obradu i likvidaciju međunarodnih šteta, dok su Aurum, Helios, Jadransko, Slavonija i Zagreb, ove poslove obavljali putem ovlaštenih agencija.

Društvo za osiguranje	Postotak učešća u ukupno isplaćenim štetama AO u '95.	Vrijednost ukupno isplaćenih šteta u '95. (u 000 kn)	Postotak učešća međ. šteta u ukupno isplaćenim štetama društva za osiguranje u '95.	Vrijednost isplaćenih međunarodnih šteta u '95. (u 000 kn)
0	1	2	3	4
Adria	3.13	23.622	17.72	4.186
Adriatic	2.43	18.353	19.58	3.595
Aurum	0.01	53	-	-
Croatia	79.13	597.217	9.24	55.226
Euroherc	1.25	9.478	2.25	214
Helios	0.0	70	12.85	9
Jadransko	1.68	12.646	13.60	1.720
Mediteran	3.88	29.215	9.68	2.829
Sava	6.65	50.181	13.36	6.704
Slavonija	1.60	12.080	7.71	932
Zagreb	0.23	1.765	19.37	242
UKUPNO	1.00	754.680	10.02	75.657

* izvršni direktor Hrvatskog ureda za osiguranje

DOMAĆA ODGOVORNOST

- štete nanese na vozilo strane registracijske oznake ili stranoj fizičkoj ili pravnoj osobi koju je u Hrvatskoj ili u inozemstvu skrivio osiguranik domaćeg društva za osiguranje

Broj prijavljenih i riješenih šteta u 1995.

Društva za osiguranje imala su u obradi ukupno 10.881 štetu. Najveći broj šteta u obradi imala je Croatia osiguranje d.d. s 8.086 šteta ili 74,3% od ukupnog broja. Prosječna efikasnost rješavanja šteta (odnos broja šteta u obradi s brojem riješenih šteta) svih društava za osiguranje u Republici Hrvatskoj iznosila je 50,8%, što je za 3,1% manja efikasnost u odnosu na 1994.. S 31. 12. 1995. ostalo je neriješeno 5.466 šteta.

Tablica 1

Društvo za osiguranje	Broj šteta u rezervi 31.12.94.	Broj prijavljenih šteta u 1995.	Broj šteta u obradi (1+2)	Broj riješenih i isplaćenih šteta	Broj neriješenih šteta (per 31.12.95.)
0	1	2	3	4	5
Adria	125	246	371	285	86
Adriatic	193	266	459	248	211
Aurum	-	-	-	-	-
Croatia	3.235	4.851	8.086	4.007	4.079
Euroherc	-	204	204	72	132
Helios	-	6	6	2	4
Jadransko	58	135	193	105	88
Mediteran	77	439	516	232	284
Sava	312	527	839	378	461
Slavonija	52	139	191	82	109
Zagreb	-	16	16	4	12
UKUPNO	4.052	6.829	10.881	5.415	5.466

Vrijednost isplaćenih šteta u 1995.

Za isplaćenih 5.415 šteta u 1995., društva za osiguranje u Republici Hrvatskoj isplatila su ukupno 14.304.529 US\$. To je za 2,3% manje nego što je isplaćeno u 1994. (14.633.117 US\$). Najveći iznos isplaćenih šteta ima Croatia osiguranje d.d. u iznosu od 10.380.909 US\$. Prosječna vrijednost isplaćene štete svih društava za osiguranje u Republici Hrvatskoj u 1995. godini iznosila je 2.642 US\$ odnosno 14.053 kn.

Tablica 2

Društvo za osiguranje	Broj isplaćenih šteta (Tablica 1 kolona 4)	Iznos isplaćenih šteta iz kolone 1 u US\$	Prosječna isplaćena šteta u US\$ (kol.2 : kol.1)	Prosječna isplaćena šteta u kn
0	1	2	3	4
Adria	285	786.220	2.758	14.676
Adriatic	248	675.841	2.725	14.497
Aurum	-	-	-	-
Croatia	4.007	10.380.909	2.590	13.782
Euroherc	72	124.667	1.731	9.211
Helios	2	1.790	895	4.761
Jadransko	105	323.338	3.079	16.382
Mediteran	232	531.724	2.292	12.193
Sava	378	1.260.099	3.333	17.731
Slavonija	82	174.501	2.128	11.321
Zagreb	4	45.440	11.360	60.435
UKUPNO	5.415	14.304.529	2.642	14.053

Broj šteta nastalih u 1995. u Republici Hrvatskoj i u inozemstvu

U tablici 3 prikazani su podaci o broju šteta nastalih u 1995. u Republici Hrvatskoj i inozemstvu. Kao što je vidljivo, u Republici Hrvatskoj nastalo je 3.275 šteta, dok je u inozemstvu nastalo 3.544 štete.

Tablica 3

Društvo za osiguranje	Broj šteta nastalih u Hrvatskoj	Broj šteta nastalih u inozemstvu (strani obrađivač)							Ukupan broj nastalih šteta u '95. kol. 1+2
		2							
0	1	D	A	SLO	I	H	Ostali	Ukupno	
Adria	101	5	3	16	104	3	8	139	240
Adriatic	183	34	47	56	110	12	17	276	459
Aurum	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Croatia	2475	404	420	553	623	166	210	2376	4851
Euroherc	42	51	9	10	28	3	3	104	146
Helios	6	-	-	-	-	-	-	-	6
Jadransko	91	7	2	6	15	2	12	44	135
Mediteran	263	35	17	42	45	12	25	176	439
Sava	112	69	79	76	105	68	18	415	527
Slavonija*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zagreb	2	4	2	4	3	-	1	14	16
UKUPNO	3275	609	579	763	1033	266	294	3544	6819

* podaci nisu dostavljeni

Pregled rezerviranih šteta domaće odgovornosti u 1995.

Društva za osiguranje su s 31. 12. 1995. stavila u rezervu ukupno 4.784 štete. Rezervirani iznos za ove štete iznosi 17.028.987 US\$. Prosječni iznos štete u rezervi iznosi 3.559 US\$ odnosno 18.936 kn.

Tablica 4

Društvo za osiguranje	Broj rezerviranih šteta 31.12.95.	Rezervirani iznos u 000 kn	Rezervirani iznos obračunat u US\$	Prosjek u kn (2 :1)	Prosjek u US\$ (3:1)
0	1	2	3	4	5
Adria	146	1.168	219.628	8.003	1.504
Adriatic	160	3.132	588.589	19.570	3.678
Aurum	-	-	-	-	-
Croatia	3.530	70.861	13.319.774	20.074	3.773
Euroherc	32	936	176.000	29.260	5.500
Helios	4	29	5.576	7.416	1.394
Jadransko	70	1.372	258.009	19.608	3.685
Mediteran	282	5.222	981.624	18.518	3.481
Sava	491	6.299	1.184.089	12.829	2.412
Slavonija	57	1.348	253.383	23.648	4.445
Zagreb	12	225	42.315	18.758	3.526
UKUPNO	4.784	90.592	17.028.987	18.936	3.559

STRANA ODGOVORNOST

- štete nanese vozilima domaće ili strane registracijske oznake te domaćim ili stranim fizičkim ili pravnim osobama u Republici Hrvatskoj ili inozemstvu od strane vozila strane registracijske oznake

Broj prijavljenih i obrađivanih šteta u 1995.

Društva za osiguranje u Republici Hrvatskoj u tijeku 1995. imala su u obradi ukupno 7.777 šteta. Od ovog broja isplaćeno je 3.280 šteta.

Najveći broj šteta u obradi imala je Croatia osiguranje d.d. Zagreb s 6.652 štete ili 85% ukupno šteta u obradi.

Tablica 5

Društvo za osiguranje	Broj šteta u rezervi 31.12.94	Broj prijavljenih šteta u 1995.	Broj šteta u obradi (1+2)	Broj isplaćenih šteta	Broj šteta u rezervi 31.12.95.
0	1	2	3	4	5
Adria	30	121	151	128	47
Adriatic	21	65	86	27	33
Aurum	-	-	-	-	-
Croatia	2.976	3.676	6.652	2.803	3.590
Euroherc	2	64	66	54	10
Helios	-	-	-	-	-
Jadransko	23	108	131	30	45
Mediteran	25	203	228	27	28
Sava	9	404	413	185	228
Slavonija	17	29	46	26	3
Zagreb	-	4	4	-	1
UKUPNO	3.103	4.674	7.777	3.280	3.985

Vrijednost šteta i ostvareni priliv u 1995.

U tijeku 1995. društva za osiguranje u Republici Hrvatskoj fakturirala su prema inozemstvu 16.327.416 US\$, od kojeg su iznosa naplatili 71% odnosno iznos od 11.604.144 US\$. U tijeku 1996. ostalo je za naplatiti 4.723.272 US\$.

Tablica 6

Društvo za osiguranje	Broj isplaćenih šteta	Vrijednost isplaćenih šteta u 000 kn	Ukupno fakturirani iznos prema inozemstvu u US\$	Naplaćeni iznos u US\$	Nenaplaćeni iznos u US\$ (3-4)
0	1	2	3	4	5
Adria	128	838	455.100	381.810	73.290
Adriatic	27	352	79.645	68.707	10.938
Aurum	-	-	-	-	-
Croatia	2.803	80.066	15.061.071	10.537.834	4.523.237
Euroherc	54	514	96.616	75.116	21.500
Helios	-	-	-	-	-
Jadransko	30	329	61.842	50.810	11.032
Mediteran	27	166	35.909	28.433	7.476
Sava	185	1.923	489.812	420.993	68.819
Slavonija	26	252	47.421	40.441	6.980
Zagreb	-	-	-	-	-
UKUPNO	3.280	84.440	16.327.416	11.604.144	4.723.272

Broj šteta nastalih u 1995. po zemljama štetnika

Tablica 7

Društvo za osiguranje	D	A	SLO	I	H	OSTALI	UKUPNO
0	1	2	3	4	5	6	7
Adria	6	2	73	27	2	10	120
Adriatic	23	13	4	18	13	19	90
Aurum	-	-	-	-	-	-	-
Croatia	1.103	480	276	605	76	1.136	3.676
Euroherc	25	29	2	7	1	-	64
Helios	-	-	-	-	-	-	-
Jadransko	-	-	-	5	-	3	8
Mediteran	42	16	25	21	3	96	203
Sava	3	11	323	11	4	52	404
Slavonija*	-	-	-	-	-	-	-
Zagreb	-	1	1	1	-	1	4
UKUPNO	1.202	552	704	695	99	1.317	4.569

* podaci nisu dostavljeni

Odnos priliva i odliva sredstava po štetama automobilske odgovornosti u tijeku 1995.

Iz prethodnih tablica vidljiv je ostvareni priliv (tablica 6) i odliv sredstava (tablica 2), a njihov odnos pokazuje financijski debalans u iznosu od 2.700.385 US\$. Ovaj debalans puno je manji od prikazanog za 1994. (6.761.317 US\$), što bi, uzevši u obzir mogućnost naplate potraživanja iz inozemstva u tijeku 1996., moglo čak dati i pozitivan financijski rezultat.

Tablica 8

Društvo za osiguranje	Priliv po štetama strane AO u US\$ (strana odgovornost tablica 6 kol. 4)	Iznos isplaćenih šteta AO-odliv u US\$ (domaća odgovornost tablica 2 kol. 2)	RAZLIKA 1-2 (priliv - odliv)
0	1	2	3
Adria	381.810	786.220	- 404.410
Adriatic	68.707	675.841	- 607.134
Aurum	-	-	-
Croatia	10.537.834	10.380.909	156.925
Euroherc	75.116	124.667	- 49.551
Helios	-	1.790	- 1.790
Jadransko	50.810	323.338	- 272.528
Mediteran	28.433	531.724	- 503.291
Sava	420.993	1.260.099	- 839.106
Slavonija	40.441	174.501	- 134.060
Zagreb	-	45.440	- 45.440
UKUPNO	11.604.144	14.304.529	- 2.700.385

Ante Lui

**ŠTETE OD NEOSIGURANIH I NEPOZNATIH
MOTORNIH VOZILA
- PRAVO STRANOG DRŽAVLJANINA
NA NAKNADU ŠTETE**

Ante Lui*

Štete od neosiguranih i nepoznatih motornih vozila - pravo stranog državljanina na naknadu štete

Kao što je poznato, prema Zakonu o osiguranju (Narodne novine br. 9/1994 od 10. 02. 1994.) oštećena osoba ima pravo na naknadu štete koju je prouzročio vozač neosiguranog ili nepoznatog motornog vozila.

U slučaju štete od neosiguranog motornog vozila oštećena osoba ima pravo na naknadu štete

- na stvarima (na automobilu, na ogradi...)
- na osobama (tjelesne ozljede, smrt...)

Oštećenoj osobi se šteta pritom nadoknađuje na jednak način i u istom opsegu kao da je prouzročena od osiguranog vozila. Nema dakle nikakvog samopridržaja ili drugog ograničenja. Oštećena osoba ima pravo na naknadu štete do zakonske svote pokrića.

U slučaju štete od nepoznatog motornog vozila oštećena osoba ima pravo samo na naknadu štete na osobama. Oštećenoj osobi se šteta pritom također nadoknađuje na jednak način i u istom opsegu kao da je prouzročena od poznatog osiguranog vozila. Također nema nikakvog samopridržaja ili drugog ograničenja. Oštećena osoba ima pravo na naknadu štete do zakonske svote pokrića.

Štete na stvarima se međutim ne nadoknađuju.

U obadva slučaja oštećena osoba može podnijeti odštetni zahtjev bilo kojem društvu za osiguranje koje provodi osiguranje od automobilske odgovornosti u Hrvatskoj. Društvo je dužno odštetni zahtjev riješiti u ime i za račun Garancijskog fonda pri Hrvatskom uredu za osiguranje.

* direktor Hrvatskog ureda za osiguranje

Prema Zakonu o osiguranju i strani državljanin ima pravo na naknadu štete koju je u Hrvatskoj skrivio vozač neosiguranog ili nepoznatog motornog vozila - ali pod uvjetom reciprociteta, dakle ako bi takovo pravo imao i hrvatski građanin u slučaju štete od neosiguranog ili nepoznatog vozila u zemlji u kojoj strani državljanin ima prebivalište.

Pravo stranog građanina na naknadu štete u takovom slučaju (štete od neosiguranog vozila) regulirano je člankom 86 st. 3 Zakona o osiguranju koji glasi:

"Osoba koja nije hrvatski državljanin, a kojoj je na teritoriju Republike Hrvatske nanesena šteta uporabom vozila čiji se vlasnik, odnosno korisnik nije osigurao od automobilske odgovornosti, ima pravo na naknadu štete po osnovi stavka 1. ovoga članka samo ako po zakonu države čiji je državljanin, hrvatski državljani imaju pravo na naknadu štete nanesene uporabom neosiguranog vozila."

Na sličan način regulirano je i pravo stranog državljanina na naknadu štete nastale od nepoznatog motornog vozila (čl. 87. st. 3.).

Uvjet reciprociteta glede prava na naknadu štete od neosiguranog vozila uveden je tek Zakonom o osiguranju. Prethodni propis - Zakon o osiguranju imovine i osoba, koji se je u Republici Hrvatskoj kao preuzeti zakon primjenjivao do stupanja na snagu Zakona o osiguranju, propisao je uvjet reciprociteta samo glede prava stranog državljanina na naknadu štete od nepoznatog motornog vozila, dok takav uvjet glede prava na naknadu štete od neosiguranog vozila nije postojao, te je strani državljanin bio u potpunosti izjednačen s hrvatskim državljaninom.

Izjednačavanje prava stranih državljanina s domaćim najčešće je rješenje u europskim zakonodavstvima, tako da uvođenje uvjeta reciprociteta u naš Zakon o osiguranju odudara od prevladavajućih rješenja i tendencije koje općenito idu za ukidanjem ovog uvjeta tamo gdje još postoji.

Iako se u slučaju štete od neosiguranog ili nepoznatog motornog vozila svakako primjenjuje hrvatsko pravo, pravna situacija oštećenog stranog državljanina glede njegovog prava na naknadu štete - ovisi i o pravnim rješenjima iz zakona države stranog državljanina, te je stoga različita:

1. Ako su po zakonu države oštećenog stranog državljanina vlastiti i strani državljani izjednačeni te nije postavljen uvjet reciprociteta - strani državljanin (fizička ili pravna osoba) ima pravo na naknadu štete jer i hrvatski državljanin u državi stranog državljanina ima pravo na naknadu štete. Opseg tog prava kao i krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete ograničen je, međutim, propisima države stranog državljanina. Prema prevladavajućem mišljenju strani državljanin ne može imati više prava nego u sličnom slučaju u vlastitoj zemlji, a također niti krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete ne može biti širi nego što je to u zemlji stranog državljanina.
2. Ako po zakonu države oštećenog stranog državljanina nisu izjednačeni vlastiti i strani državljani te je u stranom zakonu za stranog (hrvatskog) državljanina postavljen uvjet reciprociteta - strani državljanin (fizička ili pravna osoba) nema pravo na naknadu štete nastale od neosiguranog ili nepoznatog vozila u Hrvatskoj, kao što uostalom u takovom slučaju niti hrvatski državljanin u stranoj državi nema pravo na naknadu štete.
3. Iznimka od stajališta izraženog Ad 2 postoji, međutim, jedino u slučaju kad je Hrvatski ured za osiguranje sa stranim nacionalnim uredom (odnosno stranim Garancijskim fondom - jer ove štete u pravilu obrađuju i rješavaju posebne ustanove za zaštitu žrtava u prometu često izvan organizacije nacionalnog ureda) ugovorio recipročno priznavanje prava na naknadu štete nastale građanima druge države od neosiguranog ili nepoznatog vozila (Hrvatski ured za osiguranje je takav sporazum zaključio s mađarskim nacionalnim uredom a u tijeku su pregovori s poljskim i talijanskim). I u ovom slučaju je opseg prava na naknadu štete kao i krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete ograničen propisima države stranog državljanina.

Pitanje prava na naknadu štete nastale od neosiguranog ili nepoznatog motornog vozila u europskim je državama riješeno različito. Opća je tendencija zaštita žrtava u prometu (dakle izravno oštećenih osoba a ne i njihovih osiguratelja, socijalnog osiguranja i sl.) te supsidijarnost uključivanja Garancijskog fonda - kad oštećena osoba nije na neki drugi način mogla doći do naknade štete. Navodimo neka zakonska rješenja iz susjednih država:

Slovenija

Strani državljani su glede prava na naknadu štete izjednačeni sa slovenskim državljanima - ne traži se dakle reciprocitet.

a) štete od neosiguranih motornih vozila

Pokrivene su štete na osobama kao i štete na stvarima - do zakonske svote pokrića propisane za vrstu vozila kojim je šteta nastala te bez samopridržaja. Krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete znatno je smanjen - zavodi za mirovinsko i zdravstveno osiguranje kao i osiguravajuća društva koja se bave dobrovoljnim zdravstvenim, mirovinskim ili nekim sličnim osiguranjima nemaju prema nacionalnom uredu te njegovim članovima pravo na regres za štete isplaćene iz njihovih fondova (čl. 40.). Isto vrijedi i za kasko regres te druge regrese osiguravajućih društava.

b) štete od nepoznatih motornih vozila

Pokrivene su samo štete na osobama - do zakonske svote pokrića.

Zavodi za mirovinsko i zdravstveno osiguranje i druge pravne osobe navedene Ad a nemaju pravo na regres prema nacionalnom uredu te njegovim članovima.

Italija

Strani državljani imaju pravo na naknadu štete - pod uvjetom reciprociteta. U tijeku su pregovori između Hrvatskog ureda za osiguranje i talijanskog Garancijskog fonda (Fondo di Garanzia per le vittime della strada) o priznavanju reciprociteta.

a) štete od neosiguranih motornih vozila

Pokrivene su štete na osobama kao i štete na stvarima - do zakonske svote pokrića propisane za osobne automobile.

Pravo na naknadu štete imaju oštećene fizičke i pravne osobe - uz samopridržaj od 500 ECU.

Zavodi za socijalno osiguranje nemaju prema Garancijskom fondu pravo na regres za štete isplaćene iz njihovih fondova. Također su i kasko regresu isključeni.

b) štete od nepoznatih motornih vozila

Pokrivene su samo štete na osobama - do zakonske svote pokrića propisane za osobne automobile.

Pravo na naknadu štete postoji samo u slučaju smrti ili teže tjelesne ozljede oštećene osobe (nesposobnost za rad duža od 90 dana ili trajna invalidnost veća od 20%).

Zavodi za socijalno osiguranje nemaju prema Garancijskom fondu pravo na regres za štete isplaćene iz njihovih fondova.

Njemačka

Strani državljani su glede prava na naknadu štete izjednačeni s njemačkim državljanima - ne traži se dakle reciprocitet.

Odštetne zahtjeve rješava i obrađuje posebna ustanova za zaštitu žrtava u prometu - Verkehrsoferhilfe.

a) štete od neosiguranih motornih vozila

Pokrivene su štete na osobama kao i štete na stvarima - do zakonske svote pokrića (400.000 DM za štete na stvarima, 1.000.000 DM za štete na osobama - za jednu osobu, a 1.500.000 za više osoba) te bez samopridržaja. Pravo na naknadu štete imaju fizičke i pravne osobe. Krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete znatno je smanjen - zavodi za socijalno osiguranje kao i kasko osiguratelji isključeni su iz prava na regres.

b) štete od nepoznatih motornih vozila

Pokrivene su štete na osobama kao i štete na stvarima - osim šteta na vozilu i šteta u svezi s vozilom (popravak vozila, umanjena vrijednost, franšiza, totalka i sl.). Kod šteta na stvarima (npr. ograda, stup i sl.) nadoknađuju se štete iznad samopridržaja od 1.000 DM.

U slučajevima šteta na osobama pravo na naknadu priznaje se samo u slučaju smrti ili vrlo teške tjelesne ozljede. Odšteta je znatno niža (za 1/3) od "normalne" odštete, t.j. kada je štetnik poznat. Zavodi za socijalno osiguranje isključeni su iz prava na regres.

Austrija

Strani državljani su glede prava na naknadu štete izjednačeni s austrijskim državljanima (od 01. 09. 1994.) - ne traži se dakle reciprocitet.

Odštetne zahtjeve obrađuje i rješava posebna ustanova za zaštitu žrtava u prometu Fachverband der Versicherungsunternehmen.

a) štete od neosiguranih motornih vozila

Pokrivene su štete na osobama kao i štete na stvarima - do zakonske svote pokrića (12.000.000 ATS). U slučaju štete na stvarima (također i na vozilima) nadoknađuje se iznos iznad samopridržaja od 3.000 ATS.

Pravo na naknadu štete imaju fizičke i pravne osobe. Krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete znatno je smanjen - zavodi za socijalno osiguranje kao i kasko osiguratelji isključeni su iz prava na regres.

b) štete od nepoznatih motornih vozila

Pokrivene su samo štete na osobama. Zavodi za socijalno osiguranje isključeni su iz prava na regres.

Bosna i Hercegovina

Prema čl. 82. Zakona o osiguranju Federacije BiH kao i prema čl. 82. Zakona o osiguranju Bosne i Hercegovine (oba zakona su gotovo identična hrvatskom Zakonu o osiguranju) strani građani imaju pravo na naknadu štete - pod uvjetom reciprociteta. Kako s Biroom osiguranja Bosne i Hercegovine nije sklopljen ugovor o recipročnom priznavanju prava građanima druge države na naknadu štete od neosiguranog ili nepoznatog motornog vozila - građanin Bosne i Hercegovine u slučaju takove štete u Hrvatskoj nema pravo na naknadu štete. Iznimka su oni građani Bosne i Hercegovine koji imaju dvostruko državljanstvo (i hrvatsko) koji temeljem činjenice posjedovanja hrvatskog državljanstva imaju pravo na naknadu štete.

Mađarska

Strani državljani imaju pravo na naknadu štete - pod uvjetom reciprociteta. Hrvatski ured za osiguranje je s mađarskim nacionalnim uredom ugovorio recipročno priznavanje prava na naknadu štete nastale građanima druge države od neosiguranog ili nepoznatog motornog vozila (od 1. siječnja 1995.).

a) štete od neosiguranih motornih vozila

Pokrivene su štete na osobama - neograničeno i bez samopridržaja.

Pravo na naknadu štete imaju fizičke i pravne osobe. Krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete znatno je smanjen - zavodi za socijalno osiguranje kao i kasko te ostali osiguratelji isključeni su iz prava na regres.

b) štete od nepoznatih motornih vozila

Pokrivene su štete na osobama - bez samopridržaja.

Zavodi za socijalno osiguranje kao i drugi osiguratelji isključeni su iz prava na regres.

Švicarska

Strani državljani imaju pravo na naknadu štete - pod uvjetom reciprociteta.

Kako sa švicarskim nacionalnim uredom, odnosno sa švicarskim Garancijskim fondom (Nationaler Garantiefonds Schweiz), koji od 1. siječnja 1996. obavlja djelatnost obrade šteta od neosiguranih ili nepoznatih motornih vozila, nije sklopljen ugovor o reciprocitetu - švicarski državljanin u slučaju takove štete u Hrvatskoj nema pravo na naknadu štete, kao što niti hrvatski građanin nema takovo pravo u Švicarskoj.

a) štete od neosiguranih motornih vozila

Pokrivene su štete na osobama kao i štete na stvarima - do zakonske svote pokrića (3.000.000 SFR).

Pravo na naknadu štete imaju oštećene fizičke i pravne osobe - bez samopridržaja.

Zavodi za socijalno osiguranje kao i drugi osiguratelji isključeni su iz prava na regres. Jamstvo Garancijskog fonda je supsidijarno - oštećeni može podnijeti odštetni zahtjev tek kad je iscrpio sve druge mogućnosti naknade štete (prema drugom osiguratelju, štetniku...).

b) štete od nepoznatih motornih vozila

Pokrivene su štete na osobama kao i štete na stvarima.

Kod šteta na stvarima nadoknađuju se štete iznad samopridržaja od 1.000 SFR.

Zavodi za socijalno osiguranje nemaju prema Garancijskom fondu pravo na regres.

Također su i kasko regresi isključeni.

Dr. Marijan Ćurković

**NAKNADA NEKIH SPECIFIČNIH TROŠKOVA
VEZANIH UZ PROMETNU NESREĆU**

Naknada nekih specifičnih troškova vezanih uz prometnu nesreću

U prometnim nesrećama nastaju štete koje su, s obzirom na oštećenja motornog vozila, sastavljene od niza troškova, koje kod drugih vrsta šteta ne susrećemo. Tako kao posebnosti šteta iz prometnih nesreća možemo spomenuti: troškovi procjene, troškovi izrade predračuna, troškovi nabavke dijelova, trošak odjave i prijave registracije, trošak (preventivnog) tehničkog pregleda, gubitak mogućnosti korištenja vlastitim vozilom, trošak financiranja nabavke novoga ili popravka oštećenog vozila, umanjene vrijednosti popravljenog vozila, a - s obzirom na pitanje nužnosti - među specifične troškove možemo ubrojiti i troškove zastupanja oštećenoga od strane odvjetnika ili specijaliziranih poduzeća - agencija. Spomenimo i tzv. paušalne troškove vezane uz samu nezgodu, kao što su troškovi telefoniranja, fotokopiranja, javnog prijevoza i sl..

Ako se gore navedenom doda i činjenica da se naknada štete ravna prema načelu *lex loci delicti commissi* i da to iziskiva poznavanje prava mnogih država, onda su jasne teškoće s kojima se susreće djelatnik u likvidaciji inozemnih šteta. Zato ćemo u kratkim crtama prikazati problem samo nekih troškova i to komparativno, kako bismo vidjeli kakva je zakonska podloga i osigurateljna praksa u nekim, nama važnijim, zemljama. Sve u cilju ocjene vlastite prakse i potrebe njenog korigiranja.

1. Troškovi zastupanja

Rekli smo da oštećene može zastupati punomoćnik, a to je - u pravilu odvjetnik i, posebno u zadnje vrijeme, specijalizirano poduzeće koje pruža usluge oštećenome.

a) Troškovi odvjetnika

Nema nikakove sumnje da je naknada štete komplicirani postupak, koji se može podijeliti na:

* direktor Croatia osiguranja d.d. Filijala Rijeka

1. **sudski postupak naknade** koji se odvija pred sudom, i
2. **izvansudski postupak naknade**, koji se vodi u neposrednom odnosu "štetnik (osiguratelj) - oštećeni".

Oba postupka su moguća, jer moderna europska zakonodavstva priznaju oštećenome **pravo neposrednog zahtjeva** prema osiguratelju, bar kad je u pitanju obvezno osiguranje od autoodgovornosti. U oba slučaja postupak zahtjeva od oštećenoga izvrsno poznavanje pravne i ostale problematike naknade štete. S obzirom da on to u pravilu ne posjeduje, prisiljen je prepustiti vođenje postupka kvalificiranoj osobi. I dok je u slučaju sudskog postupka zakonodavac oštećenom zajamčio pravo na kvalificiranog punomoćnika, priznajući mu pravo na naknadu zbog toga nastalih troškova, u vansudskom postupku, bar za sada, to pravo oštećenoga je ostalo dvojbenim. Dvojbenim zato što nije izričito riješeno pitanje prava na naknadu troškova uzrokovanih uzimanjem odvjetnika. To nuka osiguratelje na nijekanje prava na naknadu tih troškova, uz obrazloženje da ne postoji propis po kojemu bi ih trebalo ili moralo priznati, a osim toga dovodi se pod znak pitanja nužnosti tako nastalih troškova.

Međutim, u prilog priznavanja tako nastalih troškova zastupanja govore vrlo važni razlozi:

- **načelo ravnopravnosti osiguratelja i oštećenika:** Naime, mora se priznati da je oštećeni u odnosu na osiguratelja u bitno slabijem položaju, jer su evidentne razlike u gospodarskom i obrazovnom pogledu. Nejednakost u faktičnom položaju može ugroziti ostvarenje ustavnih načela jednakosti svih pred zakonom i pravo svakoga subjekta na jednaku zaštitu svojih prava kako pred sudom, što i nije prijeporno, tako i pred drugim tijelima. Sredstvo kojim se osigurava načelo jednakosti svih jeste i društveno institucionaliziranje pravne pomoći onima koji je trebaju kroz ustrojstvo odvjetničke službe. Izjednačavanje u znanju znači pružanje iste šanse oštećenome i osiguratelju, koji su u postupku naknade štete protivnici s potpuno suprotnim interesima.
- **komplíciranost samog postupka:** Postupak pred osigurateljem nerijetko je složen i po svojoj komplíciranosti izjednačen s postupkom koji se vodi pred sudom. Zato isti razlozi koji vojuju za priznavanje prava na stručnog punomoćnika pred sudom, govore u prilog priznanja tog prava i u postupku pred osigurateljem. Zar ne treba vrlo često pred osigurateljem provesti iste radnje koje se provode i u parnici? Sastavljanje podnesaka (odštetni zahtjev, prigovori na rješenja, sastavljanje i potpisivanje

nagodbe...), prikupljanje i izvođenje nužnih dokaza (vještačenja, prikupljanje dokumentacije od raznih tijela, rekonstrukcija događaja uz zajednički očevid, saslušanje svjedoka...), rasprava uz navođenje stručnih podloga s profesionalcem koji zastupa osiguratelja.... Ako su dakle radnje iste i ako se za parnicu može reći da svaka stranka ima pravo uzeti odvjetnika, a da se to nikada ne može ocijeniti nepotrebnim i nesvrshodnim, onda se to isto može reći i za zastupanje pred osigurateljem.

- **ekvivalentnost odštete:** Prema osnovnom načelu odštetnog prava oštećeni ima pravo na naknadu cjelokupne štete, koja je posljedica protupravnog djelovanja štetnika. Ako su troškovi zastupanja opravdani, potrebni i u uzročnoj vezi sa štetnikovom radnjom, onda ih kao dio štete valja i priznati. Ako oni padaju na oštećenoga, njegova imovina se umanjuje, a time bi se kršila odredba obveze štetnika da uspostavi stanje koje je bilo prije nastanka štete (usp. članak 185. stavak 1. Zakona o obveznim odnosima).
- **izbjegavanje nepotrebnog parničenja:** Činjenica je da se još uvijek veliki broj oštećenih upušta u spor. Na tu odluku znatnim dijelom utječe činjenica da on ima pouzdanja u stručnost svoga odvjetnika, koji ga i savjetuje da ide u spor. Odvjetnik, koji zna da troškovi zastupanja pred osigurateljem neće biti naknađeni, dodatno je motiviran uputiti stranku na spor. I obratno, priznavanje troškova zastupanja destimulira pokretanje parnice.

Praksa inozemnih osiguratelja pokazuje da tamo gdje se priznaju troškovi zastupanja pred osigurateljem broj sporova je minimalan (na pr. u Njemačkoj, gdje se ti troškovi uvijek priznaju, broj predmeta koji završe pred sudom iznosi oko 1%, dok u Francuskoj - gdje se ti troškovi ne priznaju - broj predmeta u sporu doseže fantastičnih 25%). Uglavnom, kad je u pitanju priznavanje troškova odvjetnika u postupku pred osigurateljem, razlikuju se tri grupe zemalja:

- a) troškovi se uvijek priznaju: Velika Britanija** (kod zahtjeva većih od 500 funti), **Njemačka, Austrija, Italija i Švicarska.** Za podvući je činjenica da ni u tim zemljama nema izričite zakonske odredbe kojom bi se određivalo pravo oštećenih na naknadu troškova zastupanja po odvjetniku pred osigurateljem. Do pozitivnog odgovora dovela je ili sudska (Austrija, Njemačka) ili osigurateljna praksa (Italija). Naravno, potvrđan odgovor na pitanje "da li priznati" ne znači još i potpuno rješenje problema. Ostaje i

pitanje "koliko priznati?". I dok se u Velikoj Britaniji primjenjuje odvjetnička tarifa, dotle se u Njemačkoj i Austriji polazi od toga da li su određeni troškovi bili nužni, a ne zahtijeva se detaljan troškovnik po tarifi. U Italiji pak ti troškovi se priznaju u paušalnom iznosu, koji je redovito manji od onoga što odvjetnicima priznaje odvjetnička tarifa.

b) troškovi se ponekad priznaju: Bugarska, Danska (priznaju se kad kompliciranost slučaja čini nužnim angažiranje odvjetnika, pri čemu se nužnim ne smatra puko korespondiranje odvjetnika s osigurateljem), **Poljska, Švedska** (uvjet je da je zahtjev za naknadu štete postavio odvjetnik i da je već u njemu zatražio i naknadu troškova zastupanja), **Češka** (troškovi se predviđaju nagodbom), **Mađarska** (priznaju se ako je osiguratelj u zakašnjenju i to uzrokuje da oštećeni angažira odvjetnika), **Norveška** (ovisno o kompliciranosti predmeta).

c) troškovi se ne priznaju: Belgija, Finska, Francuska, Grčka, Turska, Luksemburg, Nizozemska, Španjolska, Portugal, Rumunjska.

Praksa hrvatskih osiguratelja je različita. Jedni ne priznaju te troškove i dalje ih smatrajući nepotrebnim i neopravdanim. Drugi ih priznaju u smanjenom iznosu odnosno obimu, a treći odlučuju od slučaja do slučaja. S obzirom na naprijed iznesene argumente, a i s obzirom na praksu nama bliskih zemalja, osobno mislim da je pravo oštećenika na zastupanje preko odvjetnika u našem pravnom sustavu duboko utemeljeno, te da stoga troškove ostvarenja toga prava valja priznati kao dio troškova koje je uzrokovao štetnik. Da li u cijelosti - po odvjetničkoj tarifi - ili u smanjenom obimu, stvar je ocjene likvidatora kojemu pri odluci može poslužiti i kriterij kompliciranosti predmeta.

b) Troškovi agencija

Poduzeća specijalizirana za pružanje usluga oštećenim kod ostvarenja naknade štete javljaju se u novije doba. Detaljnije o njima pisao sam na pretprošlom seminaru. Od tada, može se reći, ta poduzeća (skraćeno ćemo ih nazvati agencije unatoč nepreciznosti i neadekvatnosti izraza) stekla su legalitet u cijeloj Europi. Njihovo postojanje omogućuje i naš Zakon o osiguranju i već je osnovano i radi priličan broj takovih poduzeća. Štoviše, i veće inozemne agencije otvaraju odnosno osnivaju takove agencije u Hrvatskoj. S

postupnim stjecanjem legaliteta agencije su postale dio osigurateljno-pravnog sustava. U nekim zemljama osnovane su nacionalne udruge u cilju promoviranja svojih interesa i jedinstvenog nastupa na osigurateljnom tržištu (na pr. Italija, ANEIS). S troškovima zastupanja po takovim agencijama vrlo je slično kao i s troškovima zastupanja po odvjetnicima. Nema izričite zakonske odredbe o pravu oštećenih na priznanje i takovih troškova. No, **razlozi pragmatičnosti pretegli su u korist priznanja troškova takovih agencija**. Naime, znatan broj oštećenih traži pomoć takovih poduzeća, što istima daje težinu jer im omogućuje da osiguratelje stave pred izbor: priznati troškove zastupanja agencijama i na taj način ih učiniti suradnicima u poslu likvidacije šteta, ili ne priznati im te troškove i od njih načiniti izvrstan izvor iz kojega će se rađati parnice odnosno veći troškovi zastupanja (nastali kao posljedica suradnje agencija i odvjetnika kojega ona u ime i za račun stranke angažira). Kod zemalja koje priznaju troškove agencijama primjećujemo da se naknada kreće od 5 do 10 % od nagođenog iznosa, što još uvijek iznosi manje od troškova zastupanja po odvjetniku.

Hrvatski osiguratelji u pravilu ne priznaju troškove agencija. Razloga za to, uz činjenicu da priznaju ili bar djelomično priznaju troškove odvjetnika, nema. Praksa može funkcionirati dok ne funkcionira pravosuđe. Čim ono profunkcionira odbijanje troška agencijama značit će nove nepotrebne parnice. Zato nam se čini opravdanim odluka nekih osiguratelja da djelomično priznaju trošak agencije, prema istim kriterijima kojima se rukovode kod odvjetnika (kompliciranost predmeta, uloženi rad i materijalni troškovi i sl.).

2. Troškovi procjene

Po svojoj prirodi ti troškovi spadaju u grupu troškova potrebnih da bi se dokazala šteta. Dakle, pitanje je tko snosi trošak dokazivanja. Naime, **na oštećenome je teret dokaza**, kako odgovornosti za štetu tako i same visine štete. Visina štete na motornom vozilu može se dokazati:

- procjenom profesionalnog vještaka,
- procjenom koju obavlja vještak u radnom odnosu i po nalogu osiguratelja,
- predračunom radionice, i sl..

U svakom od ovih slučajeva oštećenik ima izdatke za procjenu (kad štetu procjenjuje vještak u radnom odnosu oštećeni ima troškove dovoza i odvoza vozila do odnosno od

procjenilišta; radionice za sastavljanje predračuna naplaćuju određeni iznos). No, najsporniji su **troškovi vještaka kojega angažira sam oštećeni**. Slobodni profesionalni vještaci više nisu rijetka pojava ni u Hrvatskoj. Polazeći od načela "potpune naknade" naši osiguratelji u pravilu priznaju troškove takvog vještaka, ponekad umanjene do određenog iznosa. Nema sumnje da bi dobro učinili ako bi odredili **maksimalni iznos** troška vještaka kojega će priznati.

U **Njemačkoj**, osiguratelji uvijek priznaju trošak vještaka, osim kod tzv. bagatelnih šteta. Oštećeni ima pravo izbora vještaka. U **Francuskoj**, osiguratelji ne priznaju trošak vještaka kojega je odredio sam oštećenik, bez konzultacije s osigurateljem. U **Italiji** osiguratelji ne priznaju troškove vještaka kojega angažira oštećeni. No, ne postoji jedinstveno stajalište u praksi, pa su razlike između pojedinih osiguravatelja moguće. U **Austriji** troškovi vještaka angažiranog od oštećenika priznaju se samo ako je vještačenje bilo nužno, npr. nije bilo moguće odmah dobiti vještaka kojega angažira osiguratelj. Tu nužnost oštećeni mora dokazati. Inače je obveza oštećenoga dati mogućnost osiguratelju da izvrši procjenu štete. Ne priznaju se troškovi vještaka: **Španjolska, Mađarska, Grčka**. U **Nizozemskoj** se priznaju osim kod tzv. bagatelnih šteta (700 - 800 NLG).

3. Nekorištenje vozila

Nemogućnost korištenja vlastitim vozilom ne dovodi do istih štetnih posljedica kod svih oštećenih. Za profesionalce kojima je **vozilo izvor prihoda**, nemogućnost korištenja vozila dovodi do gubitka zarade, dobiti (prijevoznika poduzeća, taksisti, rent a car poduzeća ...). Taj vid štete nije prijeporan i naknađuje se u svim zemljama. Za ostale oštećene nekorištenje vozila može dovesti do **nemogućnosti obavljanja vlastite profesije**, dakle, posredno i do gubitka zarade (trgovački putnici, vlasnici malih poduzeća, terenski radnici, itd.). Gubitak zarade može se izbjeći uzimanjem zamjenskog vozila. Trošak tako najmljenog vozila priznaje se gotovo u svim zemljama. Oštećeni mora dokazati nužnost najma drugoga (zamjenskog) vozila (izbjegavanje veće štete). Ponegdje je vrijeme najma ograničeno (Luksemburg - kod totalnih šteta - 5 dana, Švicarska - 10 dana). U **Italiji** se naknađuje uglavnom paušalni iznos, ovisno o tipu oštećenog vozila, od 100.000 do 300.000 lira. Jedino u **Njemačkoj** trošak najma drugog vozila (Mietwagenkosten) priznaje se bez obzira na to treba li oštećenome vozilo u poslovne ili u privatne svrhe.

Međutim, nekorištenje vozila ne mora dovesti do gubitka zarade odnosno dobiti. Taj vid štete mnoga zakonodavstva ne priznaju zaštićenim dobrom, što znači da oštećeni nemaju pravo na naknadu štete zbog same činjenice da se ne mogu koristiti vlastitim vozilom. Tako je u Hrvatskoj, Danskoj, Grčkoj, Nizozemskoj, Austriji, Mađarskoj. Druge zemlje naknađuju paušalne iznose po danu. Tako: Njemačka, ovisno o tipu vozila, od 30 do 150 DEM po danu; Francuska od 20 do 50 FRF; Italija 10.000 do 50.000 ITL; Švicarska - 20 CHF dnevno. U većini zemalja postoje posebne tabele (Nutzungsausfalltabellen) koje su donijeli osiguratelji uz suradnju iznajmljivača vozila (Njemačka), a kojih se osiguratelji u praksi uglavnom drže.

4. Trošak financiranja popravka ili nabavke drugoga vozila

Oštećeni često nije u mogućnosti sam platiti popravak ili nabavku novoga vozila (kod tzv. totalnih šteta). Osiguratelj pak nije uvijek u stanju brzo likvidirati i isplatiti odštetu (na primjer, ne može se dokazati odgovornost osiguranika, čekaju se određeni dokumenti kao što su presude suda, rješenja suca za prekršaje i sl.). U takovoj situaciji oštećeni je prisiljen uzeti zajam i tako izfinancirati popravak ili nabavku drugoga vozila. Na zajam, jasno, mora platiti **kamatu**. Mora li štetnik odnosno osiguratelj naknaditi i trošak financiranja popravka odnosno nabavke novog vozila? U **njemačkom pravu** to pravo se priznaje oštećenome, osim ako osiguratelj dokaže da mu oštećeni nije pružio prigodu da sam izfinancira popravak odnosno nabavku novog vozila. Slično rješenje nalazimo i u **austrijskom, nizozemskom, belgijskom pravu**. U ostalim zemljama osiguratelji u izvansudskom postupku naknade štete ne priznaju taj vid štete.

U **Hrvatskoj**, polazeći od načela "potpune naknade", sudovi su počeli priznavati oštećenome i troškove financiranja popravka vozila (v. Rev.VSRH br. 65/1992. od 5. veljače 1992.): "Naime, kada je tuženica u zakašnjenju s isplatom duga, novčane naknade za materijalnu štetu, tada tužitelju kao oštećenoj osobi pripada pravo naknade štete i za kamatu na kredit koji je tužitelj podigao i otplatio u svezi s popravkom automobila ... pa taj iznos s iznosom popravka vozila predstavlja potpunu naknadu štete...". Dakle, uvjet je za takovu naknadu zakašnjenje osiguratelja u izvršenju svoje obveze. U izvansudskom postupku naknade takovi troškovi se ne priznaju. Mislim da je stajalište sudske prakse opravdano i da bi ga osiguratelji i u vansudskom postupku naknade morali primjenjivati.

5. Takozvani paušalni troškovi

Postoji niz troškova vezanih uz prometnu nesreću za koje se zna sigurno da ih je oštećeni imao, ali ih ne može dokumentirati. To su na pr. troškovi telefona s mjesta nezgode (telefoniranje policiji, hitnoj pomoći, šlep službi, javljanje obitelji, trošak javnog prijevoza radi sređivanja isprava oko nezgode, itd.). Kad se zna da šteta postoji, ali je njeno dokazivanje nesrazmjerno skupo, likvidator može po svojoj slobodnoj ocjeni odrediti naknadu u paušalnom iznosu. To pravo u većini zemalja postoji, a po tome da li ga likvidatori koriste ili ne, ocjenjuje se i bonitet odnosno ozbiljnost osiguratelja. Mislim da i naši likvidatori moraju koristiti to pravo, jer je ono utemeljeno na propisima (usp. per analogiam odredbu članka 223. Zakona o parničnom postupku: "Ako se utvrdi da stranci pripada pravo na naknadu štete, na novčanu svotu ili na zamjenjive stvari, ali se visina svote odnosno količina stvari ne može utvrditi ili bi se mogla utvrditi samo s nesrazmjernim teškoćama, sud će o tome odlučiti prema slobodnoj ocjeni").

6. Zaključak

Naknada troškova o kojima smo govorili u ukupnosti odšteta nije odviše odlučujuća stavka koja bi bitno utjecala na rezultat osiguratelja u ovoj vrsti osiguranja. No, za oštećene (ne)priznavanje tih troškova itekako je značajno. O njihovom priznavanju često ovisi da li će oštećeni uredno i brzo dokazati pravo na štetu. Njihovim priznavanjem, ponekad i praeter legem, osiguratelj ubrzava rješavanje štete, izbjegava konačno povećanje odštete koje slijedi ako predmet završi na sudu. To su osigutelji u mnogim europskim zemljama shvatili i, doista se može reći, o načinu rješavanja tih stavki ovisi i image osiguratelja na tržištu osiguranja. Mislim da je i kod nas došlo vrijeme postupanja na isti način.

Literatura:

- Becker, Helmut: Kraftverkehrs-Haftpflichtschaden, Karlsruhe, 1989.,
- Heinrich-Neidhart-Zwenger: Schadensfälle im Ausland, ADAC Verlag, München, 1990.,
- Lloyd Adriatico: La responsabilita civile automobilistica, Trieste, 1988.,
- HUK Verband: Verkehrsunfall Schadenersatz im Vergleich, 2. izdanje, Hamburg, 1992.,
- Erste Allgemeine Tagung, 1987: Sonnleitner, Hans, Rechtsanwaltskosten bei außergerichtlicher Erledigung.

Marijan Mihelčić

**PRAVILNIK O JEDINSTVENOM POSTUPKU
PRI OBRADI I LIKVIDACIJI
MEĐUNARODNIH AUTOMOBILSKIH ŠTETA**

**Pravilnik
o jedinstvenom postupku pri obradi i likvidaciji
međunarodnih automobilskih šteta**

Kao što je poznato, prema Zakonu o osiguranju Hrvatski ured za osiguranje odgovara za štete koje prouzroče vozila strane registracijske oznake u Republici Hrvatskoj. Hrvatski ured za osiguranje, međutim, odgovara i za štete koje u inozemstvu prouzroče vozila hrvatske registracijske oznake ili vozila koja su opskrbljena zelenom kartom izdanom po ovlasti Hrvatskog ureda za osiguranje. U takovim slučajevima Hrvatski ured za osiguranje je u obvezi prema stranim nacionalnim uredima.

Posao oko obrade šteta nastalih u Hrvatskoj, Hrvatski ured za osiguranje je povjerio svojim članovima.

"Svi članovi Hrvatskog ureda za osiguranje koji se bave osiguranjem od autoodgovornosti ovlašteni su za obradu međunarodnih šteta."

To se odnosi na štete u mirnom, a isto tako i u sudskom postupku.

Porastom broja članova Hrvatskog ureda za osiguranje koji se bave osiguranjem od autoodgovornosti ukazuje se potreba za propisivanjem određenih normativa, kako za službe koje obrađuju međunarodne štete (službe za obradu međunarodnih šteta) tako i za postupak pri obradi međunarodnih šteta, koji moraju biti ujednačeni. Da bi se to postiglo u tijeku je donošenje Pravilnika o jedinstvenom postupku pri obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta (u daljnjem tekstu Pravilnik).

Pravilnik se sastoji od dijelova koji obuhvaćaju:

- osnovne pojmove

* stručni suranik poslova zelene karte u Hrvatskom uredu za osiguranje

- štete domaće odgovornosti
- štete strane odgovornosti
- uslužne štete
- kasko regrese
- zajedničke odredbe

U dijelu osnovni pojmovi (čl. 1. - 3.) Pravilnik točno definira pojam međunarodne štete (čl. 1.), propisuje organiziranje službe za obradu međunarodnih šteta (čl. 2.) i raščlanjuje međunarodne štete prema vrstama (čl. 3.).

U dijelu koji obuhvaća štete domaće odgovornosti (čl. 4. - 5.) Pravilnik točno određuje postupak prijave, kompletiranja, likvidacije, kao i način evidentiranja šteta domaće odgovornosti

- posebno za štete domaće odgovornosti nastale na području Republike Hrvatske (Ad a)
- posebno za štete nastale u inozemstvu (Ad b).

Kod šteta domaće odgovornosti valja dodati još i kasko regrese stranih društava koji se javljaju i kod šteta nastalih u Republici Hrvatskoj i kod šteta nastalih u inozemstvu. Ovi nisu obuhvaćeni u ovom Pravilniku jer ne potpadaju pod odredbe Londonskog sporazuma, ali se u praksi tretiraju isto kao i štete domaće odgovornosti. Naravno, kod obrade treba imati u vidu razliku od ostalih šteta domaće odgovornosti upravo zbog nepotpadanja pod odredbe Londonskog sporazuma (kolizija, obrada, rokovi).

U dijelu koji obuhvaća štete strane odgovornosti (čl. 6. - 9.) Pravilnik točno određuje postupak prijave, kompletiranja, likvidacije, kao i način evidentiranja šteta strane odgovornosti. Isto tako, propisuje način i rokove terećenja i urgiranja naplate fakture od stranog društva (čl. 6. i 9.).

U čl. 7. i 8. donesene su odredbe o postupanju člana kojeg Hrvatski ured za osiguranje ovlasti za zastupanje kod utuženja.

U ovom dijelu koji obuhvaća štete strane odgovornosti posebno je izdvojen slučaj obrade štete strane odgovornosti kada se radi o šteti između dva stranca. Naime, to je šteta strane odgovornosti kao i sve ostale, no zbog pojednostavljenja postupka isplate, šteta se može obraditi s tim da se stranom društvu fakturira samo obrada uz napomenu da odštetu isplati direktno oštećenom (na taj način se smanjuju troškovi jer se izbjegava dvostruki devizni transfer). To naravno dolazi u obzir jedino ako se s time složi oštećeni.

U dijelu koji obuhvaća uslužne štete (članak 10.) Pravilnik propisuje dužnost člana da pruži uslugu stranom društvu ili njegovom osiguraniku, način evidentiranja šteta i određuje visinu troška koji se može fakturirati stranom društvu.

U ovom dijelu treba dodati da se često može pojaviti i kasko usluga (u pravilu se tu radi o korespondentu). U tom slučaju je usluga dosta složenija jer će vjerojatno obuhvatiti i nužni ili čak cjelokupni popravak vozila, organiziranje transporta vozila pa i putnika, hotelske troškove i sl.. Za sve te troškove potrebno je imati suglasnost kasko osiguratelja, ukoliko nije drugačije dogovoreno između korespondenata. Posebno je važno ovdje naglasiti da se takovu uslugu ni u kom slučaju ne smije odbiti.

Kod šteta strane odgovornosti valja još dodati kasko regrese (štete koje je prouzročilo strano vozilo u Republici Hrvatskoj ili u inozemstvu, a oštećeni je naplatio štetu po kasko polici). Ove štete ne potpadaju pod odredbe Londonskog sporazuma, no način obrade je identičan obradi šteta strane odgovornosti, s time da se naravno stranom društvu ne može fakturirati obrada nego samo isplaćena šteta.

U dijelu zajedničkih odredbi (članak 11.) propisan je način priznavanja kao i visina troška zastupanja odvjetnika, a isto tako i agencije.

Propisana je i visina troška kompletiranja predmeta te izvršene procjene u međusobnom obračunu između članova Hrvatskog ureda za osiguranje.

Kao što sam naziv Pravilnika ukazuje, propisan je postupak koji pri obradi i likvidaciji međunarodnih šteta mora biti jedinstven. Društva za osiguranje su stoga naravno ovlaštena da prema svojim potrebama izrade vlastite pravilnike ili napatke koji će detaljnije obrađivati ovo područje njihovog djelovanja - važno je, međutim, da pri tome poštuju jedinstveni postupak propisan ovim Pravilnikom.

**PRAVILNIK
O JEDINSTVENOM POSTUPKU PRI OBRADI I LIKVIDACIJI
MEĐUNARODNIH AUTOMOBILSKIH ŠTETA**

Zagreb, travanj 1996.

PRAVILNIK
O JEDINSTVENOM POSTUPKU PRI OBRADI I LIKVIDACIJI
MEĐUNARODNIH AUTOMOBILSKIH ŠTETA

Članak 1.

Osnovni pojmovi

Pod međunarodnom štetom u smislu ovog Pravilnika smatra se šteta iz osiguranja od automobilske odgovornosti koja je nastala kao posljedica prometne nezgode u kojoj je najmanje jedno vozilo imalo stranu registracijsku oznaku ili je najmanje jedan od sudionika bio strana osoba.

Članak 2.

Zbog svoje specifičnosti (korespondencije na stranim jezicima, poznavanje strane sudske i osigurateljne prakse, poznavanje deviznih propisa i sl.) društva za osiguranje obrađuju ove štete u posebnim službama za međunarodne štete. Podružnica kojoj je podnesen odštetni zahtjev ili čiji je osiguranik nanio štetu dužna je stoga predmet evidentirati te proslijediti nadležnoj podružnici ili direkciji društva koje ima posebno organiziranu službu za međunarodne štete.

Članak 3.

Razlikuju se tri vrste međunarodnih automobilskih šteta i to:

1. Štete domaće odgovornosti tj. štete koje je skrivio osiguranik domaćeg društva za osiguranje, a oštećeno vozilo je strane registracijske oznake ili je oštećena strana fizička ili pravna osoba.
2. Štete strane odgovornosti tj. štete koje je skrivio vozač vozila strane registracijske oznake, a oštećeno vozilo je domaće registracijske oznake odnosno oštećena osoba je hrvatski državljanin (ili hrvatska pravna osoba).

Pod štetama strane odgovornosti smatraju se i štete koje je skrivio vozač vozila strane registracijske oznake a oštećeno je također vozilo strane registracijske oznake odnosno oštećena je također strana fizička ili pravna osoba.

Pod štetama strane odgovornosti smatraju se i kasko regresi domaćih društava za osiguranje postavljeni u povodu prometnih nezgoda nastalih u Hrvatskoj.

3. Uslužne štete tj. kod kojih je oštećeno vozilo strane registracijske oznake ili je oštećen državljanin (ili strana pravna osoba), a strano društvo traži od domaćeg društva određenu uslugu (na pr. procjenu štete na vozilu, fotografiranje vozila, pribavu zapisnika policije i sl.).

Članak 4.

Štete domaće odgovornosti

Štetama domaće odgovornosti iz članka 3 stavak 1 smatraju se:

a) štete nastale na području Republike Hrvatske

U slučaju štete domaće odgovornosti nastale na području Republike Hrvatske stručna služba u društvu za osiguranje kome je podnesen odštetni zahtjev dužna je:

1. Provjeriti okolnost osiguranja štetnika te kada utvrdi da se radi o odštetnom zahtjevu postavljenom iz osnove odgovornosti vlastitog osiguranika - otvoriti spis štete. U protivnom uputiti oštećenoga da svoj odštetni zahtjev podnese osiguratelju štetnika. Stručna služba dužna je otvoriti spis štete i na temelju prijave svog osiguranika, ne čekajući da oštećeni podnese odštetni zahtjev.
2. O zaprimljenom odštetnom zahtjevu pismeno obavijestiti oštećenoga odnosno odvjetnika ili agenciju oštećenoga - u roku od 3 dana. Uredno ispunjeno Europsko izvješće o nezgodi smatra se odštetnim zahtjevom. Dopis o zaprimanju odštetnog zahtjeva oštećeni treba uputiti na stranom jeziku.
3. Svi odštetni zahtjevi podneseni iz jednog štetnog događaja vode se pod jednim brojem spisa štete s time da se naknadno zaprimljeni odštetni zahtjevi drugih oštećenika priklapaju na već otvoreni spis štete.

4. U istom roku od 3 dana stručna služba dužna je poduzeti mjere radi pribave dokumentacije potrebne za utvrđivanje osnove i visine podnesenog odštetnog zahtjeva (zapisnik policije, prijava osiguranika i sl.). Stručna služba dužna je provjeravati da li je prispjela zatražena dokumentacija te redovito slati urgence radi kompletiranja predmeta te ubrzanja tijeka likvidacije.
5. Ukoliko je predmet oštećenja vozilo (ili neka druga stvar) stručna služba je dužna odmah izvršiti procjenu štete te jedan primjerak izvida štete uručiti oštećenom. Oštećeno vozilo potrebno je u svakom slučaju fotografirati. Ukoliko je procjenitelju poznato da će popravak vozila biti izvršen u inozemstvu, na izvidu štete ne upisuju se normativi (sati) za popravak vozila nego se samo precizno opisuju oštećenja na vozilu uz naznaku dijelova koji su predviđeni za zamjenu. U slučaju sumnje na totalnu štetu stručna služba mora izvršiti kalkulaciju, uz procjenu visine troška eventualnog popravka, troška prijevoza oštećenog vozila u inozemstvo te tržišne vrijednosti i vrijednosti ostatka vozila u inozemstvu.

U slučaju štete na vozilu stručna služba je dužna nakon prikupljanja dokumentacije potrebne za utvrđivanje osnove i visine štete u roku od 15 dana oštećenom poslati izjavu o namirenju te nakon prijema potpisane izjave odmah izvršiti doznaku. Kod manjih šteta doznaka se može izvršiti i bez slanja izjave o namirenju. Nesporni dio štete na vozilu oštećenom treba doznačiti također i u slučaju odbijanja potpisa izjave o namirenju.

Šteta na vozilu može se priznati na temelju inozemnog računa o izvršenom popravku a također i na temelju predračuna te nalaza vještaka (Gutachten). Totalna šteta na vozilu te umanjena vrijednost vozila priznaje se prema kriterijima zemlje registracije vozila. Trošak nalaza vještaka priznaje se u pravilu na temelju fakture - osim kod bagatelnih šteta (do 1000 DM) kad se taj trošak ne priznaje. Trošak inozemnog odvjetnika priznaje se prema odvjetničkoj tarifi u Hrvatskoj.

U slučaju tjelesne ozljede ili u slučaju smrti stručna služba je dužna angažirati liječnika (vlastitog ili neovisnog) radi ocjene vrste i težine pretrpljenih ozljeda odnosno pretrpljenih duševnih boli. Nakon prikupljanja dokumentacije potrebne za utvrđivanje osnove i visine štete stručna služba je u roku od 15 dana dužna oštećenom poslati ponudu za sklapanje nagodbe. Kod težih tjelesnih ozljeda ovaj rok počinje teći od završetka liječenja i stabilizacije stanja ozljeđene osobe. Nakon prijema potpisane nagodbe oštećenom treba odmah izvršiti doznaku.

Doznaku treba oštećenom izvršiti bez ikakvih odbitaka (na pr. bankovne provizije, troškovi poštanskog prometa i sl.). Pri likvidaciji štete stručna služba dužna je pridržavati se hrvatskih propisa, prvenstveno Zakona o osiguranju, Zakona o obveznim odnosima, Zakona o rješavanju sukoba zakona, Uvjeta za osiguranje od automobilske odgovornosti, sudske i osigurateljne prakse i dr..

b) štete nastale u inozemstvu

U slučaju šteta domaće odgovornosti nastale u inozemstvu stručna služba u društvu za osiguranje koje je od inozemnog društva za osiguranje primilo obavijest da je u skladu s Londonskim sporazumom prišlo obradi nastale štete u inozemstvu, dužna je:

1. Provjeriti okolnost osiguranja štetnika te o zaprimljenom dopisu uz potvrdu osigurateljnog pokrića i suglasnosti za obradu štete odmah pismeno obavijestiti strano društvo.
2. Zatražiti prijavu osiguranika te o sadržaju izjave osiguranika po potrebi obavijestiti strano društvo radi ubrzanja tijeka obrade odštetnog zahtjeva.
3. Nakon primitka fakture stranom društvu treba doznačiti isplaćeni iznos uz obrađivačku pristojbu - u skladu s odredbama Londonskog sporazuma.
4. Ukoliko se radi o većoj materijalnoj šteti ili šteti na osobama - o šteti treba odmah obavijestiti svojeg reosiguratelja.

Članak 5.

Društva za osiguranje su dužna voditi poseban upisnik šteta domaće odgovornosti te oznake (brojeve) štetovnih predmeta posebno označavati tako da se razlikuju od oznaka ostalih predmeta automobilske odgovornosti. Posebna oznaka (broj predmeta) mora sadržavati i oznaku podružnice (npr. AOD-27/96/ZG).

Podatke iz upisnika šteta društva su dužna redovito, najmanje tjedno unositi u EOP.

Društva za osiguranje dužna su voditi statistiku prijavljenih šteta na temelju tablica kretanja šteta domaće odgovornosti propisanih od Hrvatskog ureda za osiguranje.

Društva za osiguranje dužna su voditi Nadzornu knjigu odliva sredstava, u skladu s deviznim propisima.

Članak 6.

Štete strane odgovornosti

Štete strane odgovornosti iz članka 3 stavak 2 ovlaštena su obrađivati sva društva za osiguranje koja se bave osiguranjem od automobilske odgovornosti.

Stručna služba u društvu za osiguranje je pri zaprimanju odštetnog zahtjeva dužna provjeriti:

- a) da li strano društvo za osiguranje, osiguratelj štetnika ima svojeg korespondenta za obradu šteta u Hrvatskoj - u kojem slučaju treba odmah po saznanju ove okolnosti oštećenoga uputiti da svoj odštetni zahtjev podnese nadležnom društvu za osiguranje (odnosno proslijediti mu zaprimljeni odštetni zahtjev).
- b) da li postoji zapreka za obradu štete navedena u članku 6. Londonskog sporazuma (kolizija interesa), tj. da li je oštećeni ujedno i osiguranik društva za osiguranje kome je podnio odštetni zahtjev - u kojem slučaju je o ovoj okolnosti potrebno obavijestiti strano društvo te tražiti posebnu suglasnost za obradu štete odnosno oštećenoga treba uputiti da odštetni zahtjev podnese Hrvatskom uredu za osiguranje.

Ukoliko ne postoje smetnje Ad a i b, stručna služba je dužna zaprimiti odštetni zahtjev te postupiti kako slijedi:

1. O zaprimljenom odštetnom zahtjevu pismeno obavijestiti oštećenoga odnosno odvjetnika ili agenciju oštećenoga - u roku od 3 dana. Uredno ispunjeno Europsko izvješće o nezgodi smatra se odštetnim zahtjevom.
2. U istom roku od 3 dana stručna služba dužna je poduzeti mjere radi pribave dokumentacije potrebne za rješavanje osnove i visine podnesenog odštetnog zahtjeva (zapisnik policije, prijava osiguranika i sl.). Stručna služba dužna je provjeravati da li je prispjela zatražena dokumentacija te redovito slati urgence radi kompletiranja predmeta te ubrzanja tijeka likvidacije.

3. U istom roku od 3 dana stručna će služba od stranog društva - osiguratelja štetnika zatražiti osigurateljno pokriće te suglasnost za obradu štete.
4. Svi odštetni zahtjevi podneseni iz jednog štetnog događaja vode se pod jednim brojem spisa štete s time da se naknadno zaprimljeni odštetni zahtjevi drugih oštećenika priklapaju na već otvoreni spis štete.
5. Ukoliko je predmet oštećenja vozilo ili neka druga stvar stručna služba je dužna odmah izvršiti procjenu štete te jedan primjerak izvida uručiti oštećenom.
6. U slučajevima kompliciranijih šteta stručna služba je o tijeku obrade dužna redovito obavješćivati strano društvo.
7. U slučaju sudara dva strana vozila stručna služba treba obraditi predmet do isplate - te pokušati s isplatnim uredom dogovoriti da iznos štete doznači izravno oštećenom, te mu fakturirati iznos obrađivačke pristojbe.

Pri likvidaciji štete stručna služba dužna je pridržavati se međunarodnih sporazuma te hrvatskih propisa, prvenstveno Zakona o osiguranju, Zakona o obveznim odnosima, Zakona o rješavanju sukoba zakona, Uvjeta za osiguranje od automobilske odgovornosti, sudske i osigurateljne prakse i dr..

Ukoliko od stranog društva usprkos višestrukim urgencama niti nakon 90 dana nije došla potvrda osigurateljnog pokrića i suglasnosti za obradu štete - stručna služba može izvršiti isplatu štete ako je zahtjev osnovan.

Istovremeno s izvršenom isplatom, stručna služba je dužna teretiti strano društvo za isplaćeni iznos, trošak obrađivačke pristojbe te eventualne i druge troškove.

Na samoj fakturi ili uz popratni dopis stranom je društvu potrebno poslati najnužniju dokumentaciju uz obrazloženje osnove i visine štete. Nakon proteka roka od 50 dana od dana ispostave fakture stranom je društvu potrebno poslati urgencu.

Ukoliko niti nakon 3 urgence faktura ne bude podmirena stručna služba je dužna tražiti intervenciju Hrvatskog ureda za osiguranje.

Članak 7.

Društvo kome je Hrvatski ured za osiguranje u skladu s člankom 92 Zakona o osiguranju (strana odgovornost) povjerio obradu odštetnog zahtjeva dužno je povjereni odštetni zahtjev obraditi u mirnom kao i u sudskom postupku. Stručna služba društva dužna je preuzeti zastupanje u povodu tužbe protiv Hrvatskog ureda za osiguranje te voditi predmet do kraja sudskog postupka. Stručna služba dužna je o broju predmeta obavijestiti Hrvatski ured za osiguranje te ga redovito obavješćivati o tijeku postupka. O tijeku postupka stručna je služba dužna redovito obavješćivati i strano društvo. Stručna služba je dužna slijediti naputak Hrvatskog ureda za osiguranje o vođenju postupka te uzeti u obzir i primjedbe stranog društva, paziti na rokove za ulaganje pravnih lijekova te ulagati pravne lijekove, pravodobno vršiti dospjela plaćanja po presudama, plaćati sudske pristojbe i sl..

Članak 8.

Odredbe članka 7 odnose se i na slučaj neosnovanog utuženja Hrvatskog ureda za osiguranje - u povodu šteta nastalih od neosiguranih vozila, vojnih vozila, vozila UN, IFOR-a, vozila raznih misija i sl..

Članak 9.

Društva za osiguranje dužna su voditi posebni upisnik šteta strane odgovornosti te oznake (brojeve) štetovnih predmeta posebno označavati tako da se razlikuju od oznaka ostalih predmeta automobilske odgovornosti. Posebna oznaka (broj predmeta) mora sadržavati i oznaku filijale (npr. AOS-27/96/ZG).

Podatke iz upisnika šteta društva su dužna redovito, najmanje tjedno unositi u EOP.

Društva za osiguranje dužna su voditi statistiku prijavljenih šteta na temelju tablica kretanja šteta strane odgovornosti propisanih od Hrvatskog ureda za osiguranje.

Društva za osiguranje dužna su voditi Nadzornu knjigu deviznog priliva, u skladu s deviznim propisima.

Članak 10.

Uslužne štete

Društva za osiguranje dužna su na poziv stranih društava ili njihovih osiguranika pružati im usluge glede opisa štete na vozilu, fotografiranja vozila, pribave zapisnika policije i sl.. Usluge treba pružati brzo i korektno. Trošak takovih usluga treba obračunavati u paušalnom iznosu od 50 DM te eventualno uz obračun dodatnih troškova (kilometraža, prijevodi i sl.).

Društva za osiguranje dužna su pružati posebne usluge svojim korespondentima, u skladu s odredbama korespondentnog ugovora - kasko usluge, organizacija transporta vozila, preuzimanje troškova noćenja, plaćanje putnih karata i sl..

Društva za osiguranje dužna su posebno označavati brojeve uslužnih šteta. Posebna oznaka (broj predmeta) mora sadržavati i oznaku podružnice (na pr. AOU/27/96/ZG).

Članak 11.

Zajedničke odredbe

U štetama domaće i strane odgovornosti društva za osiguranje dužna su oštećenima priznavati trošak zastupanja kada je prema prirodi predmeta zastupanje bilo potrebno (tjelesne ozljede, veća materijalna šteta i sl.). Visinu troška zastupanja odvjetniku treba priznavati prema odvjetničkoj tarifi, a agenciji 50% tog iznosa.

Društva za osiguranje dužna su i međusobno priznavati troškove procjene štete i kompletiranja dokumentacije. Visinu troškova procjene i kompletiranja dokumentacije društva su dužna međusobno obračunavati i priznavati u visini od 50 DM (samo procjena 35 DM) te eventualno uz obračun dodatnih troškova.

Članak 12.

Pravilnik o jedinstvenom postupku pri obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta stupa na snagu kada ga potpišu članovi Upravnog odbora, a primjenjuje se od 01. 05. 1996.

dr. Antun Mandić

OZLJEDE VRATNOG SEGMENTA KRALJEŽNICE

dr. Antun Mandić*

Ozljede vratnog segmenta kralježnice

Posttraumatski cervikalni, cervikocefalni i cervikobrahijalni sindrom

U svom izlaganju pokušat ću dosta kompliciranu stručnu problematiku izložiti što razumljivijom terminologijom, nastojeći da izbjegnem sve detalje koji su nebitni u osigurateljno medicinskom pogledu. Ozljede vrata su medicinski interdisciplinarno područje, u dijagnostičkom, terapijskom i rehabilitacionom pogledu domena sudjelovanja prvenstveno liječnika specijalista traumatologa (ortopeda, kirurga, neurokirurga), neuropsihijatar, fizijatar i po potrebi drugih liječnika specijalista.

Radi jednostavnijeg razumijevanja cjelokupne materije, po mom mišljenju, neophodno je dati i nekoliko podataka o građi i fiziologiji kralježnice.

Od ukupno 33 ili 34 kralješka, koliko ih ima cijela kralježnica, u vratnom dijelu ima sedam kralježaka. Pojedini kralješci povezani su međusobno ligamentima, a duž kralježnice postoje i uzdužne ligamentarne sveze. Kroz kralježnicu, u posebnom kanalu, prolazi kralježnička moždina. Kroz posebne otvore među kralješcima iz kralježničke moždine (medula spinalis) izlaze spinalni živci. Kroz otvore na poprečnim nastavcima vratnih kralježaka prolaze i krvne žile - vertebralne arterije i vene. Između trupova kralježaka nalaze se elastični diskovi (intervertebralni diskusi), a zglobne nastavke susjednih kralježaka okružuje zglobna čahura. Kralježnica ima funkciju nosača (statička funkcija), a omogućava i gibanje trupa i vrata (dinamička funkcija). U vratnom dijelu kralježnice izražena je fiziološki zakrivljenost s otvorom luka prema straga (fiziološka lordoza), a pokreti su izvedivi u svim pravcima. Za svaki smjer pokreta postoje standardne mjere (indeksi) za pokretljivost.

* dr. Antun Mandić, specijalista neuropsihijatar, stalni sudski vještak

Vratni dio kralježnice je, radi relativno velikog opsega pokretljivosti, te radi težine glave, dosta izložen ozljedama. Najčešće ozljede vratnog dijela kralježnice su trzajne ozljede vrata, slijede istegnuća i nagnječenja vrata, te ozljede nastale indirektnim ili direktnim djelovanjem sila (udarci, padovi). Intenzitet ovih ozljeda varira od sasvim lake ozljede do prijeloma i iščašenja kralježnice s teškim oštećenjem kralježničke moždine.

Trzajna ozljeda vratnog segmenta kralježnice (whiplash injury, Peitschenhiebverletzung) nastaje radi iznenadnog trzaja, koji je fiksiran, a glava radi inercije biva zabačena prema straga (udar sa stražnje strane), ili prema naprijed (udar u vozilo sprijeda ili "ozljeda kočnja"). Kod većine trzajnih ozljeda dolazi do uganuća malih zglobova kralježnice, s eventualnim krvarenjem u tim zglobovima, a ako je bio lediran i ligamentarni aparat, tada se znaci krvarenja mogu zapaziti i u njemu. Kod jačih ozljeda može se raditi i o ozljedi intervertebralnih diskusa, traumatskom rastrgnuću (rupturi) ligamenata, prijelomima trupa kralježaka, pa i prijelomima kralježaka s iščašenjima i oštećenjem kralježničke moždine.

Nakon trzajne ozljede vrata tegobe se mogu javiti odmah nakon traume, ali se češće javljaju nakon nekoliko sati, pa i dan dva nakon nezgode. Tada se počinju javljati glavobolje, bolovi u vratu i zatiljnom dijelu glave, napetost vrata, bolovi u ramenima i rukama, osobito na ulnarnim dijelovima podlaktica. Često postoji preosjetljivost na dodir i hladnoću na gornjim ekstremitetima. Javljaju se i vrtoglavice, nagon na povraćanje i povraćanje, smetnje sna.

Radi što boljeg i što konciznijeg objašnjenja, citirat ću navod o trzajnoj ozljedi vrata iz udžbenika "Neurologija" Klause Poecka, str. 375:

"Izraz trzajna trauma ne predstavlja dijagnozu, već mehanizam oštećenja. Tipičan način nastanka poremećaja jest nenadano snažno djelovanje sile usmjerene odostraga prema naprijed. Slijedi distorzija vratne kralježnice, što uzrokuje bolnu ograničenost kretanja. Ozljede korijena su rijetke, a simptomi sa strane kralježničke moždine uglavnom nastupaju pri iščašenju kralježaka. Ne postoji organska uvjetovanost cerebralnih, ponajprije neuropsihijatrijskih poremećaja, u bolesnika koji su pretrpjeli trzajnu traumu vratne kralježnice."

Pri indirektnom djelovanju sile, pri uzdužnoj kompresiji kralježnice, pri nasilnoj prekomjernoj fleksiji (savijanju prema naprijed) ili ekstenziji (savijanju prema straga) kralježnice javljaju se također ozljede razne težine. Često se kod teških ozljeda glave i

centralnog živčanog sistema, radi težine tih ozljeda i stanja svijesti pacijenta, ne dijagnosticiraju ozljede vrata teže i teške naravi. To su tzv. hiperekstenzione i hiperfleksione ozljede, kod kojih se može raditi samo o kontuzijama i distorzijama vratne kralježnice, ali i o ozljedama diskusa, ligamenata, prijelomima raznih dijelova kralježaka sa i bez luksacija i dislokacija.

Tegobe nakon ozljede vrata mogu biti lakog i prolaznog karaktera, ali se, zavisno od vrste ozljede i njezine lokalizacije, može raditi i o teškim trajnim posljedicama.

U nekim slučajevima, kod ozljeda vrata javlja se skup neuroloških znakova koji se naziva potres kralježničke moždine (Commotio spinalis). Glavni znaci ove spinalne komocije su poremećaji osjeta na ekstremitetima, ponekad asimetrije vlastitih refleksa, smetnje mokrenja. Radi se o prolaznim poremećajima, koji se u potpunosti, tokom liječenja, povlače.

Kod nagnječenja kralježničke moždine (Contusio spinalis) radi se o organskom /anatomskom/ oštećenju kralježničke moždine razne lokalizacije i veličine, s posljedičnim oštećenjem motornih, ali i ostalih funkcija, koje su prolaznog ili trajnog karaktera (pareza, paraliza).

Nakon ozljede vratnog dijela kralježnice potrebno je, nakon pregleda pacijenta, učiniti standardne, a po potrebi i dopunske Rtg snimke, eventualno i funkcionalne snimke kralježnice. U kompliciranijim slučajevima potrebno je sačiniti CT, a nekad i, tijekom daljnje obrade, NMR (nuklearnu magnetsku rezonancu), da bi se što točnije verificirale ozljede. Tokom liječenja ove pretrage se upotpunjuju često i ispitivanjem moždane cirkulacije (REG-reoencefalografija i dr.), raznim EMNG-elektromioneurografskim snimanjima i EEG nalazima, te pretragama kod liječnika okulista i spec. otorinolaringologa.

Liječenje nakon ozljeda kralježnice ovisi o lokalizaciji i naravi ozljede. Najlakše ozljede liječe se mirovanjem, uz upotrebu analgetika i sedativa po potrebi. Najveći dio ozljeda vrata prolazi bez ikakvih posljedica.

Kod većine malo težih ozljeda vrata liječenje započinje imobilizacijom vrata (mekani ili tvrdi /sadreni/ ovratnik), uz medikamentoznu terapiju, kontrole i kasnije rehabilitacioni tretman pod kontrolom liječnika fizijatra. Važno je napomenuti, da od jačine mehaničke traume ne ovisi narav ozljede, jer lakše traume mogu izazvati prijelom i obratno jače traume mogu dovesti samo do distorzija ili kontuzija.

Sve teže ozljede vrata, kod kojih postoji sumnja na frakture i postoji oštećenje kralježničke moždine ili bi moglo doći do oštećenja, moraju biti na mjestu nezgode po propisu imobilizirane za transport, te se ozlijeđeni hitno mora transportirati u bolnicu. Liječenje težih ozljeda vratnog dijela kralježnice može biti konzervativno (ekstenzija vrata u kosom krevetu Glissonovom kožnom omčom uz naknadnu imobilizaciju ili bez imobilizacije) ili operativno. Ako se utvrdi da se radi o ireparabilnom oštećenju kralježničke moždine, tada kirurški zahvat nema smisla i ne provodi se. Kod takvih teških oštećenja moždine najčešće se radi o parezama i paralizama ekstremiteta (oduzetost ili djelomična oduzetost gornjih ili donjih udova ili sva četiri ekstremiteta), smetnjama funkcije mokraćnog mjehura i defekacije, te svim drugim komplikacijama koje se razvijaju nakon tih poremećaja.

Nakon pretrpljene ozljede vratnog segmenta kralježnice, kod jednog dijela ozlijeđenih osoba manifestiraju se posljedice zadobivenih ozljeda u funkcionalnom i patoanatomskom pogledu. Javljaju se degenerativni procesi na intervertebralnim diskusima, zglobnim plohama na trupovima kralježaka i na malim zglobovima među kralješcima. Javljaju se osteofiti (degenerativno promijenjeni dijelovi kosti i hrskavice, koji strše s rubova kralježaka), koji pritišću na okolne strukture. Te okolne strukture su krvne žile i simpatički splet živaca, koji prolaze kroz otvore na poprečnim nastavcima kralježaka, te vratni živci (8 pari) koji izlaze iz otvora među kralješcima. Prostori između kralježaka se sužavaju, izravna se fiziološka lordoza. Javlja se bolnost vrata i umanjenje opsega pokreta vrata (kontraktura) uz bolove gornjih ekstremiteta, smetnje osjeta, a mogu se javiti i smetnje motorike (slabljenje refleksa i atrofija miškulature). Tegobe se pojačavaju nakon dužeg zadržavanja glave u određenom "prisilnom" položaju glave pri radu, vožnji, čitanju, itd.

Vrlo važno je napomenuti da se ozljede vrata vrlo rijetko događaju kod osoba koje imaju potpuno zdravu kralježnicu. Potreban je veliki oprez i veliko iskustvo pri ocjeni da li je utvrđeni nalaz na kralježnici posljedica traume. Također je potreban oprez pri ocjeni da li je trauma mogla pogoršati neku promjenu koja je bila izražena i prije ozljede.

Degenerativne promjene javljaju se sve češće i kod mladih osoba radi današnjeg načina života. U području vrata javljaju se i mnogobrojna druga oboljenja, a u toj regiji prisutne su i kongenitalne anomalije, koje također, sa svojom simptomatologijom otežavaju ocjenu stanja. Nabrojiti ću samo neka od tih oboljenja: tortikolis (krivi vrat), netraumatske geneze, prirođeni kratki vrat (Klippel-Feilov sindrom), prekobrojno vratno

rebro, skolioza, skalenski sindrom, oboljenja kod kojih je bol u području brahijalnog pleksusa samo jedan od simptoma - humeroskapularni sindrom, sindrom rame šaka, Sudeckov sindrom, alergijska i toksička oštećenja živca, brahijalgija parestetika nokturna, siringomijelija, multipla skleroza, tumori i drugo.

Bolni sindromi vrata mogu se podijeliti na cervikocefalni sindrom, cervikalni sindrom, te na cervikobrahijalni sindrom.

Svaki od ovih sindroma, uz već opisane tegobe karakteristične za razvoj degenerativnih procesa, ima i svoje posebne značajke.

Cervikocefalni sindrom se češće javlja kod osoba labilnijeg neurovegetativnog sustava, a pogoršanje tegoba javlja se često kod promjena vremenskih uvjeta. Za njega je karakteristična jaka bol jedne polovice glave zatiljno, koja se širi u sljepoočnu regiju i lice. Praćena je suzenjem očiju, omaglicama, mučninama, šumovima u ušima i drugim vazomotornim tegobama. Nastaje radi kompresije vertebralnih arterija i simpatičkog spleta osteofitima.

Cervikalni sindrom je bolest kroničnog toka, koja nastaje nakon jačeg trzaja glavom ili nakon traume vrata. Patoanatomski osnov tegoba je izravnata fiziološka lordoza (katkad čak i blaga kifoza), razvoj osteofita, suženje intervertebralnih prostora. Kada se rendgenološki ne vide promjene na rtg. snimci, potrebno je sačiniti funkcijske snimke.

Cervikobrahijalni sindrom je karakteriziran bolovima gornjih ekstremiteta, najčešće u predjelu nadlaktica, te sa smetnjama osjeta. Nastaje radi promjena u donjem dijelu vratne kralježnice. Radi njegovog razvoja može doći i do atrofija pojedinih mišića i slabljenja tetivnih refleksa.

Ovi bolni sindromi u najvećem broju slučajeva su posljedica razvoja degenerativnih promjena na vratnom segmentu kralježnice. Kako sam već naveo, vrlo je teško utvrditi da li je neka promjena uvjetovana isključivo traumom, te da li je trauma mogla pogoršati postojeće, već promijenjeno stanje. Dosta rijetko biva traumatizirana posve zdrava kralježnica.

Da bih još jasnije istakao ovaj stav citirat ću stav autora Brochera, koji je naveden u udžbeniku "Ortopedija", Ruszkowski i suradnici, strana 347:

"Iako zvuči paradoksalno, ipak odgovara činjenici iz iskustva, da gotovo nema promjene na kralježnici koja se pod stanovitim uvjetima ne bi mogla proglasiti posljedicom ozljede."

Ovu činjenicu apostrofirao sam zato jer se u medicinskoj dokumentaciji o liječenju nakon ozljede vratnog dijela kralježnice, vrlo često, gotovo sve tegobe i promjene koje nakon nezgode imaju pacijenti, tretiraju najčešće kao posttraumatske promjene. Ova činjenica odgovara citiranom stavu Brochera, a i načelu "Post hoc, ergo propter hoc" - Poslije toga, znači (dakle) radi toga.

Većina ozljeda vratnog segmenta kralježnice su lake ozljede, koje tokom liječenja i rehabilitacije bivaju izliječene u potpunosti. Težina ozljede varira, radi snage i lokalizacije traume, te radi dobi pacijenta i premorbidnog stanja (stanja prije udara). Postoji kontinuirani prijelaz počevši od najlakših ozljeda, preko težih, pa sve do najtežih ozljeda s kompletnom kljenući sva četiri ekstremiteta i s inkontinencijom. Sama dijagnoza trzajna ozljeda vrata može označavati i najlakšu ozljedu, a može se raditi i o vrlo teškoj ozljedi koja rezultira visokim invaliditetom. Važan je princip da se ne ocjenjuje naziv - dijagnoza, već realne posljedice zadobivene u nezgodi. Ako nema trajnih tegoba, tada ne bi smjela uslijediti niti ocjena invaliditeta, mada oštećeni ima sada vrlo modernu i rasprostranjenu dijagnozu trzajna ozljeda vrata (Whiplash injury). Liječenje i rehabilitacija, te kasnije i ocjena stanja po završenom liječenju i davanje mišljenja, dosta je složen i delikatan posao. Dosta često radi se o osobama s neurovegetativnom distonijom, koje su sklone psihičkoj nadgradnji, a dosta često se javljaju i rentno neurotske tendence. Kod ocjenjivanja stanja nakon završenog liječenja i rehabilitacije, potrebno je razmotriti sve raspoložive medicinske pokazatelje i nastojati iz kompletne kliničke slike izdvojiti, koliko je najviše moguće, posljedice nezgode, te ih tada vrlo pažljivo ocijeniti.

Ivan Stanko

**OČEVID PROMETNE NEZGODE
- POLICIJSKA PRAKSA**

Ivan Stanko*

Očevid prometne nezgode - policijska praksa

Neću govoriti o pojmu uviđaja (očevida) niti o njegovom kriminalističkom ni krivično-pravnom aspektu.

Pokušat ću što objektivnije prikazati što se događa od momenta kada je greška nekog od sudionika u prometu dovela do događaja kojeg Zakon o sigurnosti prometa na cestama naziva prometnom nezgodom. Kada je u pitanju uviđaj koji se poduzima poradi prometne nezgode - naglašava se njegova hitnost.

Treba što prije osloboditi cestu, postoji velika odgovornost od promjena mjesta događaja itd.

No, prometne nezgode događaju se na cesti i uzrokuju zastoje prometa, otežavaju njegovo odvijanje ili dovode do preusmjerenja zaobilaznim pravcima.

Vrlo često se do dolaska policije preko mjesta događaja odvija promet što dovodi do uništavanja postojećih i nastajanja novih tragova. Često se izgled mjesta događaja mijenja pomjeranjem vozila, micanjem sa kolnika otpalih dijelova vozila, rasutog tereta, ozlijeđene osobe budu prevezene u zdravstvene ustanove itd.

Od samog događaja do prve dojave policiji prolazi u prosjeku više od 10 minuta.

Na mjesto događaja najčešće prvo dolazi najbliža policijska ophodnja (često je to pozornik ili policijska ophodnja temeljne policije, a za dolazak ekipe za uviđaje treba više od pola sata (istražnog suca više od jednog sata).

* načelnik Odjela prometne policije Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske

Vrlo često u tijeku obavljanja uviđaja ekipa dobiva zadaću da obavi uviđaj prometne nezgode koja se dogodila u međuvremenu.

Sve te okolnosti kao i stalni pritisak da se prometnica što prije oslobodi za normalno odvijanje prometa utječu na kvalitetu kriminalističko-tehničkih radnji zapisnika o uviđaju kao i ostalih mjera i radnji koje se poduzimaju.

Prošle godine se u Hrvatskoj dogodilo 61.656 prometnih nezgoda, uviđaje kojih je obavila 101 ekipa za uviđaje. Pokušat ću prikazati dinamiku postupanja ekipe za uviđaje od saznanja za prometnu nezgodu do faze kada treba izraditi "predmet" za nekoliko prometnih nezgoda na području PU Zagrebačke.

Slijedom analize pojedinih prosječnih slučajeva koji će se analizirati, uzetih kao uzorak prema vrstama i načinima događaja proizlazi da tijekom radne smjene kompletna ekipa za uviđaje u mogućnosti je kvalitetno i stručno obaviti jedan uviđaj prometne nezgode sa smrtnom posljedicom ili ozlijeđenim osobama, te dvije do tri prometne nezgode s materijalnom štetom. Ostatak radnog vremena unutar radne smjene vođa ekipe utroši na pisanje predmeta, zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka isti dan nakon nezgode, ukoliko ima sve potrebite elemente, razgovori sa strankama, pisanje-diktiranje krivičnih predmeta i drugih pismena. Kriminalistički tehničar ostatak radne smjene izrađuje skice mjesta događaja u mjerilu, prikuplja fotografije, izrađuje fotografske elaborate. Ujedno ekipa u Postaji nazočna je i u otpremi službe, evidentira sve aktivnosti u radne naloge, a propisano vrijeme utroši i na dva obroka, obzirom da je radna smjena 14 sati. Objektivni razlozi "neažurnosti" proizlaze zbog velikog broja uviđaja iznad optimalne mogućnosti (4 - 8 prometnih nezgoda s materijalnom štetom i 2 - 3 prometne nezgode s ozlijeđenim osobama), koje ekipa obavi, ali ostaje van isteka radnog vremena obzirom na nužnost unosa svih podataka u informacijski sustav AOP-a. Međutim, nisu u mogućnosti uvijek koristiti dio radnog vremena za pisanje potrebitih pismena, jer se nalaze tijekom čitavog radnog vremena na uviđajima, odnosno na putu od objekta smještaja do mjesta događaja i obrnuto.

Bez obzira što su sistematizirane 24 ekipe, iz različitih razloga (godišnji odmori, bolovanja i sl.) nije moguće uvijek tijekom radne smjene kompletirati 12 ekipa. Ukoliko se jedan krim. tehničar nalazi na bolovanju, ekipa nije kompletna, te jedan od službenika sam ne može obaviti uviđaj prometne nezgode u kojoj ima ozlijeđenih osoba, a iz narečenog proizlazi da su ostale ekipe u toj radnoj smjeni opterećene većim brojem uviđaja.

Po obavljenom uviđaju prometne nezgode u kojoj je sudjelovalo vozilo MUP-a RH, HV-e, strani državljani, u kojoj ima poginulih ili ozlijeđenih osoba ili se kao sudionici pojavljuju vozila UNCRO-a, IFOR-a, ili osobe pripadnici narečenih formacija, ekipa se mora obvezatno vraćati s terena u Postaju, kako bi unijela podatke o narečenoj prometnoj nezgodi u sustav AOP-a u propisanom roku (6 sati), a ne zaprima dojavu o prometnoj nezgodi koja se dogodila najbliže mjestu događaja prethodne prometne nezgode, za koju je obavila uviđaj.

Ekipe za uviđaj rade u smjenskom rasporedu smjena 06 - 20 sati, 07 - 21, 09 - 23 sata i 19 - 08 sati, što predstavlja optimalan način rada obzirom na vrstu posla, a podjeljene su u dvije grupacije, što pojednostavljeno znači da jedan dan radi jedna grupacija, a drugi dan druga grupacija po 14 sati, a tijekom mjeseca ekipa ima po 13 - 15 smjena.

**Analiza konkretnih slučajeva uviđaja prometnih nezgoda obzirom
na vrste, načine i posljedice sa vremenskim određenjem**

Prometna nezgoda 15. 06. 1995. god. na kolniku Dankovečke ulice kod kbr. 35, u Zagrebu, nalet osobnog automobila na pješaka

Ekipa za uviđaje nalazi se u trenutku dojava u objektu Postaje-Lučko, a mjesto događaja udaljeno je oko 30 km.

0,0 minuta 22,46 sati

Od Odjela operativnog dežurstva PU zagrebačke zaprimljena je dojava o prometnoj nezgodi.

1 minuta 22,47 sati

Ekipa za uviđaje izvješćena je od strane operativnog dežurnog u Postaji.

2 minute 22,49 sati

Izvješćen istražni sudac (izlazi).

11 minuta 23,00 sati

Nakon dojava i kraćih priprema ekipa sa službenim vozilom izlazi iz Postaje.

20 minuta 23,20 sati

Ekipa za uviđaje sa službenim vozilom pod zvučnim i svjetlosnim znacima dolazi na mjesto događaja i započinje "statički" dio uviđaja, bez nazočnosti istražnog suca.

10 minuta 23,40 sati

Ekipa za uviđaje obavlja preliminarne radnje tzv. prvog zahvata na mjestu događaja (fiksiranje mjesta događaja, zadržavanje sudionika i svjedoka-očevidaca do dolaska istražnog suca).

10 minuta 23,50 sati

Ekipa putem sredstava veze izvješćuje Odjel operativnog dežurstva PUZ-a i obavlja potrebite operativne provjere glede vozila i sudionika.

5 minuta 23,55 sati

Ekipa nalazi potrebitim da od dežurnog Operativnog dežurstva u Postaji zatraži izvješćivanje i dolazak mrtvozornika, sudskog prometnog vještaka, a obzirom na vrstu prometne nezgode nije potrebno izvješćivati i pozivati vatrogasnu jedinicu i dr. Na mjesto događaja dolazi istražni sudac i zamjenik državnog odvjetnika, te preuzimaju uviđaj.

45 minuta 00,45 sati

Vođa ekipe za uviđaje obavlja detaljne obavjesne razgovore s dva svjedoka-očevica, putnicom iz vozila koje je prouzročilo prometnu nezgodu i vozačem narečenog vozila, a kriminalistički tehničar fotografira uže i šire mjesto događaja i prometnu situaciju.

35 minuta 01,15 sati

Kriminalistički tehničar i istražni sudac obavljaju fiksiranje tragova, potrebna mjerenja, fotografiranje, a vođa ekipe obavlja alkotestiranje vozača i popunjava potrebite obrasce, a paralelno s time utvrđuje i nastala oštećenja na vozilu, utvrđuje tehničku ispravnost vitalnih uređaja, kompletne podatke statusa vozila (reg. broj, marka, tip, model, godina proizvodnje, eventualne provjere preko broja šasije, vlasništvo, valjanost registracije i tehničkog pregleda, marka, tip, dimenzije i stanje pneumatika i dr.). Ujedno obavlja pregled mrtvog tijela, identifikaciju, te izuzima osobne stvari i predmete smrtno stradalog.

5 minuta 01,20 sati

Obzirom da je prikupljenim obavijestima i izvršenim pregledom vozila bilo vidljivo da je na prednjem desnom kotaču gazeći sloj pneumatika potpuno istrošen, a vozilo nije registrirano, o tome je bilo potrebno izvijestiti sudskog prometnog vještaka.

20 minuta 01,40 sati

Osobni automobil kojim je prouzročena prometna nezgoda bilo je potrebno vučnom službom izuzeti i zadržati na depou HAK-a, Radnička c. 222, poradi vještačenja, a vučna služba preuzima vozilo.

60 minuta 02,40 sati

Prema nalogu istražnog suca, vozaču osobnog automobila SHP, Đorđićeva 26, uz stručni liječnički pregled obavlja se izuzimanje krvi i urina, poradi analize na alkohol, što je obavila ekipa za uviđaje i popunila obrazac AUK-1, koji će biti dostavljen Centru za krim. vještačenja, a dežurni liječnik popunjava obrazac AUK-2.

25 minuta 03,05 sati

Ekipa dovršila statički i dinamički dio uviđaja, te dolazi u Postaju.

20 minuta 03,25 sati

Dolaskom u Postaju, ekipa obavlja unos događaja u sustav AOP-a sa kompletnim podacima, a sve obzirom na obvezu pravovremenog izvješćivanja Odjela operativnog dežurstva do 6 sati.

5 minuta 03,30 sati

Kako se rodbina smrtno stradalog nalazi na drugom staničnom području (XI PP Zaprešić) glede obavijesti rodbini bilo je potrebno napisati i dostaviti brzojavku.

* Nije uračunato vrijeme izvješćivanja rodbine, obzirom da se u ovom slučaju rodbina nalazi na drugom staničnom području. Što se tiče izvješćivanja rodbine koja se nalazi s prebivalištem u Zagrebu, a udaljena je od mjesta događaja više kilometara, za obavljanje te radnje utroši se u prosjeku još oko 1 sat, obzirom da ta radnja zahtijeva taktički i psihološki pristup zbog težina posljedica i pijeteta prema rodbini (uračunato vrijeme dolaska, zadržavanja i odlaska).

20 minuta 03,50 sati

Ekipa obavlja detaljan pregled osobnih stvari i predmeta pronađenih kod smrtno stradalog (dokumenti, novac, vrijednosti i dr.), te u pismenom obliku sastavlja popis stvari pronađenih kod smrtno stradalog.

Ostali segmenti daljnjeg procesuiranja takvog spisa mogu se prikazivati u danima (pribavljanje rezultata analize krvi i urina - rezultat dobijen 16. 07. 1995. god., nalaz i mišljenje sudskog prometnog vještaka - 21. 06. 1995.), a to vrijeme je potrebno kako bi se spis dovršio i kompletno dostavio istražnom sucu i nadležnom državnom odvjetništvu.

UKUPNO UTROŠENO VRIJEME NAREČENOG UVIĐAJA IZNOSI 5 SATI I 4 MINUTE.

Prometna nezgoda dana 08. 09. 1995. god. na auto-cesti Zagreb - Karlovac, 150 metara jugozapadno od 8 km, sudar teretnog i osobnog automobila

Ekipa za uviđaje u trenutku dojava nalazi se na uviđaju na području Novog Zagreba, a ostale ekipe (raspoložive po rasporedu - ukupno dvije, nalaze se također u tijeku uviđaja prometnih nezgoda s ozlijeđenim osobama). Stoga je poslana ekipa koja je bila najbliža mjestu događaja sa terena, a koja je bila pri završetku uviđaja. Mjesto događaja udaljeno je oko 17 km.

00,00 minuta 21,30 sati

Od auto-ophodnje zaprimljena je dojava o prometnoj nezgodi, te je izvješćeno Operativno dežurstvo PUZ-a. Prije dolaska ekipe za uviđaje na mjesto događaja, izlazi auto-ophodnja koja izvješćuje Operativno dežurstvo PUZ-a i Postaje o karakteru događaja, a obzirom da se na loše meteorološke uvjete (jaka kiša i potencijalna opasnost od drugih nezgoda, jer se radi o auto-cesti), s vođom sektora osigurava mjesto događaja, te zahtijeva od nadležnih službi žurno postavljanje privremene signalizacije. Na mjesto događaja izlazi dežurni rukovoditelj.

3 minute 21,33 sati

Izviješćen istražni sudac - izlazi.

37 minuta 22,10 sati

Ekipa za uviđaje sa službenim vozilom dolazi na mjesto događaja i prima obavijest da je dežurni liječnik ustanovio smrt jedne osobe, a da je ozlijeđena ženska osoba koja se nalazila u osobnom automobilu prevezena vozilom SHP u Traumatološku bolnicu.

10 minuta 22,20 sati

Ekipa za uviđaje obavlja preliminarne radnje tzv. prvog zahvata na mjestu događaja, (fiksiranje mjesta događaja, zadržavanje sudionika i svjedoka - očevidaca) do dolaska istražnog suca. Obzirom na oštećenja i deformaciju kompletnog prednjeg dijela i oštećenja unutrašnjosti vozila, kojom prilikom je došlo do prignječenja jedne osobe, a ista je smrtno stradala i nalazi se u osobnom automobilu, osobi nije moguć pristup, niti utvrđivanje podataka o identitetu, a vizualnim pregledom nije moguće utvrditi da li je smrtno stradala osoba bila u momentu nezgode vozač, takva informacija se prenosi Operativnom dežurstvu PUZ-a i dežurnom Postaje iz razloga jer je prethodno potrebno obaviti fiksiranje vozila, fotografiranje, te ustanoviti tko je bio vozač.

10 minuta 22,30 sati

Ekipe putem sredstava veze obavlja potrebite operativne provjere o sudionicima i vozilima, te od svih nazočnih sudionika uzima podatke (dokumente, vozačka dozvola, polica osiguranja, putne radne naloge i dr.) kako bi iste predložili istražnom sucu. Traži izlazak mrtvozornika.

15 minuta 22,45 sati

Ekipe nalazi potrebitim da od dežurnog Operativnog dežurstva u Postaji - šefa smjene zatraži izvješćivanje i dolazak sudskog prometnog vještaka, obzirom da je prilikom preliminarnih radnje prvog zahvata i pregledom mjesta događaja utvrđeno da je teretno vozilo pomaknuto, a što vozač teretnog vozila u svom prvom iskazu pobija, te dolazak vatrogasne jedinice. Obzirom da nije utvrđeno tko se kretao kojom prometnom trakom i kako je došlo do naleta, vođa ekipe traži preliminarni iskaz vozača teretnog vozila. Na mjesto događaja dolazi istražni sudac i zamjenik općinskog državnog odvjetnika.

15 minuta 23,00 sati

Vođa ekipe za uviđaje uz prisustvo istražnog suca obavlja obavjesne razgovore s vozačem teretnog vozila i dva putnika iz vozila, a kriminalistički tehničar fotografira uže i šire mjesto događaja, te vertikalnu i horizontalnu signalizaciju. Ujedno se izvješćuje i vučna služba poradi uklanjanja oštećenog vozila.

50 minuta 23,50 sati

Kriminalistički tehničar i istražni sudac obavljaju fiksiranje tragova, mjerenja i fotografiranja, a istražni sudac upisuje mjere i određuje ishodišnu točku, a paralelno s time vođa ekipe obavlja alkotestiranje vozača i popunjava potrebite obrasce, utvrđuje nastala oštećenja na vozilu, tehničku ispravnost vitalnih uređaja i kompletne podatke statusa vozila.

* U ovom slučaju bez obzira što se radi o prometnoj nezgodi sa smrtno stradalom osobom istražni sudac ne određuje fotogrametrijsko snimanje, što ubrzava vremenski tijek uviđaja za 1,30 sati.

Na mjesto događaja dolazi sudski prometni vještak, vatrogasna jedinica i mrtvozornici.

35 minuta 00,25 sati

Vođa ekipe, istražni sudac i prometni vještak vrše konzultacije, te na temelju mišljenja prometnog vještaka, izjava sudionika, dolaze do zajedničkog i nepobitnog zaključka o smjeru kretanja i prometnoj traci po kojoj su se vozila kretala.

10 minuta 00,35 sati

Istražni sudac izdaje nalog da se ozlijeđenoj osobi iz osobnog automobila izuzme krv i urin, te s istom obavi obavjesni razgovor (ako je to moguće iz medicinskih razloga) u bolnici u koju je odvezena ista, a isto obavlja kriminalistički službenik, obzirom da je ekipa za uviđaje na mjestu događaja. Putem veze izdaje se nalog, te se dežurni operativac upućuje u zdravstvenu ustanovu.

30 minuta 01,50 sati

Na mjestu događaja vatrogasna jedinica u vozilo u kojem se nalazi prignječena osoba-vozač dovodi u položaj poradi lakšeg izvlačenja tijela, potom se mrtvo tijelo izvlači iz vozila, a ekipa za uviđaje sa mrtvozornikom uz nazočnost istražnog suca, obavlja detaljan pregled unutrašnjosti vozila, pregled mrtvog tijela, te uzima sve kompletne osobne predmete i stvari koje su u svezi s osobama koje su se nalazile u vozilu, te ih taksativno popisuje (apoeni novčanica, nakit, dokumenti), a što konstatira i istražni sudac. Pregledom dokumenata kod smrtno stradalog ustanovljeno je da je isti djelatnik MORH-a, što je utvrđeno temeljem službene iskaznice. Kako je kod smrtno stradalog pronađeno i službeno oružje o svemu narečenom hitno je izviješčena vojna policija, koja ubrzo dolazi na mjesto događaja. Istražni sudac daje nalog da se izvijesti Vojno državno odvjetništvo, a konstatira da obavlja uviđaj u svojoj nadležnosti. Nakon svih opisanih radnji, oštećeno vozilo uklanja se i prevozi vučnom službom HAK-a na spremište. Istražni sudac od operativnog djelatnika dobiva povratnu informaciju o nemogućnosti razgovora sa ozlijeđenom, a također je izviješćen da su od iste izuzeti uzorci krvi poradi analize na alkohol.

15 minuta 01,20 sati

Ekipa za uviđaje dovršila tijek uviđaja te dolazi u Postaju.

25 minuta 01,45 sati

Po završetku uviđaja i dolaskom u Postaju vođa ekipe kompletan opis nezgode unosi u informacijski sustav AOP-a, a također sastavlja detaljnu brzojavku u svezi te nezgode, te izvješćuje Odjel operativnog dežurstva PUZ-a.

10 minuta 01,55 sati

Vođa ekipe također mora sastaviti dvije brzojavke na područje drugih policijskih uprava, gdje brzojavkom traži izvješćivanje rodbine smrtno stradalog, kao i ozlijeđene putnice iz osobnog automobila.

Tijekom noćne smjene kada je analizirana i gore narečena prometna nezgoda u vremenu od 19,00 do 07,00 sati, obavljani su uviđaji 29 prometnih nezgoda, od čega 10 prometnih nezgoda s ozlijeđenim osobama (jedna sa smrtno stradalom - opisana) i 19 prometnih nezgoda s materijalnom štetom.

Daljnje procesuiranje spisa prikazuje se u danima:

- analiza za ozlijeđenu putnicu stigla je 03. 10. 1995. godine - 25 dana,
- bolnička prijava za narečenu stigla je 13. 10. 1995. godine - 35 dana.

Vrijeme kako bi se spis potpuno kompletirao i dostavio istražnom sucu županijskog suda i nadležnom državnom odvjetništvu.

Ukupno utrošeno vrijeme narečenog uviđaja iznosi 4 sati i 25 minuta.

Prometna nezgoda s ozlijeđenom osobom

Lake tjelesne ozljede, sudar dva osobna automobila na raskrižju Ukrainske, Kombolove i Ul. Božidara Magovca u Zagrebu.

00,00 minuta 22,30 sati

Od auto-ophodnje ove Postaje zaprimljena je dojava o prometnoj nezgodi.

3 minute 22,33 sati

Ekipa se nalazi u Postaji i prima obavijest, izvješćen istražni sudac i prepušta rad ekipi.

17 minuta 22,50 sati

Ekipa za uviđaje sa službenim vozilom dolazi na mjesto događaja.

20 minuta 23,10 sati

Dolaskom na mjesto događaja ekipa utvrđuje da vozila nisu pomaknuta s mjesta, a na licu mjesta nalaze se putnik iz jednog od osobnih automobila i svjedok očevidac. Ostali sudionici prevezeni su u bolnicu. Ekipa poduzima radnje na način da prikuplja od nazočnih prve informacije, te obavlja obavjesni razgovor sa svjedokom.

7 minuta 23,17 sati

Vođa ekipe s krim. tehničarom obavlja detaljan pregled užeg mjesta događaja, pronalaze nepromijenjene tragove na kolniku i na vozilima. Zajedno se konzultiraju i donose zaključak o načinu događaja.

50 minuta 00,07 sati

Vođa ekipe obavlja obavjesni razgovor s putnikom, utvrđuje kompletne podatke za istog i sve relevantne činjenice (gdje se nalazio u vozilu, smjer kretanja, što je neposredno prije nezgode uočio, brzinu kretanja i dr.), te nakon detaljnog razgovora narečeno bilježi. Potom detaljno obavlja pregled vozila i potrebite provjere za vozilo (obzirom da su vozači dokumente odnijeli sa sobom u bolnicu), opisuje oštećenja vitalnih uređaja, ispituje tehničku ispravnost oba vozila, utvrđuje stanje, dimenzije, profil i marku pneumatika. Potom preko sredstava veze od dežurnog u Postaji traži dolazak dva vučna vozila poradi odvoza oštećenih automobila. Paralelno s tim radnjama, krim. tehničar obavlja fotografiranje mjesta događaja, vozila, obilježavanje i fiksiranje tragova i druge potrebite radnje. Dolaze vučna vozila i odvoze oštećene automobile, a ekipa se upućuje nakon prethodne provjere u KBC "Rebro".

15 minuta 00,22 sata

Ekipa dolazi u KBC "Rebro" i pristupa utvrđivanju podataka i prikupljanju obavijesti od pet sudionika (dva vozača i tri putnika).

120 minuta 02,22 sata

Ekipa sa svakim posebno od sudionika obavlja obavjesne razgovore, a poteškoću stvara nemogućnost osiguranja nazočnosti sudionika na jednom mjestu poradi zdravstvenih pregleda (jednom se ukazuje liječnička pomoć, drugi se nalazi na snimanju i sl.). Od oba vozača automobila izuzimaju se uzorci krvi i urina uz liječnički pregled i popunjavaju obrasci AUK-a i AUK-2 od strane liječnika. Kada liječnik kompletno medicinski obradi sve osobe sudionike u toj nezgodi, tek tada vođa ekipe dobiva mišljenje i kvalifikaciju ozljeda, a koje je nužno zbog pravovremenog unosa događaja u sustav AOP-a, a isto tako i poradi valjane zakonske kvalifikacije djela.

23 minute 02,45 sati

Obavljenim radnjama u bolnici ekipa dolazi u Postaju, te vođa ekipe nakon dolaska odmah obavlja unos prometne nezgode u informacijski sustav AOP-a, ispunjava upitnik o prometnoj nezgodi te predaje i evidentira uzorke krvi i urina dežurnom u Postaji.

Kao i u prethodnim slučajevima daljnje procesuiranje spisa prikazuje se u danima, na način da vođa ekipe mora tijekom procesuiranja prikupiti potrebite privitke i dokumentaciju (bolničke prijave za ozlijeđene, nalaz i mišljenje vještaka-toksikologa glede alkoholne opijenosti i dr.).

Ukupno utrošeno vrijeme narečenog uviđaja iznosi 4 sata i 15 minuta.

Prometna nezgoda s materijalnom štetom

Prometna nezgoda dogodila se 20. 03. 1995. godine na raskrižju Mirogojske ul. i Ul. Hermana Bolea, sudar teretnog i dva osobna automobila.

00,00 minuta 10,15 sati

Od Odjela operativnog dežurstva PUZ-a zaprimljena je dojava o prometnoj nezgodi.

1 minuta 10,16 sati

Ekipa za uviđaje izviješčena od strane operativnog dežurstva u Postaji.

5 minuta 10,21 sati

Nakon dojava ekipa se žurno iz Postaje sa službenim vozilom upućuje na mjesto nezgode.

35 minuta 10,56 sati

Dolazak ekipe na mjesto nezgode, te početak uviđaja.

4 minute 11,00 sati

Vođa ekipe, nakon što se uvjerio u sigurnost građana i ekipe - glede prometnih uvjeta, jer se vozila nalaze na kolniku i otežavaju normalno odvijanje prometa prilazi sudionicima nezgode, te prikuplja potrebita obavještenja i traži svjedoke očevice. Istovremeno, krim. tehničar priprema opremu za uviđaj (kreda, fotografski aparat, mjerna vrpca, mjerna kolica i dr.).

10 minuta 11,10 sati

Vođa ekipe obavlja obavjesne razgovore sa svjedokom i uzima njegove podatke, a krim. tehničar fiksira i obilježava tragove, te fotografira mjesto sudara, tragove i vozila.

20 minuta 11,30 sati

Vođa ekipe obavlja obavjesni razgovor i uzima potrebite podatke od vozača prvog osobnog automobila, te nad istim vrši alkotestiranje i istovremeno popunjava zapisnik o ispitivanju alkoholiziranosti. Utvrđuje da je vozač pod utjecajem alkohola, a koji odbija liječnički pregled i uzimanje krvi. Vozač potpisuje zapisnik o alkotestiranju, a primjerak istog uručuje se vozaču. Vođa ekipe također popunjava potvrdu o privremenom oduzimanju vozačke dozvole, primjerak koje uručuje vozaču. Krim. tehničar u isto vrijeme izrađuje kroki skicu mjesta događaja.

10 minuta 11,40 sati

Vođa ekipe obavlja obavjesni razgovor i uzima potrebite podatke od vozača drugog osobnog automobila i nad istim vrši alkotestiranje, istovremeno popunjavajući zapisnik o ispitivanju alkoholiziranosti, primjerak kojeg nakon potpisivanja uručuje vozaču. Kriminalistički tehničar istovremeno obavlja mjerenja.

15 minuta 11,55 sati

Vođa ekipe obavlja obavjesni razgovor s vozačem teretnog vozila, te od istog uzima podatke, alkotestira ga uz popunjavanje zapisnika o alkotestu i primjerak daje vozaču, nakon što su ga potpisale sve osobe. U nazočnosti vozača teretnog vozila vođa ekipe pristupa kontroli i uzimanju listića tahograma iz tahografa teretnog automobila. Krim. tehničar završava s mjerenjem i posprema opremu koju je koristio.

10 minuta 12,05 sati

Vođa ekipe prikuplja podatke i obavijesti od ostalih sudionika prometne nezgode - putnika. U svakom vozilu nalazio se po jedan putnik, dok kriminalistički tehničar u isto vrijeme uz prethodnu konzultaciju s vođom ekipe (kako se ne bi nepotrebno ometao promet i gubilo vrijeme) poziva sredstvom veze preko operativnog dežurnog u Postaji vučnu službu za 1 osobni automobil.

10 minuta 12,15 sati

Vođa ekipe nakon toga pristupa popisivanju oštećenja na vozilima, provjeri tehničke ispravnosti vozila, utvrđuje statuse vozila, a krim. tehničar ga obavještava o širini kolnika, pronađenim tragovima i drugim relevantnim činjenicama.

4 minute 12,19 sati

Vođa ekipe nakon što je konstatirao da se vozač prvog osobnog automobila (prema dužini tragova kočenja) kretao u naseljenom mjestu većom brzinom od dopuštene, istome naplaćuje novčanu kaznu, poradi čega popunjava i izdaje mu potvrdu.

3 minute 12,22 sata

Vođa ekipe vozaču drugog osobnog automobila na kojem su nastala oštećenja, pa vozilo nije u voznom stanju, jer više nije tehnički ispravno, nalaže da ukloni i preda reg. pločice za što izdaje i potvrdu.

3 minute 12,25 sati

Dolazi vučna služba, te odvozi oštećeni automobil, a ekipa se upućuje u Postaju.

35 minuta 13,00 sati

Ekipa dolazi u Postaju.

10 minuta 13,10 sati

Vođa ekipe odmah po dolasku u Postaju obavlja unos takve prometne nezgode u informacijski sustav AOP-a, te popunjava upitnik o prometnoj nezgodi.

Uviđaj prometne nezgode s materijalnom štetom uključujući dolazak na mjesto nezgode i odlazak u Postaju, a u kojoj nije sudjelovalo više od 2-3 vozila, te nije potrebno angažiranje sudskog prometnog vještaka i drugih službi, u prosjeku traje od 1,5 do 2 sata.

Uviđaj narečene prometne nezgode trajao je 3 sata i 5 minuta.

Iz analize metodologije rada uviđaja, broja raspoloživih ekipa za uviđaje i prometnih nezgoda proizlazi da do preopterećenosti u radu ekipa za uviđaje dolazi u slučaju kada se u tijeku 24 sata dogodi više od 8 prometnih nezgoda s ozlijeđenim osobama i više od 30 prometnih nezgoda s materijalnom štetom. U tijeku 1. mjeseca 1996. godine to se dogodilo

Datum	Broj kompletnih ekipa	Prom. nezg. sa ozlj.oso.	Prom.nezg. sa mat. štetom
12.01.1996.	8	9	34
17.01.1996.	8	8	38
20.01.1996.	6	15	25
21.01.1996.	6	8	59
24.01.1996.	8	9	24
27.01.1996.	5	5	52

U narečenim danima ekipi za uviđaje nije preostalo više od 20 - 30% radnog vremena za rad u Postaji (diktiranje i ispunjavanje pismena, ispravljanje uočenih pogrešaka u prethodnim predmetima, crtanje, skica mjesta događaja u mjerilu, ažuriranje spisa, izrada fotoelaborata), a isto dovodi do prouzrokovanja dužeg vremena procesuiranja i kompletiranja spisa, a kako bi se isti predao na pregled, a potom na potpis, ažuriranje i otpremu iz Postaje.

Kod prometnih nezgoda s više ozlijeđenih osoba ekipa za uviđaje od ukupno utrošenog vremena u prosjeku 20% troši za dolazak na mjesto događaja, odlazak u bolnicu i povratak u bazu, 40% vremena na mjestu događaja, a u medicinskoj ustanovi 40% vremena.

Po dolasku u Postaju u idelanim uvjetima ekipa za uviđaje bila bi u stanju napisati svaki "K" ili "P" predmet za 2-4 sata ukoliko bi imala sve potrebite podatke (slobodno vrijeme, slobodan daktilograf i sl.), ali isto nije moguće zbog potrebe prethodnog prikupljanja bolničkih prijava s točnom kvalifikacijom ozljede i zapisnika o liječničkom pregledu sa analizom alkohola u krvi i urinu koji kasne u prosjeku od 10 - 40 dana, a iste je potrebno pričekati jer se često u praksi (pored obavljenog razgovora s liječnikom) ispostavlja po primitku bolničke prijave da se radi o prekvalifikaciji lake tjelesne ozljede u tešku, naknadnom zaprimanju ostalih sudionika, te konstatiranju ozljeda istih i sl., a što opet iziskuje promjenu kvalifikacije, duži rad te kasnije kompletiranje spisa.

U ovakvim uvjetima greške i propusti su svakodnevica. Analizirajući neke od ovih obavljenih uviđaja ima onih koje je lako otkloniti, ali dozvolite mi jednu malu digresiju,

"Lako je analizirati završenu partiju šaha, ali kako partiju odigrati bez greške, propusta ili previda".

Nikola Sokol

**PROMJENE U ŠVICARSKOM ZAKONODAVSTVU
GLEDE OBVEZNOG OSIGURANJA OD AO**

Nikola Sokol*

Promjene u švicarskom zakonodavstvu glede obveznog osiguranja od AO

Švicarski nacionalni ured

Sukladno promjenama u švicarskom zakonodavstvu, švicarski nacionalni ured "Swiss Group of Motor Insurers" formalno je prestao postojati 1. siječnja 1996. godine, te se je, kao što je to sve češći slučaj u europskim zemljama, raspao u dva samostalna tijela.

Švicarski osiguratelji od automobilske odgovornosti osnovali su dvije nove institucije:

Švicarski nacionalni ured za osiguranje i Švicarski nacionalni garancijski fond.

To su dva samostalna udruženja sa svojstvom pravne osobnosti.

Osnivačka skupština izabrala je rukovodstvo koje je isto za svaku instituciju, a sastoji se od 7 članova pripadnika društava: "Bâloise", "Mobilierie Suisse", "Secura", "Vaudoise", "Winterthur", te dva člana društva "Zürich".

"Zürich" društvo za osiguranje imenovano je za upravno društvo u obje institucije, te je zaduženo za likvidaciju šteta.

Imenovani glavni tajnik predstavlja obje institucije.

Sve troškove financiranja djelatnosti Švicarskog nacionalnog ureda za osiguranje snositi će vlasnici vozila koja su registrirana u Švicarskoj.

Sveukupni troškovi podijeljeni su prema broju osiguranih vozila, a osiguratelji ubiru doprinos po vozilu uz premiju osiguranja.

* direktor Odjela za međunarodne štete u Croatia osiguranju d.d.

Isti sustav financiranja primjenjuje se i za Švicarski nacionalni garancijski fond, s time da su uključena i sredstva radi plaćanja šteta po osnovi neosiguranih i nepoznatih vozila.

Interesantna je i promjena da od 01. 01. 1996. zakonodavne odredbe nalažu Švicarskom uredu i njegovom članu koji nastupa kao obrađivački ured, da više ne odgađa isplatu neke štete zbog toga što nije došla potvrda o pokriću od strane isplatnog ureda ili njegovog člana.

Naime, ukoliko su svi uvjeti za likvidaciju štete zadovoljeni, osiguratelj koji obrađuje štetu dužan je izvršiti isplatu štete najkasnije u roku od tri mjeseca nakon primitka odštetnog zahtjeva, čak i ako inozemno društvo još nije dostavilo potvrdu o osigurateljnem pokriću.

Prema odredbama švicarskog zakonodavstva, ukoliko je između država ili između Garancijskih fondova sklopljen ugovor o reciprocitetu, inozemni državljani s prebivalištem u inozemstvu uživati će u slučaju štete od neosiguranog ili nepoznatog vozila ista prava kao i švicarski državljani.

Tu su uključene i štete na stvarima koje su prouzročila nepoznata motorna vozila i prikolice ili motorkotači. (U takvim slučajevima samopridržaj iznosi 1.000 CHF po oštećeniku).

Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti u Švicarskoj nakon 01. 01. 1996.

Tarifiranje rizika na tržištu osiguranja

Od 01. 01. 1996. švicarsko tržište obveznog osiguranja od AO je deregulirano. Prekinuto je razdoblje od gotovo 20 godina u kojem je država određivala premije, te sada osiguratelji mogu samostalno određivati visinu svojih tarifa u automobilskom osiguranju.

Na taj način omogućen je razvoj i primjena novog tarifiranja rizika i oblikovanja vlastitog bonus-malus i samopridržajnog sustava.

Neka inozemna tržišta obveznog osiguranja od AO, kao na primjer tržište Velike Britanije, Francuske, Nizozemske i Amerike, već su odavno deregulirana.

U primjerima iz tih zemalja vidljivo je da se diferencijacija premija može jako individualizirati. Tako se osobito američki i britanski osiguratelji koriste neobičnim obilježjima za tarifiranje rizika. Primjerice u SAD se koriste stručnom spremom vozača i bojom automobila, a u Velikoj Britaniji koriste se zdravstvenim stanjem vozača kao obilježjem za tarifiranje.

U Velikoj Britaniji, Francuskoj i Nizozemskoj osiguravajuća se društva za procjenu rizika služe i zapisima u registar prometnih prekršaja.

Njemačko tržište osiguranja je tek od nedavno deregulirano. Kao što je poznato, obilježja tarife premija bila su zakonom propisana: snaga motora, bonus, zone rizika i grupe zanimanja (službenici, poljoprivrednici). Nedavno su, međutim, ustanovljena brojna nova obilježja za tarifiranje. Vozači početnici koji su položili specijalne tečajeve sigurnosti i vožnje započinju u obveznom i kasko osiguraju sa 100%. Većina od ukupno 120 osiguratelja u Njemačkoj nudi i različita pojeftinjenja. Istraživanja su otkrila razliku u cijenama od 50% između najskupljeg i najjeftinijeg ponuđača. Gotovo svaki tjedan na tržištu se pojavljuju nove tarife koje su često puta samo "propagandni štos", pa uopće ne predstavljaju prave premije iz rizika.

Institut za osigurateljnu djelatnost Sveučilišta u St. Gallenu (I.VW) proveo je nedavno anketu među devet vodećih švicarskih društava za osiguranje koja nude obvezno osiguranje od AO, a koja su ostvarila 60% od ukupne premije obveznog osiguranja od AO u 1993. godini.

Anketa je provedena s namjerom da se vidi planiranje daljnjeg razvoja formiranja premija.

Do sada je za određivanje visine premija bila isključivo bitna snaga motora i učestalost šteta (bonus-malus).

Većina švicarskih osiguratelja nastoji za inovativna obilježja tarifiranja ubuduće primjenjivati praksu-iskustvo u vožnji, te dob osiguranika. Ta dva obilježja tarifiranja primjenjuju se imajući u vidu činjenicu da statistički gledano mladi vozači prouzroče najviše nezgoda.

Rijetko kada švicarski osiguratelji uzimaju u obzir da li se vozilo koristi samo u privatne ili i u poslovne svrhe. To se može protumačiti time što je rizik većeg broja prevaljenih kilometara zbog službenih putovanja već obuhvaćen drugim obilježjem tarifiranja "prevaljeni kilometri".

Upotreba garaže uzima se u obzir kao obilježje tarifiranja koje umanjuje premiju. To se obrazlaže time što je upotrebom garaže otežana krađa vozila i upotreba vozila od strane neovlaštenog vozača.

Bračno stanje osiguranika se u Švicarskoj kod većine osiguravajućih društava još uvijek ne uzima u obzir.

U Francuskoj se, međutim, smatra da će oženjeni ljudi, posebno oni koji imaju djecu, voziti puno opreznije i s većom odgovornošću, pa je sukladno tome i premija niža.

Od obilježja tarifiranja koja se odnose na vozilo, za obračun premije uzima se u obzir samo starost vozila i postojanje sigurnosnih pomagala kao što su ABS ili zračni jastuk (Airbag).

Jedno od obilježja tarifiranja je i "mogućnost vozila" (težina vozila podjeljena sa brojem KS). Procjenjuje se da je stupanj opasnosti povećan kod malih laganih vozila, specijalnih verzija proizvođača koji na taj način prelaze u kategoriju športskih automobila. Kod male vrijednosti ove oznake moguća su brža ubrzanja, te time i veća opasnost od gubitka kontrole nad vozilom. Zbog toga se i premija osiguranja takvih vozila odgovarajuće obračunava.

Jedan švicarski osiguratelj namjerava uzeti u obzir i boju vozila, jer su prema statistici crna vozila (zbog slabe uočljivosti u mraku i sumraku) i crveni športski automobili, najčešće zastupljeni u prometnim nezgodama.

Spektar obilježja tarifiranja u Švicarskoj sadržavati će 20 elemenata, te će na taj način Švicarska imati više obilježja tarifiranja nego tržišta koja su već duže vrijeme deregulirana (kao na pr. Španjolska i Nizozemska).

Planirana obilježja tarifiranja prema društvima za osiguranje (devet Švicarskih društava za osiguranje):

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Praksa u vožnji	X	X	X	X	X		X		
Dob	X				X	X	X	X	
Spol	X				X		X	X	
Prevaljeni kilometri	X	X	X				X		
Nacionalnost	X	X	X						
Mjesto stanovanja	X	X			X		X		
Bračno stanje									
Tečaj za stjecanje sig.								X	
Svrha upotrebe							X		
Bonus-neuzimanje alkohola									X
Mogućnost vozila								X	
Garaža		X							
Kazneni registar							X		
Vlasnik vozila	X				X				
Sigurnosne naprave	X			X					
Broj novih obilježja	8	5	3	2	5	1	7	4	1

Vidljive su znatne razlike kod kriterija obračuna među pojedinim anketiranim osiguravajućim društvima.

Pored internih ograničenja u osiguravajućem društvu, i poslovno političke odluke mogu biti razlogom neupotrebe novih kriterija za obračun premije. Pojedina društva tako na primjer ne žele diskriminirati niti jednu skupinu osiguranika.

Strategija segmentiranja rizika javlja se često na način da se teži za "dobrim" vozačima, a da se "lošim" rizičnim vozačima nametnu veće premije iz rizika, ili da ih se čak i odbije.

Prodaja osiguranja od AO

U švicarskim osiguravajućim društvima prodaja obveznog osiguranja od AO organizirana je barem preko dva distribucijska kanala. To znači da se koristi kombinacija više načina prodaje. Pored dosadašnje službe prodaje koristi se osigurateljni posrednik, a sve se više spominje i prodaja preko garaža, prometnih i automoto saveza, kao i metode direktne prodaje telefonom i poštom.

Natjecateljski napori na dereguliranom tržištu morati će se povećati i na razini prodaje.

Premije

Prije dereguliranja švicarskog tržišta osiguranja postavljale su se razne pretpostavke o promjenama visine premija.

Pretpostavlja se da će se za neke kategorije vozača premije smanjiti čak i do 30%.

Što se tiče premijske razine na cjelokupnom tržištu, procjenjuje se da će sniženje premija kratkoročno iznositi najviše do 10%, a u srednjeročnom razdoblju stručnjaci su mišljenja da će razina premija stagnirati ili da će tek neznatno padati.

Smatra se da bi sniženja premija u prvoj fazi deregulacije mogla kod nekih društava prouzrokovati tehnički nepovoljne rezultate. Kao posljedica toga neizbježna su povećanja premija.

Visina premije temelji se na unaprijed kalkuliranim troškovima isplate šteta, troškovima uprave i prodaje, kao i očekivanom dobitku (do sada fisknih 3%).

Kao glavne polazne točke koje bi omogućile smanjenje troškova i premija razmatraju se: racionalizacija, stroža selekcija rizika na području šteta, smanjenje osoblja, natjecateljski pritisak, te niža marža dobiti.

Smanjenja premije za dobre vozače kao posljedica segmentacije rizika izraz su i povećane orijentacije na mušterije.

Poznato je, međutim, da se gotovo najveći broj vozača nalazi u bonus području, tako da je sniženje premija ograničeno.

U politici niskih tarifa koja se temelji na prevelikim premijskim popustima krije se opasnost od gubitaka zbog slučajnih i nepredviđenih velikih šteta. Kasnije povećanje premija moglo bi imati štetne posljedice za ugled i povjerenje, a i za gubitak osiguranika, što se poslije više ne bi moglo ispraviti.

Također će biti težak zadatak objasniti osiguranicima koji spadaju u viši stupanj tarife da im je premija povećana.

Tako "kažnjeni" osiguranik mogao bi potražiti jeftinijeg osiguratelja.

Isto tako diferencijacija prema mjestu stanovanja i prema nacionalnoj pripadnosti može dovesti do toga da osiguravajuće društvo postane nepopularno kod određene skupine osiguranika. Sa osigurateljno tehničkog stanovišta bio bi doduše poželjan gubitak odnosno odlazak tzv. "loših" rizika.

Predviđa se da će daljnji razvoj obveznog osiguranja od AO u Švicarskoj ići u pravcu da će se na kraju svi osiguratelji na tržištu baviti premijskom diferencijacijom koja se temelji na segmentiranju rizika.

Sadržaj	str.
1. Kretanje međunarodnih šteta od automobilske odgovornosti u 1995. godini (B. Vrbanović)	4
2. Štete od neosiguranih i nepoznatih motornih vozila - uvjet reciprociteta (A. Lui)	11
3. Naknada nekih specifičnih troškova vezanih uz prometnu nezgodu (dr. M. Ćurković)	20
4. Zajednički Pravilnik o prijavi i procjeni međunarodnih automobilskih šteta (M. Mihelčić)	30
5. Ozljeda vratnog segmenta kralježnice u prometnim nezgodama (dr. A. Mandić)	43
6. Zapisnik o prometnoj nezgodi (I. Stanko)	50
7. Promjene u švicarskom zakonu o obveznom osiguranju (N. Sokol)	66
8. Suzbijanje kaznenih djela vezanih uz motorna vozila (S. Žarković)	74