

**ZBORNIK SA 9. SAVJETOVANJA
O OBRADI I LIKVIDACIJI MEĐUNARODNIH
AUTOMOBILSKIH ŠTETA**

Opatija, svibanj 2001.

Izdavač:
Hrvatski ured za osiguranje
10000 Zagreb, Martićeva 73

Za izdavača:
Ante Lui

Priprema:
Marija Matijević
Tanja Stahuljak

Naklada:
200 komada

Autori:
dr. ing. Dieter Anselm
Ivica Drašković
dr. Volker Meewes
dr. Albert Neuhäuser
mr. Besnik Nikqi
Milan Šljivančanin

TEME 9. SAVJETOVANJA HRVATSKOG UREDA ZA OSIGURANJE

EUSKA - Informatika u analizi prometnih nezgoda (dr. Volker Meewes, GDV-Institut für Straßenverkehr, Köln)	
Suradnja proizvođača automobila i djelatnosti osiguranja (dr. ing. Dieter Anselm, Allianz Zentrum für Technik GmbH, München)	5
Osiguranje od automobilske odgovornosti u Austriji (Albert Neuhäuser, UNIQA Sachversicherung AG, Beč)	15
Problematika osiguranja od automobilske odgovornosti na Kosovu (mr. Besnik Nikqi, I.I.C. Assistance Ltd, Priština)	37
Tržište osiguranja u Crnoj Gori s naglaskom na osiguranje od automobilske odgovornosti (Milan Šljivančanin, Lovćen osiguranje A.D. Podgorica)	49
Postupak za naknadu štete temeljem Sporazuma između NATO-a i Republike Hrvatske (Ivica Drašković, SFOR Zagreb)	55

dr. ing. Dieter Anselm

SURADNJA PROIZVOĐAČA AUTOMOBILA I DJELATNOSTI OSIGURANJA

dr. ing. Dieter Anselm*

Suradnja proizvođača automobila i djelatnosti osiguranja¹

Allianz Zentrum für Technik

Bliska suradnja njemačkih proizvođača automobila i osiguranja započela je u ranim '70-im godinama. Prije toga je, zbog nedostatnih tehničkih kapaciteta osiguranja, suradnja bila slabije razvijena i neefikasna.

Godine 1971. u Münchenu je osnovan Allianz Zentrum für Technik (Allianz centar za tehniku), čiji je direktor poduzeo ambicioznu kampanju prenošenja ideja razvijenih u osiguratelnoj branši proizvođačima automobila. U to su vrijeme, naime, u prometnim nezgodama stope deformacije karoserije bile vrlo visoke, dok su stope kojima se mjeri mogućnost popravka takvih oštećenja bile niske. Relevantnih studija kojima bi se stručnjaci mogli koristiti nije bilo, a cjenici dijelova na temelju kojih bi se kalkulirale štete nisu postojali. Počeli smo doslovce od nule.

Troškovi vlasništva vozila

Napredak je postignut vrlo brzo, osobito nakon 1973. godine. Njemački sustav tarifiranja vozila u punom kasko osiguranju pokrenut je 1973. godine, a automobilska industrija je ubrzo uočila da bi konstrukcijom vozila koja su otpornija na deformacije i čiji je popravak jeftiniji mogli izravno utjecati na klasifikaciju vozila unutar novog sustava tarifiranja. Ako uzmemo u obzir da troškovi vlasništva vozila obuhvaćaju poreze, amortizaciju, troškove goriva, održavanja i osiguranja, proizvođači automobila su brzo uočili mogućnost utjecaja na smanjenje troškova održavanja i izdataka za premiju osiguranja.

Ako bi proizvođači vozila primjerice smanjili potrošnju goriva za 0,5 do 1 litre na 100 km, time bi kupcima njihovih automobila godišnje uštedjeli cca. 100 eura, dok bi

* direktor Centra za tehniku društva Allianz Versicherung (Allianz Zentrum für Technik) u Münchenu

¹ prevela Tanja Stahuljak

poboljšanjima na karoseriji svojih vozila odnosno smanjenjem deformacija i povećanom mogućnošću popravka kupcima omogućili uštedu na premiji punog kasko osiguranja u iznosu od cca. 500 eura godišnje. Proizvođači vozila su uvidjeli da je najefikasniji način smanjenja troškova vlasništva vozila - smanjenje stavke popravka vozila u isplatama šteta.

Troškovi popravka

U Njemačkoj su troškovi popravka vozila vrlo visoki. U 1999. je sat karoserijskih (limarskih) radova iznosio 73 eura uključujući PDV. Budući da su troškovi rada u Njemačkoj najviši u Europi, proizvođači automobila moraju iskoristiti svoj utjecaj kako bi se oni umanjili. Troškovi popravka vozila izraženo u postotcima iznose: za dijelove - 43%, za lakiranje - 21%, za popravke karoserije - 36%.

Kako bi se smanjili troškovi popravka te samim time iznosi šteta, proizvođači moraju usmjeriti svoja nastojanja u poboljšanje konstrukcije vozila, pri čemu Allianz centar za tehniku može pomoći svojim dugogodišnjim iskustvom. Potrebne su efikasne metode popravka te povoljne cijene dijelova na tržištu - kada se to postigne, troškovi popravka će biti jeftiniji, a premije će se sniziti.

Utjecaj konstrukcije vozila na premiju osiguranja

U kasnim '70-im i ranim '80-im godinama promovirali smo ideju ugradnje sustava koji apsorbira energiju između odbojnika i uzdužnog nosača šasije/bočnog profila šasije. BMW je taj sustav integrirao u svoju proizvodnu liniju, što, naravno, stvara dodatne troškove - u vozilo se ugrađuju četiri dijela, svaki po cijeni od 10 eura. No, BMW je investicijom od 40 eura po vozilu svojim kupcima omogućio uštedu znatno većeg iznosa. Naime, BMW-ova vozila su ugradnjom ovog sustava uvrštena u premijski razred koji je za četiri stupnja niži, što predstavlja uštedu na premiji od cca. 200 eura za njihove kupce. Ako uzmemo u obzir da prosječni kupac vozilo prodaje nakon četiri godine, ukupna ušteda za to vrijeme iznosi 800 eura. Složit ćete se sa mnom da je to bila vrlo dobra investicija i za BMW i za njihove kupce.

Drugi zgodan primjer je tzv. crash-box u Mercedesovoj A klasi. Crash-box se ugrađuje između uzdužnog nosača šasije i sustava odbojnika vozila. Budući da se taj dio pričvršćuje (zašarafi) na vozilo, nakon nezgode ga mehaničari puno lakše i brže mogu zamijeniti. Vozilo je uvršteno u najniži premijski razred za ovaj tip. Dok je Mercedesova A klasa u premijskom razredu 10, vozila iste klase ali različitog

proizvođača uvrštena su u premijski razred 15 ili 16. Pogodnosti za vlasnika vozila koje proizlaze iz ugradnje ovog novog dijela su očite.

Renault je također pokrenuo program kojemu je cilj smanjenje troškova vlasnicima vozila, a mi u Allianz centru angažirani smo kao konzultanti. Želio bih napomenuti da odjel za motorna vozila Allianz centra surađuje s proizvođačima automobila iz cijeloga svijeta.

Svrha Allianz centra

Zašto Allianz centar za tehniku radi na tim projektima? Koji su naši ciljevi? Želimo uštedjeti novac osiguranicima. Želimo uštedjeti novac na troškovima popravka, kako bismo mogli smanjiti naše premije i tarife te pojeftiniti osiguranje za vlasnike vozila. Naša nastojanja donose pogodnosti osiguranicima te također izravno i neizravno i drugim društvima za osiguranje.

Godišnji troškovi poslovanja Allianz centra za tehniku koji djeluje u okviru društva za osiguranje Allianz iznose cca. 4 milijuna eura. Od rada Centra koristi imaju i drugi osiguratelji, ne samo u Njemačkoj, već i u cijelom svijetu. Kad proizvođači automobila poboljšavaju svoja vozila, ne poboljšavaju ih samo za njemačko tržište, već za svjetsko tržište. Renault će prethodno opisana rješenja za poboljšanje konstrukcije vozila iskoristiti u sljedećoj generaciji svojih vozila, te time utjecati na smanjenje premije za Renaultova vozila u Njemačkoj.

Crash-test Allianz centra

U ranim '80-im godinama Allianz centar je razvio crash-test kojim se mjere deformacije vozila te mogućnost popravka nakon sudara. Izvodili smo crash-test s brzinom od 15 km/h za 40% bočni sudar. Takav crash-test je sada prihvaćen u cijelom svijetu.

Direktori raznih centara za popravke, između ostalog i delegacije iz Velike Britanije, Japana i Italije, sastaju se svake godine kako bi razmotrili najnovije trendove u toj grani industrije. Sastanke organizira RCAR - Research Council for Automobile Repair (Istraživački savjet za popravke automobila) koji čine 15 zemalja članica. U ranim '90-ima Savjet je usvojio crash-test koji je razvio Allianz centar, pa sada osiguratelji u cijelom svijetu primjenjuju isti crash-test u istraživanju deformacija prigodom sudara te mogućnosti popravka novih vozila. Rezultati se znatno razlikuju ovisno o

modelu vozila i proizvođaču. Trenutačno najbolju konstrukciju vozila u pogledu deformacija karoserije i mogućnosti popravka nakon sudara imaju Volkswagenovi proizvodi.

Crash-testom smo se služili da bi dobili podatke o vozilima raznih proizvođača, pa sada raspolažemo bazom podataka za sve modele svih proizvođača vozila. Ovisno o modelu, troškovi popravka znatno se razlikuju. Ako usporedimo različite generacije vozila tijekom vremena, očito je da proizvođači automobila mogu poboljšati karoserije svojih vozila obzirom na deformacije koje se javljaju u slučaju sudara.

Crash-test razvijen u Allianz centru nije standard, ali ga preporučuje i njemačka i svjetska industrija osiguranja u cilju smanjenja troškova za popravke te samim time i premije osiguranja.

Savjetodavna tijela Allianz centra za tehniku

Allianz centar je osnovao brojna savjetodavna tijela kako bi omogućio razmjenu ideja i pronalaženje efikasnijih rješenja za razna pitanja koja se javljaju u toj grani industrije.

Važnu ulogu ima Savjetodavni odbor za karoserije Allianz centra. Čine ga predstavnici ne samo njemačke automobilske industrije - Verband der Automobilindustrie VDA (Udruženje automobilske industrije), već, između ostalih i predstavnici uvoznika automobila - Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen VDIK (Udruženje uvoznika motornih vozila) te udruga autolimara. Odbor velik značaj pridaje razmjeni iskustava raznih njemačkih udruženja koja sudjeluju u njegovom radu, a u cilju poboljšanja vozila i smanjenja šteta iz prometnih nezgoda.

Odbor razmatra mnoga pitanja vezana uz tehnološki razvoj i tehničke probleme koji su vezani uz karoseriju vozila, a odnose se između ostalog na popravke šteta od tuče, popravke plastičnih i staklenih dijelova, ravnanje udubljenja te suradnju između radionica i osiguratelja na tom polju.

Rabljeni originalni dijelovi

Godine 1998. osnovao sam savjetodavni odbor za provedbu metode popravka spašenih dijelova vozila u Njemačkoj. U SAD, primjerice, vozila već 30 godina popravljaju rabljenim dijelovima. Međutim, taj koncept nije baš lako uvesti i

provesti na europskom tržištu. Proveli smo studiju, čiji će rezultati uskoro biti poznati, i na temelju kojih Allianz planira uvesti popravak rabljenim dijelovima na njemačkom tržištu u cilju smanjenja budućih isplata šteta. Vjerujemo da će nam se i ostali osiguratelji pridružiti.

Osnovali smo i Savjetodavni odbor za lakiranje koji čine proizvođači automobila, uvoznici i druge zainteresirane strane iz branše. Ciljevi su mu slični onima Savjetodavnog odbora za karoserije - pronalaženje rješenja za tehničke probleme koji se javljaju razvojem novih tehnika lakiranja automobila. Ovaj odbor, između ostalog, razmatra metode kalkulacije, testove za nove materijale i tehnike lakiranja, te se bavi pitanjima suradnje između lakirnica i industrije osiguranja.

Krađa vozila

Problem krađe vozila dobio je na težini početkom '90-ih godina, kada je u Njemačkoj padom željezne zavjese došlo do enormnog rasta stope krađe vozila. Do tada je godišnje prijavljeno cca. 45.000 krađa automobila godišnje, a godine 1993. ukradeno je 150.000 vozila. Allianz se našao posebno pogođen ovim negativnim trendom, budući da to društvo ima velik udio vrlo vrijednih vozila u portfelju, uključujući vozila proizvođača kao što su Mercedes, Porsche i BMW.

Stoga mi je povjeren zadatak pronalaženja financijski najpogodnijeg načina smanjenja stope krađa vozila u Njemačkoj, te smo u tom cilju razradili ideju ugradnje elektroničkog imobilizacijskog sustava u sva vozila, o čemu smo proizvođače vozila izvijestili sredinom 1993. godine, uz napomenu da ćemo isplate iz kasko osiguranja za ukradena vozila koja ne budu imala ugrađenu elektroničku blokadu motora umanjiti za 10%. Time smo izvršili velik pritisak na automobilsku industriju.

Sredinom 1994. jedan je proizvođač automobila prvi krenuo s ugradnjom imobilizacijskog sustava zaštite od krađe. Između 1. srpnja 1993. i 31. prosinca 1994. prihvaćali smo i električne imobilizacijske sustave, a od 1. siječnja 1995. svi proizvođači automobila trebaju ugrađivati elektroničke blokade. U 1999. godini 98% novih vozila imalo je ugrađen elektronički sustav zaštite od krađe. Prednosti su očigledne, posebice za Allianz. 1993. godine Allianz je morao isplatiti naknade iz punog kasko osiguranja za 12.000 ukradenih vozila te za 9.000 vozila iz djelomičnog kaska. U posljednjih nekoliko godina uspjeli smo znatno umanjiti isplate za ukradena vozila, tako da smo se vratili na brojke prije pada željezne zavjese odnosno danas bilježimo smanjenje od 75% u punom kasko osiguranju i 55% u djelomičnom kasku.

Premijski sustav

U Njemačkoj oko 42% ugovaratelja osiguranja ima zaključeno puno kasko osiguranje, a 40% djelomični kasko. Preostalih 18% ima zaključeno samo obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti. Allianz velik značaj pridaje razrađenom i točnom sustavu klasifikacije u kasko osiguranju, kako bi se izbjegli gubici u ovom važnom sektoru.

Nedavno je u Njemačkoj osnovana komisija čiji su članovi predstavnici njemačke Udruge osiguratelja, društava za osiguranje, ekonomisti, stručnjaci iz raznih područja tehnike, te predstavnici njemačkog Ministarstva prometa, a predsjednik komisije je povjerenik iz kuće Price Waterhouse iz Hamburga. Komisija klasificira i razvrstava svako novo vozilo na njemačkom tržištu u premijske razrede prema tipu i modelu vozila.

Teoretsko klasificiranje vozila

Kada se na tržištu pojavi novo vozilo obavlja se teoretsko tarifiranje koje ostaje na snazi sve dok ne budu dostupni pravi statistički podaci za to vozilo. Pritom se uzimaju u obzir učestalost šteta, izdaci za štete po tipu vozila te grupama korisnika prema statističkim podacima. Koriste se sljedeći podaci:

- ❑ troškovi šteta dobiveni iz obavljenih crash-testova;
- ❑ vrednovanje frontalnog sudara s 54%, stražnjeg s 30% te bočnog s 16%;
- ❑ radni sati koje određuje proizvođač vozila množeno s prosječnom cijenom sata (bez PDV-a) prema Audatex-u;
- ❑ cijene rezervnih dijelova.

Uzimanje u obzir prethodno navedenih podataka omogućuje članovima komisije utvrđivanje tehničke premije za novi model vozila. Podaci o troškovima za prednji, bočni i stražnji udar koriste se za izračun prosječne štete. Uzima se u obzir učestalost šteta te se dobiva tehnička premija za navedeno vozilo prema kojoj se vozilo klasificira.

Protekom godine dana dobivamo stvarne podatke o štetama (uključujući i tržišne troškove popravka). Tarifni status novog vozila u punom kasko osiguranju mijenja se iz teoretskog u praktični nakon što prikupimo podatke o 2.000 jedinica - vozila godišnje, kada se učestalost šteta može utvrditi s 95% točnošću. Kada su za analizu raspoloživi podaci za 5.000 vozila godišnje u punom kasko osiguranju, korigira se iznos prosječne štete, opet uz 95% točnosti. To znači, da se premijski sustav razvija

iz godine u godinu, na temelju statističkih podataka koje dobivamo s tržišta, što je vrlo interesantno i za proizvođače vozila, budući da se rezultati njihovih nastojanja u cilju poboljšanja vozila brzo i konkretno odražavaju na statistike koje se koriste za premijski sustav.

Prednosti klasifikacije po tipu vozila

Ovakav premijski sustav pruža znatne prednosti osiguravajućim društvima. Primjerice, velik rizik krađa pogađa osiguratelje koji su stoga prisiljeni trošiti više sredstava na štete, te slijedi odgovarajuće povećanje premije zbog premještanja vozila u viši premijski razred za određena vozila.

Ovaj sustav klasificiranja vozila prema tipu standardan je u cijeloj Njemačkoj. Cjenici se, naravno, razlikuju od društva do društva, kao što su različiti i troškovi likvidacije šteta i drugih usluga.

Koje su prednosti ovoga sustava? U prvom redu, budući da se vozila klasificiraju prema tipu, odgovornosti i vrsti osiguranja, premija je izravno vezana uz rizik. Drugo - sustav znači kraj za vrtoglavi rast troškova popravka u punom kasko osiguranju. Kao treće valja istaknuti da se razvoj jeftinijih metoda popravka u automobilske industriji izravno odražava na premije osiguranja, te ovakav tarifni sustav omogućuje da se godišnjom analizom statističkih podataka vrlo brzo reagira na nova tehnička dostignuća.

Za razliku od Njemačke, u Velikoj Britaniji je na snazi premijski sustav kojim nisu predviđene promjene, već novi model vozila jednom dodijeljenju klasifikaciju zadržava kroz cijeli svoj proizvodni vijek. Smatramo da takav statičan pristup nije primjeren - niti s gledišta proizvođača, a niti vlasnika vozila. Faktor rizika vozila može se mijenjati iz godine u godinu, kao što sam prethodno pokazao na njemačkom primjeru.

Stvarna poboljšanja u konstrukciji vozila

Stvarna i konkretna poboljšanja u konstrukciji vozila za njegovog vijeka trajanja izravno se odražavaju na naše statistike. Pozitivan pomak koji je Volkswagen napravio od Golfa 3 do Golfa 4 s aspekta dizajna i popravaka vozila odrazio se i na premijski sustav, te je novi model uvršten 4 razreda niže, što predstavlja znatnu prednost za osiguranike odnosno uštedu od oko 200 EUR godišnje.

Motivirana mogućnošću izravnog utjecanja na premiju koja se plaća za njihova vozila, automobilska je industrija u posljednjih nekoliko godina pojačala svoja nastojanja usmjerena na poboljšanje konstrukcije vozila i mogućnost popravka nakon sudara. Pritom ne mislim samo na Renault, već i na japanske proizvođače automobila, kao što je primjerice Nissan, s kojim također surađujemo u Allianz centru.

Primjerice, Renault Mégane se pojavio na njemačkom tržištu godine 1995. Učestalost šteta za ovaj model od 1996. do 1998. je u padu, a također i izdaci za štete, pa je klasifikacija ovog modela pala sa 186 u 1996. na 150 u 1998., a indeks tehničke premije se tijekom vremena poboljšao.

Proizvođači vozila mogu izravno usporediti klasifikaciju svojih vozila s konkurencijom. Kako bi dobili predodžbu o njemačkom premijskom sustavu, navest ću da je njime obuhvaćeno oko 4.500 različitih modela vozila.

Zaključak

Njemački proizvođači automobila i njemački osiguratelji blisko surađuju. Osiguratelji imaju mogućnost utjecaja na automobilsku industriju na području, između ostalog, dizajna, konstrukcije, lakiranja. Naša suradnja je uspješna i obostrano korisna - ne samo za njemačku automobilsku industriju, već i za proizvođače te uvoznike u cijelom svijetu. Nadamo se da će se naša suradnja nastaviti.

Mi u Allianz u trudimo se podržati i zaštititi interese naših osiguranika, istih onih osoba koje kupuju nova vozila od proizvođača automobila. Dakle, osiguratelji i proizvođači automobila imaju isti interes - u cijelome svijetu.

Albert Neuhäuser

OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI U AUSTRIJI

Osiguranje od automobilske odgovornosti u Austriji²

1. Najveća društva za osiguranje od automobilske odgovornosti

U Austriji se osiguranjem od automobilske odgovornosti bavi oko 30 društava za osiguranje od kojih 15 društava ima tržišni udio iznad 1%. U toj skupini prevladavaju četiri najveća društva - Allianz Elementar, Generali (s Interunfall), UNIQA Sachversicherung (sa Salzburger Landesversicherung i Raiffeisen) i Wiener Städtische Versicherung (s Donau i Volksfürsorge Versicherung). Poredak navedenih poduzeća prema tržišnom udjelu prikazan je u prilogu.

Osiguranici velikih društava raspoređeni su po čitavoj zemlji; s druge strane mali osiguratelji koji djeluju u pojedinim saveznim pokrajinama (primjerice domaći osiguratelji: Salzburger Landesversicherung kao društvo koncerna UNIQA, Oberösterreichische, Die Niederösterreichische, Kärntner Landesversicherung, Voralberger Landes-Versicherung V.a.G., Tiroler Landes Versicherungsanstalt i Grazer Wechselseitige) ponekad imaju značajnu ulogu u svojim regijama. Drugi osiguratelji svoje usluge pružaju prvenstveno određenoj klijenteli (VAV i Montanversicherung) ili agresivnom tarifnom politikom pokušavaju opstati na tržištu.

Udio direktnih osiguratelja (Züritel) na tržištu je do sada neznatan za razliku od engleskog tržišta gdje je njihova uloga značajnija.

Iako je u posljednjih godina stopa šteta u porastu (vidi priloge) što je uvjetovalo potrebu za korekcijom premija, osiguranje od automobilske odgovornosti je i nadalje od velikog značaja. Motorno vozilo predstavlja u nacionalnoj privredi nezaobilaznu stavku, za ljude ono je djelomično nužno sredstvo njihove mobilnosti a dijelom i stvar prestiža.

Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti je kao obvezno osiguranje usko vezano za motorno vozilo. Upravo se mladi ljudi (vozači početnici) preko ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti prvi puta susreću s

* voditelj odjela međunarodnih šteta u UNIQA Sachversicherung AG, Beč

² prevela Ljiljana Petrina Banov

osigurateljnom privredom; na taj način se mušterije preko obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti lakše vežu i za druge vrste osiguranja koje su za osiguratelja zanimljive.

Ukratko vrijedi da se niti jedan ugledni osiguratelj ne može odreći osiguranja od automobilske odgovornosti kao vrste osiguranja jer je na koncu njezin značaj za ukupno poslovanje vrlo velik.

2. Načini prodaje osiguranja

Maleni tržišni udio direktnih osiguratelja ukazuje na konzervativne običaje prodaje osiguranja u našoj zemlji u kojoj prevladavaju seoska područja.

Gotovo još uvijek sva društva imaju vlastitu vanjsku prodajnu službu usprkos visokim troškovima koji su povezani s takvim načinom prodaje. Posljednjih godina sve veći značaj imaju agenti (obični agenti) i posrednici. Tipični austrijski osiguranik želi da se o njemu brine fizička osoba, svoje vozilo on nerado sam prijavljuje i voli se posavjetovati u pitanjima osiguranja i imovinske skrbi (mirovinsko osiguranje / stambena ulaganja). Osiguratelji i banke se po tim pitanjima preklapaju. I upravo stoga banke često žele imati udio u osiguranju i tada vrlo često koriste mrežu banaka za prodaju osigurateljnih proizvoda.

U zemljama Beneluxa ova je tendencija (posrednik: stručna osoba koja se brine o svim imovinskim pitanjima) znatno unapređivala, u Austriji su te instance još uglavnom razdvojene ali se isto već naziru neka preklapanja. Neke usluge društava za životno osiguranje (jednokratni plog) više liče određenom obliku štednje nego obliku osiguranja. Na koncu banke i osiguranje spadaju u područje novčanog poslovanja zbog čega neka područja više nisu strogo razgraničena.

Ukratko možemo reći da u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti prevladavaju klasični načini prodaje osiguranja, a prodaja preko primjerice Interneta u našem društvu na području osiguranja motornih vozila još uvijek nije zastupljena.

3. Trajanje ugovora o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti

Nakon dugih rokova trajanja ugovora u prošlosti (10 godina do 1987. g.) u pravilu vrijedi rok trajanja od jedne godine s otkaznim rokom od mjesec dana prije isteka ugovora. Ovakav povoljni potrošački čin liberalizacije dovodi do pojačane

konkurencije i istovremeno iziskuje poboljšanu brigu za korisnika usluga na području prodaje, uprave portfeljem i usluge. Otkazom obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti osiguranik će vrlo lako napustiti osiguratelja i u ostalim vrstama osiguranja, pa sve više na važnosti dobiva tendencija zadržavanja osiguranika.

4. Paketi osiguranja

Vrlo učestalo se uz osiguranje od automobilske odgovornosti nude i paketi u obliku kasko osiguranja i osiguranje putnika u vozilu od posljedica nesretnog slučaja. Na istom obrascu ponude osiguranja nudi se i osiguranje pravne zaštite. Pokriće za štete nastale u inozemstvu je obvezno.

Posebno za osiguranike UNIQA-e u slučaju dobrovoljnog ugovaranja povećane svote pokrića u iznosu od najmanje 20 milijuna ATS i više (minimalna svota pokrića do 1.07.2001. iznosi 15 milijuna ATS, a od tada 3 milijuna Euro = oko 41 milijun ATS) postoji osiguranje turističkih usluga (Auto Plus 24) koje je uračunato u premiju. Ovakav za osiguranika vrlo povoljan paket usluga pruža mu servisne usluge za njegovo vozilo u prometu, što u velikoj mjeri premašuje usluge automobilskog kluba.

5. Komu se može podnijeti odštetni zahtjev

Oštećeni može svoj odštetni zahtjev podnijeti prema vozaču, vlasniku i dotičnom osiguratelju od automobilske odgovornosti (čl. 26 KHVG). Pravo direktne tužbe je u Austriji od davnine zasnovana pravna institucija (za razliku od nekih drugih zemalja Europske unije). Osiguratelj s dotičnim za nezgodu odgovornim osobama jamči solidarno. U praksi oštećeni svoj odštetni zahtjev direktno podnosi osiguratelju štetnika, gdje će naići na stručno osoblje i nužnu likvidnost kod isplate iznosa naknade štete.

Štete koje su prouzročila inozemna vozila obrađuju društva članice Austrijskog udruženja osiguratelja u njegovo ime. U sudskim sporovima Austrijsko udruženje osiguratelja je pasivno legitimirano. Izvansudska obrada i isplata šteta odvija se preko austrijskih osiguratelja i jednim dijelom po njihovom nalogu preko specijaliziranih agencija za rješavanje šteta.

6. Direktna obrada i isplata štete preko vlastitih osiguratelja od automobilske odgovornosti

U Austriji se o pitanju direktne obrade i isplate štete preko vlastitog osiguratelja od automobilske odgovornosti raspravlja već duže vremena u okviru odbora udruženja, iskustva iz drugih zemalja (Francuske) su poznata; no pitanje je da li se inozemne informacije i iskustva mogu primijeniti 1:1 na austrijska zbivanja na području šteta i druge pretpostavke koje postoje na austrijskom tržištu.

Svota premija u obveznom automobilskom osiguranju iznosi oko 1.500.000.000 Euro-a za oko 700.000 nezgoda u godini. Konkurencija u proteklim godinama dovela je do pada realnih premija ne samo kod inflacijom uvjetovanog porasta troškova na području isplate šteta.

Pretežiti dio odštetnih zahtjeva (u %) rješava se izvansudski. Mjere smanjenja troškova moguće su smanjenjem troškova obrade šteta a time i smanjenjem visine iznosa isplaćenih šteta. Vlastiti osiguratelj je više u prijateljskom odnosu s podnositeljem odštetnog zahtjeva nego osiguratelj od automobilske odgovornosti štetnika, moguće je izbjeći uključivanje pravnih zastupnika (obično od strane trećeg), i ne bi se javljala daljnja potraživanja. Osim toga se rješavanjem odštetnog zahtjeva bez nekih zapreka jača i povezanost s osiguranikom što pridonosi održanju vlastitog portfelja. Preduvjet za ostvarenje svih prednosti direktne obrade i isplate štete je nebirokratsko regresiranje od strane odgovornog osiguratelja od automobilske odgovornosti. U pristupu problemu austrijski osiguratelji su u okviru odbora udruženja izradili nacrt Sporazuma o isplati regresa. Do iznosa od 5.000 Euro-a će uz određene pretpostavke paušalni iznos regresa iznositi 1.300 Euro-a, osim toga regres se određuje prema činjeničnom stanju i pravnom položaju. U okviru tabelarnog prikaza odgovornosti određuju se izvjesne okolnosti slučajeva i njihove posljedice. Pojediniosti možete pročitati u priloženom nacrtu Udruženja osiguratelja (u prilogu).

Do sada još nije postignuta suglasnost glede uvođenja direktne obrade i isplate štete. Novi postupak kojim bi se načelno smanjili troškovi nije prihvaćen zbog prilično različitih polaznih pretpostavki uključenih osiguratelja i zbog interesa nekih skupina zanimanja (odvjetnika i vještaka) koji u postojećem sistemu dobro zarađuju.

7. Centralni registar za motorna vozila

Centralni registar koji bi osigurateljima bio lako dostupan (po uzoru na onaj u Nizozemskoj) do sada ne postoji u Austriji. Podaci o osiguratelju od automobilske odgovornosti i dalje se dobivaju preko pismenog upita pri Austrijskom udruženju

osiguratelja, pa stoga treba prihvatiti i vrijeme čekanja na podatke o osiguratelju od automobilske odgovornosti za dotično vozilo.

8. Suradnja s policijom u okviru suzbijanja prijevare i krađe CIS (Centralni informacijski sustav)

Godine 1968. u Austriji je osnovan Ured za suzbijanje prijevara u osiguranju. Ured pripada organizaciji matičnog udruženja austrijskih osiguratelja. Sjednice se održavaju godišnje. Ured pomaže pojedinim društvima za osiguranje pri rješavanju sumnjivih štetnih slučajeva. Značaj Ureda za suzbijanje prijevara u osiguranju leži u tomu da se kod suzbijanja kriminaliteta ne može zanemariti prirodni obrambeni stav moguće žrtve. Za postizanje optimalnog uspjeha potrebno je uzajamno djelovanje represije i prevencije.

Centralni informacijski sustav CIS-Austrija uveden je početkom devedesetih godina u Austriji pri Udruženju za motorna vozila, stvari i nezgode. Svi štetni događaji prijavljuju se tom sustavu. Osim toga postavljena je datoteka krađa koja je dostupna društvima za osiguranje. Suradnja između osigurateljne privrede i izvršne vlasti odlično teče.

9. Postupak naknade štete za tjelesne ozljede - trzajna ozljeda vratne kralježnice

Za razliku od njemačkog sistema po kojem je izrađena tablica naknade za nematerijalne štete, visina novčane naknade nematerijalne štete utvrđuje se prema drugim kriterijima koji se zasnivaju na jačini i trajanju pretrpljenih bolova. Kod izvansudskog rješavanja za mjerilo se koristi tablica austrijskog Višeg suda (u prilogu). Trzajna ozljeda vratne kralježnice nadoknađuje se već prema težini slučaja i temeljem stečenog iskustva i to u iznosima od 15.000 ATS do 30.000 ATS. Iznos dosuđen u sudskom postupku ovisi dakako i o ukupnim okolnostima pojedinog slučaja i o cjelovitoj slici ozljede.

10. Značaj i zadaci osigurateljne privrede u Europi

Prošlost nam nažalost prečesto ukazuje da se jedino mirnim udruživanjem europskih zemalja može postići humani a time i smisleni rezultat.

Mir je preduvjet za privredni razvoj; uz njega ide i blagostanje na širokoj razini što čini jamstvo za održanje mirnog razvitka. Osigurateljnoj privredi pripisuje se veliko nacionalno privredno značenje koja djeluje kao čuvar i tvorac privrednih vrijednosti. Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti ne osigurava samo oštećenog već štiti i imovinu štetnika; ulagačka politika osiguratelja (od automobilske odgovornosti) utječe na investicijsku djelatnost. Bez međunarodnih propisa kao što su Londonski sporazum (ili u budućnosti 4. Smjernica Europske unije) ne bi bila zajamčena mobilnost toliko bitna za privredu (također i privredu turizma).

Europa je u zemljovidnom smislu danas već vidljiva, Europa ne završava na granicama današnje Europske unije. Širenje Europske unije prema istoku nužno je i u političkom i privrednom pogledu, i ne služi samo održanju blagostanja nego i mira u Europi. Osigurateljna privreda i obvezna osiguranja od automobilske odgovornosti u Europskoj uniji stoje pred velikim zadacima u privrednom a naposljetku i političkom pogledu.

Tablica 3.2.1

Premije i isplaćene štete u obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti i njegovim pojedinim granama (u milijunima ATS)

	1995.	porast %	1996.	porast %	1997.	porast %	1998.	porast%	1999.	porast %
Osiguranje od AO										
Zaračunate premije	21.451	1,0	21.271	-0,8	20.592	-3,2	19.262	-6,5	18.275	-5,1
Zarađene premije	21.616	1,6	21.422	-0,9	20.860	-2,6	19.580	-6,1	18.563	-5,2
Isplaćene štete	15.744	1,7	15.978	1,5	15.519	-2,9	14.969	-3,5	15.271	2,0
<i>Stopa šteta</i>	72,8		74,6		74,4		76,5		82,3	
Osig. automobilskog kaska										
Zaračunate premije	8.814	2,0	9.003	2,1	8.946	-0,6	8.735	-2,4	8.928	2,2
Zarađene premije	8.852	2,3	9.002	1,7	8.992	-0,1	8.745	-2,7	8.912	1,9
Isplaćene štete	6.049	-9,9	6.414	6,0	6.466	0,8	7.124	10,2	8.501	19,3
<i>Stopa šteta</i>	68,3		71,3		71,9		81,5		95,4	
Osig. od automobilske nezgode										
Zaračunate premije	485	4,0	511	5,4	563	10,1	639	13,5	693	8,5
Zarađene premije	486	5,3	508	4,5	555	9,2	625	12,6	691	10,6
Isplaćene štete	52	-9,2	69	32,8	84	21,5	88	4,0	75	-14,0
<i>Stopa šteta</i>	10,7		13,7		15,2		14,0		10,9	
OSIGURANJE OD AO - UKUPNO										
Zaračunate premije	30.760	1,4	30.786	0,1	30.101	-2,2	28.636	-4,9	27.895	-2,6
Zarađene premije	30.955	1,9	30.932	-0,1	30.407	-1,7	28.950	-4,8	28.188	-2,7
Isplaćene štete	21.845	-1,8	22.461	2,8	22.059	-1,7	22.181	0,6	23.848	7,5
<i>Stopa šteta</i>	70,6		72,6		72,6		76,6		84,7	

VVO (Austrijsko udruženje osiguratelja)

Tablica 3.2.2

Broj rizika te broj štetnih događaja i isplaćenih šteta - osiguranje motornih vozila

RIZICI	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.
Osiguranje od AO	4.799.257	4.890.971	4.990.830	5.141.897	5.275.628
Porast u %	2,1	1,9	2,0	3,0	2,6
od toga:					
Bonus-Malus- slučajevi	3.157.667	3.238.034	3.200.721	*)	*)
Porast u %	1,7	2,5	-1,2	-	-
Osig. automobilskog kaska	1.145.625	1.183.971	1.261.703	1.371.224	1.529.944
Porast u %	1,0	3,3	6,6	8,7	11,6
Osig. putnika u vozilu od posljedica nesretnog slučaja	746.567	787.134	875.297	1.004.576	1.078.391
Porast u %	1,3	5,4	11,2	14,8	7,3
OSIGURANJE OD AO - UKUPNO	6.691.449	6.862.076	7.127.830	7.517.697	7.883.963
Porast u %	1,9	2,5	3,9	5,5	4,9

ŠTETNI DOGAĐAJI I ISPLAĆENE ŠTETE	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.
Osiguranje od AO	593.229	605.604	588.743	589.899	635.091
Porast u %	0,1	2,1	-2,8	0,2	7,7
Osig. automobilskog kaska	494.543	536.790	526.596	559.093	680.795
Porast u %	-5,2	8,5	-1,9	6,2	21,8
Osig. putnika u vozilu od posljedica nesretnog slučaja	879	832	989	1.204	1.289
Porast u %	-10,0	-5,3	18,9	21,7	7,1
OSIGURANJE OD AO - UKUPNO	1.088.651	1.143.226	1.116.328	1.150.196	1.317.175
Porast u %	-2,4	5,0	-2,4	3,0	14,6

*) Od 1998. godine više se ne izrađuje statistika bonus-malus-sustava

Izvor: VVO (Austrijsko udruženje osiguratelja)

Tablica 3.2.3

Tržišni udjeli u osiguranju motornih vozila u 1998. i 1999. godini (domaće direktno poslovanje)

1998.			1999.		
Poredak	Društvo	Tržišni udio (u %)	Poredak	Društvo	Tržišni udio (u %)
1	Allianz Elementar	16,95	1	Allianz Elementar	17,08
2	Generali Versicherung	14,33	2	Generali Versicherung	14,14
3	Bundesländer	11,23	3	UNIQA Sachversicherung	11,69
4	Wiener Städtische	10,59	4	Interunfall	10,67
5	Interunfall	10,58	5	Wiener Städtische	10,52
6	Donau	6,47	6	Donau	6,53
7	Volksfürsorge-Jupiter	4,50	7	Volksfürsorge-Jupiter	4,08
8	Zürich Kosmos	3,67	8	Zürich Kosmos	3,87
9	Grazer Wechselseitige	3,25	9	Grazer Wechselseitige	3,13
10	Nordstern-Colonia	2,85	10	AXA Nordstern-Colonia	2,91
11	Die Niederösterreichische	2,68	11	Die Niederösterreichische	2,80
12	Oberösterreichische	2,14	12	Oberösterreichische	2,17
13	Der Anker	2,07	13	Der Anker	1,98
14	Hannover International	1,80	14	Hannover International	1,98
15	VAV	1,47	15	VAV	1,43
16	Salzburger Landes	0,75	16	Salzburger Landes	0,72
17	Austria Schaden/Unfall	0,63	17	Winterthur	0,63
18	Winterthur	0,58	18	Porsche Vers.-AG	0,56
19	Basler	0,55	19	Basler	0,54
20	Porsche Vers.-AG	0,54	20	Kärntner Landes	0,42
21	Kärntner Landes	0,39	21	SK Versicherung AG	0,38
22	SK Versicherung AG	0,37	22	Voralberger Landes	0,36
23	Voralberger Landes	0,36	23	Garant	0,34
24	Sun Alliance	0,30	24	Sun Alliance	0,33
25	Tiroler Landes	0,24	25	Tiroler Landes	0,26
26	Garant	0,24	26	Victoria-Volksbanken	0,19
27	Victoria-Volksbanken	0,21	27	Garanta Österreich	0,14
28	Garanta Österreich	0,12	28	Vers. Verb. d. Industriellen	0,09
29	Vers. verb. d. Industriellen	0,07	29	Montanversicherung AG	0,05
30	Montanversicherung AG	0,07	30	Raiffeisen	0,00
31	Raiffeisen	0,00	31	Merkur	0,00
32	Merkur	0,00	32	CA Versicherung	0,00
33	CA Versicherung	0,00			
Zaračunate premije (u mil. ATS)		26.636	Zaračunate premije (u mil. ATS)		27.896

Izvor: VVO (Austrijsko udruženje osiguratelja)

**ORIJENTACIONI IZNOSI NAKNADE ZA
PRETRPLJENE TJELESNE I DUŠEVNE BOLI U AUSTRIJI**

Stanje: veljača 2001.

	Bolovi			
	lagani	srednji	jaki	izrazito jaki
OLG*) Graz	1.200-1.500	1.700-2.000	2.500-3.000	4.000*
OLG Innsbruck	1.500	2.200-2.500	2.500-3.000	3.500
OLG Linz	nema podataka	nema podataka	nema podataka	nema podataka
OLG Wien	1.200	2.000*	3.000*	
LG**) Eisenstadt	1.250	1.600-1.700	2.500-3.000	
LG Feldkirch	1.000	2.000	3.000	
LG ZRS***) Graz	1.500	1.800	2.200	3.000
LG Innsbruck	1.200-1.500	1.700-2.000	2.500	
LG Klagenfurt	1.400	2.800	4.200	do 5.600
LG Linz	1.300	2.600	4.500	
LG Salzburg	1.200	1.700-2.000	2.500-3.000	
LG St Pölten	1.200	2.400	3.600	
LG ZRS Wien	1.200-1.500	2.000	3.000*	
LG Korneuburg	1.200	2.000	3.000	
LG Krems	1.250-1.500	1.800-2.000	2.500-3.000	
LG Leoben	1.500	2.000	2.500*	3.000-4.000
LG Ried i I	1.500	2.500	3.500	4.000-4.500
LG Steyr	1.500	2.500	4.000	
LG Wels	1.000	2.000	3.000	
LG Wr Neustadt	1.200	2.000	3.000	

* U pojedinačnom slučaju dosuđuju se i nešto veći iznosi

*) OLG - Oberlandesgericht - Viši zemaljski sud

**) LG - Landesgericht - Zemaljski sud

***) LG ZRS - Landesgericht für Zivilrechtssachen - Zemaljski sud za građanskopravna pitanja

NAPOMENA: Navedena tablica predstavlja samo orijentacione kriterije pri procjeni naknade i ne primjenjuje se kao metoda obračuna!

Izdao visoki dužnosnik vlade i uprave profesor Dr. Franz Hartl, predsjednik Zemaljskog suda Korneuburg iR.

Tablica će biti objavljena u časopisima RZ, AnwBI i SV

Vrijedi za razdoblje

od: 09.03.2001.

do: 09.03.2002.

Sporazum osiguratelja od automobilske odgovornosti o regresu direktno riješenih šteta*

Uvod

Društva potpisnici ovoga Sporazuma koji se bave osiguranjem od automobilske odgovornosti u Austriji svojim su osiguranicima omogućili da svoje pravo na naknadu štete na stvarima, za čiju je naknadu prema propisima o odgovornosti odgovorna treća osoba odnosno njen osiguratelj od odgovornosti, ostvare kod vlastitog osiguratelja od automobilske odgovornosti (direktna obrada i isplata šteta).

Po izvršenoj direktnoj obradi i isplati štete, osiguratelju koji je direktno riješio odštetni zahtjev svog osiguranika za naknadu štete na stvarima omogućit će se ostvarivanje regresnog potraživanja prema osiguratelju od automobilske odgovornosti štetnika po pojednostavljenom postupku u odnosu na zakonske odredbe o regresu.

Svrha ovog Sporazuma je utvrđivanje načela na kojima se temelji takav regresni postupak.

Članak 1.

Predmet Sporazuma

Predmet ovog Sporazuma su načela prema kojima društva koja se u Austriji bave osiguranjem od automobilske odgovornosti ostvaruju regrese direktno riješenih šteta.

Ovim Sporazumom uređuju se isključivo pravni odnosi između potpisnika Sporazuma. Osiguranici potpisnika Sporazuma te ostale treće osobe ovim Sporazumom ne stječu nikakva prava.

Ovim Sporazumom se ni u kojem smislu ne dira u njihova prava, što se posebno odnosi na pravo da naknadu štete zatraže od osoba koje su prema zakonskim odredbama o odgovornosti odgovorne za naknadu štete.

* prevela Tanja Stahuljak

Isplate na temelju ovog Sporazuma ni u kojem slučaju ne predstavljaju priznanje odgovornosti ili omjera suodgovornosti jednog od sudionika.

Članak 2.

Značenje korištenih izraza

Osiguratelj direktni obrađivač:

Osiguratelj od automobilske odgovornosti koji se svome osiguraniku obvezao isplatiti naknadu štete za čiju je naknadu prema zakonskim odredbama o odgovornosti odgovorna treća osoba.

Osiguratelj regresni dužnik:

Osiguratelj od automobilske odgovornosti koji je trebao isplatiti štetu za koju odgovara njegov osiguranik ili suosigurane osobe na temelju zakonskih odredbi o odgovornosti.

Motorna vozila:

Motornim vozilima u smislu ovog Sporazuma smatraju se sva motorna vozila iz članka 2. KFG te sve prikolice navedene u članku 2. KFG.

Prometna nezgoda:

Prometnom nezgodom u smislu ovog Sporazuma smatra se svaki slučajni dodir između motornih vozila ali i s teretom ili prevoženim osobama ili životinjama, ukoliko su se prevožene osobe, životinje ili stvari u trenutku dodira još nalazile u ili na motornom vozilu.

Članak 3.

Klauzula o prometnoj nezgodi

Preduvjet za primjenu Sporazuma je prometna nezgoda u kojoj sudjeluju dva motorna vozila. Prometne nezgode u kojima sudjeluje više od dva motorna vozila ne podliježu ovom Sporazumu.

Dodir s dijelovima vozila ili teretom smatra se prometnom nezgodom.

Spoj motornog vozila i prikolice smatra se motornim vozilom; isto vrijedi i za vuču motornog vozila u kvaru.

Članak 4.

Klauzula o limitu

Ukoliko iznos naknade štete koju je direktno riješio osiguratelj direktni obrađivač prelazi limit od 5.000,- EUR, regres se temeljem ovog Sporazuma ostvaruje do tog iznosa.

Osiguratelj direktni obrađivač može - izvan ovog Sporazuma - prema činjeničnom stanju i pravnom položaju, postaviti regresni zahtjev prema osiguratelju regresnom dužniku za iznos koji prelazi navedeni limit.

Članak 5.

Predmet regresa

Predmet regresa su troškovi popravka, totalnih šteta, vuče i spašavanja vozila te ostalih šteta na stvarima koje je osiguratelj direktni obrađivač platio. Predmet regresa su također i plaćene naknade umanjene vrijednosti te naknade štete prouzročene nemogućnošću korištenja taxi vozila, međutim ne i ostale posredne ili čiste imovinske štete.

Članak 6.

Paušalni iznos regresa

Po izvršenoj direktnoj obradi i isplati štete, osiguratelj regresni dužnik će u okviru limita utvrđenog člankom 4. (Klauzula o limitu) osiguratelju direktnom obrađivaču nadoknaditi paušalni iznos od 1.300,- eura.

Navedeni paušalni iznos će se u slučaju suodgovornosti osiguranika osiguratelja direktnog obrađivača umanjiti u odgovarajućem omjeru prema priloženoj tablici odgovornosti iz Priloga 2. ovog Sporazuma.

Iznos regresnog paušala potpisnice Sporazuma svake godine preispituju i po potrebi usuglašavaju.

Članak 7.

Troškovi

Ne postoji pravo na naknadu troškova.

Članak 8.

Ustup potraživanja

Isplatom paušalnog iznosa regresa osiguratelj direktni obrađivač odmah osiguratelju regresnom dužniku ustupa osiguranikova prava na naknadu štete koja su na njega prešla prema članku 67. VersVG (Zakon o ugovoru o osiguranju).

Članak 9.

Obračun u slučaju postavljanja odštetnog zahtjeva prema osiguratelju štetnika

Ukoliko oštećeni osiguranik ne postavi odštetni zahtjev prema vlastitom osiguratelju od automobilske odgovornosti već prema štetnikovom osiguratelju od automobilske odgovornosti, odnosno potpisnici Sporazuma će nakon obrade i isplate štete izvršiti međusobni obračun u smislu ovog Sporazuma.

Članak 10.

Prigovori

Prigovori osiguratelja regresnog dužnika dopušteni su samo u slučaju

1. stvarnog isključenja rizika

Stvarno isključenje rizika nastupa u slučaju prestanka obveza štetnikovog osiguratelja od automobilske odgovornosti ne samo prema njegovom osiguraniku, već i prema oštećenoj trećoj osobi.

Sporazum se, međutim, primjenjuje u slučaju gubitka prava osiguranika ili suosigurane osobe (primjerice u slučaju povrede obveza, neplaćanja premije ili povećanja rizika). U tom slučaju osiguratelj regresni dužnik temeljem ustupa potraživanja (članak 8.) ima pravo na regres prema svom osiguraniku u cjelokupnom iznosu. Eventualni iznos regresa koji bi prelazio paušal iz čl. 6. st. 1. u cijelosti zadržava osiguratelj regresni dužnik.

2. primjene Sporazuma protivne njegovim odredbama ili zloporabe Sporazuma uključujući Aneks.

Članak 11.

Ostala regresna potraživanja

Nacionalni Sporazum osiguratelja od automobilske odgovornosti i kasko osiguratelja o podjeli regresnih potraživanja iz kasko osiguranja (Nationales Teilungsabkommen - Nacionalni sporazum o podjeli regresnih potraživanja) ne primjenjuje se na štete koje podliježu ovome Sporazumu.

Članak 12.

Regresni postupak, dokumentacija za ostvarivanje regresa

Osiguratelj direktni obrađivač postavlja regresni zahtjev osiguratelju regresnom dužniku na obrascu koji je priložen ovom Sporazumu (Prilog 3.)

Osiguratelj direktni obrađivač dužan je osiguratelju regresnom dužniku na njegov zahtjev dostaviti dokumentaciju koja se odnosi na obradu i isplatu štete. Isto vrijedi i za slučajeve iz članka 9.

Članak 13.

Dospijeće, zastara

Regresni zahtjev osiguratelja direktnog obrađivača dostijeva najkasnije po isteku 60 dana od primitka obrasca (Prilog 3.) kojim je postavljen regresni zahtjev prema osiguratelju regresnom dužniku odnosno, ako je osiguratelj regresni dužnik zatražio dostavu dokumentacije koja se odnosi na obradu i isplatu štete, u roku od 30 dana po primitku iste.

Zatezne kamate se ne obračunavaju.

Izričito se odustaje od prava na regres prema ovom Sporazumu ukoliko se regresni zahtjev ne podnese u roku od četiri godine od dana štetnog događaja.

Članak 14.

Arbitraža

Sporovi između potpisnika Sporazuma zbog nepridržavanja Regresnog sporazuma neće se rješavati u redovnom sudskom postupku, već će o njima odlučiti arbitražni sud.

Arbitražni sud se sastoji od po jednog arbitra imenovanog od potpisnika umiješanih u spor te jednog neutralnog arbitra kojeg određuju navedena dva arbitra. Arbitri se odabiru iz članstva Odbora za štete Odsjeka za osiguranje motornih vozila, nezgode, odgovornosti, zrakoplova te za osiguranje pravne zaštite, a također i neutralni arbitar. Oni ne smiju biti povezani s potpisnicima koji su umiješani u spor. Svoju dužnost obavljaju počasnno, bez primanja naknade.

Stranka koja je podnijela prigovor dužna je tuženu stranku sažeto i u potpunosti izvijestiti o svim činjenicama koje su povod podnošenju prigovora, te istovremeno imenovati svog arbitra i priložiti njegov pismeni pristanak. Tužena stranka dužna je u roku od 14 dana od dostave prigovora imenovati svoga arbitra te o tome izvijestiti stranku koja je podnijela prigovor, uz priloženi pismeni pristanak arbitra. Ukoliko tužena stranka propusti imenovati svog arbitra u zadanom roku, njega će imenovati predsjednik, a u slučaju njegove spriječenosti prvi po abecedi raspoloživi zamjenik predsjednika Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (Austrijskog udruženja osiguratelja).

Tako imenovani arbitri određuju neutralnog arbitra te o svojoj odluci odmah istovremeno obavještavaju obje stranke u sporu. Ako su za neutralnog arbitra predložene dvije osobe, a arbitri ne mogu unutar 14 dana od svog imenovanja postići dogovor, o odabiru neutralnog arbitra odlučit će se ždrijebom. Ukoliko je samo jedan arbitar predložio osobu, o čijem imenovanju arbitri ne mogu međusobno dogovorno odlučiti u roku od 14 dana od njihovog imenovanja, primijenit će se odredba iz zadnje rečenice trećeg odlomka ovog članka.

Arbitražni sud o sporu odlučuje većinom glasova. Suzdržavanje od glasovanja nije dozvoljeno. Odluka se sastavlja u pismenom obliku uz opsežno obrazloženje.

Za ostala pitanja u svezi sastava arbitražnog suda i arbitražnog postupka primjenjuju se odgovarajuće odredbe austrijskog građanskog procesnog prava.

Članak 15.

Pristup Sporazumu

Osiguratelj od automobilske odgovornosti koji želi pristupiti ovom Sporazumu svoj pismeni zahtjev za pristup upućuje na Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs. Sporazumu se može pristupiti isključivo početkom godine, a zahtjev za pristup treba biti predan najkasnije mjesec dana unaprijed. Verband der Versicherungsunternehmen će o pristupu izvijestiti sve ostale potpisnike Sporazuma.

Pristup vrijedi od početka tromjesečja prema svim ostalim potpisnicima Sporazuma, za sve štetne događaje koji od tada nastupe.

Članak 16.

Izmjene Sporazuma

Za izmjene ovog Sporazuma potrebna je dvotrećinska većina potpisnika.

Članak 17.

Otkaz Sporazuma

Otkaz se uručuje pismeno krajem kalendarskog tromjesečja, uz otkazni rok od jednog mjeseca. Otkaz je pravovaljan kada je upućen na Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs, koji će o tome obavijestiti ostale potpisnike.

Štetni događaji koji su nastupili prije nego što je otkaz stupio na snagu rješavaju se prema odredbama ovog Sporazuma, bez obzira na otkaz.

Članak 18.

Stupanje na snagu

Ovaj Sporazum stupa na snagu 1. siječnja 2001. i primjenjuje se na sve štetne događaje koji nastupe od toga dana. Sporazum se zaključuje na neodređeno vrijeme.

U Beču, dana

Aneks

Prilog 1. - Popis potpisnika

Prilog 2. - Tablica odgovornosti

Prilog 3. - Obrazac za regresna potraživanja

PRILOG 2.
TABLICA ODGOVORNOSTI

U sljedećim slučajevima se kod naknade regresnog paušala iz članka 6. pretpostavlja **isključiva krivnja** sudionika A:

1. A je naletio na B odostraga.
2. A mijenja trak kolnika, B ne.
3. A prelazi sredinu dvotračnog ili višetračnog kolnika, B ne.
4. A prelazi punu crtu.
5. A ne poštuje zabranu pretjecanja.
6. A ne poštuje pravo prvenstva, B ne vozi brzinom koja za 30 km/h premašuje dozvoljenu.
7. A ne poštuje crveno svjetlo.
8. A ne poštuje apsolutnu zabranu prometa, propisani odnosno obvezan smjer.
9. A udara u parkirano vozilo B.
10. Pad predmeta s vozila A.

U sljedećim slučajevima se kod naknade regresnog paušala prema članku 6. pretpostavlja podijeljena odgovornost u omjeru 50:50:

- Slučajevi koji se ne mogu svrstati pod prometne nezgode navedene od 1. do 10.
- Nemogućnost točnog utvrđivanja okolnosti slučaja.

mr. Besnik Nikqi

**PROBLEMATIKA OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE
ODGOVORNOSTI NA KOSOVU**

Problematika osiguranja od automobilske odgovornosti na Kosovu

Kao što je poznato, sustav obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, kao posebne društvene mjere namijenjene sudionicima u prometu, u primjeni je na Kosovu već skoro 40 godina. Za sve ovo vrijeme mogućnost samostalnog zakonodavnog reguliranja postojala je samo u periodu 1977.-90., kada se Zakonom o osiguranju imovine i osoba Kosova (Sl. list Kosova No. 25/77) djelomično uređuje ovo područje. Aktualno ovaj je teritorij pod međunarodnom civilnom i vojnom upravom, odnosno pod tzv. Privremenom Upravom Misije Ujedinjenih Naroda na Kosovu (UNMIK - United Nations Interim Administration Mission in Kosovo). U smislu Rezolucije 1244 Savjeta Sigurnosti Ujedinjenih Naroda od 10.06.1999. zakonodavnu, izvršnu i upravnu vlast vrši Specijalni Izaslanik Generalnog Sekretara. Zakonski propisi se donose u vidu uredbi, administrativnih uputstava ili instrukcija.

A) Pravna regulativa UNMIK-a koja se odnosi na obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti

Između ostalog i područje osiguranja - točnije obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti uređuje se na sličan način, tj. pojedinim uredbama, administrativnim uputstvima i instrukcijama. U produžetku spomenut ćemo regulativu³ koja se neposredno ili posredno odnosi na ovu materiju:

* I.I.C. Assistance Ltd, Priština

³ *Ovim se propisima uređuje jedno od osnovnih pravnih pitanja koja se odnosi na pitanje mjerodavnog zakonodavstva. U smislu navedenih propisa na Kosovu se primjenjuje slijedeće zakonodavstvo:*

- *Uredbe koje objavljuje Specijalni Izaslanik Generalnog Sekretara, zajedno sa dopunskim pravnim instrumentima*
- *Zakonodavstvo koje je bilo na snazi na Kosovu na dan 22.03.1989.*
- *U slučaju sukoba, Uredbe i dopunski pravni instrumenti UNMIK-a imaju prednost odnosno jaču pravnu snagu*
- *U slučaju pravne praznine moguća je primjena i propisa koji su bili na snazi poslije 22.03.1989. godine*
- *Primjena ranijih pravnih propisa uvjetovana je s time da ne bude suprotna aktualnoj regulativi UNMIK-a i minimalnim standardima o ljudskim pravima*

1. UREDBA br. 1999/1 - 25.06.1999.
O OVLAŠTENJIMA PRIVREMENE UPRAVE NA KOSOVU
2. UREDBA br. 1999/24 - 12.12.1999.
O ZAKONU KOJI SE PRIMJENJUJE NA KOSOVU
3. UREDBA br. 1999/25 - 12.12.1999.
AMANDMANA UREDBE UNMIK-a BR. 1999/1 O PRIVREMENOJ UPRAVI NA KOSOVU
4. UREDBA br. 1999/15 - 21.10.1999.
O PRIVREMENOJ REGISTRACIJI MOTORNIH VOZILA NA KOSOVU
5. ADMINISTRATIVNO UPUTSTVO br. 1999/3 - 19.11.1999.
O PRIMJENI UREDBE br. 1999/15 O PRIVREMENOJ REGISTRACIJI MOTORNIH VOZILA
NA KOSOVU ZA OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE PREMA TREĆIM
OSOBAMA
6. MINIMALNI STANDARDI UVJETA OSIGURANJA PRIMJENE ADMINISTRATIVNOG
UPUTSTVA br. 1999/3 ZA OSIGURANJE MOTORNIH VOZILA OD ODGOVORNOSTI
PREMA TREĆIM OSOBAMA
7. ADMINISTRATIVNO UPUTSTVO O PROMETU 1999/1 - 20.12.1999.
8. ADMINISTRATIVNA INSTRUKCIJA BR. 2001/1 - 24.4.2001.
O PRIMJENI ADMINISTRATIVNOG UPUTSTVA Br, 1993/3 ZA OSIGURANJE MOTORNIH
VOZILA OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE TREĆIM OSOBAMA

B) Prikaz UNMIK-ovog sustava obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti

a) Instaliranje sustava i rezultat jednogodišnjeg rada

Iako je uprava UNMIK-a uspostavljena u lipnju 1999. godine, sustav obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti počinje funkcionirati tek u ožujku 2000. godine. Razlozi su opravdani i tiču se infrastrukturnih pitanja i problematike s kojima je suočena UNMIK-ova administracija. To se prvenstveno odnosi na uništenu službenu evidenciju motornih vozila, oduzimanje i oštećenje prometnih dozvola za vrijeme humanitarne krize i ujedno ustrojstvo novog sustava registracije motornih vozila. U istom periodu enormno se povećava vozni park Kosova, zbog sada veoma povoljnih uvjeta uvoza motornih vozila. Poslije rata na Kosovu ne funkcionira nijedno od tadašnjih osigurateljskih društava, odnosno trebalo je svakako zainteresirati eventualne inozemne osigurateljske kuće da započnu aktivnost na ovom području. Kako nedostaje jedan od faktora, odnosno nosilaca sprovođenja ovog sustava, UNMIK se odlučuje na otvaranje tržište osiguranja Kosova i za inozemne osiguratelje. Administrativnim uputstvom br. 1999/3 propisuju se uvjeti koje trebaju ispunjavati

osiguratelji kako bi na Kosovu mogli policirati obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti.

Tako je za domaće osiguratelje izdavanje licence - privremene dozvole uvjetovano sljedećim:

- Osiguratelj se treba ograničiti samo na djelatnost osiguranja, odnosno mora isključiti ostale poslovne aktivnosti.
- Prezentirati originalnu dokumentaciju o osnivanju.
- Posjedovati minimalnu garanciju u obliku likvidnih sredstava ili neopozivo kreditno pismo u vrijednosti od minimalno 5.000.000 DM, izdate od financijske institucije koju priznaje UNMIK.
- Opće i posebne smjernice plana razvoja.
- Opće smjernice za reosiguranje uz dokaz o osiguranju reosigurateljnog pokrića za aktivnost i period obuhvaćen privremenom dozvolom za rad.

Inozemnim osigurateljnim društvima omogućena je djelatnost osiguranja na teritoriju Kosova putem otvaranja filijale ili imenovanja agencije. Uvjeti za dobivanje licence za ovu kategoriju su sljedeći:

- Prezentirati dokaz da prema zakonu zemlje gdje osiguratelj ima sjedište, isti se može baviti osiguranjem u inozemstvu.
- Prezentirati ovjereni primjerak završnog računa za svaku od tri prethodne poslovne godine
- Imenovati agenta ili registrirati filijalu na Kosovu.
- Agentu ili filijali osigurati minimalnu garanciju u obliku likvidnih sredstava ili neopozivog garantnog pisma u minimalnom iznosu od 5.000.000 DM.
- Mora voditi knjige poslovanja zastupnika ili filijale za poslove koje vodi na Kosovu te voditi evidenciju poslovanja.
- Mora prezentirati originalnu dokumentaciju o imenovanju zastupnika odnosno registraciju filijale.

Početkom 2000. godine prve licence za rad u osiguranju od automobilske odgovornosti upravo dobivaju dva inozemna osigurateljna društva: INSIG d.d. Tirana i AIU/AIG North America, New York. Par mjeseci kasnije licencu dobivaju i tri domaća osiguratelja: KOSOVA d.d. Prishtina, DARDANIA d.d. Prishtina i SIGURIA d.d. Prishtina. Prva polica u ovoj vrsti osiguranja ispostavila se 01. ožujka 2000. godine i sada nakon godinu dana registrirano je i osigurano više od trećine motornih vozila. Inače, glavni nosioci ukupnog portfelja osiguranja su osiguratelji KOSOVA, Prishtina i INSIG, Tirana. Premijski sustav osiguranja od automobilske odgovornosti propisao je

UNMIK s prosječnom premijom od nešto iznad 350,- DEM. Ona je, inače, par puta veća nego u susjednim zemljama gdje je suprotno tome obim osigurateljnog pokrića neizmjerljivo veći. Na osnovi rezultata koje smo nedavno analizirali, proizlazi da se u ovom periodu prosječna šteta kreće u iznosu nešto malo višem od 1.000 DEM, dok učestalost osiguranih slučajeva ne premašuje 5%. Sve je to dalo osnova za optimistične procjene rezultata poslovanja. Ovo i prisutni dosadašnji veoma povoljni odnosi naplaćene premije i isplaćenih šteta, povele su neke osiguratelje pribjegavanju nelojalnoj konkurenciji. Tako da za kratko vrijeme bonifikacija (koja se primjenjuje od 01.03.2001.) i posrednička pristojba počele su skoro prepolavljati premiju osiguranja. Međutim, UNMIK je brzo u tom dijelu reagirao i propisao stroga pravila ponašanja, uz prijetnju oduzimanja licence u slučaju nepridržavanja istih. Bonifikacija se limitira na svega 10%, dok zastupnička pristojba na maksimalnih 15% iznosa naplaćene premije osiguranja.

b) Opseg osigurateljnog pokrića, odnosno kvaliteta zaštite sudionika u prometu

Sada da se osvrnemo na jedno od osnovnih pitanja, tj. sadržaj zaštite UNMIK-ovog sustava osiguranja od automobilske odgovornosti, kako bismo mogli utvrditi da li zaista isti postiže cilj i funkciju. U tom pravcu razmotrit ćemo dodatak Administrativnog Uputstva 1999/3 o Minimalnim standardima uvjeta osiguranja od odgovornosti za štete trećim osobama:

1. Vozila koja podliježu obveznom osiguranju

Obvezno osiguranje se odnosi na sva vozila koja se prema Uredbi 1999/15 trebaju registrirati. Registracija se odnosi na *“vozila, odnosno sredstva namijenjena transportu koja koriste motorni pogon - što podrazumijeva; putnička vozila, kombi vozila, kamionete, minibus, autobuse, teretna vozila, traktore, motocikle i prikolice”*, koja su u posjedu fizičkih i pravnih osoba sa prebivalištem odnosno sjedištem na Kosovu. Registracija, zbog oduzete i uništene službene dokumentacije registracije vozila, privremeno će glasiti na prijavljenog posjednika i ona neće predstavljati dokaz o vlasništvu. Vlasništvo nad vozilom bit će utvrđeno u posebnim postupcima, a ova tzv. *“privremena registracija”* ima za cilj evidentiranje pojedinaca i pravnih osoba koje su u posjedu vozila. Propisane su i izrađene posebne registracijske pločice za kosovska vozila, koja imaju šestoznamenasti broj, na sredini sa naznakom slova KS i vertikalno na početku pločice godinu registracije. Inače, vozila UN-a, KFOR-a i međunarodnih vladinih organizacija koja imaju ovlaštenja Specijalnog Izaslanika Generalnog Sekretara ne podliježu registraciji, niti obvezi osiguranja od automobilske odgovornosti. Sve do 01. siječnja 2001. nije bilo propisano obvezno osiguranje niti za vozila inozemne registracije.

2. Obveznik osiguranja, odnosno osiguranik

Iz prikaza propisa o registraciji vozila proizlazi da je prijavljeni posjednik obveznik ugovaranja osiguranja od automobilske odgovornosti. Na posjednika će glasiti prometna dozvola a ujedno i polica osiguranja autoodgovornosti, odnosno time će on u svojstvu osiguranika (uglavnom i ugovaratelja osiguranja) biti glavni nosilac prava i obveza iz ovog pravnog odnosa. Što se osigurateljnog pokrića tiče, ono se prostire i na sve ostale osobe koje uz njegovu suglasnost koriste vozilo.

3. Trajanje i teritorijalna važnost osiguranja

Ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti može se zaključiti na šest odnosno dvanaest mjeseci. U slučaju prodaje vozila, osiguranje se automatski ne prenosi na novog vlasnika. Pokriće se odnosi samo na teritorij Kosova, odnosno za eventualno pokriće van Kosova potrebno je zaključiti drugi ugovor o osiguranju.

4. Osigurateljno pokriće - zaštita

Predmet osigurateljnog pokrića je odgovornost za štete počinjene trećim osobama iz ovlaštene uporabe na polici označenog motornog vozila i to za štete prouzročene na imovini ili osobama. Iz pokrića isključeni su rizici, odnosno potraživanja štete koje se odnose na:

- ugovornu odgovornost
- štete na stvarima preuzete na transport
- neovlaštenu uporabu vozila
- uporaba vozila bez vozačke dozvole
- vožnje pod utjecajem alkohola
- sudjelovanje vozila u utrkama i radi postizanja nadprosječnih brzina
- ratne prilike, građanski nemiri i slično
- potres, poplave ili oluju

Nažalost, ovim sustavom se isključenja iz pokrića koja se tiču osiguranika neposredno, odnose i na treću oštećenu osobu, tako da ovim on neće imati pravo na naknadu štete. Primjećujete da su neka isključenja čak i nepotrebna, jer nisu u kauzalnoj vezi sa predmetom osigurateljnog pokrića.

5. Limitirana obveza osigurateljnog pokrića

UNMIK postavlja sustav tzv. ograničenog osigurateljnog pokrića i to sa neprimjereno niskim svotama osiguranja. Propisana limitirana minimalna svota jednaka je za sve vrste vozila i to u slučaju štete na imovini iznosi DM 10.000, dok u slučaju štete na osobama iznosi DM 15.000. Ukoliko se radi o smrtnom slučaju, potpunom trajnom invaliditetu i kad ima više oštećenih osoba iz jednog osiguranog slučaja primjenjuje se svota osiguranja u iznosu od DM 20.000.

Međutim, pored toga ovdje je prisutno i dodatno limitiranje osigurateljnog pokrića za posljedice građanske deliktne odgovornosti za štete na osobama. Pokriće se ne pruža po osnovi obveza koje proizlaze shodno pravnim pravilima o odgovornosti za štetu, već se propisuje pravo na naknadu / isplatu pripadajućeg iznosa svote zavisno od postotka trajnog invaliditeta (shodno objavljenoj tablici invaliditeta u UNMIK-ovim Minimalnim standardima uvjeta osiguranja...), odnosno maksimalnog iznosa svote pokrića u slučaju potpunog trajnog invaliditeta ili smrti. Dakle, u ovom dijelu propisano je nešto slično nama poznato u praksi obveznog osiguranja od posljedica nezgode u javnom prometu. Ostaju otvoreni svi vidovi nematerijalne i materijalne štete u slučaju tjelesne ozljede i smrti a koji se temelje na pravnim pravilima odštetnog prava, te s time i dalje ostaje sporan i nerješiv građansko-deliktни pravni odnos oštećenik - štetnik, odnosno odgovorna osoba.

6. "Treća osoba" koja ima pravo na naknadu štete

Ne znamo iz kojih razloga, ali definicija pojma "trećih osoba" kod UNMIK-a se na malo drugačiji način definira, i to kao:

"Third Party Person" su sve osobe, osim vozača i suputnika. Suputnici uz naplatu nisu isključeni iz ove kategorije.

"Third Party Property" podrazumijeva svaku imovinu, ne i životinje, koje u momentu nezgode nisu pripadale ili registrirane na ime vozača ili posjednika vozila, odnosno ove osobe nisu bile angažirane da te stvari odnosno imovinu čuvaju ili nadgledaju.

7. "Actio directa"

Propisano je pravo oštećenih osoba da mogu neposredno isticati zahtjev za naknadu štete prema osiguratelju. Međutim, odštetni zahtjev za pretrpljenu imovinsku štetu ili štetu na osobama treba obvezno postaviti najkasnije u roku od 60 dana, od dana nastanka nezgode. Ukoliko se propusti ovaj rok, propisano je da oštećenik gubi pravo na naknadu štete ne samo prema osiguratelju već i prema vozaču i posjedniku vozila?!

c) Uskoro i novi suvremeni UNMIK-ov sustav obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti na Kosovu

Imajući u vidu da još nema pune dvije godine od završetka rata te u kojim se sve okolnostima i prilikama našlo Kosovo nakon svih tih razaranja, odnosno da je obvezno osiguranje u funkciji samo godinu dana, ovo što je postignuto vjerovatno može biti prihvatljivo. Posebno se to odnosi na rekonstrukciju infrastrukture evidencije motornih vozila, uspostavljanje novog sustava registracije vozila, uspješan početak rada osigurateljnih organizacija i permanentna kontrola djelatnosti osiguranja. U dijelu koji se odnosi na ono najbitnije, tj. osiguravanje osnovne funkcije i uloge ove vrste osiguranja - *ekonomska zaštita automobilista i zaštita žrtava u prometu* - vjerovatno ima mjesta nezadovoljstvu i nekim prigovorima. Međutim, ovdje treba imati razumijevanja odnosno imati u vidu razloge koje su navele UNMIK na uspostavu ovakvog posebnog sustava zaštite. To su upravo oni gore navedeni razlozi koji se odnose na prilike odmah poslije rata; kada nije bilo moguće osigurati čak niti pristojan izvid prometne nezgode, kada sudovi nisu još bili počeli sa radom, a osigurateljne organizacije tek što su započele pripreme za rad. Stoga se UNMIK odlučio za takav oblik sustava koji će biti veoma jednostavan za primjenu, a s prvenstvenim ciljem da sustav proradi, s tim da se naknadno isti dogradi i usavrši. Predstavnici UNMIK-a bili su od samog početka svjesni da izabrani sustav ima slabosti, ali važnije je bilo ne zastati s radom već instalirati ovaj sustav obveznog osiguranja. Inače, sada se upravo privodi kraju velika aktivnost na uspostavi jednog cjelovitog novog sustava osiguranja imovine i osoba na Kosovu, čiji će dio ujedno biti i obvezno osiguranje od autoodgovornosti. Svi su izgledi da će unutar ovog suvremenog sustava uskoro biti otklonjene sve slabosti koje ste mogli primijetiti kod dosadašnjeg sustava. Ovdje se imperativno nameće potreba ovu materiju regulirati jednom posebnom uredbom s takvim režimom pravnih normi koji su opće prihvaćeni za pravne odnose prisutnih subjekata u ovoj vrsti osiguranja. Ujedno, u sustav će se uvesti sve već dobro poznate institute (zaštita žrtava u prometu za štete nastale od nepoznatih i neosiguranih vozila kao i od neovlaštene uporabe vozila) koji se odnose na zaštitu žrtava u prometu, a za koje ne postoji osnova prema ugovoru o osiguranju, te propisati prihvatljivije limitirane svote osigurateljnog pokrića. Ako ništa drugo - jednostavno aktualizirati sustav obveznog osiguranja koji je važio na Kosovu prije samog rata, uz korekciju istog sa suvremenim rješenjima iz zakonodavstava susjednih zemalja i onih koji proizlaze iz Smjernica EU iz ovog područja. Svi su izgledi da se u tom pravcu kreću razmišljanja i obećanja predstavnika UNMIK-ove administracije, a koji već rade po ovom pitanju. Nadam se da će UNMIK do održavanja samog savjetovanja već objaviti novu regulativu i da ćemo imati mogućnost tom prilikom prezentirati nešto suvremeniji kosovski sustav obveznog osiguranja u prometu. Tako nešto s pravom očekuju i na to imaju pravo automobilisti sa Kosova, koji su već navikli platiti skoro europsku premiju osiguranja autoodgovornosti tako da im za uzvrat treba pružiti osigurateljno pokriće barem u razini balkanskih zemalja.

C) KOSOVO i Međunarodni sustav zelene karte osiguranja

Kaže se da vozila ne poznaju granice i u tom pravcu ne bi trebalo biti mjesta za izuzetak, odnosno da se nešto drugo odnosi na vozila sa kosovskim registracijskim oznakama kao i za inozemna vozila koja ulaze na teritorij Kosova. Odmah nakon rata na kosovskim cestama se kreće tisuće i tisuće motornih vozila sa inozemnim registracijskim oznakama, koja su nerijetko i sudionici prometnih nezgoda. U isto vrijeme vlasnici vozila sa Kosova nalaze se u nekoj vrsti kolektivnog pritvora i nestrpljivo već skoro dvije godine očekuju konačno mogućnost da mogu prelaziti svojim vozilima granice Kosova. Ovo pitanje, kao obično, vezano je sa sklapanjem obveznog osiguranja za štete pričinjene iz uporabe motornih vozila, tj. pokriće suglasno općeprihvaćenom Međunarodnom sustavu zelene karte osiguranja. Dakle, potrebno je osigurati zaštitu na Kosovu žrtvama i inozemnim automobilistima, odnosno kosovskim automobilistima i oštećenim osobama u posjećenoj zemlji. Predstavnici UNMIK-a blagovremeno su započeli aktivnost pronalazačenja rješenja za ovo pitanje. Intenzivno je razvijana suradnja sa Savjetom ureda kako bi se, polazeći od specijalnog statusa Kosova pod upravom UN, suglasno principima ovog sustava, pronašlo neko specifično rješenje kojim bi se zadovoljili navedeni zahtjevi i potrebe. Uz primjerenu podršku i od strane UNECE konačno je pronađeno jedno prilično zadovoljavajuće rješenje, koje je jednoglasno usvojeno na 34. Generalnoj Skupštini Savjeta Ureda, u Ženevi, 15.-16.06.2000., a koje glasi:

a) Za kosovska vozila koja napuštaju područje Kosova

- i) Izdavanje zelenih karata stranih ureda za vozila registrirana u Kosovu dozvoljava se osigurateljima koje je UNMIK službeno ovlastio. Ovlašteni osiguratelj koji izdaje zelene karte stranog ureda treba biti član toga ureda te imati njegovu suglasnost za izdavanje zelenih karata za kosovska vozila.

b) Za strana vozila koje ulaze na područje Kosova

- i) Omogućit će se sklapanje graničnog osiguranja za sva vozila koja ulaze u Kosovo bez valjane zelene karte izdane od osiguratelja koji su ovlašteni od UNMIK-a.
- ii) Savjet ureda će dozvoliti izdavanje zelenih karata valjanih za Kosovo svim nacionalnim uredima i njenim članovima koji to žele.
- iii) Osnovat će se organizacija za obradu šteta na području Kosova koja će biti nadležna za odštetne zahtjeve kosovskih oštećenika za štete prouzročene stranim vozilima.

- iv) Proširenjem valjanosti zelene karte na području Kosova javlja se potreba za dodavanjem oznake Kosova na zelenoj karti. Na sadašnjoj zelenoj karti ima dovoljno mjesta za dodavanje slova koja bi označavala Kosovo, a koja bi bila dogovorena s UN-om. UNMIK i Savjet ureda dogovorit će s UNECE-om koja će se oznaka upotrijebiti na zelenoj karti.

Nakon toga su po ovom pitanju od strane Savjeta Ureda organizirani sastanci regionalnog karaktera sa članicama država u susjedstvu sa Kosovom i radni sastanci sa UNMIK-om, osigurateljima i obrađivačima šteta na Kosovu, sve to u pravcu operacionalizacije aktivnosti i priprema za provođenje predmetne odluke. I pored tolikih želja i uloženog truda, odnosno interesa i zahtjeva za slobodan promet robe i usluga - kao prepreka se ispostavlja banalan razlog tj. priznavanje kosovskih pločica. To je razlog što se privremeno obustavlja cijela aktivnost po ovom pitanju. UNMIK nakon toga, točnije od 01.01.2001. uvodi granično osiguranje za strana vozila koja ulaze na područje Kosova, a time se kosovskim automobilistima nadalje produžava kolektivni pritvor. Ovim se nepotrebno inozemni automobilisti izlažu troškovima za granično osiguranje, koje se u najmanju ruku može nazvati osiguranjem zbog nedopustivo siromašnog osigurateljnog pokrića. Neki od ovih inozemnih osiguranika samim ugovaranjem graničnog osiguranja sada još gore prolaze, jer gube bolje pokriće koje su do tada uživali od svojih osiguratelja. To nije slučaj sa osigurateljima iz zapadnoeuropskih zemalja - koji su uvijek priklonjeni svojim osiguranicima, već osigurateljima drugih država, koji nakon uvođenja graničnog osiguranja jednostavno otkazuju nadalje teritorijalno važenje osiguranja na teritoriji Kosova. Osim osiguratelja licenciranih na području Kosova za granično osiguranje, ovim su svi ostali sudionici gubitnici, a prvenstveno osiguranici i oštećene osobe kojima je prvenstveno i namijenjeno ovo osiguranje i sustavi vezani s tim. U međuvremenu skoro tridesetak zemalja je već priznalo kosovske putne isprave, što je dobar znak da će se slično vjerojatno desiti i sa kosovskim registracijskim pločicama i time eliminirati prepreke provođenja gore navedene odluke o specifičnom uključivanju Kosova u Međunarodni sustav zelene karte osiguranja.

Milan Šljivančanin

**TRŽIŠTE OSIGURANJA U CRNOJ GORI S NAGLASKOM
NA OSIGURANJU OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI**

Tržište osiguranja u Crnoj Gori s naglaskom
na osiguranju od automobilske odgovornosti

1. Zakonske osnove osiguranja

Obvezno osiguranje vlasnika odnosno korisnika motornih i priključnih vozila od odgovornosti za štete pričinjene trećim osobama regulirano je Zakonom o osiguranju imovine i osoba (ZOIL) iz lipnja 1996. godine. Odredbe u ovom Zakonu u svezi osiguranja od autoodgovornosti su skoro identične s odredbama iz Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i osoba (Sl. list SFRJ br. 17/90).

Prema odredbama čl. 83. i 84. navedenog Zakona, vlasnik odnosno korisnik motornog i priključnog vozila, koje služi za prijevoz osoba, za prijevoz stvari i za vuču, i radna vozila, koja moraju imati prometnu dozvolu, koja se produžava u rokovima ne dužim od 12 mjeseci, moraju se obvezno osigurati od autoodgovornosti. Za vozila koja ne podliježu registraciji: neregistrirani traktori, motokultivatori, radni strojevi, mopedi i dr. ne postoji obveza društva za osiguranje da naknadi štetu.

Najniži osigurani iznosi na koje se mora ugovoriti osiguranje od autoodgovornosti za automobile i teretna vozila iznosi 200.000 USD, a za ostala motorna vozila 100.000 USD, na dan zaključenja ugovora o osiguranju. Ako iznos nije dovoljan da se naknade štete prouzročene istim štetnim događajima, prvenstveno se naknađuju štete na osobama.

Osiguranjem od odgovornosti obuhvaćene su i štete prouzročene od strane osobe koja nije bila ovlaštena da upravlja vozilom koje je izazvalo štetu.

Društvo za osiguranje kod kojeg se vlasnik odnosno korisnik vozila osigurao od odgovornosti, dužno je štetu koja je uporabom vozila prouzročena u inozemstvu naknaditi trećoj osobi do visine određene po propisima u obveznom osiguranju države u kojoj je šteta nastala.

* Lovćen osiguranje A.D.

Prema odredbama članka 85. ZOIL-a, nema pravo na naknadu štete iz osnove osiguranja od odgovornosti: vlasnik odnosno korisnik vozila, bez obzira da li je upravljao vozilom, vozač vozila čijom je uporabom pričinjena šteta i koji je odgovoran za štetu te osoba koja je protupravno oduzela vozilo kojim je pričinjena šteta (ovo su osobe koje nemaju status trećih osoba).

Ako vlasnik odnosno korisnik vozila nije zaključio ugovor o osiguranju, odnosno vozilo štetnika nije bilo osigurano od autoodgovornosti, štetu nastalu od ovih vozila naknađuje Garantni fond Udruženja osiguravajućih organizacija. Ova odredba važi i za vozila inozemne registracije.

Štete nastale od nepoznatih vozila naknađuju se samo u slučaju tjelesne povrede također iz Garantnog fonda.

2. Funkcioniranje sustava

Stupanjem na snagu novog Zakona o osnovama sistema za osiguranje imovine i osoba 1990. godine na prostoru Crne Gore, poslove osiguranja od autoodgovornosti obavljalo je 25 dioničarskih društava za osiguranje od kojih je 3 iz društvenog a 22 iz privatnog sektora. Poslije donošenja Zakona o osiguranju imovine i osoba 1996. godine, broj osiguravajućih društava nije smanjivan. U ovom razdoblju kod osiguranja od autoodgovornosti dominirala je nelojalna konkurencija sa svim obilježjima koje prate ovakav način rada: vrlo niska premija osiguranja, neplaćanje šteta i rast nelikvidnosti odnosno nesolventnost dioničarskih društava za osiguranje, što je izazvalo stečaj više društava.

Nakon donošenja Rezolucije Savjeta sigurnosti 1993. godine i Odluke Savjeta ureda, Udruženje osiguravajućih organizacija Jugoslavije je suspendirano iz Sustava zelene karte. Poslove osiguranja vozila inozemne registracije regulirano je Uredbom o graničnom osiguranju.

Prema Uredbi o graničnom osiguranju, koju je donijela Vlada Republike Crne Gore (Sl. list RCG br. 30/93), granično osiguranje vozila inozemne registracije iz osnove autoodgovornosti obavlja isključivo Lovćen osiguranje - Podgorica.

Međutim, na tržištu osiguranja od autoodgovornosti, na prostoru Crne Gore (Lovćen osiguranja AD ne obavlja osiguranje van granica Crne Gore), sve do 2001. godine, Lovćen osiguranje AD uspio je zadržati 25% od ukupnog broja osiguranika, jer su 75% preuzela privatna društva putem nelojalne konkurencije.

Lovćen osiguranje AD sada predstavlja snažno dioničarsko društvo za osiguranje i reosiguranje imovine i osoba. Svojim ukupnim potencijalom zaista pravovremeno izvršava svoje obveze i vrši isplatu šteta u zakonom utvrđenom roku od 15 dana od dana prezentacije dokumentacije iz koje se može utvrditi pravna osnova i visina štete.

U pravcu zaštite ekonomskih interesa, prvenstveno oštećenih osoba, Vlada Republike Crne Gore donijela je Uredbu o osiguranju imovine i osoba (Sl. list RCG br. 45/2000).

Ovom Uredbom utvrđeni su Uvjeti koje su dioničarska društva dužna ispuniti da bi mogla obavljati poslove osiguranja imovine i osoba u Crnoj Gori. Istom Uredbom **prestaju** nadležnosti Saveznih organa u svezi s osiguranjem imovine i osoba i prenijete su u nadležnost službenih tijela Republike Crne Gore.

U skladu s navedenom Uredbom o osiguranju imovine i osoba, sada na prostoru Crne Gore poslove osiguranja obavljaju 3 osiguravajuća društva: Lovćen osiguranje AD Podgorica, Montenegro osiguranje AD Podgorica i Swiss osiguranje AD Podgorica.

Novim mjerama Vlade RCG stanje u osiguranju, posebno u osiguranju od autoodgovornosti, se znatno promijenilo u pozitivnom smislu. Ovo iz razloga što je neloyalna konkurencija takoreći eliminirana i svedena na minimum.

Visina premije osiguranja sada je blizu visine potrebne premije, a nadzor i kontrola u osiguranju je prisutnija i kvalitetnija.

Lovćen osiguranje AD Podgorica kao vodeća kuća u osiguranju na području Crne Gore izmirila je sve svoje obveze u cilju vraćanja Udruženja osiguravajućih organizacija kao Biroa za osiguranje u međunarodni Sustav zelene karte, s obzirom da je još na snazi Odluka o suspenziji Udruženja, koju je Savjet ureda donio u prosincu 1999. godine.

Granično osiguranje vozila inozemne registracije na graničnim prijelazima Crne Gore, Lovćen osiguranje AD vrši prema Tarifama osiguranja, koje su urađene na bazi principa reciprociteta. Istina ovaj princip nije do kraja primijenjen, jer su premije graničnog osiguranja u prosjeku za 20% niže od premija osiguranja država iz kojih dolaze vozila inozemne registracije. Znači, Lovćen osiguranje učinilo je značajne napore da prevlada probleme koji su vezani za granično osiguranje, a na način što je premiju ove vrste osiguranja, posebno za putnička vozila i autobuse smanjivao za 80% od utvrđene razine premija, a sve u cilju poboljšanja međunarodnog prometa i turističke privrede.

3. Osnovne mjere na pravcu poboljšanja rada

Prema programu rada državnih organa nalazi se u pripremi novi Zakon o osiguranju u Crnoj Gori. Ovaj Zakon bit će izrađen na osnovi suvremene prakse u osiguranju zemalja Europske unije, s time što će se voditi računa o specifičnosti tržišta osiguranja u Crnoj Gori. Sigurno je da će uvjeti osiguranja i rada osiguravajućih društava biti poboljšani s aspekta zaštite osiguranika i oštećenih osoba u prometu, ali će biti također pooštreni uvjeti osnivanja novih osiguravajućih društava. Vlada Crne Gore je donijela nove mjere u svezi izvršavanja dosadašnjih obveza po osnovi zaključenih ugovora o osiguranju i obveza predviđenih Zakonom o osiguranju imovine i osoba (osiguranje potrebnog Fonda sigurnosti, isplata nastalih a neizmirenih šteta, vraćanje nenamjenski potrošene tehničke premije osiguranja i sl.).

U sklopu novih mjera u toku je osnivanje Biroa osiguranja Crne Gore koji će raditi na unapređenju osiguranja, a posebno unapređenju rada i izvršavanju obveza u Sustavu međunarodne karte osiguranja.

Ivica Drašković

**POSTUPAK ZA NAKNADU ŠTETE TEMELJEM SPORAZUMA
IZMEĐU NATO-a I REPUBLIKE HRVATSKE**

Postupak za naknadu štete temeljem Sporazuma
između NATO-a i Republike Hrvatske

- SADRŽAJ :
1. Zahtjevi protiv SFOR-a
 2. Zahtjevi SFOR-a protiv RH
 3. Kasko štete (regres i subrogacija)
 4. SFOR-ove štete strancima na području RH

Dobar dan štovane dame i štovana gospodo. Vidim nazočne neke moje poznanike sa prijašnjih seminara, ali za vas koji me ne poznate, dozvolite da se predstavim: ja sam Ivica Drašković, diplomirani pravnik, a radim na mjestu Pomoćnika za Hrvatsku Pravnom savjetniku Glavnog stožera SFOR-a.

Diplomirao sam na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, te uz pravosudni ispit završio prvi tečaj za diplomatske predstavnike Vlade Republike Hrvatske, koji je održan pri katedri za Međunarodno pravo Sveučilišta u Zagrebu. Moje radno iskustvo je vezano uz radno pravo u Hrvatskoj, ugovore i financije za vrijeme rada u OUN-a, a dolaskom NATO snaga u područje bivše Jugoslavije od početka 1996. radio sam na likvidaciji šteta u IFOR-u, danas SFOR-u, a od kraja veljače ove godine obnašam dužnost Pomoćnika za Hrvatsku Pravnom savjetniku Glavnog stožera SFOR-a. Želio bih se na početku ovog izlaganja zahvaliti Hrvatskom uredu za osiguranje i gospodinu Anti Luiu osobno na pozivu za ovo savjetovanje, kao i na dosadašnjoj dobroj suradnji između SFOR-a i HUO-a. Važnost SFOR-ove nazočnosti na ovom savjetovanju je bez ikakve dvojbe potrebna glede zamješćenih problema prilikom obrade zahtjeva i, dozvolite mi da uporabim termin - protuzahhtjeva - kada se radi o obeštećenju SFOR-u uzrokovane štete. Saznavši za imena i funkcije vas nazočnih, posebna mi je čast i zadovoljstvo prenijeti vam neka svoja zapažanja u svezi odštetnog postupka dogovorenog između RH i NATO saveza. U svojoj prezentaciji dati ću kratki prikaz postupka u zahtjevima protiv SFOR-a, osvrnuti se na postupak u protuzahhtjevima, temeljem SOFA-e, Tehničkog sporazuma i njegovog 15-og Dodatka o potraživanjima

* Pomoćnik za Hrvatsku Pravnom savjetniku Glavnog stožera SFOR-a

u slučajevima kada je uzrokovana šteta SFOR-u, a štetnik je fizička ili pravna osoba iz RH, a na kraju ću obrazložiti odštetni postupak u slučajevima nezgoda kada je odgovoran SFOR, a učesnik nezgode je vaša stranka sa kasko policom osiguranja. Također će Vam možda biti zanimljiv način na koji će SFOR rješavati štete stranim državljanima na proputovanju kroz Hrvatsku, kada je odgovornost SFOR-a nedvojbeno ili barem u slučajevima podijeljene odgovornosti u većem postotku.

1. Zahtjevi protiv SFOR-a

S obzirom da sam o samoj tehnici obrade odštetnih zahtjeva govorio na savjetovanju 1999. godine, a i lani sam spomenuo pravni aspekt dogovorenog odštetnog postupka, sada ću samo navesti da je Okvir općeg mirovnog dogovora poznatiji kao GFAP u BiH (General Framework Agreement for Peace in B&H) poslužio za donošenje bilateralnih sporazuma o položaju snaga SOFA (Status of Forces Agreements) između predstavnika NATO Saveza i RH odnosno RBiH. S obzirom da predstavnici SFOR-a uživaju privilegije i imunitete iz ženevske Konvencije od 1946., pa su samim time izuzeti od kazneno-pravne jurisdikcije RH, u trenutku prometne nezgode hrvatska i vojna policija izlaze na očevid, te sačinjavaju izvješća koja su bitni dio za razmatranje odštetnog zahtjeva u postupku dogovorenom isključivo unutar SFOR-a kroz moguća tri nivoa (pregovori postrojbe i oštećenika, Povjerenstvo i Arbitraža).

Da ne ponavljam što je već rečeno na prijašnjim seminarima o razlici između UN-a gdje su bili involvirani osiguravatelji "AIG" iz Beča i "ZANE" kompanija iz Zagreba, i SFOR-a, u SFOR-u je naknađivanje šteta individualizirano i ovisi od nacionalne postrojbe do nacionalne postrojbe. Primjerice neke postrojbe imaju svoje domicilne osiguravatelje (Španjolska, Mađarska) koji ih prate, pa se može dogoditi da su ti strani osiguravatelji korespondenti sa nekima od vas. Takav slučaj sam imao sa "Allianz" osiguravajućom kućom iz Zagreba gdje je "Allianz"-a riješila odštetu u ime mađarske postrojbe sa oštećenikom iz Zagreba (involvirana "Garanzia Biztosito ST" Budapest), a "Croatia" odštetu u ime španjolske postrojbe ("Calzado" Barcelona). Neke postrojbe rješavaju zahtjeve preko svojeg Ministarstva obrane (Njemačka, Finska, Belgija itd.), a Amerikanci imaju razdiobu ovlaštenja prema visini odštetnog zahtjeva i teritorijalnoj nadležnosti. Manji zahtjevi iz sjeverne Hrvatske i sjeverne Bosne rješavaju se u Tazaru (Kaposvar, Mađarska), a iz južne Hrvatske i Hercegovine u Tuzli. Veći zahtjevi idu u Mannheim, a zahtjevi od preko US\$ 100.000,- prosljeđuju se u Pentagon (Washington DC). Međutim, bez obzira na način rješavanja u prvom nivou, nezadovoljna strana može tražiti razmatranje svog predmeta na mješovitom SFOR-RH Povjerenstvu za odštete, a u konačnici eventualno i na Arbitražnom Sudu SFOR-RH. Napominjem da oštećenik može sam kontaktirati postrojbu ili putem odvjetnika, ali nikako putem svojeg osiguravajućeg društva. Upravo radi bolje i učinkovitije suradnje ustanovljen je Ured za odštete SFOR LTC ZAGREB u vojarni

“Vukovarski branitelji” u Selskoj, u Zagrebu, pa prosljeđivanje zahtjeva preko tog Ureda znači i najbrži put rješavanja štete. Tu su osiguravajuće kuće pravilnog postupanja, pa danas već skoro svi upućujete stranke na SFOR-ov Ured za odštete ili prosljeđujete dio dokumentacije SFOR-u, kako bi bilo razvidno o kome se radi. Temeljem vaših pismena ja kontaktiram stranku i dogovaram pridonšenje ostale nužne dokumentacije za likvidiranje štete. Toliko o postupku u zahtjevima protiv SFOR-a. Mislim da je sam postupak pri Povjerenstvu i Arbitraži već pojašnjen na prošlim seminarima, pa bi sada bilo vrijeme da se spomene pitanje tzv. protu-zahitjeva.

2. Zahtjevi SFOR-a protiv RH

U slučaju kada hrvatska pravna osoba ili građanin RH prouzroči svojom krivnjom nezgodu na SFOR-ovom vozilu, ili snosi dio odgovornosti u prometnoj nezgodi, temeljem podijeljene odgovornosti dolazimo do situacije za podnošenje protu-zahitjeva. Točka 4. iz 15-og Dodatka o potraživanjima Tehničkog sporazuma između Vlade RH i NATO saveza izrijeekom navodi da će u slučaju štete IFOR-u (SFOR-u), koja je prouzročena od pravne osobe ili građanina Hrvatske, Republika Hrvatska isplatiti štetu najkasnije za 30 dana od sklopljene nagodbe, a sa pridržajem prava na povrat sredstava od stvarnog počinitelja štete. Ovo je važno iz par razloga: prvo, osiguravajuća kuća nije potpisnica SOFA-e i Tehničkog sporazuma i prema Točki 4. gornjeg Dodatka nema obvezu naknaditi štetu involviranog osiguranika iz RH, a drugo, je mogućnost regresiranja sredstava Republici Hrvatskoj u skladu sa domicilnim propisom (“Zakon o obveznim odnosima”, članak 208. koji predviđa pravila o regresu isplatioca, a posebice članak 939. koji regulira subrogaciju, tj. prijelaz osiguranikovih prava prema odgovornoj osobi na osiguratelja). Naime, i za ove tzv. protu-zahitjeve vrijedi tro-stupanjski postupak. Međutim u prvom nivou ja ispadam “tužibaba”, točnije SFOR-ov Ured za odštete u Zagrebu je nadležan za podnošenje protu-zahitjeva u ime SFOR-ovog Ureda za vezu sa Hrvatskom.

Temeljem potpisanog Postupka u naknađivanju šteta između IFOR-ovog Časnika za odštete i Voditelja Ureda Vlade RH za suradnju sa IFOR, UN i EZ, izrijeekom je u točki 5. spomenut predstavnik Ureda Vlade RH kao prvo-odgovorna osoba za nagodbu i isplatu protu-zahitjeva. Ovo naglašavam s obzirom na situaciju u kojoj su neke nacionalne postrojbe pokušale dati svoje tumačenje 15-og Dodatka o potraživanjima kao i pripadajuće mu dopune postupka, pa su te iste postrojbe pokušale unajmiti odvjetničke pisarnice sa zadatkom da u direktnom kontaktu sa osiguravajućim društvom dogovore isplatu obeštećenja SFOR-ovoj postrojbi. Posebno naglašavam da se SFOR-ov zahtjev za naknadu štete podnosi Vladi Republike Hrvatske, a ne Vama. U dogovoru sa predstavnicima Vlade RH razmatra se šteta koju je uzrokovao hrvatski građanin, pa se dogovara isplata takve štete. U praksi mogu reći da Vlada RH

proslijedi predmet na razmatranje osiguravajućem društvu, čiju policu osiguranja posjeduje odgovorna pravna osoba ili hrvatski građanin, a ja onda s predstavnicima osiguravatelja dogovaram isplatu štete SFOR-u. Ovo je važno napomenuti glede daljnjeg postupka ako se ne složimo oko odgovornosti ili visine štete.

Premda je ovo "pošteniji", tj. brži put do rješenja protu-zahtjeva - ako se ne može naći rješenje, SFOR će zatražiti razmatranje predmeta na višem, tj. drugom nivou pri Povjerenstvu za odštete SFOR-RH. Međutim, tu Vas osiguravatelja nema! Naime, strane u postupku pri Povjerenstvu za odštete, u protu-zahtjevima, biti će SFOR i RH, a ne "Croatia" ili "Allianz" ili netko treći. S obzirom da su članovi Povjerenstva za odštete sa strane RH gospoda iz Državnog pravobraniteljstva, a isto tijelo bi trebalo zastupati financijske interese RH, kako ne bi došlo do kolizije interesa, na strani oštećenika je SFOR, a protustranku predstavlja ovlaštena osoba iz Vlade. Nezadovoljna strana (što znači SFOR ili Vlada RH) će imati isto pravo žalbe na treći nivo, tj. Arbitražni Sud u roku od 8 dana po primitku prosudbe Povjerenstva za odštete. Arbitražni Sud, kao što znamo, donosi konačnu i obvezujuću odluku u takvom protu-zahtjevu. Opet će na plaćanje biti upućena, odnosno obvezna isplatiti odštetu u roku od 30 dana Vlada RH, sa pridržavanjem prava regresiranja. Ukoliko Vi pregovarate sa odvjetničkom kućom, a ne uspijete se nagoditi, predmet mora doći u moj Ured radi razmatranja predmeta na Povjerenstvu, a tu su opet protustranke SFOR i RH, a ne osiguravajuće društvo i odvjetnička pisarnica.

Međutim, tu dolazimo do jedne pravne nedorečenosti o kojoj sam pokušao dobiti odgovor i pravno mišljenje, kako kolega iz Državnog pravobraniteljstva tako i iz Vlade RH. Radi se naime o "snazi" prosudbe Povjerenstva za odštete odnosno odluke Arbitražnog suda. Što ako Vlada RH plati štetu, a osiguravajuća kuća (koja je izdala policu osiguraniku odgovornom za štetu) ne želi regresirati tu isplatu? Među nama, SFOR-a se to nimalo ne tiče, ali kao lojalni građani i to pravne struke, ne možemo dozvoliti nedorečenost propisa. Kada govorim o "snazi" dokumenata mislim na ovršnost. Naime, prema Zakonu o ovrsi (NN 57/96) gore spomenute prosudbe i odluke bi trebale biti ili ovršne ili vjerodostojne isprave. Za pravnu polemiku je utvrđivanje "statusa" gornjih dokumenata koji zasigurno nisu po elementima ovršna isprava u smislu članka 21; a niti vjerodostojna isprava u smislu članka 28. Ovršnog zakona, ali bi možda mogle biti svrstane među Ovršne isprave u smislu Ovršnog zakona članak 21; točka 4. Tu naime govorimo o 1/ ovršnoj sudskoj odluci i ovršnoj sudskoj nagodbi, 2/ ovršnoj odluci donijetoj u upravnom postupku i nagodbi iz upravnog postupka ako glase na ispunjenje novčane obveze, 3/ ovršnoj javnobilježničkoj ispravi i 4/ drugim ispravama koje su zakonom određene kao ovršne isprave. To bi bila ta točka 4. gdje bi se eventualno mogla "ugurati" prosudba Povjerenstva ili odluka Arbitražnog suda. Nažalost do danas to još nije definirano i nadam se da ćemo uskoro doći do određivanja "ovršne snage" tih dokumenata iz čisto prozaičnih razloga - ali, i zbog pravnog reda u ovom dijelu poslovanja.

Također treba voditi računa da se postupak u SFOR-u vodi po redosljediu događanja nezgoda, pa ponekad podnošenje protu-zahtjeva ovisi o prethodnom poslu što iziskuje minimum par mjeseci. Zastarnog roka prema Tehničkom sporazumu i njegovom 15. Dodatku o potraživanjima, barem što se tiče podnošenja protu-zahtjeva nema, dok za odštetne zahtjeve postoji Točka 12. Dodatka o potraživanjima (3 mjeseca od razmještaja trupa). Prema ZOO pak unutar RH, u slučajevima regresnog zahtjeva Vlade RH prema domicilnim osiguravateljima, unutar hrvatskog pravnog sistema koji se primjenjuje u tim prilikama, rokovi su određeni za sve radnje, pa tako i za apsolutnu zastaru. Prema "Zakonu o obveznim odnosima" znate da su zastarni rokovi različiti. Članak 371. govori o 5 godišnjem roku apsolutne zastare, dok se za obročna plaćanja ili anuitete traži 1 godina za zastaru, a za nas najviše zanimljiv je rok zastare od 3 godine glede traženja naknade štete, odnosno najkasnije 5 godina od nastanka štetnog događaja. Da bi se izbjegla apsolutna zastara posebno je važno dati "snagu ovršnosti" dokumentima Povjerenstva za odštetu i Arbitražnog Suda. Tako bi se, da pojednostavim, u slučaju odbijanja regresne isplate Vladi RH za iznos protu-zahtjeva SFOR-a, a koji je Vlada RH već isplatila, po ubrzanom ovršnom postupku mogla ostvariti naplata iz imovine osiguravatelja.

Ovu problematiku možemo proširiti sa još dva momenta: a to su protu-zahtjevi iz nezgode sa neregistriranim vozilima, te kada je SFOR-u nanesena šteta otuđenjem vozila sa ograđenih čuvanih parkirališta hotela ili iz servisnih radionica. Prvo, kada je učesnik nezgode neregistrirano vozilo SFOR će krenuti sa odštetnim zahtjevom protiv Vlade RH, a oni će proslijediti zahtjev, pretpostavljam, našem današnjem organizatoru, tj. Hrvatskom uredu za osiguranje. Drugo, bi trebalo samo spomenuti u smislu poslovne politike SFOR-a, koja upućuje na sklapanje ugovora za servisiranje vozila, pri ovlaštenim serviserima, ali sa uskoro klauziranom presumpcijom u ugovorima da postoji od strane vlasnika ovlaštene servisne radionice važeća polica osiguranja protiv krađe. Znam da su to vrlo "skupe" police i nisam siguran da danas imate puno sklopljenih takovih polica, ali obzirom na intenciju ostanka NATO trupa do daljnje u Hrvatskoj, vjerujem da uskoro možete očekivati nove klijente.

3. Kasko štete (regresiranje / subrogacija)

Pri kraju dolazim i do ove posebice osjetljive teme, a to je isplata štete koju je uzrokovalo vozilo SFOR-a imaocu vaših kasko-polica. Radi se o prometnoj nezgodi u kojoj bih i ja osobno, premda mi se dogodio sudar sa SFOR-ovim vozilom a imaoc sam kasko police, odjurio u svoje osiguravajuće društvo zahtijevajući isplatu štete za popravak mog vozila sa temelja vrijedeće kasko police. Jasno mi je da nitko danas u vrijeme tržišne borbe za svaku stranku, ne želi izgubiti povjerenje koje uživa u očima svojeg klijenta, ali SFOR je tu nažalost posebnost sa kojom moraju računati i

vaši osiguranici. Naime, čak i da isplatite trošak popravka vozila, ne želim reći i eventualnu nematerijalnu štetu glede tjelesnih povreda ako takove postoje, regresirati se od SFOR-a nećete moći do daljnjega. Time želim naglasiti da već postoje neki regresni zahtjevi u mojem Uredu, ali je politika regresiranja u SFOR-u za sada vođena promišljanjem najbrojnijih - kako njemačke postrojbe tako i američke postrojbe, a o čemu sam lani govorio kada sam uspoređivao hrvatski "Zakon o obveznim odnosima" sa američkim Vojnim pravilima 27-20. U SAD samo je državna tajnica M. Albright mogla odobriti takovu isplatu, odnosno danas je to državni tajnik g. Colin Powell. Ovo pokazuje koliko je visoko pozicionirana osoba koja bi eventualno u posebnim prilikama mogla odobriti isplatu štete sa tog osnova. Na pravničkoj konferenciji u Sarajevu 1. i 2. ožujka ove godine ovo pitanje je uzrokovalo dosta polemike, posebice jer postoje intencije da se ipak ubrza postupak naknade štete uz pomoć osiguravajućih kuća, pa se razmišlja u SFOR-u o isplati tzv. "ex gratia" plaćanja. Takva plaćanja bi se izvršila iz zajedničkih sredstava NATO-a kao znak dobre volje i dobre suradnje sa zemljom domaćicom i njezinim građanima, a pokrivala bi naknadu procijenjene i isplaćene štete koju je osiguravajuće društvo isplatilo svom osiguraniku sa temelja kaska. Upitno je još samo da li bi se priznavao cijeli iznos ili bi se određivala točna naknada za štetu, a temeljem vještačenja iste od strane vojnih vještaka inženjerijske struke specijaliziranih za promet. Ipak, konačno rješenje još nije doneseno, a to je i jedan od mojih budućih zadataka, na kojima ću zasigurno još dosta poraditi.

4. SFOR-ove štete strancima na području Republike Hrvatske

Konačno za kraj, a obzirom da sam dotaknuo modus "ex gratia" plaćanja, moram reći nešto o štetama stranim državljanima (npr. Australcu, Belgijancu, Slovincu itd.) kada se radi o prometnoj nezgodi koju je skrivilo vozilo SFOR-a na civilnom vozilu privatnog vlasnika-stranca u Republici Hrvatskoj. Moje je mišljenje bilo temeljeno na uniformnom pristupu rješavanja takovih šteta, bez obzira o kojoj je državi, tj. strancu riječ. Naime, ja smatram da je u jednakom položaju, uzimajući u obzir SOFA-u, Tehnički sporazum i Dodatak o potraživanju, svaki stranac bez obzira iz koje zemlje dolazi. Ukoliko se dogodi nesreća sa SFOR-ovim vozilom ne nalazim temelj za priznavanje odštetnog zahtjeva strancu posebice glede jasno precizirane odredbe Točke 2. iz 15-og Dodatka o potraživanjima koja glasi: ("Ovaj dodatak se odnosi na odštetni postupak, a glede rješavanja nesuglasica koje mogu nastati od ozljedbenog čina ili događaja koje su prouzročili članovi snaga IFOR-a, na štetu Republike Hrvatske, pravnih osoba ili građana Republike Hrvatske, kao i postupanja u protuzahtjevima za štetu počinjenu IFOR-u.") Naime, postavlja se pitanje, ako je moguć presedan za npr. Belgijanca zašto ne bi mogao biti isti tretman i za Hrvata iz BiH? Ovo implicira političko pitanje cjelokupnog GFAP-a. S obzirom da je štetnik obavezan naknaditi štetu oštećeniku u svim zakonodavstvima, tako i prema

hrvatskom “Zakonu o obveznim odnosima”, članku 154., te kako SFOR ne bi bio u položaju raditi “što hoće i kako hoće, udarati vozila i uništavati ih nekažnjeno” predložio sam, na istoj Pravničkoj konferenciji u Sarajevu, mogućnost naknade štete sa temelja “ex gratia” isplate. Mi u SFOR-u moramo naći modus za isplate takvih šteta, ako ne drugačije onda iz zajedničkog fonda NATO-vih sredstava. Srećom za sada postoje samo 4 takva zahtjeva, ali se mora znati da prvo, ovo predstavlja pitanje načelnog rješavanja šteta sa tzv. elementom “stranog građanina”, a drugo, približava se turistička sezona, a kako vojne operacije traju nažalost i dalje u BiH, odnosno na Kosovu i (htjeli mi to priznati ili ne) u Makedoniji, moguće je da i poneki turist tijekom putovanja kroz Hrvatsku doživi novu nezgodu sa SFOR-ovim vozilom. U tom slučaju, a svakako i prije, nakon što dobijem ovlaštenje iz Vrhovnog Glavnog stožera NATO-a u Briselu, riješiti ću ove slučajeve sa željom da više ne dođe do takovih nezgoda. Ovo bi bilo sve za danas.

Ukoliko imate nekih pitanja slobodno ih postavite. Zahvaljujem Vam se svima na strpljenju, želim vam ugodan dan i puno uspjeha u daljnjem radu seminara.

