



UNIVERZITET SINGIDUNUM
DEPARTMAN ZA POSLEDIPLOMSKE STUDIJE
Master studije

Master rad

**ISTRAŽIVANJE NAČINA FUNKCIONISANJA SISTEMA ZELENE
KARTE, REOSIGURANJA I POLOŽAJA NACIONALNIH BIROA U
SISTEMU ZELENE KARTE**

Mentor:
Doc. dr Ranko Renovica

Student:
Jelena Ćurčić 400222/2011

Beograd, 2012. godina.

SADRŽAJ

UVOD	4
1. NAČIN FUNKCIONISANJA SISTEMA ZELENE KARTE DO 30.06.2003. GODINE	6
1.1. LONDONSKI SPORAZUM.....	6
1.1.1. Londonski sporazum - osnovni prikaz.....	6
1.1.2. Stranke Londonskog sporazuma	7
1.1.3. Cilj Londonskog sporazuma.....	7
1.1.4. Položaj osiguravača prema odredbama Londonskog sporazuma.....	8
1.1.5. Položaj osiguranika prema odredbama Londonskog sporazuma	8
1.1.6. Položaj oštećenog prema odredbama Londonskog sporazuma	9
1.1.7. Pravna priroda Londonskog sporazuma.....	9
1.1.8. Valuta plaćanja iz obaveze po Londonskom sporazumu.....	9
1.1.9. Zelena karta kao isprava o osiguranju po Londonskom sporazumu.....	10
1.1.10. Novi tekst Londonskog sporazuma u primjeni od 01.01.1991. godine.....	11
1.1.11. Arbitražni postupak po Londonskom sporazumu	12
1.1.12. Potpis, otkaz i raskid Sporazuma	12
1.2. DOPUNSKI SPORAZUM IZMEĐU BIROA O UKLDANJU KONTROLE ZELENE KARTE	13
1.2.1. Smjernica broj 166 Vijeća Evropske zajednice od 24.04.1972. godine	13
1.2.2. Primjena smjernice broj 166.....	14
1.2.3. Luksemburški protokol.....	15
1.3. MULTILATERALNI GARANCIJSKI SPORAZUM IZMEĐU NACIONALNIH BIROA ZA OSIGURANJE	16
1.3.1. Ukradene i falsifikovane registarske tablice-Stokholmski sporazum.....	17
2. NAČIN FUNKCIONISANJA SISTEMA ZELENE KARTE OD 01.07.2003. GODINE	18
2.1. KRITSKI SPORAZUM- INTERNE REGULATIVE ILL PRAVILA.....	18
2.1.1. Struktura sadržaja kritskog sporazuma	19
2.2. PRIKAZ OPŠTIH ZAJEDNIČKIH ODREDBI ZA OBA PODSISTEMA	21
2.2.1. Biro, član biroa, osiguravač	21
2.2.2. Korespodent po Kritskom sporazumu	22
2.2.2.1. Sadržaj korespodentskog ugovora	22
2.2.2.2. Pregled korespodentskih ugovora između BiH i SCG.....	24
2.2.2.3. Specijalizovane organizacije kao korespodenti	26
2.2.3. Obrada i isplata odštetnih zahtjeva	26
2.3. PODSISTEM ZELENE KARTE	29
3. REOSIGURANJE ZELENE KARTE	31
3.1. UVOD U REOSIGURANJE.....	31
3.1.1. ISTORIJA OSIGURANJA I REOSIGURANJA.....	31
3.1.2. DEFINICIJA I FUNKCIJE REOSIGURANJA.....	32
3.1.3. OSNOVNE FORME I TIPOVI REOSIGURANJA.....	34
4. NACIONALNI BIRO U SISTEMU ZELENE KARTE.....	38
4.1. OSNOVNE NAPOMENE ZAJEDNIČKE ZA SVE NACIONALNE	38
BIROE VAŽNE ZA PRIJEM U ČLANSTVO SAVJETA BIROA.....	38
5. ČLANSTVO U SISTEMU ZELENE KARTE	39
5.1. OBAVEZE ČLANOVA PREMA SAVJETU BIROA I OSTALIM ČLANOVIMA.....	39
6. PRIKAZ POSLOVA NA OBRADI I LIKVIDACIJI MEĐUNARODNIH ŠTETA, A KOJI SE OBAVLJAJU U NACIONALNOM BIROU	40
6.1. ŠTETE DOMAĆE ODGOVORNOSTI	40
6.1.1. Štete nastale u inostranstvu.....	41

6.1.2. Štete nastale na području djelovanja nacionalnog biroa.....	42
6.2. ŠTETE STRANE ODGOVORNOSTI.....	43
6.2.1. Nadležnost za obradu.....	43
6.2.2. Zaprimanje odštetnog zahtjeva i postupak obrade.....	44
6.2.3. Zahtjev za refundaciju.....	45
6.2.4. Zahtjev za pokretanje postupka za aktiviranje jemstva.....	45
6.2.5. Zahtjev domaćem nacionalnom birou za refundaciju dugovanog iznosa	46
6.3. USLUŽNE ŠTETE	47
6.4. OSTALE NAPOMENE VEZANE ZA PROBLEMATIKU RADA NA MEĐUNARODNIM AUTOSTETAMA	47
7. STATISTIČKI PREGLED BROJA ODŠTETNIH ZAHTJEVA KOD SVIH ČLANICA SISTEMA ZELENE KARTE ZA PERIOD 1999-2003 A KOJI SE RIJEŠE KROZ SISTEM ZELENE KARTE	49
8. NACIONALNI BIROI NA PODRUČJU EX-JUGOSLAVIJE	59
8.1. UDRUŽENJE OSIGURAVAJUĆIH ORGANIZACIJA SRBIJE I CRNE GORE	59
8.2. HRVATSKI URED ZA OSIGURANJE	60
8.3. BIRO ZELENE KARTE U BOSNI I HERCEGOVINI.....	61
8.4. NAČIN FUNKCIONISANJA I SARADNJE IZMEĐU BIROA SA PODRUČJA BIVŠE JUGOSLAVIJE	62
8.5. PROCES MONITORINGA ZA PRELAZNO ČLANSTVO	64
8.5.1. Prvi model Procesu Monitoringa 1998.-2003. godine.....	65
8.5.2. Novi Proces Monitoringa.....	66
8.5.3. Biro zelene karte u BiH i proces monitoringa.....	67
9. GARANTNI FONDOVI PRI NACIONALNIM BIROIMA.....	70
9.1. MULTILATERALNI SPORAZUM IZMEĐU GARANTNIH FONDOVA	71
ZAKLJUČAK.....	72
LITERATURA	75

UVOD

Uz bankarski sistem osiguranja kao jedna od djelatnosti svakog društva, predstavlja veoma značajan stub finansijskog sistema.

Osiguranje je specifična privredna djelatnost koju obavljaju posebni privredni subjekti društva za osiguranje, radi pružanja materijalne zaštite fizičkim i pravnim licima od posljedica osiguranih rizika na osnovu primjene posrednih pravnih pravila i pravila tehnike osiguranja zasnovanih na statistici i matematici.

Djelatnost osiguranja je značajna, drugačija od ostalih privrednih djelatnosti. Za razliku od drugih djelatnosti, koje se obavljaju na osnovu poslova, gdje se zna koje su obaveze učesnika u poslu, osiguravač ne zna unaprijed da li će nastati i koliko će iznositi njegove obaveze koje proizilaze iz zaključenih ugovora o osiguranju.

Zelena karta osiguranja je međunarodna karta osiguranja od automobilske odgovornosti koju izdaje državni ured za osiguranje, kao dokaz o postojanju osiguranja od auto – odgovornosti na području država članica sistema zelene karte.

Sporazumima između nacionalnih biroa država članica sistema, predviđeno je, da je zelena karta izdata za određeno vozilo dokaz o osiguranju koje pokriva i štete koje vozilo prouzrokuje u posjećenju zemlji. Danas u državama članicama EU nacionalni birovi prihvataju registarsku oznaku države članice kao dokaz o osiguranju. Druge države članice sistema mogu da prihvate kao dokaz zelenu kartu ili registarsku oznaku. Neke zemlje mogu pripadati sistemu zelene karte ili sistemu registarske oznake ili istovremeno i jednom i drugom.

Predmet istraživanja ovog rada je način funkcionisanja i reosiguranja zelene karte.

Naučni cilj našeg istraživanja je naučni opis svih elemenata funkcionisanja i reosiguranja zelene karte.

Društveni cilj našeg istraživanja je da pomogne osiguravajućim kućama funkcionisanje i reosiguranje zelene karte.

Osnovna hipoteza glasi, kretanje stanovništva i motornih vozila.

Osnovna hipoteza (pretpostavka) je, da izdavanju zelene karte mora prethoditi zaključenje obaveznog osiguranja prevoznog sredstva, a čije posjedovanje omogućava nesmetani transport roba i lica tim prevoznim sredstvima u druge države članice sistema zelene karte.

Našu glavnu hipotezu operacionalizujemo preko sledećih posebnih hipoteza:

1. Pravni sistem, posebno norme bitno determinišu način funkcionisanja i reosiguranja zelene karte.
2. Međunarodni sporazumi određuju način funkcionisanja i reosiguranje zelene karte
3. Odluke osiguranja društva propisuju način funkcionisanja i reosiguranja zelene karte

U metodu istraživanja primjenjivaće se osnovne analitičke i sintetičke metode, a od metoda prikupljanja podataka koristimo metod analize sadržaja dokumenata i statističke metode u funkciji metoda prikupljanja podataka.

Sa pravom se postavlja pitanje: «šta je to u načinu funkcionisanja sistema zelene karte tako važno da se on održao više decenija»? On se ne samo održao, nego se stalno unapređuje, dograđuje, poboljšava jer je u uslovima razvoja i globalizacije postao neizostavna potreba milionima svakodnevnih korisnika.

Sistem zelene karte zapravo funkcionise veoma jednostavno. Vizionarske ideje i ciljevi od njegovog početka pa do danas su se svodile uvijek na to kako omogućiti što lakši i brzi protok ljudi i dobara (dakle vozila i roba), uz u određenim incidentnim situacijama njihovu maksimalnu zaštitu i pravo na nadoknadu.

Sve se to na osnovu pravnih regulativa, prilične ujednačenosti propisa u državama članicama postiže sa sertifikatom koji je nazvan zelena karta. Nju po pravilu oduzme organ koji vrši službeni uvid povodom saobraćajnog udesa, izručuje je samom oštećenom, bilo nacionalnom birou ili njegovom članu koji će riješiti odštetni zahtjev iz razloga što se tako umnogome ubrzava proces nadoknade i naravno u slučaju kad je štetnik dužan da je posjeduje kod sebe.

Rad se sastoji od devet cjelina i to:

U prvoj cjelini opisan je način funkcionisanja zelene karte od 30.06.2003. godine. U ovom dijelu detaljno je pojašnjen Londonski sistem, njegov prikaz, ciljevi, arbitražni postupak itd

Druga cjelina obuhvata funkcionisanje zelene karte od 01.07.2003. U ovom dijelu sam pojasnila Kritski sporazum, njegovu strukturu i sadržinu, kao i prikaz opštih zajedničkih odredbi za oba podsistema.

Trećim djelom sam obuhvatila reosiguranje zelene karte, počev od samog pojma reosiguranja, istorije, definicije, funkcija, preko osnovnih formi i tipova reosiguranja.

U četvrtoj cjelini opisane su osnovne napomene zajedničke za sve nacionalne biroa važne za prijem u članstvo Savjeta biroa, naime šta sve mora nacionalni biro ispuniti kako bi bio primljen u članstvo Savjeta biroa.

Peta cjelina daje objašnjenja vezana za način na koji nacionalni biro određene zemlje postaje član Savjeta biroa, kao i opis njenih obaveza kako prema Savjetu biroa, tako i prema ostalim članovima.

U šestom djelu obuhvatila sam opis poslova na obradi i likvidaciji međunarodnih šteta, a koji se obavlja u nacionalnom birou i u okviru ovog dijela detaljno opisala tri vrste međunarodnih automobilskih šteta, dakle štete domaće odgovornosti i u okviru njih štete nastale u inostranstvu, zatim štete nastale na području djelovanja nacionalnih biroa, potom štete strane odgovornosti i u okviru ovih šteta nadležnost za obradu, zaprimanje odštetnog zahtjeva i postupak obrade, zatim zahtjev za refundaciju, potom zahtjev za pokretanje postupka za aktiviranje jemstva, zahtjev domaćem nacionalnom birou za refundaciju dugovanog iznosa, zatim sam obuhvatila treću vrstu šteta, uslužne štete kao i ostale napomene vezane za problematiku rada na međunarodnim autoštetama.

U sedmoj cjelini rada sam dala statistički tabelarni pregled odštetnih zahtjeva kod svih članica sistema zelene karte za period 1999-2003 a koji se riješe kroz sistem zelene karte.

Osmi dio obuhvata nacionalne biroa na području ex – Jugoslavije, opis rada nacionalnih biroa Srbije i Crne Gore, Hrvatskog ureda za osiguranje, takođe biro zelene karte u Bosni i Hercegovini, kao i način funkcionisanja i saradnje između njih.

Devetim delom završavam ovaj rad i u ovom dijelu govorim o garantnim fondovima nacionalnih biroa i multilateralim sporazumima između njih.

1. NAČIN FUNKCIONISANJA SISTEMA ZELENE KARTE DO 30.06.2003. GODINE

Sistem zelene karte se razvijao na osnovu Preporuke broj 5 OUN-a i Rezolucije iz 1984. godine i izvršno funkcionisao u sva 3 svoja podsistema uz zadivljujuću vitalnost, fleksibilnost i funkcionalnost i to:

- sistem zelene karte u užem smislu, kod kojega je jedini dokaz o postojanju valjanog osiguravajućeg pokrića isprava o osiguranju - zelena karta. Taj sistem je funkcionisao na osnovu odredbi i pravila nazvanih Londonski sporazum,
- sistem dopunskih sporazuma kod kojega kao dokaz o postojanju valjanog osiguravajućeg pokrića služi registarska tablica motornog vozila,
- sistem multilateralnog sporazuma o garanciji između biroa, kod kojega je kao dokaz o postojanju valjanog osiguravajućeg pokrića bila sama registarska tablica motornog vozila, ali su odnosi između država koje su ukinule kontrolu zelene karte bili uređeni jedinstveno, jednim međunarodnim sporazumom a ne bilateralno. Taj sistem se naziva MGA sporazum.

O sva 3 ova podsistema biće riječi u narednom tekstu.

1.1. LONDONSKI SPORAZUM

1.1.1. Londonski sporazum - osnovni prikaz

Predstavnici četrnaest zemalja odnosno njihovih nacionalnih biroa, nakon što su osnovali Savjet biroa, izradili su i tipski sporazum - model sporazum, prema kome će nacionalni biroi sklapati svoje bilateralne sporazume. Pošto je sastavljen i potpisan u Londonu, on se najčešće zove Londonski sporazum ili Londonska konvencija.¹ Izvorno je sporazum urađen na engleskom jeziku, ali je kasnije urađena i jednakovaljana verzija na francuskom jeziku.²

Osnivanjem Savjeta biroa i izradom Tipskog ili Londonskog sporazuma, sistem zelene karte je mogao početi funkcionisati u praksi. Rezolucijom Pododbora za putnički saobraćaj od 05.06.1952. godine pod brojem 48³, Sistem zelene karte je stupio na snagu 01.01.1953. godine i to za sledeće zemlje: Austriju, Belgiju, Francusku, Holandiju, V. Britaniju, Švedsku, Švicarsku, SR Njemačku, a iste godine su mu pristupili Danska, Norveška i Finska.

¹ Ostali nazivi su: Sporazum između kancelarija; Interkancelarijski sporazum; Sporazum o zelenoj karti.

² U zadnje vrijeme sve više zemalja traži da i njemački bude službeni jezik sporazuma jer se 40% nezgoda dešava na njemačkom govornom području.

³ Savjet biroa je prihvatio Aneks broj 1. skupštinske rezolucije iz 1984. godine već sledeće godine na 22. generalnoj skupštini 1985. godine. Tada je formirana ad hoc radna grupa koja je imala zadatak pripremiti novi tekst Londonskog sporazuma, što je ista i uradila, dovršivši ga 1989. godine.

Londonski sporazum predstavlja opšte i minimalne uslove ugovaranja između biroa, dakle obavezne uslove. Tekst Londonskog sporazuma koji je donesen 1949. godine je dograđivan u međuvremenu amandmanima, i takav je bio u primjeni sve do 31.12.1990. kada je zamijenjen novim Londonskim sporazumom i koji je Generalna Skupština usvojila na sjednici 1989. godine. On je dakle stupio na snagu 01.01.1991. godine.

Inače šematski gledano, Londonski sporazum sadrži VIII dijelova i 14 članova.

Prvi dio - svrha sporazuma

drugi dio – definicije

treci dio - izdavanje i dejstvo isprave o osiguranju

četvrti dio - zadaci i obaveze obrađivačke kancelarije

peti dio - regres obrađivačkog biroa

šesti dio- arbitraža

sedmi dio - potpis i raskid sporazuma

osmi dio - prihvatanje i datum stupanja na snagu Sporazuma

1.1.2. Stranke Londonskog sporazuma

Iz preambule teksta Londonskog sporazuma jasno proizilazi da je on sporazum između dva nacionalna biroa. To znači da samo nacionalni biroi mogu biti stranke sporazuma. Savjet biroa nije stranka sporazuma. Njegova funkcija u odnosu na bilateralni sporazum jeste isti registrovati, evidentirati potpisani sporazum i o tome informisati druge nacionalne biroe.

Londonski sporazum je dakle dvostrano obavezujući, sinalgmatički ugovor privatnog prava s elementom inostranosti. Stranke ugovora - biroi, mogu imati položaj koji se mijenja o situaciji, jer se i njihova prava i obaveze vežu za funkciju koju u konkretnom slučaju po Sporazumu imaju. Tako zavisno od situacije stranke iz Londonskog sporazuma mogu biti u funkciji izdavačkog biroa, isplatnog biroa, uslužnog biroa, obrađivačkog biroa, ali o tome nešto kasnije u narednom poglavlju.

1.1.3. Cilj Londonskog sporazuma

Cilj, svrha potpisivanja Londonskog sporazuma jeste ostvariti odredbe Ženevskih preporuka (Preporuka broj 5 i Rezolucije o olakšanju drumskog saobraćaja). Kako je cilj tih preporuka omogućiti nesmetani saobraćaj motornih vozila u međunarodnom drumskom saobraćaju, te zaštititi žrtve tog saobraćaja, može se reći da je to i cilj Londonskog sporazuma.

Sporazum se, naime, izričito poziva na Ženevske preporuke, vezujući se tako sadržajno uz njihove odredbe.

Spominjanje i definisanje cilja Sporazuma znači da isti valja imati uvijek na umu kad se tumače odredbe Sporazuma ili kad se primjenjuju na konkretan slučaj.(teleološka metoda). Sve ovo je definisano u članu 1 i 2 Londonskog sporazuma.

1.1.4. Položaj osiguravača prema odredbama Londonskog sporazuma

Već smo kazali da su stranke po Londonskom sporazumu samo nacionalni biroi: Ali provođenje i život sistema zelene karte ne .bi bio moguć bez osiguravača dakle organizacija za osiguranje koje ustvari i obavljaju ulogu izdavačkog, obrađivačkog ili uslužnog biroa i to na osnovu ovlaštenja koja im da njihov nacionalni biro. Odnos između njih i biroa je u stvari odnos zastupništva. Uslove tog odnosa diktira i dalje biro i on može u svakom momentu predmet povjeren na obradu izuzeti i dati drugom osiguravaču na obradu. To je odnos koji je karakterističan prema opštem ovlaštenju.

Međutim, postoji i posebno ovlaštenje ili sporazum između osiguravača i nacionalnog biroa i to na osnovu člana 4. tačka b Londonskog sporazuma, koji često nazivaju fakultativna klauzula. To znači da je biroi pri potpisivanju Londonskog sporazuma mogu, ali ne moraju, ugovoriti. Ako je ugovore, ostavili su mogućnost da njihovi članovi mogu međusobno sklapati korespodentske ugovore. Osiguravači prije sklapanja korespodentskog ugovora moraju pribaviti saglasnost svojih nacionalnih biroa. To je iz razloga što uprkos sklopljenom korespodentskom ugovoru, za posao obrade i isplate štete i dalje odgovaraju nacionalni biroi. Korespodentski ugovori mogu biti jednostrani (kada samo jedna strana preuzima ulogu obrađivačkog biroa, a druga je samo izdavački biro) i dvostrani (kada su obje strane u međusobnom odnosu u slučaju štetnih događaja te jedno za drugo štetu obrađuje i isplaćuje). Nacionalni biroi su dužni obavijestiti javnost svoje zemlje o postojanju korespodentskih ugovora kako bi oštećeni bez lutanja i nepotrebnog gubljenja vremena u slučaju nezgode, svoj odštetni zahtjev usmjerili na pravu adresu.

Korespodentski ugovori mogu biti sklopljeni za cijelo područje zemlje, što znači da sve štete koje se dese u toj zemlji obrađuje taj osiguravač.

1.1.5. Položaj osiguranika prema odredbama Londonskog sporazuma

Prema Londonskom sporazumu osiguranik je lice osigurano polisom osiguranja i imalac valjane isprave o osiguranju dakle zelene karte što on na osnovu člana 2. stav 1. Londonskog sporazuma ostvaruje na osnovu ugovora o osiguranju - dakle kupnjom polise osiguranja.

Može se reći da je Londonski sporazum sklopljen između nacionalnih biroa u korist trećeg lica, a to treće lice jeste upravo osiguranik - imalac zelene karte. Zbog toga osiguranik i ima pravo neposrednog obraćanja obrađivačkom birou sa zahtjevom da mu pruži svu potrebnu građansko pravnu zaštitu.

Da bi obrađivački biro mogao izvršiti svoju obavezu prema osiguraniku - štetniku, i štetnik mora izvršiti svoju obavezu. Prvo on mora, obrađivačkom birou dati dokaz o postojanju valjane zelene karte, drugo, predati mu svu potrebnu dokumentaciju radi utvrđivanja odgovornosti za štetu, visine i obima štete. Jednom riječju, štetnik i obrađivački biro trebaju biti u stalnom kontaktu. Zbog toga se osiguraniku na poledini zelene karte i navodi adresa i ostali potrebni podaci obrađivačkog biroa.

1.1.6. Položaj oštećenog prema odredbama Londonskog sporazuma

Već smo rekli da je prvenstveni cilj Londonskog sporazuma, pružanje cjelovite građansko pravne zaštite osiguraniku- štetniku u zemlji nastanka saobraćajne nezgode. Pružanje te zaštite postiže se ugovaranjem obaveze obrađivačkog biroa da štetniku - osiguraniku dadne potrebnu zaštitu. To daje, rekli smo, karakter Londonskog sporazuma u korist trećeg lica - osiguranika. Međutim, sam Londonski sporazum ne reguliše položaj oštećenih lica. On samo propisuje pravila ponašanja između biroa. To znači da on ne može biti sporazum u korist trećeg lica - oštećenika. Oštećeno lice ne može svoje pravo za nadoknadu štete zasnivati na Londonskom sporazumu već na osnovu postojanja valjane isprave o osiguranju. Kakav će odnos biti između oštećenog i nacionalnog biroa, zavisi isključivo o volji zakonodavca države u kojoj se nezgoda dogodila. Uključivanje nacionalnog biroa u odnose štetnik - oštećenik, moguće je samo ako takvo uključivanje predviđa pravni sistem zemlje obrađivačkog biroa. No, nema nikakve sumnje da sistem zelene karte kroz garancije koje pruža osiguraniku - štetniku, na posredan način pojačava i pravni položaj oštećenih lica.

1.1.7. Pravna priroda Londonskog sporazuma

Londonski sporazum je nastao na inicijativu država da se osigura pravna zaštita štetnicima i oštećenima. Preporuka broj 5 na osnovu koje je nastao sistem zelene karte osiguranja, prihvaćen je od strane predstavnika država i upućena je vladama tih država. Nacionalni biroi osiguranja, ustanovljeni su na osnovu te preporuke i oni tu funkciju mogu obavljati samo ako iza njih stanu vlade tih država i dadnu im potrebna ovlaštenja. Provođenje kontrole ispravnosti zelene karte povjereno je državnim organizacijama.

Iz upravo navedenih činjenica neki izvode zaključak da je Londonski sporazum – sporazum međunarodnog javnog prava. Međutim istina je da Londonski sporazum potpisuju nacionalni biroi osiguranja kao predstavnici svojih članova a ne kao predstavnici država. Stranke Londonskog sporazuma su samo nacionalni biroi, a to znači subjekti privatnog prava. Londonski sporazum se ratifikuje od strane državnih organa, ne objavljuje se u službenom glasniku. Prema tome jasno je da je Londonski sporazum ipak samo građansko pravni ugovor sa elementom inostranosti. Taj element inostranosti kao najvažnija tačka cjelokupnog sistema nije državljanstvo štetnika, već registarska oznaka motornog vozila.

1.1.8. Valuta plaćanja iz obaveze po Londonskom sporazumu

Slobodan prenos valute iz jedne države u drugu u cilju izvršavanja obaveza po zelenoj karti bitan je preduslov normalnog funkcionisanja i na vladama zemalja članica je da taj preduslov obezbijede kroz bankarski ili drugi sistem plaćanja.

Članom 5 Londonskog sporazuma regulisano je sledeće: «Iznosi koji se duguju obrađivačkom birou moraju se platiti u njegovoj zemlji na njegov zahtjev, u valuti njegove zemlje i bez troškova za njega.» Dakle neto iznos. Ova odredba iz člana 5 i nije toliko bitna za zemlje čija je valuta konvertibilna, ali za one koje nije, kako oštećeni ne bi gubili na razlici kursa,

ustanovljeno je 1988. na 24. plenarnoj sjednici u Londonu da je obračunska jedinica njemačka marka, umjesto američkog dolara koji je trpio negativne kursne trendove. S druge strane ova odredba je imala veliko značenje za zemlje čija valuta nije konvertibilna iz razumljivih razloga.

1.1.9. Zelena karta kao isprava o osiguranju po Londonskom sporazumu

Isprava o osiguranju je ključ kojim se pokreće mehanizam sistema zelene karte. Zato je definisanje i određivanje uloge isprave o osiguranju centralno mjesto u funkcionisanju cjelokupnog sistema. Isprava o osiguranju nije posebno definisana Londonskim sporazumom. On pod ispravom o osiguranju podrazumijeva «međunarodnu kartu osiguranja vozila prema obrascu ugovorenom u Preporuci iz 1952, prihvaćenoj od Pododbora za putni saobraćaj Evropske komisije za Evropu». Zato skraćeno možemo zaključiti da se pod ispravom o osiguranju po Londonskom sporazumu podrazumijeva zelena karta.

Obaveza izdavanja zelenih karti po Londonskom sporazumu proizilazi iz člana 2 Londonskog sporazuma. Zbog toga se zelena karta može definisati i «kao međunarodna potvrda izdana od ovlaštenog osiguravača kojom se potvrđuje postojanje urednog osiguranja za štete iz upotrebe motornih vozila nastalih u jednoj ili više država koje su u njoj označene». To znači dalje, da ona potvrđuje postojanje upravo onog pokrića koje propisuje pravni sistem zemlje u koju nosilac zelene karte ulazi motornim vozilom. Znači da se konkretno osiguravajuće pokriće u smislu sume osiguranja mijenja od granice do granice. Neki u tome vide autonomnost zelene karte i njeno odvajanje od ugovora o osiguranju. To je zaista tačno, ali samo djelimično i to samo sa stajališta kojeg se ne tiču izvorni propisi ugovora o osiguranju. Ona poznaje i priznaje samo postojanje osiguravajućeg pokrića koje propisi njegove zemlje traže kao obavezno pokriće. Bez toga bi zelena karta za oštećene bio bezvrijedni papir. Dakle zelena karta je međunarodno dogovoreni dokaz postojanja garancije u inostranstvu, i to na osnovu već sklopljenog ugovora o osiguranju.

U praksi se događa da zelena karta može postojati i bez postojanja tog ugovora, npr. izdavanje zelenih karata za osiguranika drugog osiguravača. Zaštita žrtava saobraćaja i potreba čvrstog povjerenja u međunarodni sistem zelene karte traži maksimalnu objektivizaciju zelene karte. Jedanput izdana zelena karta, slijedi vlastitu sudbinu sve do isteka roka valjanosti koji je u njoj naveden. Oštećenog se ne tiče odnos između osiguranika i osiguravača. Naknadne promjene u ugovoru o osiguranju ne mogu uticati na obaveze izdavača zelene karte.

Zelena karta vrijedi u roku u kom je izdana uključujući i dan izdavanja ako je tog istog dana napravljena nezgoda u inostranstvu. Minimalno trajanje zelene karte prema odluci Savjeta biroa od 24.05.1961. godine je osam dana, dok maksimalno vrijeme nije određeno ali se uglavnom određuje u dužini trajanja ugovora o osiguranju, dakle polise osiguranja.

U cilju utvrđivanja pravne sigurnosti i povjerenja u zelenu kartu, postavilo se pitanje valjanosti ukradenih i falsifikovanih zelenih karata.

Obavezuju li takve zelene karte izdavački biro? Prema mišljenju nekih, odgovor se ne može dati za sve slučajeve unaprijed već ovisi o okolnostima konkretnog slučaja. Tako neki smatraju da obavezuju ako je zelena karta ukradena zajedno sa vozilom. Isto bi bilo i kad je ukradena samo registarska oznaka i stavljena na neko drugo vozilo istoga tipa kao što je ono navedeno u zelenoj karti. Ako se ne radi o istom tipu vozila, takvi slučajevi ne bi bili pod osiguravajućom zaštitom izdavačkog biroa, i smatrali bi se slučajevima štete od neosiguranih

motornih vozila. Očito je dakle da se odgovor o valjanosti ukradenih i falsifikovanih zelenih karata želi dati prema tome da li je kontrola podataka navedenih u njoj bila moguća i da li je neusaglašenost i grešku bilo moguće utvrditi normalnim postupkom kontrole na granici od strane nadležnih organa. Praksa je i tu našla najlakše rješenje.

Naime, uobičajeno je da biro čije su zelene karte ukradene ili falsifikovane, obavijesti o tome sve druge biroe, radi preduzimanja mjera na granici od nadležnih organa. Slučajevi štete po tim kartama do primitka obavijesti vezuju izdavački biro, a one nastale poslije prijema obavijesti ga ne obavezuju.

U pogledu odredbe da li je zelena karta valjana ako nije potpisana od strane osiguranika na za to predviđenom mjestu, a slijedeći liniju maksimalne pravne sigurnosti oštećenog i objektivizaciju same zelene karte, te pozivom na član 12 Londonskog sporazuma, Savjet biroa je zaključio, da je i nepotpisana zelena karta valjana i da obavezuje izdavača.

1.1.10. Novi tekst Londonskog sporazuma u primjeni od 01.01.1991. godine

Savjet biroa je na svojoj plenarnoj sjednici održanoj 19. i 20.10.1989. godine prihvatio novi tekst tipskog sporazuma između biroa. Primjena novog sporazuma počinje od 01.01.1991. godine. Prema novom sporazumu, odlučujuću ulogu u provođenju Ženevskih konvencija ima Savjet biroa. Da bi tu svoju odgovornost za funkcionisanje Sistema zelene karte i osigurao, Savjet biroa, kroz tekst novog Sporazuma, uvodi disciplinu u radu nacionalnih biroa i njihovih članova, dajući ovim prvim ulogu subjekta odgovornog za funkcionisanje sistema zelene karte u njihovoj zemlji. Tome služi i redakcijsko poboljšanje teksta i pregled njegovih odredbi. Pri tome je Savjet biroa nastojao riješiti niz diskutabilnih pitanja. U novom sporazumu detaljnije i preciznije su definisani neki pojmovi a prije svih pojam osiguranika, vozila, polise osiguranja, odštetnog zahtjeva, biroa, uslužnog biroa.

U članu 4 novog sporazuma određena je minimalna dužina roka trajanja zelene karte i to 15dana, što je u skladu sa već utvrđenom praksom osiguravača – članova nacionalnih biroa iz zemalja Evropske zajednice.

U članu 5 novog sporazuma, razrješava se dosadašnji gordijski čvor u koji se splelo pitanje valjanosti ukradenih, otuđenih, zloupotrebljenih i falsifikovanih zelenih karti. Zelene karte koje izgledaju da su izdate po ovlaštenju biroa i koje su podobne za korišćenje u drugoj zemlji, smatraju se punovažnim i kad su ukradene, falsifikovane ili neovlašteno izdate, ako vlada te druge zemlje traži od vozača drugih zemalja da pokažu potvrdu o osiguranju, osim u slučaju da u toj zemlji ne postoji obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti.

U četvrtom dijelu novog sporazuma legalizuje se postojeća praksa da obrađivački biro može povjeriti obradu štete agenciji specijalizovanoj za obradu istih. Novi tekst sporazuma učvršćuje položaj obrađivačkog biroa. S tim u vezi u pogledu fakultativne klauzule a u vezi sa korespodentima, postoje određene izmjene a prije svih ona, koja kaže da korespodent u zemlji obrađivačke kancelarije, može biti član te obrađivačke kancelarije i organizacija specijalizovana za rješavanje odštetnih zahtjeva.

U dijelu V detaljnije i preciznije je obrađeno pravo obrađivačkog biroa u pogledu traženja naknade. Definisina je obrađivačka provizija kao i to što ona sadrži (iznos odštete, troškovi, takse, posebni troškovi vanjskih saradnika, troškovi parnice). Glavna novina je da član 11. pod g.

novog sporazuma učvršćuje sigurnost sistema zelene karte i položaj obrađivačkog biroa. Ako ni nakon 60 dana od prvog traženja nadoknade, član isplatnog biroa ne plati dužni iznos obrađivačkom birou, isplatna kancelarija će po prijemu obavijesti od obrađivačke kancelarije sama izvršiti isplatu u roku od mjesec dana od prijema prve obavijesti. Utvrđena je i obaveza dostavljanja dokumentacije za štetu koja je obrađivana.

U članu 13 novi sporazum nastoji još jednom uvesti disciplinu u izvršavanju obaveza biroa u sistemu zelene karte. Ako neki biro čini ozbiljne propuste u ispunjavanju svojih obaveza iz ovog sporazuma, Savjet biroa mora o tome biti odmah obaviješten. U takvim slučajevima Savjet biroa će odlučiti koje će mjere preduzeti uz saglasnost ostalih članova. On može takav biro i isključiti iz članstva, što za posljedicu ima poništavanje svih prethodno sklopljenih sporazuma sa tim biroom.

1.1.11. Arbitražni postupak po Londonskom sporazumu

Stranke u postupku (dakle nacionalni biro) imenuju svog arbitra, a ovi biraju trećega. Proceduru imenovanja arbitara propisuje Savjet biroa. Svaka neusaglašenost u vezi sa tumačenjem ili učinkom sporazuma, mora se riješiti pred arbitražom, a ne pred nekim drugim forumom. Odluka arbitraže je konačna i obavezujuća za obje strane. Odluka arbitara mora se dostaviti svim članovima savjeta pa se može reći da takva odluka ima značenje precedenta za buduće moguće nesporzume. Ako postoji odluka nacionalnog suda, ona ima prednost pred arbitražnom odlukom. Ovakav stav pravda se prema osnovanom načelu sistema zelene karte, a to je da obrađivačka kancelarija uvijek mora biti oštećena.

Iako se navedeni arbitražni postupak primjenjuje od 01.10.1992. godine može se reći da u dosadašnjoj praksi nije imao neko značenje. Naime u četrdeset i više godina postojanja sistema zelene karte, do sada pred arbitražom nije bio ni jedan slučaj.

1.1.12. Potpis, otkaz i raskid Sporazuma

Nacionalni biro koji potpisu sporazum dužni su bez odlaganja o tome obavijestiti Savjet biroa. U slučaju otkaza, to je moguće preporučenim pismom uz otkazni rok 12 mjeseci, a kopiju pisma treba dostaviti Savjetu biroa. Sporazum postaje ništav i kad neka od zemalja zabrani transfer novca ili ako taj transfer iz drugih razloga nije moguć. Ako neka od članica drastično krši sporazum, sporazum se raskida, a biro te zemlje automatski se isključuje iz sistema zelene karte uz prethodno pribavljeno odobrenje svih članova.

1.2. DOPUNSKI SPORAZUM IZMEĐU BIROA O UKIDANJU KONTROLE ZELENE KARTE⁴

Uvođenje zelene karte kao zamjene za granična osiguranja, odnosno kao dokaza o postojanju valjanog osiguravajućeg pokrića u zemlji u koju ulazi motorno vozilo, znatno je ubrzalo saobraćaj preko državnih granica. Ali, s porastom tog saobraćaja i najobičnije kontrolisanje postojanja zelene karte, znači zadržavanje vozača, stvaranje kilometarskih kolona sa višesatnim čekanjem na graničnim prelazima.

Uočivši problem, neke su zemlje - posebno one među kojima je postojao intenzivan saobraćaj, tražile način kako ubrzati granični saobraćaj, a da to ubrzanje ne ide na štetu domaćih oštećenih građana i motorizovanih turista,⁵ koji su rado primani kao potrošači koji ostavljaju znatan dio sredstava u zemlji koju posjećuju. Rješenje su tridesetih godina prošlog vijeka pronašle Švedska, Norveška i Finska za međusobni saobraćaj, a zatim su to isto uradile zemlje Beneluxa 17.01.1955. godine. Iz ovoga se da zaključiti da uže ekonomski i politički vezane zemlje, lakše ulaze u ove aranžmane, pronalazeći način kako ukinuti kontrolu zelene karte.

Rješenje je bilo vrlo jednostavno: registarska oznaka motornog vozila postaje dokaz da u posjećenoj zemlji postoji valjano osiguravajuće pokriće za štete koje bi se dotičnim vozilom prouzrokovale.

1.2.1. Smjernica broj 166 Vijeća Evropske zajednice od 24.04.1972. godine

Vijeće Evropske zajednice, provodeći politiku ekonomsko-političkog zbližavanja zemalja članica EZ, a uzimajući kao uzor sporazum između zemalja Beneluxa donosi smjernicu (direktivu) broj 166 o približavanju zakonodavstava država članica u području osiguranja od odgovornosti za štete nastale upotrebom motornih vozila i o kontroli obaveznog osiguranja te odgovornosti.

Ta smjernica je pošla od pretpostavke da su sva vozila koja redovno borave, koja su redovno smještena u državama članicama EZ, obavezno osigurana za štete nastale njihovom upotrebom.⁶ Izrazi redovno boravište, redovno smještanje, redovan saobraćaj, koji se odnose na motorno vozilo, označavaju područje države u kojoj je motorno vozilo registrovano.

Ako u toj državi nije propisana registracija onda je za vozila obavezno imati tablicu osiguranja ili neki drugi znak raspoznavanja. Ako pak ni taj znak raspoznavanja nije propisan, onda se kao dokaz postojanja osiguravajućeg pokrića uzima područje države u kojoj korisnik vozila ima svoje prebivalište.

⁴ Sporazum se zove Dopunski zato što dopunjuje Londonski sporazum između biroa.

⁵ Upravo je turistička privreda tražila ukidanje kontrolne zelene karte, vidjeti Bottmann Ulrich – Die Grune karte, Revne Swisse d assurances br. 2/76 str.52.

⁶ Ta pretpostavka utemeljena je na činjenicu da Evropska konvencija o suzbijanju drumskih prekršaja od 30.11.1964. godine, upravo određuje neosiguravanje autoodgovornosti.

Ako je dakle tačna pretpostavka da su sva motorna vozila pokrivena osiguravajućim pokrićem, a da kontrola postojanja tog pokrića otežava saobraćaj, onda se sam od sebe nametnuo zaključak da je ukidanje kontrole zelene karte nužnost. To znači da je registarska oznaka motornog vozila dovoljan dokaz postojanja valjanog pokrića u posjećenoj zemlji.

Potrebno je samo da biro zemlje u kojoj je motorno vozilo smješteno i registrovano garantuje birou posjećene zemlje da će nadoknaditi štetu prouzrokovanu od strane vozača određenog motornog vozila, bez obzira na to da li je dotično vozilo u zemlji registracije osigurano ili nije.

Obaveze članica prema odredbama smjernice su:

- uzdržavanje od obavljanja kontrole postojanja zelene karte na graničnim prelazima za vozila iz zemalja koje potpišu sporazum,
- uzdržavanje od obavljanja kontrole postojanja zelene karte na graničnim prelazima za vozila iz zemalja koje nisu potpisnice sporazuma, odnosno članice EZ ako dolaze iz zemlje koja je članica EZ,
- preuzimanje svih potrebnih mjera kako bi vozila registrovana u nekoj zemlji nečlanici imala valjano osiguravajuće pokriće pri ulasku u prvu od zemalja članica i to pokriće koje će vrijediti u svim zemljama EZ,
- smjernica obavezuje zemlje članice da će od svojih nacionalnih biroa tražiti potpisivanje Dopunskog sporazuma o ukidanju kontrole postojanja osiguranja.

1.2.2. Primjena smjernice broj 166

U primjeni ove smjernice možemo razlikovati 3 faze.

Prva faza je od 01.09.1973. godine kada je stupila na snagu za zemlje koje su osnovale EZ (Belgija, Francuska, Italija, Luxemburg, Holandija, SR Njemačka), a koje su je potpisale 15.10.1972. godine.

Druga faza je od 15.05.1974. godine za sve članice EZ - dakle pored 6 gore navedenih još su Danska, V. Britanija i Irska potpisale i pristupile sporazumu. Istovremeno su u okviru ove faze smjernici pristupile i zemlje nečlanice (jer je ona predviđela i tu mogućnost) i to Austrija, Finska, Norveška, Švedska, Švicarska, nakon što su biroi tih zemalja u Parizu 12.12.1973. godine potpisali Dopunski sporazum.

Treća faza od 01.01.1975. godine za još tri zemlje nečlanice - Čehoslovačka, DR Njemačka, Mađarska, nakon što su biroi tih zemalja 22.04.1974. godine u Cirihi potpisali Dopunski sporazum.

Kasnije su smjernici pristupile i neke druge države koje su postale članice EZ. Tako od 01.07.1986. godine za vozila iz Španije i Portugala⁷ se ne obavlja kontrola postojanja zelene

⁷ Španija i Portugal su postali članovi EZ 01.01.1986. godine.

karte, nakon što su biroi tih zemalja 14.03.1986. godine u Sintri potpisali Dopunski sporazum. Grčka⁸ je 09.10.1987. godine potpisala u Atini Dopunski sporazum te je tako i ona pristupila.

Ako se rezimira sve gore navedeno, vidljivo je da je Dopunskom sporazumu pristupilo 22 zemlje. Zato je i bivša Jugoslavija 12.07.1976. godine izrazila želju Savjetu biroa za pristup u Sporazum, te je na sastanku Savjeta biroa u Lisabonu dobila saglasnost svih članica da može pristupiti. Međutim to se nije desilo iz razloga što Francuska nije prihvatila načelo reciprociteta u njegovoj cjelosti.

1.2.3. Luksemburški protokol

Pojam, ‘redovno smještanje vozila’ je nakon stupanja Luksemburškog protokola na snagu unio mnogo dilema, nejasnoća i nedefiniranih stvari u primjeni sporazuma, da su oni čak nekad završavali i na Sudu pravde EZ.

Osnovne poteškoće u provođenju Dopunskog sporazuma nastupile su kad biroi nekih zemalja nisu htjeli dati garanciju za registarske oznake kad vozila te oznake nose ilegalno jer su smatrali da ilegalna oznaka ne znači da je to vozilo redovno smješteno u njihovoj zemlji. Te zemlje su se zalagale za vremensko ograničenje važenja garancije pa se ta teorija zove teorija vremenskog ograničenja garancije izdavačkog biroa i ona je u stvari vezana za dužinu trajanja osiguranja a samim tim i dužinu registracije vozila.

Druge zemlje su smatrale da jednom izdana registarska oznaka obavezuje biro zemlje koja ju je izdala i da uvijek vrijedi kao garancija o postojanju osiguravajućeg pokrića i ta teorija se zove brutalna teorija jer ne uzima u obzir nikakve izuzetke.

Ove dvije teorije su se uspostavile zbog različitih sistema registracije u zemljama članicama.

Da bi se sve ove nesuglasice i nejasnoće prevazišle, biroi nekih zemalja su odlučili sklopiti novi sporazum kojim će se preciznije definisati pojam «redovno smještanje». Taj sporazum se zove Luksemburški protokol i on je potpisan 1977. godine u Luxemburgu.

Njime je određeno, da će se smatrati da vozila iako materijalno nose registarsku oznaku neke zemlje, nemaju uobičajeno smještanje na području te zemlje po isteku roka od jedne godine od dana do kada je vrijedila registracija. Dan isteka registracije, mora biti objektivan i lako prepoznatljiv.

Luxemburški protokol su potpisali Austrija, Švicarska, Njemačka, V. Britanija, Luxemburg, Holandija. Od 1978. godine mu pristupaju Danska, Finska, Norveška, Švedska, Čehoslovačka, dok za ostale potpisnike Dopunskog sporazuma vrijedi neograničeno pokriće.

Luxemburški protokol je u članu 3 ostavio mogućnost biroima da međusobno sklope bilateralni sporazum u smislu definisanja pojma «redovno smještanje» iako je protokolom predviđeno da vozilo redovno smješta u državi koja mu je izdala registarsku oznaku i koju one nosi u času nezgode.

⁸ Grčka je postala članica EZ 1981. godine.

Luxemburški protokol je osnažen i ponovo potpisan 21.11.1991. godine u Budimpešti, s tim da mu je vrijednost neograničena odnosno on vrijedi dok je na snazi Multilateralni garancijski sporazum.

Ponovno potpisivanje Luxemburškog protokola se smatra i njegovom ratifikacijom.

1.3. MULTILATERALNI GARANCIJSKI SPORAZUM IZMEĐU NACIONALNIH BIROA ZA OSIGURANJE

Multilateralni garancijski sporazum (MGA) je ustvari naslednik Dopunskih sporazuma o ukidanju kontrole zelene karte između biroa. Potpisan je u Madridu 15.03.1991. godine od strane 19 potpisnica Dopunskih sporazuma, uključujući i zemlje potpisnice Luxemburškog protokola. Pravno dejstvo provodi u slučaju svih nezgoda koje su se dogodile od 01.06.1991. godine.

S obzirom na činjenicu da su prethodno donesene i usvojene smjernice EZ znatno približile zakonodavstva zemalja članica u području obaveznog osiguranja, bilo je jasno da je potrebno zaključiti novi sporazum između biroa. Razloga za to je više:

1. zbog širenja EZ, Dopunski sporazum je bio često mijenjan i zato nepregledan, pristup Dopunskom sporazumu zemalja, koje nisu članice EZ, bio je otežan, jer je Dopunski sporazum počivao na aktu EZ,
2. promjene koje su se desile nakon usvajanja II i III smjernice EZ dovele su do bitno nove situacije.

Zbog toga su biroi 19 zemalja⁹ potpisali Multilateralni sporazum o garanciji između kancelarija¹⁰ ili skraćeno M.G.A.

Sadržajno MGA sporazum slijedi novi tekst Londonskog sporazuma iz 1991. godine. On je autonoman i ne upućuje na neki drugi sporazum. On kompletno reguliše odnose između biroa, iako su riječi i izrazi isti i u Londonskom sporazumu, što potvrđuje i sama odredba zadnjeg stava uvoda, koja potvrđuje da je on, ukoliko je to moguće a s obzirom na svoju svrhu, slijedio odredbe tipskog Londonskog sporazuma.

MGA sporazum se izričito poziva na obje Ženevske preporuke (1949. i 1984.), te na sve tri smjernice Vijeća Evropske zajednice.

Bitna novina koja se uvodi MGA sporazumom je ona, prema kojoj se smatra da su vlasnik, korisnik, posjednik i vozač, kad ulaze u drugu državu članicu MGA, pokriveni osiguranjem od auto odgovornosti prema trećim licima, bez obzira imaju li valjanu polisu ili ne, pod uslovom da je u toj državi za takvo vozilo propisana obaveza osiguranja od auto odgovornosti. Svaki biro je garant za štete koje prouzrokuje vozilo njegove članice u zemlji MGA sporazuma.

Važna razlika između Londonskog i MGA sporazuma je u članu 2 MGA sporazuma gdje je definisano značenje pojma (<uobičajeno stanište>). Prema MGA sporazumu pod tim pojmom se

⁹ Sporazum su potpisali: Austrija Belgija, Čehoslovačka Danska, Finska Francuska, Grčka V.Britanija Irska Italija Luxemburg Norveška Holandija Portugal SR Njemačka, Španija Švedska, Švicarska, Mađarska. Kasnije je pristupio Island, Hrvatska, Slovenija.

¹⁰ Engleski naziv: The multilateral quarantine agreement between National insurers Bureaux.

podrazumijeva područje države koje registarsku oznaku nosi vozilo. Ova definicija je u skladu sa definicijom koju ima Druga smjernica EZ. Takođe u članu 6 MGA sporazuma, sadržana je vrlo važna odredba koje nema u Londonskom sporazumu, a koja kaže da arbitražna odluka neće imati efekta, ako postoji sudska odluka.

Multilateralni sporazum o garanciji između biroa je u međuvremenu dopunjavan kako su mu pristupale nove članice, tako da je on do sada imao 5 andesa ili adenduma i to: prvi je potpisan 02.12.1992. godine u Lisabonu, drugi je potpisan 17.09.1993. godine u Stokholmu, treći i četvrti 12.09.1996. godine u Kusanu-Finska, peti je potpisan 17.09.1998. godine u Barseloni.

MGA sporazum u odnosu na Dopunski sporazum, kojega je on i zamijenio, predstavlja korak naprijed u razvoju sistema zelene karte i ujedno znači uvažavanje promjena u Evropi nastalih od 1972. do 1991. godine. Dopunski sporazum, međutim, ostaje na snazi za sve one zemlje koje nisu potpisale MGA sporazum.

1.3.1.Ukradene i falsifikovane registarske tablice-Stokholmski sporazum

Svi do sada doneseni propisi, sporazumi i drugi međunarodni akti su pokušali riješiti problem ukradenih i falsifikovanih registarskih tablica, ali čini se da uvijek ostaje po neka nejasnoća. Taj problem je pokušao riješiti i poseban odbor Savjeta biroa, koji je u tu svrhu pošao od 4.moguća slučaja:

Prvi slučaj: vozač i vozilo identifikovani, registracija istekla, ali je registarska oznaka još na vozilu, i nema dokaza o postojanju osiguranja od odgovornosti.

Preporuka Odbora je da je u ovom slučaju garancija biroa zemlje registracije postojeća.

Drugi slučaj:vozilo identifikovano, vozač nije (vozilo ukradeno a kradljivac pobjegao), registracija i osiguranje uredni.

Preporuka Odbora je da biro zemlje registracije pruža garanciju.

Treci slučaj: vozilo i vozač neidentifikovani, međutim postoji razlog vjerovati da je vozilo iz određene zemlje za koju se primjenjuju smjernice EZ.

Odbor preporučuje u ovom slučaju tako da se smatra da nije identifikovana zemlja registracije i prema tome ne može se primijeniti sporazum.

Četvrti slučaj: vozilo identifikovano, vozač nije (krive generalije) registarska oznaka kriva, nema dokaza o osiguranju.

Odbor preporučuje da ni ovaj slučaj ne potpada pod sporazum.

Zbog svega gore iznesenog, u svrhu rješavanja problema koji se javljaju u vezi sa nezgodama koje su prouzrokovala vozila sa lažnim registarskim tablicama, u Stokholmu je 17.09.1993. godine sklopljen sporazum pod nazivom: Stokholmski sporazum između biroa potpisnika MGA sporazuma o lažnim registarskim tablicama.

Tim sporazumom je rečeno i «Svaka registarska oznaka pričvršćena na motorno vozilo, osim one koja je zadnja dodijeljena tom vozilu od strane nadležnih vlasti, predstavlja lažnu registarsku tablicu. Ovim sporazumom su bliže pojašnjena i definisana prava i obaveze potpisnica MGA sporazuma i onih koji će to postati, kao i način rješavanja šteta po lažnoj registarskoj tablici, te otkaz sporazuma, datum stupanja na snagu kao i klauzula o potpisu.

2. NAČIN FUNKCIONISANJA SISTEMA ZELENE KARTE OD 01.07.2003. GODINE

Kao što je do sada izneseno i analizirano, nesporno je da je sistem zelene karte u prvih pola vijeka svoga postojanja počivao, funkcionisao je i održao se na osnovu odredbi Londonskog sporazuma koji je usvojen u novembru 1951. godine. Taj sporazum je vremenom mijenjan i dograđivan, pored njega ali uvijek u važavajući prvenstveno njega, potpisivani su i drugi sporazumi koji su za cilj imali olakšanje kretanja ljudi i dobara, laksu i bržu, kao i što pravičniju nadoknadu štete. Zbog svih promjena koje su se dešavale u Evropi, trebalo je i donositi nove propise, donositi nove odredbe pa je tako nastalo mnogo tih sporazuma, a svi imaju isti cilj. Zbog svega toga se javila potreba objedinjavanja svih tih odredbi koje uređuju odnose između biroa u jedinstveni dokument. To se i desilo na 36. Generalnoj skupštini Savjeta biroa koja je održana u Rethymnou na ostrvu Krit u Grčkoj 30. i 31.05.2002. godine. Tada je Generalna skupština prihvatila novi sporazum ili pravila pod nazivom Internal regulations ili Opšta pravila ili Kritski sporazum.

2.1.KRITSKI SPORAZUM- INTERNE REGULATIVE ILI PRAVILA¹¹

Kritski sporazum je stupio na snagu 01.07.2003. godine. I pored toga što je na snazi još uvijek za njega nije usvojen jedinstveni naziv kao što je to bio za Londonski sporazum. Neki ga zovu Kritski, neki ga zovu Interna pravila, interne regulative, neki tipski sporazum između biroa. U zapisniku sa 36. Generalne skupštine Savjeta biroa na kojoj je i prihvaćen, navodi se da će se sporazum zvati «Kritski» (Crete Agreement), u znak priznanja mjestu u kojem je donesen. To je uobičajeno i za ostale sporazume (Londonski, Stokholmski ...). Međutim ovaj nije donesen u mjestu Krit, nego u mjestu Retimno na Kritu, pa zbog toga ga svi ni ne zovu «Kritski». Ipak zbog kratkoće vremena kako je stupio na snagu, a zbog uobičajenog naziva u našem širem okruženju, za potrebe ovog rada upotrebljavaćemo naziv «Kritski , sporazum».

Svrha samog sporazuma je uređenje uzajamnih odnosa između nacionalnih biroa za osiguranje, čime se provode odredbe Preporuke br. 5 iz 1949. godine, kao i odredbe Rezolucije iz 1984. godine.

Samim tim što je izvorni naziv sporazuma Interna pravila, definicija svrhe ne sadržava druga tijela osim nacionalnih biroa, što znači da samo biroi imaju direktna prava : obaveze po sporazumu. Prema tome članice ili korespodenti, mogu ostvariti svoja prava koja proizilaze iz Sporazuma samo putem biroa.

Ovim sporazumom su bliže pojašnjena i definisana prava i obaveze potpisnica MGA sporazuma i onih koji će to postati, kao i način rješavanja šteta po lažnoj registarskoj tablici, te otkaz sporazuma, datum stupanja na snagu kao i klauzula o potpisu.

¹¹ Preuzeto i prilagođeno iz Tipskog sporazuma između biroa – Interne regulative Udruženja osiguravajućih organizacija Jugoslavije, Beograd, juni 2002. godine.

Na osnovu odredbi Kritskog sporazuma, sistem zelene karte će i dalje da funkcioniše u svoja 2 osnovna podsistema i to:

1. podsistem zelene karte
2. podsistem registarske tablice odnosno pretpostavljenog osiguravajućeg pokrića.

O oba ova podsistema biće više riječi u poglavljima koja slijede.

2.1.1. Struktura sadržaja kritskog sporazuma

U uvodu se govori o istoriji međunarodnog sistema zelene karte, počevši od Preporuke broj 5, preko Londonskog sporazuma i činjenice da je u zemljama članicama osnovana organizacija (nacionalni biro) koja vrši funkcije iz Preporuke br. 5 do Prve smjernice Vijeća EZ iz 1992. godine i na osnovu iste zaključenih Dopunskih sporazuma o ukidanju zelene karte, zatim uvođenju registarske tablice kao dokaza o postojanju valjanog osiguravajućeg pokrića, kasnije zamijenjenih jedinstvenim Multilateralnim sporazumom o garanciji. Sve to je tako pobrojano da bi se naveo razlog objedinjavanja svih odredbi koje uređuju odnose između nacionalnih biroa u jedinstveni dokument, ali i da bi se istaklo da su nova pravila samo najnovija faza u uvodu spomenutih sporazuma između kancelarija, da su to nova pravila koja na malo drugačiji način uređuju međunarodni sistem zelene karte.

Prvi dio sadrži opšte odredbe, koje su obavezne za sve biroe, zatim se govori o svrsi Kritskog sporazuma, daju se definicije pojedinih pojmova, daje se način na koji se uređuje obrada odštetnih zahtjeva, položaj korespondenata, uslovi pod kojima su biro i dužni refundirati iznose isplaćene od strane drugih biroa trećim oštećenim licima, dužnost garancije između nacionalnih biroa i njegovo funkcionisanje.

Drugi dio daje prikaz posebnih odredbi koje uređuju ugovorne odnose između biroa na osnovu zelene karte. Te odredbe se odnose dakle na sporazume između biroa koji su zadržali podsistem zelene karte, koji se temelji na zelenoj karti kao osnovnom dokumentu o osiguranju, a koji je prije stupanja na snagu Kritskog sporazuma bio regulisan u skladu sa odredbama Londonskog sporazuma. Naravno, odredbe ovog dijela su fakultativne, odnose se samo na dio nacionalnih biroa koji su zadržali podsistem zelene karte. S obzirom na to da je zelena karta osnova ovog podsistema, kritski sporazum u ovom dijelu uređuje izdavanje i distribuciju zelenih karata te način snabdijevanja članova biroa tim dokumentom, potvrdu valjanosti zelene karte, te značaj falsifikovanih, neovlašteno izdanih i protivpravno izmijenjenih zelenih karti.

Treći dio sadrži posebne odredbe koje uređuju ugovorne odnose između biroa na osnovu podsistema registarske tablice kao pretpostavljenom dokazu o postojanju valjanog osiguravajućeg pokrića. Odredbe ovog dijela su fakultativne i odnose se samo na one biroe članice Savjeta biroa koje su zadržale registarsku tablicu kao pretpostavljeni dokaz o postojanju valjanog osiguravajućeg pokrića. Odredbama ovog dijela uređuju se obaveze garancija između biroa, definiše se pojam uobičajenog staništa vozila, zatim isključenja na osnovu registarske tablice, te mogućnost dogovora o multilateralnoj primjeni ovih odredbi u okviru bilateralnih odnosa između biroa.

Četvrti dio daje prikaz odredbi koje uređuju odnose na osnovu sporazuma sklopljenih između nacionalnih biroa. Odredbe ovog dijela su obavezne za sve biroe, a uređuju obaveze nacionalnih biroa, da se sklapajući bilateralne sporazume, drže odredbi internih pravila i onih

fakultativnih odredbi na kojima se temelji njihov uzajamni ugovorni odnos. Ugovor se sklapa u 3 primjerka, od čega svaka kancelarija zadržava po jedan, a treći se dostavlja Savjetu biroa.

Sastavni dio ovih odredbi je ogledni primjerak sporazuma koji se nalazi kao Prilog broj III Kritskog sporazuma, koji u cjelosti sadržajno odgovara Odredbi člana 16.3 Kritskog sporazuma. Sporazumi između biroa moraju sadržavati: -naziv biroa; navođenje svojstva člana Savjeta biroa; namjeru da poštuju obavezne odredbe opštih pravila; izjavu da se uzajamno ovlašćuju, u svoje ime i u ime svojih članova, na obradu i isplatu vansudskim i sudskim putem svih odštetnih zahtjeva koji bi se mogli svrstati u okvir opštih pravila; neograničeno trajanje sporazuma uz pravo svakog biroa da ga otkaze uz otkazno pismo i otkazni rok od 12 mjeseci, kao i obavezu da se otkaz istovremeno uputi drugom birou i savjetu biroa; automatski raskid ili suspenziju sporazuma u slučaju da jedan od biroa izgubi svojstvo člana Savjeta biroa ili mu to svojstvo bude suspendovano.

U okviru odredbi ovog dijela je kao izuzetak zadržano pravo zemalja članica EU da svoje odnose ne urede bilateralno već jednim multilateralnim sporazumom u skladu sa Prvom smjernicom EZ.

Datum stupanja na snagu takvog sporazuma određuje Komisija EZ u saradnji sa Savjetom biroa. Biroi zemalja koje nisu članovi EU mogu pristupiti navedenom multilateralnom sporazumu ako ispune uslove koje odredi nadležno tijelo Savjeta biroa. Takav sporazum su biroi zemalja članica EU, biro nekih zemalja nečlanica potpisali 30.05.2002. godine na Kritu.

Peti dio sadrži odredbe po kojima se provodi postupak za izmjenu Kritskog sporazuma. Ove obavezne odredbe uređuju postupak izmjena koji je u isključivoj nadležnosti Savjeta biroa. Izuzetno, izmjena 3. dijela Kritskog sporazuma isključivo su u nadležnosti tijela koje je određeno Statutom Savjeta biroa. Kad to tijelo izvrši izmjenu odredbi tog dijela Kritskog sporazuma, izmjene automatski obavezuju i biroe koji nisu članovi tog tijela.

Dalje, sve izmjene vezane za tačku 4.2. Kritskog sporazuma (imenovanje ovlaštenih predstavnika za obradu šteta na osnovu zahtjeva iz 4. smjernice EZ), zadržano je u isključivoj nadležnosti biroa zemalja članica EZ.

Šesti dio – sadrži obavezne odredbe za sve biroe vezane za arbitraini postupak. On uređuje obavezu iznošenja eventualnih sporova između biroa pred arbitražu, troškove arbitara, njihov izbor, sastav arbitražnog vijeća, pravila postupka, jezik na kojem se vodi arbitražni postupak. Biroi su svoje međusobne sporove dužni iznijeti pred arbitražno vijeće koje se sastoji od 3 člana. Arbitre imenuje predsjednik Savjeta biroa, a u slučaju njegove spriječenosti - predsjednik Odbora za imenovanje. Savjet biroa utvrđuje honorare arbitara i troškove arbitražnog postupka. Jezik na kome se vodi postupak je engleski i francuski. Arbitražni postupak se vodi prema pravilima Arbitražne komisije UN za međunarodno trgovačko pravo koja budu na snazi u vrijeme iznošenja spora pred arbitražu.

Sedmi dio određuje datum stupanja na snagu Internih regulativa, ili Kritskog sporazuma, a taj dan je 01.07.2003. godine.

U prilogu Kritskog sporazuma nalaze se: Preporuka broj 5 sa Aneksom I, i smjernica vijeća Evrope sa Aneksom II, ogledni primjerak sporazuma između biroa.

Takođe treba istaći da je u cilju snalaženja u okviru novih pravila po Kritskom sporazumu, Generalna skupština na svojoj 37-oj sjednici koja je održana 29. i 30.05.2003. godine u Lionu usvojila poseban Komentar odredbi Kritskog sporazuma. Komentar odredbi Kritskog

sporazuma je tumač koji obavezuje sve članice Savjeta biroa. Zato u slučaju nedoumice šta znači pojedina odredba, pomoć treba potražiti u Komentaru i tamo naći odgovor.

2.2. PRIKAZ OPŠTIH ZAJEDNIČKIH ODREDBI ZA OBA PODSISTEMA¹²

Već smo prikazali šta sadrži prvi dio Kritskog sporazuma - opšta pravila, dakle definicije, postupak za obradu i isplatu šteta, položaj korespodenata i slično. Nažalost u nastojanju da odredbe sporazuma budu što kraće, izostale su neke, po mnogima sasvim neopravdano i nepotrebno, definicije pojmova koje je sadržavao Londonski sporazum. Mnogima će to otežati snalaženje i razumijevanje kompletnog procesa. Zato se pretpostavlja da će se stare definicije iz Londonskog sporazuma i dalje upotrebljavati. Tu svakako spadaju definicije obrađivačkog, izdavačkog, isplatnog, uslužnog, istražnog biroa. Istvoremeno date su neke nove definicije pojmova koje nisu bile u Londonskom sporazumu (osiguravač, korespodent, nezgoda, ozlijeđeno lice, Savjet biroa). U narednom tekstu dajemo ukratko prikaz zajedničkih odredbi iz prvog dijela Kritskog sporazuma odnosno prvih 6 članova tog sporazuma.

2.2.1. Biro, član biroa, osiguravač

Prema pravilima Kritskog sporazuma umjesto "bivšeg biroa", sad se govori o "nacionalnom birou osiguranja". Pod tim se podrazumijeva profesionalna organizacija koja je članica Savjeta biroa i koja je u zemlji u kojoj joj je sjedište osnovana i ima ovlaštenja u skladu Preporukom broj 5. Iako su definicije obrađivačkog, izdavačkog i uslužnog biroa izbačene iz Kritskog sporazuma, nema nikakve dvojbe da su nacionalni biro i dalje nosioci tih funkcija. U funkciji izdavačkog ili isplatnog biroa, jedino nacionalni biro ima pravo izdavati i štampati zelene karte i njima snabdijevati svoje članove, a koji oni dalje mogu predati svojim osiguranicima. Sve to naravno rade po ovlaštenju nacionalnog biroa. U funkciji izdavača odnosno isplatioca, nacionalni biro je garant birou koji je isplatio štetu oštećenom licu. Ako njegov član ne plati zatraženi iznos, nacionalni biro to mora platiti sam.

U funkciji obrađivača odštetnog predmeta, nacionalni biro zemlje u kojoj je nezgoda nastala, isključivo je nadležan obraditi i isplatiti odštetni zahtjev trećem oštećenom licu. Funkcija uslužnog biroa koja je postojala po LS više ne postoji.

Osiguravačem se po odredbama Kritskog sporazuma smatra društvo za osiguranje od automobilske odgovornosti koje za taj posao ima odgovarajuće ovlaštenje koje se mora odnositi i na davanje pokrića za inostranstvo. Član biroa je svako društvo za osiguranje od automobilske odgovornosti koje je prijavljeno u nacionalni biro, a za sve one koji žele izdavati zelenu kartu to članstvo je obavezno.

¹² Hrvatski ured za osiguranje – Kritski sporazum sa komentarom, Zagreb 2003. godina.

2.2.2. Korespodent po Kritskom sporazumu

Korespodent po Kritskom sporazumu je pravno ili fizičko lice, koje je jedan ili više osiguravača od autoodgovornosti, uz saglasnost biroa zemlje u kojoj je korespodent registrovan, imenovao i ovlastio da obradi i isplati štete nastale u zemlji u kojoj je korespodent registrovan, a koje uzrokuju osiguranici tih osiguravača. Prema članu 4, svaki nacionalni biro samostalno određuje uslove pod kojima će dati saglasnost na imenovanje korespodenta. Imenovanje korespodenta je konačan rezultat dogovora dva osiguravača. Određeni osiguravač nakon što pribavi saglasnost od korespodenta iz druge države, svom nacionalnom birou podnosi zahtjev, koji on dalje prosleđuje nacionalnom birou zemlje korespodenta. Nakon što dobije saglasnost dolazi do imenovanja. To znači da osiguravač ne može direktno obezbijediti korespodenta niti korespodent može to sam prihvatiti. Obojica moraju imati saglasnosti svojih nacionalnih biroa.

Korespodent samostalno rješava odštetni zahtjev u skladu sa nacionalnim pravom. Pri tome je obavezan raditi u najboljem interesu osiguravača koji je izdao zelenu kartu ili polisu osiguranja. Korespodent radi, dakle, u ime svog biroa koji mu je dao saglasnost za imenovanje, ali i u ime osiguravača koji je tražio njegovo imenovanje za korespodenta, odnosno biroa koji je proslijedio zahtjev za imenovanje korespodenta. Korespodent je dužan, ako to traži njegov partner prije donošenja konačne odluke da ga obavijesti o stanju predmeta.¹³ Time mu je samostalnost korespodenta okrnjena, ali je time omogućeno dogovaranje i savjetovanje¹⁴.

2.2.2.1. Sadržaj korespodentskog ugovora

Kritski sporazum ne određuje sadržaj korespodentskog ugovora. Ugovorom dvije strane slobodno uređuju svoje odnose na najbolji način. Jedino je potrebno voditi računa o koliziji interesa, jer u slučaju da ih ima, može doći do sankcija u vidu ograničenja prava refundacije isplaćenih iznosa na polovicu.

U ugovoru mogu biti sadržane i druge vrste usluga kao recimo usluge u slučaju kasko šteta i slično.

Biro koji je inače slobodan odlučiti kojem će članu povjeriti obradu i isplatu odštetnog zahtjeva ne smije obradu povjeriti članu koji je u konkretnom slučaju finansijski zainteresovan za ishod rješenja. Finansijska zainteresovanost može postojati kad je obrađivač štete ujedno i osiguravač od automobilske odgovornosti jednog od učesnika nezgode. Isto tako, kolizija interesa postoji i ako je obrađivač osiguravač jednog od učesnika po bilo kojoj osnovi koja bi mogla dovesti do njegovog pozivanja na pružanje osiguravačke garancije, npr. osiguranje odgovornosti u okviru osiguranja stana, ali i samog osiguranja objekta oštećenog u nezgodi, npr. osiguranja oštećene zgrade itd. Od toga pravila može odstupiti samo u dva slučaja:

¹³ U praksi se izdavački biro i te kako miješa u obradu štete, a korespodent uglavnom uvažava njegove sugestije. Razlog za to je strah od gubitka tržišta uslužne likvidacije šteta i obrađivačke provizije kao značajnog prihoda.

¹⁴ U praksi izdavački biro, njegov član i ujedno korespodent itekako se miješa u obradu šteta, a obrađivač korespodent rijetko zanemaruje njegove sugestije. Razlog za to je strah od gubitka posla ili tržišta za uslužnu likvidaciju šteta i gubitak prihoda na osnovu obrađivačke provizije.

-
1. ako pravo njegove zemlje predviđa suprotno
 2. ako dobije predhodnu saglasnost biroa koji je izdao zelenu kartu odnosno o čijoj se registarskoj tablici radilo. Već smo rekli da sankcija za kršenje ove odredbe jeste ograničenje prava refundacije isplaćenih iznosa na polovicu. Upravo tu kolizijmu interesa rješavaju korespondenti svojim ugovorom, u pravilu, dopustajući unaprijed uzajamno ili jednostrano rješavanje i takvih slučajeva, uz prethodno dogovaranje o konačnom rješenju. Osiguravači koji sklapaju korespondentni ugovor ovlašćeni su dogovoriti uslove refundacije isplaćenih iznosa. To znači da mogu slobodno dogovarati kako vrijeme refundacije tako i iznose, recimo, obrađivačke naknade. Takav njihov dogovor, kojim je ugovoreno nešto što odstupa od odredbi Kritskog sporazuma ili odluka Opšte skupštine Savjeta biroa, ne tiče se biroa niti ih može obavezivati.

U korespondentnim ugovorima mogu se uređivati i odnosi u pogledu drugih usluga. Poznate su klauzule takvih ugovora o kasko uslugama, o pomoci povrijeđenima po osiguranju od posledica nezgode, o pružanju pojedinih vidova pravne zaštite vozaču-štetniku itd. Takve odredbe su samo formalno u sastavu korespondentnog ugovora i one sadržajno ne spadaju u sistem zelene karte i Kritskog sporazuma.

Za potrebe ovog rada analiziraćemo jedan ugovor iz prakse¹⁵. U preambuli ugovora navedena su imena ili nazivi osiguravača. U predmetu ovog ugovora precizirano je da je predmet ugovora pomoć kod šteta iz autoodgovornosti u skladu sa jedinstvenim sporazumom između biroa, zatim pomoć kod kaska, te druge vrste pomoći kod šteta. Sve 3 vrste saradnje definisane su kroz odjeljke A, B i C.

Tako se u odjeljku A definiše korespondentska saradnja za obradu i likvidaciju šteta iz osnova auto odgovornosti. Naznačeno je da će korespondenti osiguravači obrađivati, likvidirati i platiti štete iz osnova auto odgovornosti na teritorijama svojih država koje nastanu kao posljedica nezgode koju je prouzrokovao osiguranik i na korespodenta iz ovog ugovora.

Sve funkcije i obaveze koje proističu iz tog sporazuma u vezi sa štetama iz auto odgovornosti se likvidiraju u skladu sa Jedinstvenim sporazumom između biroa.

Ako dođe do sukoba interesa ugovoreno je da će obje strane zanemariti pozivanje na sukob interesa a u svakom slučaju strane će se konsultovati ako ocijene da je to potrebno. Obrađivačka provizija i principi obračunavanja naknade za pruženu uslugu će biti izračunati u skladu sa odredbama datim u tekstu Jedinstvenog sporazuma između biroa.

U odjeljku B je ugovorena saradnja za pomoć kod kasko šteta, koja se ogleda u sledećem:

- procjena štete kod osiguranog motornog vozila,
- obezbjeđenje provizorne popravke,
- uplata troškova popravke.

Prije pružanja bilo kakve pomoći stranke su obavezne da jedna kod druge provjeri da li postoji kasko pokriće. Prije dobijanja obavještenja o kasko pokriću može se uraditi pregled oštećenog vozila. Ukoliko se ispostavi da ne postoji osiguravajuće kasko pokriće, ugovorne strane će preduzeti korake za nadoknadu honorara stručnog lica koje je izvršilo pregled.

¹⁵ Iz ugovora o korespodentskoj saradnji zaključenog 01.11.2003. godine između osiguravača DDOR Novi Sad i Jahorina osiguranja AD Pale.

Ugovorene strane će platiti provizornu popravku bez saglasnosti druge strane do iznosa 1100 Eura, a preko tog iznosa samo uz saglasnost druge strane.

Nakon nezgode strane se obavezuju vozilo uputiti do radionice za popravak, obezbijediti transport oštećenog vozila, pružiti potrebnu pomoć oštećenom. U slučaju da je vozilo potpuno uništeno ili se smatra da vozilo ne treba popravljati (totalna šteta), obrađivač će odmah konsultovati osiguravača radi dobijanja daljih instrukcija. Za usluge pružene za ovu vrstu saradnje ugovorne strane su ugovorile proviziju od 200 Eura po šteti, plus troškove koje su platili u svojoj valuti konvertovanoj u Eure na dan plaćanja. Po prijemu specifikacije o troškovima troškovi se moraju nadoknaditi u roku od 2 mjeseca, a ukoliko se plaćanje ne izvrši, obračunava se kamata u skladu sa Jedinstvenim sporazumom između biroa od datuma prvog potraživanja.

U odjeljku C je ugovorena saradnja u vezi pružanja uzajamne pomoći na zahtjev u vezi sa svim štetama koje ne potpadaju pod Jedinstveni sporazum, u domenu slanja kopija dokumenata, izvještaja, informacija, elaboriranju ekspertskog izvještaja...

Naknada za ovu vrstu pomoći je u visini stvarnih troškova.

U završnim klauzulama, precizirano je da će obje strane tražiti dozvolu od svojih nacionalnih biroa samo za odredbe pomenute u odjeljku A. Strane su saglasne da će u ličnim kontaktima utvrditi način pojednostavljenja toka likvidacije šteta.

U slučaju spora ugovorena je nadležnost arbitražnog vijeća Savjeta biroa.

Sporazum za odjeljke B i C stupa na snagu danom potpisivanja, a za odjeljak A kada se dobiju saglasnost oba nacionalna biroa zelene karte.

2.2.2.2. Pregled korespodentskih ugovora između BiH i SCG

Kao što je poznato da nas su BiH i SCG samostalne države, te je na tim principima uređen odnos iz domena automobilske štete i to kroz odredbe Kritskog sporazuma.. Ove države imaju svoje nacionalne Biroe: SCG - Udruženje osiguravajućih organizacija SCG, a BiH biro zelene karte u BiH. Ta dva biroa imaju međusobno potpisan Jedinstveni sporazum po načelima Kritskog sporazuma. Sve štete se rješavaju putem ova dva biroa, dakle i jedan i drugi biro su dali saglasnost na korespodentske ugovore između zainteresovanih organizacija za osiguranje koje jedna za drugu na području svoje države rješavaju štete iz osnova auto osiguranja sa elementom inostranosti. Danas su na snazi sledeći korespodentski ugovori:

R.	INO NOSILAC	BIH	DATUM	VRSTA
----	-------------	-----	-------	-------

			OTKAZ UGOVORA	DATE SAGLAS.	STUPANJE NA SNAGU	
1.	“SIM OSIGURANJE” Beograd, saglasnost data	BOBAR OSIGURANJE		16.05.02	16.05.02	*
1.	AMS osiguranje Beograd	KOSIG DUNAV OSIGURANJE		02.06.04.	02.06.04	*
2.	DDOR “NOVI SAD”	SARAJEVO OSIGURANJE	17.04.02.			*
3.	DDOR”NOVI SAD”	JAHORINA OSIGURANJE		06.11.03	06.11.03	*
4.	Dunav osiguranje	KOSIG DUNAV OSIGURANJE		15.01.02	15.01.02	*
5.	Lovćen osiguranje Podgorica	CROATIA OSIGURANJE		07.01.03	07.01.03	*
6.	Milenijum osiguranje d.d.	CROATIA OSIGURANJE		01.03.04	01.03.04	*

Pored ovih ugovora koji su navedeni u tabeli i koji su na snazi, treba reći da su do maja 2005. bili aktivni sledeći ugovori:

R. br.	INO NOSILAC UGOVORA	BIH OSIGURAVAJUĆE DRUŠTVO	DATUM			VRSTA UGOVOR A
			OTKAZ UGOVORA	DATE SAGLAS.	STUPANJE NA SNAGU	
1.	EVROPA OSIGURANJE	SUNCE BIH OSIGURANJE		19.12.03	19.12.03	
2.	EVROPA OSIGURANJE	DRINA OSIGURANJE		24.09.03	24.09.03	*

Međutim, pošto je nakon stupanja na snagu novih zakona iz oblasti osiguranja u SCG, Narodna banka Srbije preuzela nadzor nad radom osiguravajućih društava, nakon izvršene kontrole poslovanja, Evropa osiguranje je ostalo bez dozvole za rad, te zbog toga ugovori koje su oni imali zaključeni sa osiguravačima iz BiH, više nisu na snazi.

Iz tabele je vidljivo da ugovori koji su na snazi imaju karakter bilateralnih ugovora, što znači da su dvostrani i da osiguravači iz BiH i SCG jedni za druge rade obradu likvidaciju, isplatu šteta. Takođe to znači da su oba nacionalna biroa, i BiH i SCG, dali potrebne saglasnosti za ovakav vid saradnje u domenu šteta iz auto-osiguranja. Ovi odnosi imaju karakter profesionalne poslovne saradnje po odredbama Kritskog sporazuma.

Međutim i pored toga u 2004. godini BiH biro je bio prinuđen da 10 puta aktivira poziv za garanciju zbog neizvršavanja finansijskih obaveza SCG biroa u predviđenom roku od 60 dana.

U 2005. godini zaključno sa septembrom poziv za aktiviranje garancije (tzv. garantni kol) je aktiviran svega 3 puta.

To znači da se profesionalni odnos i povjerenje uspostavilo na višem nivou što je potrebno i poželjno za funkcionisanje jednog ovakvog sistema.

2.2.2.3. Specijalizovane organizacije kao korespondenti

Za korespondenta u novije vrijeme pored osiguravača vrlo često može biti imenovano i neko drugo pravno ili fizičko lice koje nije osiguravač.

Radi se dakle o specijalizovanim agencijama za obradu i likvidaciju šteta, advokatskim kancelarijama ili pravnicima, pojedincima koji prethodno moraju ispuniti uslove koje propiše nacionalni biro za ovu vrstu posla. Jači zamah u razvoju takvih specijalizovanih organizacija se bilježi u Zapadnoj Evropi nakon donošenja smjernice Evropske zajednice broj 87/344 iz 1987, a koja se odnosi na ujednačavanje propisa zemalja članica o pružanju pravne zaštite.

Ipak prava ekspanzija ove vrste posla se desila nakon donošenja i stupanja na snagu IV smjernice Evropske unije, koja je propisala obavezu imenovanja ovlaštenog predstavnika u stranoj zemlji za sve osiguravače koji se bave auto odgovornošću a dozvolu za rad imaju u nekoj od zemalja Evropske unije.

Upravo je to ponukalo pisce Kritskog sporazuma, prvo, da uvedu, do tada nepostojeću, definiciju korespondenta, i drugo, da predvide mogućnost da korespondentom može biti imenovan osiguravač, ali i «... svako drugo fizičko ili pravno lice» (čl.2.4.). Svaki nacionalni biro samostalno odlučuje hoće li i pod kojim uslovima dozvoliti da se za korespondenta imenuju specijalizovane organizacije i fizička lica. Poželjno je pri tome da se ne postupa diskriminatorski i da uslovi, koje mora ispuniti neko lice da bi bilo imenovano korespondentom budu unaprijed poznati i objavljeni.

Lica koja su imenovana za korespondenta, a nisu osiguravači, u svemu su izjednačeni sa osiguravačem: ona dobijaju pravo na obradu štete, rade samostalno, za njihov rad odgovara nacionalni biro koji je dao saglasnost na imenovanje, obrađuju predmet i isplaćuju odštetu.

Neki nacionalni biroi još uvijek ne žele da obrada odštetnog zahtjeva bude povjerena licima koja nisu osiguravači. Praksa je, međutim, i tu našla izlaz: i kada biro nije predvidio mogućnost da korespondent bude lice koje nije osiguravač, ona će ipak moći obavljati funkciju obrađivača krijući se iza tzv. Fronting Company (Fronting-poslova). U fronting odnosu obrađivač radi pod firmom i pod odgovornošću nekog osiguravača, koji svome birou ostaje odgovoran za obradu i isplatu štete.

2.2.3. Obrada i isplata odštetnih zahtjeva

Poslovi obrade i isplate šteta sa elementom inostranosti, u svakom nacionalnom birou se definišu i sprovode Pravilnikom o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta.

Konkretna redoslijed i opis operacija koje radi obrađivački, odnosno isplatni Biro daćemo u narednom poglavlju. U ovom dijelu rada biće prikazani opšti postupci koji važe za sve i na osnovu kojih je nastao pomenuti pravilnik.

Kritski sporazum detaljno uređuje postupak obrade i isplate odštetnih zahtjeva i zadatke nacionalnih biroa odnosno njihovih članova i korespodenata. Sam postupak formiranja predmeta odštetnog zahtjeva, dakle utvrđivanja pravnog osnova za opravdanost podnošenja zahtjeva za nadoknadu štete, može početi na dva načina.

Prvi način je da nacionalni biro sazna da se na njegovom području dogodila nezgoda u kojoj je učestvovalo vozilo inostrane registracije. U tom slučaju nacionalni biro je obavezan, ne čekajući formalni odštetni zahtjev, pristupiti ispitivanju okolnosti nastanka nezgode. Važno je upozoriti da član 3.1. Kritskog sporazuma govori o ovoj obavezi biroa. Hoće li vozač tog vozila biti odgovoran za štetu, pitanje je koje će se riješiti kasnije u postupku obrade kada se pokrene taj postupak. Biro koji otvara postupak na osnovu saznanja, odmah obavještava osiguravača koji je izdao zelenu kartu, ili njegov nacionalni biro, o postojanju takvog odštetnog zahtjeva i to obično tako što traži osiguravajuće pokriće. Ukoliko neki biro propusti da informiše drugi biro o postojanju odštetnog zahtjeva, to mu se ne može sankcionisati jer obaveza nadoknade štete, odnosno zaštite žrtava postoji. Ako biro u toku ispitivanja slučaja utvrdi da osiguravač koji je izdao zelenu kartu i polis osiguranja ima korespodenta koji je dobio saglasnost na imenovanje tog korespodenta, kompletan slučaj će proslijediti tom korespodentu bez odlaganja. Dakle u ovom slučaju biro ne obavještava strani biro nego korespodenta koji u zemlji nesreće zastupa stranog osiguravača.

Drugi slučaj je kad nacionalni biro primi odštetni zahtjev trećeg lica. U tom slučaju će ako utvrdi postojanje korespodenta, proslijediti mu bez odlaganja odštetni zahtjev i svu dokumentaciju koju ima, kako bi ovaj nastavio obradu i isplatu odštetnog zahtjeva. Ako korespodent ne postoji, biro će bez odlaganja obavijestiti strani biro o postojanju odštetnog zahtjeva, ali će isti rješavati sam ili će obradu povjeriti ovlaštenoj i stručnoj organizaciji pri tome navodeći podatke o toj organizaciji. Prema članu 3.3. Kritskog sporazuma, biro je ovlašten da riješi bilo koji odštetni zahtjev kako u mirnom tako i u sudskom postupku, a to je sve omogućeno na osnovu punomoći koju su biroi dali jedni drugima.

Biro, odnosno njegov član koji obrađuje odštetni zahtjev, jedini je nadležan primjenjivati i tumačiti pravo uz obavezu da prije konačne odluke obavijesti biro koji je izdao zelenu kartu ako postoji zahtjev za obavijesti. Za kršenje ove obaveze takođe nema sankcija, ali bi njeno ponavljanje u slučaju da postane praksa bilo suprotno Statutu Savjeta biroa, pa bi se to moglo sankcionisati na osnovu odredbi Statuta. Izuzetak od ovoga, je u slučaju, da visina nadoknade premašuje limite osiguravajućeg pokrića predviđene nacionalnim propisima. Tada je obavezno se posavjetovati sa biroom i njegovim članom koji je izdao polis osiguranja šta sa iznosom preko limita! Ako mjerodavno pravo predviđa obavezu da biro ili njegov član koji obrađuje predmet primjenjuje uslove iz ugovora o osiguranju - dogovor nije potreban¹⁶.

Nakon što se predmet obradi i isplati dolazi do regresnog potraživanja isplatnog biroa prema izdavačkom birou. Kritski sporazum ovom pitanju posvećuje posebnu pažnju, zato što je problem refundacije isplaćenih iznosa centralni problem sistema zelene karte.

¹⁶ Odredbu o primjeni povoljnijih osiguranih svota iz polise osiguranja, prvi je svojevremeno primjenio italijanski Zakon o autoodgovornosti iz 1969. godine, u vrijeme kada su minimalne zakonske sume osiguranja u Italiji bile među najnižim u Evropi.

Bez funkcionisanja mehanizma regresa ili refundacije, teško je i zamisliti uspješno funkcionisanje sistema. Regres je dakle obaveza biroa, odnosno njegovog člana, koji je izdao polisu osiguranja i pripadajuću joj zelenu kartu. U tu svrhu, već smo vidjeli, države su dužne omogućiti slobodan transfer valute u cilju izvršavanja obaveze plaćanja regresa obrađivaču. To je i preduslov prijema, ali i ostanka, nekog nacionalnog biroa u sistemu zelene karte. Uslovi pod kojima obrađivač odštetnog zahtjeva ima pravo tražiti regres su:

1. da je obradio sve odštetne zahtjeve u okviru istog štetnog događaja,
2. da od zadnje isplate pa do podnošenja zahtjeva za regres nije prošlo više od jedne godine,
3. da je regresni zahtjev poslan elektronskom poštom ili faksom,
4. da je zahtjev za regres specifikovan a posebno:
 - specifikacija iznosa isplata izvršenih u korist oštećenih lica,
 - specifikacija iznosa za vanjske saradnike (troškovi vještaka, pribavljanja dokumenata, sudski troškovi) zajednički naziv za ove troškove je troškovi obrade predmeta,
 - obrađivačka naknada.

Kritski sporazum je predvidio mogućnost da obrađivač odštetnih predmeta zatraži regres isplaćenih iznosa, troškova obrade i prije konačnog rješenja svih odštetnih zahtjeva nastalih iz iste nezgode a preko određenog iznosa. Na 37. sjednici Generalne skupštine donesena je odluka da se regres akontacije obrađivačke provizije može tražiti ako je osnovni iznos isplaćenih odšteta oštećenim strankama (dakle, troškovi obrade predmeta ne uzimaju se u obzir) 1500 eura i više. Iz ovog proizilazi da Interna pravila ne određuju te iznose¹⁷ (mada se to uobičajeno traži samo kod većih isplaćenih iznosa), nego Generalna Skupština.

U slučaju da nema pravnog osnova za isplatu na osnovu podnesenog zahtjeva, taj predmet se završava odbijanjem odštetnog zahtjeva¹⁸. U tom slučaju obrađivač ima pravo na traženje regresa troškova obrade i minimalne obrađivačke provizije. Isto je i za predmete kod kojih nastupi zastara ili oštećeni odustane od zahtjeva.

Obrađivački biro ima pravo na obrađivačku proviziju, dakle honorar za obradu i isplatu odštetnog zahtjeva.

Obrađivačka provizija iznosi 15% od iznosa specifikovanih u odštetnom zahtjevu. U osnovicu se uzimaju samo iznosi isplaćenih odšteta, a ne troškovi obrade. Minimalni iznos obrađivačke provizije je 200 eura, a maksimalni 3500 eura¹⁹. Lokalni porezi se ne mogu dodavati iznosu obrađivačke provizije²⁰. Zatraženi regresni iznosi se obrađivaču isplaćuju bez ikakvih troškova za njega (bankarski i drugi troškovi transfera novca). Obrađivač ima pravo tražiti da mu se iznos regresa isplati u eurima²¹.

¹⁷ Takva mogućnost je postojala po Londonskom sporazumu, ako je očekivana šteta prelazila iznos od 1000 USA dolara.

¹⁸ Ti slučajevi u praksi nisu beznačajni. Naime prema nekim statistikama na dobijene i a/a odštetne zahtjeve otpada oko 17 % svih riješenih odštetnih zahtjeva.

¹⁹ Iz zbirke odluka 37. Generalne skupštine održane u Lionu 2003. godine.

²⁰ Zaključci generalne skupštine iz Rima 1994. godine.

²¹ Ova obrada i rezultat dugogodišnje borbe nacionalnih biroa zemalja koje nisu imale konvertibilnu valutu i koje su imale veliku inflaciju. Isplata regresa u nominalnom iznosu njihove nacionalne valute, protekom roka za refundaciju (60 dana), značila je za njih veliku štetu.

Prilikom slanja zahtjeva za refundaciju, u slučaju da izdavački biro traži pravdajuću dokumentaciju i obrađivački biro bez odlaganja istu mora obustaviti. Tu spada i dokaz o isplati, ali ta dokumentacija ne čini dio odštetnog zahtjeva. Zahtjev za dostavu pravdajuće dokumentacije, ne može biti razlog za produžavanje roka za plaćanje traženog iznosa za regres. Taj rok je 60 dana od dana podnošenja zahtjeva. U slučaju kašnjenja obračunava se kamata od 12% na godišnjem nivou, a teče od dana postavljanja regresnog zahtjeva i teče do dana kada je banka obrađivača primila doznaku od dužnika.

U pogledu garancija da će isplaćeni iznosi biti refundirani, Kritski sporazum je donio niz odredbi kojima se nacionalni biro u konačnici pojavljuje kao glavni garant.

Garancija ili guarantee call, se može aktivirati po osnovu zahtjeva za aktiviranje garancije u slučaju kada članica biroa koja je izdala zelenu kartu ne izvrši svoju regresnu obavezu u roku od 2 mjeseca.

Zahtjev za aktiviranje garancije, mora se podnijeti u roku od jedne godine od dana kad je obrađivač postavio regresni zahtjev. Kada primi zahtjev, biro je dužan u ostavljenom roku od 30 dana sam da plati iznos regresnog zahtjeva, obično iz fonda za nadoknadu šteta, koji postoje pri biroima.

Biro koji ne ispuni tu obavezu u roku od mjesec dana i ne izmiri obavezu po garanti kolu, bice dužan platiti iznos koji je bio zatražen po osnovu regresnog zahtjeva uvećan za 12% zateznih kamata i plus 12% dodatnih zateznih kamata na inicijalno zatraženi iznos regresa uvećanog za 12% zateznih kamata. To je što se tiče garancije biroa-birou.

Što se tiče garancije biroa korespodentu, korespodent nema pravo na garanciju za obrađivačku naknadu u slučaju da članica stranog biroa ne izvrši plaćanje u zadatom roku. Zato treba strogo voditi računa koga se uzima za korespodenta. Ovo je novina koja je prilično sokantna, ali je ona rezultat ostavljene slobode korespodentima, da međusobno ugovaraju modalitete regresa isplaćenih iznosa. Po isteku roka od dvije godine poziv za aktiviranje ne proizvodi više pravno dejstvo. Međutim sam regresni zahtjev ostaje i na njega teku kamate, ali biro nema obaveza, nego same članica biroa koja je izdala zelenu kartu.

2.3. PODSISTEM ZELENE KARTE

Drugi dio Kritskog sporazuma sadrži posebne odredbe koje su specifične za podsistem zelene karte. Te odredbe su opcionalne, fakultativne, jer njima će biti vezani samo biro i koji su članovi podsistema zelene karte. One se, dakle, neće odnositi na biro e članove podsistema registarske tablice. U podsistemu zelene karte, danas ima 44 zemlje.

U ovom dijelu Kritskog sporazuma se uređuju odnosi između biroa kada jedan ili oba biroa nisu potpisnici Sporazuma između nacionalnih biroa za osiguranje zemalja članica Evropskog privrednog prostora - EEA i drugih pridruženih biroa - dakle Multilateralnog sporazuma. Ovim dijelom se takođe uređuju odnosi između Biroa potpisnika Sporazuma između biroa zemalja članica EEA i pridruženih biroa u sledećim slučajevima:

-
1. kada je vozilo koje se koristi u jednoj od zemalja biroa potpisnika izuzeto iz obaveze osiguranja od autoodgovornosti, ali mora imati zelenu kartu za ulazak u zemlji drugog biroa potpisnika,
 2. kada vozilo dolazi iz zemlje čiji biro nije potpisnik Multilateralnog sporazuma, a ima zelenu kartu izdatu od nekog od biroa potpisnika, te prouzrokuje nezgodu na području zemlje nekog drugog biroa potpisnika.

U pogledu odgovornosti za izdavanje i distribuciju zelenih karata, Kritski sporazum je utvrdio krajnju odgovornost biroa za štampanje zelenih karata. Preciziran je rok od 15 dana kao minimalni rok za važnost zelene karte, bez obzira da li je izdata na kraći rok. U pogledu pokrića odnosno potvrde valjanosti zelene karte, zahtjevu za potvrdu valjanosti zelene karte treba udovoljiti u roku od 90 dana. Ukoliko se ne dobije odgovor, smatraće se da je zelena karta valjana.

U pogledu falsifikovanih, naovlašteno izdatih i protivpravno izmijenjenih zelenih karti, Kritski sporazum određuje da se svaka zelena karta predočena u nekoj zemlji članici Savjeta biroa, smatra izdatom po ovlaštenju tog biroa, čak i ako se ustanovi da je falsifikovana, neovlašteno izdana ili protivpravno izmijenjena. Na te slučajeve se primjenjuju odluke Generalne Skupštine koje se odnose na valjanost zelene karte.

Garancija biroa, međutim ne vrijedi za takve zelene karte ako se ona odnosi na vozilo koje nije službeno registrovano u zemlji iz koje potiče zelena karta. O ovome nešto više u tekstu koji slijedi.

3. REOSIGURANJE ZELENE KARTE

3.1. UVOD U REOSIGURANJE

3.1.1. ISTORIJA OSIGURANJA I REOSIGURANJA²²

Čovjekova želja za sigurnošću, želja da se osigura od budućih nepogoda, je stara koliko i ljudski rod. U početku, čovjek je samo mogao da pokuša da zadovolji ovu potrebu pomažući sebi kako je znao i umio; kasnije, pronalazi podršku u porodici, porodičnim zadrugama, esnafima. Ta ideja zajedništva «svi za jednoga-jedan za sve» predstavlja osnovu osiguranja. U svijetu gdje se rad maksimalno specijalizovao i vrijednosti strogo koncentrisale, značaj osiguranja se naglo povećavao.

U pomorskoj trgovini se prvi put javila ideja o direktnom osiguranju i reosiguranju. Najstariji ugovor o pomorskom osiguranju datira iz perioda prije nove ere, dok je najstariji pisani ugovor o reosiguranju nastao mnogo kasnije, 1370.godine u Đenovi.

Sa naglim razvojem trgovine i procvatom privrede u srednjem vijeku, naročito u italijanskim gradovima-državama, u Flandriji i gradovima Hanze, pojavljuje se prvo pravo komercijalno osiguranje. Osiguravači rade bez statistika, bez vjerovatnoća dešavanja događaja, oslanjajući se sarno na sebe u ličnoj procjeni rizika. Kada bi vijest o gubitku stigla, mnogi osiguravači bi se zapitali da li su na sebe preuzeli prevelik rizik. Da bi se zaštitili od ovakvih situacija uvidjeli su da dio rizika ili cijeli rizik treba da prebace na drugog osiguravača voljnog da to prihvati kroz reosiguranje.

Osim reosiguranja koje je pokrivalo samo pojedinačne rizike, kao instrument podjele rizika razvilo se saosiguranje. Kako je Engleski zakon iz 1746. zabranio reosiguranje, direktni osiguravači su se morali udružiti u sindikate da bi zajednički snosili rizike. Tako je ovaj zakon nenamjerno ojačao londonski Lloyd-najpoznatiju svjetsku osiguravajuću instituciju.

Prvi veliki korak u istoriji osiguranja je bilo pomorsko osiguranje, za njim je slijedilo osiguranje protiv požara. Nakon niza velikih požara koji su harali Hamburgom u periodu od 1672.-1676. osnovan je Hamburger Feuerkasse (Hamburski požarni fond), koji danas predstavlja najstariju postojeću osiguravajuću kompaniju. Ostale velike osiguravajuće kuće nastaju u XIX vijeku kao posljedica naglog ekonomskog razvoja: transformacije tehnologije, društva i načina razmišljanja, te zasnivaju svoj rad na novim principima: usklađivanje portfelja (grupe rizika) na svjetskom nivou, uvođenje novih vidova osiguranja u industriji i kreiranju socijalnog osiguranja.

Novi katastrofalni požar u Hamburgu 1842. godine inicirao je osnivanje Cologne Reinsurance Company, prve profesionalne kompanije za reosiguranje. Rezerve lokalnog Hamburskog požarnog fonda od 500.000 DM nisu bile dovoljne da pokriju gubitak (štetu) od 18.000.000 DM. Zbog toga su osiguravači konačno priznali potrebu za podjelom polisa cjelokupnih portfelja na nekoliko nosilaca rizika.

²² M.Bijelić: Osiguranje i reosiguranje, Tectus Zagreb 2002

Na početku su samo finansijski najjači direktni osiguravači radili reosiguranje.

Najznačajnije i najveće kompanije za reosiguranje u to vrijeme su:

- Cologne Reinsurance Company osnovana 1842.
- Aachen Re osnovana 1853.
- Frankfurt Re osnovana 1857.
- Swiss Reinsurance Company osnovana 1863.
- Munich Reinsurance Company osnovana 1880.

Osnivanje kompanija specijalizovanih za reosiguranje bilo je od velikog značaja za budući razvoj industrije, razvijanje novih oblika reosiguranja i podjelu rizika na svjetskom nivou, što znači da je to doprinijelo internacionalnoj praksi. Takođe, to je poboljšalo zaštitu koju nudi reosiguranje i indirektno uticalo na poboljšanje uslova koje su osiguravači bili u mogućnosti da ponude svojim klijentima. Danas postoji oko 200 reosiguravajućih kompanija širom svijeta, a veliki broj osiguravajućih kuća se bavi i reosiguranjem.

Na početku XXI vijeka evropska osiguravajuća industrija se našla u konfrontaciji sa novim privrednim razvojem. Liberalizacija, kao rezultat jedinstvenog evropskog tržišta, doprinijela je nestanku strogo nadgledanog, nacionalno regulisanog sistema koji je postojao generacijama unazad. Danas, deregulacija osiguravajućeg biznisa vodi ka sve intenzivnijoj konkurenciji.

3.1.2.DEFINICIJA I FUNKCIJE REOSIGURANJA

«Reosiguranje je osiguranje za osiguravajuće kompanije.» ili preciznije:

«Reosiguranje je prenos dijela opasnosti ili rizika, koji direktni preuzimaju ugovorom o osiguranju od osiguranika, na drugog nosioca reosiguravača, koji nema direktni ugovorni odnos sa osiguranikom».²³

Direktni osiguravači trebaju reosiguranje iz sledećih razloga:

1. da ograniče (koliko je moguće) godišnju fluktuaciju gubitaka koje moraju da snose na sopstveni račun
2. da se zaštite u slučaju katastrofe

Individualni portfelji, na primjer: polisa osiguranja od požara, pomorskog ili transportnog osiguranja, može biti predmet reosiguranja. Ovi osiguravajući portfelji su pokriveni paušalnim ugovorom, takozvanim obaveznim ugovorom o reosiguranju.

Uravnoteženi (izbalansirani) portfelji treba da uključuju više sličnih i jednakih rizika. U tom slučaju, gubici mogu biti kolektivno izbalansirani, što znači da direktni osiguravači ne trebaju reosiguranje. Portfelj automobilskeg osiguranja velikih osiguravača je najbolji primjer uravnoteženog portfelja.

Primjeri Neizbalansiranog portfelja su portfelji nuklearne energije i avio osiguranja, gdje su veliki rizici a mali broj osiguranika. Neke rizike ne može da snosi jedna osiguravajuća kompanija, u stvari, ne može snositi ni reosiguranje u nekim slučajevima. Neophodno je

²³ M.Grossmann, Reinsurance-An introduction

osnivanje nacionalnih fondova koji bi bili podrška nacionalnim reosiguravajućim kompanijama, prepuštajući veliki dio rizika stranim fondovima.

Reosiguravač poboljšava kvalitet i daje novu dimenziju uslugama koje direktni osiguravači nude klijentima kroz sledeće aspekte:

- reosiguravači smanjuju vjerovatnoću propadanja direktnih osiguravača preuzimanjem njihovih najvećih rizika,
- reosiguravači stabilizuju poslovanje direktnih osiguravača preuzimanjem dijela rizika slučajne fluktuacije, rizika od promjene i rizika od greške,
- reosiguravači poboljšavaju uravnoteženost portfelja osiguravača pokrivanjem velikih suma osiguranja i visokih rizika,
- reosiguravači uvećavaju iznos kapitala dostupnog direktnim osiguravačima oslobađanjem dijela kapitala koji je bio vezan za osigurane rizike.

Zadatak reosiguravajućih kompanija je da ponude klijentima podršku koju oni žele (koliko je to u njihovoj moći), i u isto vrijeme da izgrade i sačuvaju sopstveni portfelj reosiguranja, da postignu ravnotežu poslovanja i kroz to ostvare profit.

Svaki reosiguravač teži da izbalansira svoj portfelj širenjem aktivnosti na veliki broj zemalja (geografska distribucija) i kroz sve oblike osiguranja.

Malu vjerovatnoću rizika od propasti reosiguravajuće kompanije održavaju kroz:

- izlaganje i kontrolu akumulacije zajedno sa adekvatnim preuzimanjem odgovornosti i polisa osiguranja,
- održavanje veza sa stalnim klijentima da bi se postigla kompenzacija u vremenu,
- osiguravanje, kada je moguće, što uravnoteženijeg dijela poslovanja osiguravača (npr.automobilska trodijelna odgovornost, osiguranje stakala, kućnog sadržaja,...)

Od 1990. do 2000. godine tržišno učešće četiri najveće reosiguravajuće kompanije je poraslo sa 22 % na 35 %.²⁴

U sledećoj tabeli predstavljeno je 10 najvećih reosiguravajućih kompanija, poredanih po veličini neto premije reosiguranja u milionima USD u 2003. godini.²⁵

	Naziv reosiguravajuće kompanije	Suma	Imovina/gubici	Životno/zdravstveno
1.	Munich Re	14956	11075	3881
2.	Swiss Re	13810	8880	4930
3.	Employers Re	8191	5184	3007
4.	GeneralCologne Re	7685	5824	1861
5.	Hannover Re	4803	3335	1468

²⁴ Swiss Re, Economic Research &Consalting

²⁵ Časopis Relmsurance VII/2004.

6.	Barkshire Hatway Re	4724	4724	0
7.	Gerling Globale Re	4028	3250	778
8.	SCOR	2566	1812	754
9.	Zurich Re	2485	2256	229
10.	London Re	1891	709	1182

3.1.3.OSNOVNE FORME I TIPOVI REOSIGURANJA

Osnovne forme reosiguranja su:

1. neobavezno reosiguranje
2. obavezno reosiguranje

Neobavezno reosiguranje je reosiguranje za pojedinačne rizike i najstariji je oblik reosiguranja. Direktni osiguravač slobodno bira koje pojedinačne rizike želi da ponudi reosiguravaču, reosiguravač je za svoj dio takođe slobodan da prihvati ili odbije ponudeni rizik. Otuda i termin fakultativno (neobavezno). Osiguravač će se opredijeliti za fakultativno reosiguranje u dva slučaja: kada posluje sa sumom koju treba reosigurati nakon čega je potrošio retenziju-dio za rizik koji je spreman sam da snosi i mogućnost reosiguranja predviđenu obaveznim ugovorom.

Obavezno reosiguranje je ugovorno reosiguranje za cijele portfelje: automatsko reosiguranje. Kod ove forme direktni osiguravač je obavezan da ustupi reosiguravaču ugovorom dogovoreni dio rizika definisan u ugovoru o reosiguranju; reosiguravač je obavezan da prihvati taj dio rizika.

Stoga reosiguravač ne može odbiti da obezbjedi zaštitu osiguravaču za pojedinačne rizike obuhvaćene ugovorom, mada direktni osiguravač može odlučiti da ne ustupa neke rizike reosiguravaču. Po pravilu, ugovori o obaveznom reosiguranju se zaključuju na godišnjem nivou.

Osnovni tipovi reosiguranja su:

1. proporcionalno reosiguranje
2. neproporcionalno reosiguranje

Proporcionalno reosiguranje je kada direktni osiguravač i reosiguravač podijele premije i gubitke između sebe u ugovorno definisanom odnosu (razmjeri). Zavisno od tipa ugovora, ovaj odnos može biti isti za sve rizike predviđene ugovorom (kvotno reosiguranje) ili može varirati od rizika do rizika (svi ostali tipovi proporcionalnog reosiguranja – reosiguranje viška rizika). U svim slučajevima, dio premije reosiguravača je proporcionalan njegovim obavezama koje mora izmiriti u slučaju gubitka. Na primjer, ako je reosiguravač prihvatio 90 % određenog rizika a na direktnom osiguravaču je ostalo 10% rizika, onda se premija dijeli u odnosu 90:10. Cijena proporcionalnog reosiguranja je izražena kao provizija od reosiguranja. Provizijom se

kompenzuju direktni osiguravači za proviziju njihovih agenata, troškove unutrašnje administracije i troškove gubitaka. (Troškovi svjedoka i suđenja su uključeni).

Primjer proporcionalnog reosiguranja (reosiguranja po kvoti):

Retenzija (zadržavanje) direktnog osiguravača	70%
Kvotno reosiguranje	30%
Ukupna suma od osiguranja (US)	10 miliona
Direktni osiguravač zadržava 70% izlaganja.....	7 miliona
Reosiguravač preuzima 30 % izlaganja.....	3 miliona
Prva rata u 2% od US.....	20000
Direktni osiguravač zadržava 70%.....	14000
Reosiguravač prima 30%.....	6000
Gubitak.....	6 miliona
Direktni osiguravač plaća 70%.....	4.2 miliona
Reosiguravač plaća 30%.....	1.8 miliona

Neproporcionalno reosiguranje - reosiguranje viška štete (XL reosiguranje) ne predviđa utvrđeni, unaprijed definisani odnos po kome se dijeli premija i gubici između direktnog osiguravača i reosiguravača; udio u gubicima koji svaka strana plaća varira zavisno od stvarnog iznosa osiguranog rizika. Ugovorom se definiše iznos do kojeg osiguravač plaća čitavi gubitak; to je fransiza (koristi se i termin neto retenzija - zadržavanje). Za svoj dio premije reosiguravač se obavezuje da će platiti gubitak iznad iznosa franšize, do visine definisane u ugovoru. Kao cijenu za ovo pokriće reosiguravač traži adekvatno učešće u premiji. U definisanju ove cijene, reosiguravač vodi računa o gubicima iz prethodnih godina (iskustvena procjena) kao i o gubicima koji se očekuju od te vrste i sastava rizika (izložena procjena). Dakle, sporazumi o reosiguranju obavezuju reosiguravača da plati kada portfelj reosiguranja ili gubitak od rizika premašuje iznos fransize.

Upravo je ova vrsta ugovora o reosiguranju najčešća u slučaju reosiguranja autoodgovornosti odnosno osiguravajućeg pokrića po zelenoj karti, za slučajeve kada vozilo izazove štetni događaj u inostranstvu, gdje su po pravilu limiti pokrića ili maksimalno moguća šteta (MMS) daleko veći od pokrića koje je u zemlji odakle potiče vozilo i polisa. U ovom radu ćemo detaljnije opisati i objasniti Ugovor o reosiguranju zelene karte za Biro zelene karte u BiH iz Sarajeva. Zbog toga smo u prethodnom tekstu objasnili neke uobičajene termine jer se i u ovom ugovoru oni koriste.

Glavne funkcije reosiguranja su garantne i finansijske funkcije u pogledu isplate masovne, katastrofalne ili enormno velike štete. Te osnovne funkcije su od velike važnosti, čak neprocjenjive za održavanje i postojanje industrije osiguranja, jer bilo koja osiguravajuća kompanija ma koliki kapital imala ne može biti garant za velike štete bez disperzije rizika. A ona se opet ostvaruje putem reosiguranja.

Potvrdu do kakvih katastrofa može doći, i koliko novca je potrebno da se one plate dajemo u sledećoj tabeli.

Tabela 1.: Četrdeset najvećih šteta osiguranja u mlrd. USD u periodu 1970-2003.²⁶

Datum	Događaj	Država	Šteta ²⁷	Žrtve ²⁸
11.09.2001	Teroristički napadi na Svjetki trgovački centar u Njujorku, Pentagon i dr.	SAD	21.062	3.025
23.08.1992	Orkan Andrew	SAD, Bahami	20.900	43
17.01.1994	Zemljotres u Norbridge	SAD	17.312	60
27.09.1991	Tajfun Mireile	Japan	7.598	51
25.01.1990	Zimska oluja Daria	Francuska, V.B. i dr.	6.441	95
25.12.1999	Zimska oluja Lotbar u zapadnoj Evropi	Francuska, V.B. i dr.	6.382	110
15.09.1989	Orkan Hugo	Portoriko, SAD i dr.	6.203	71
15.10.1987	Oluje i poplave u Evropi	Francuska, V.B. i dr.	4.839	22
25.02.1990	Zimska oluja Vivian	Zap. i centr. Evropa	4.476	64
22.09.1999	Tajfun Vart hits south of the countrw	Japan	4.445	26
20.09.1998	Orkan Georges	SAD i Karibi	3.969	600
05.06.2001	Tropska oluja Allison; bujične kiše; obimne poplave	SAD	3.261	33
02.05.2003	Gromobitne oluje, tomada, grad	SAD	3.205	45
06.07.1988	Esplozija na platformi Piper Alpha	V.B. Sjeverno more	3.100	167
17.01.1995	Zemljotres Hansbin u Kobeu	Japan	2.973	6.425
27.12.1999	Zimska oluja Martin	Francuska Španija i dr.	2.641	45
10.09.1999	Orkan Floyd; obilne padavine, poplave	SAD, Bahami	2.597	70
06.08.2002	Obimne poplave u Evropi	Evropa	2.548	38
01.10.1995	Orkan Opal	SAD, Meksiko	2.526	59
20.10.1991	Šumski požari koji su se proširili na naseljena mjesta, suša	SAD	2.28	26
06.04.2001	Grad, poplave i tomada	SAD	2.277	-
10.03.1993	Snježna oluja, tomada	SAD, Meksiko, Kanada	2.220	246
11.09.1992	Orkan Iniki	SAD, sev. Pacifik	2.090	4
23.10.1989	Eksplzija u petrohemijskom postrojenju	SAD	1.959	23
29.08.1979	Orkan Frederik	SAD	1.899	-
05.09.1996	Organ Fran	SAD	1.870	39
18.09.1974	Tropski ciklon Fifi	Honduras	1.859	2.000
04.07.1997	Poplave posle obilnih kiša u centar Evrope	Poljska, Češka i dr.	1.827	100
03.09.1995	Orkan Luis	Karipsko more	1.804	116
27.04.2002	Prolječna oluja – sa nekoliko tomada	SAD	1.707	6
10.09.1988	Orkan Gilbert	Jamajka i dr.	1.694	350
03.12.1999	Orkan Isabel sa vjetrovima do 170 km/h	SAD, Kanada	1.651	20
03.05.1999	Zimska oluja Anato	Zap. i sjeverna Evropa	1.634	54
17.12.1983	Serija od više od 70 tomada na srednjem zapadu	SAD	1.619	500
04.04.2003	Snježna oluja, hladni talas	SAD, Kanada, Meksiko, SAD	1.605	-
02.04.1974	Gradobitne oluje sa vel. gradom. parčad	SAD	1.600	350
25.04.1973	Tomada u 14 država	SAD	1.527	-
15.05.1998	Poplave na Misipiju	SAD	1.512	-

²⁶ B.Marović, S.Jovanović, Reosiguranje, DDOR Novi Sad,

²⁷ Metrijalna šteta i šomaž, bez šteta po osnovu životnih osiguranja i osiguranja odgovornosti

²⁸ Poginuli i nestali

17.10.1989	Vjetar, grad i tomada (Montana, Iowa)	SAD	1.479	63
18.09.2003	Zemljotres Loma Prijeta	SAD	1.685	30

4. NACIONALNI BIRO U SISTEMU ZELENE KARTE

4.1. OSNOVNE NAPOMENE ZAJEDNIČKE ZA SVE NACIONALNE BIROE VAŽNE ZA PRIJEM U ČLANSTVO SAVJETA BIROA

Nacionalni biro po Kritskom sporazumu ili Internim pravilima je udruženje osiguravača, dakle organizacija, koja je ustanovljena i osnovana od strane osiguravajućih društava određene države, koju vlada te države priznaje kao organizaciju, koja djeluje u skladu sa zahtjevima i određenim preporukama te ugovorima usvojenim na organima Savjeta biroa iz Londona, i koji su kao takvi međunarodna obaveza u djelovanju sistema zelene karte. Dakle, vlada svakog nacionalnog biroa je na njega prenijela javno ovlaštenje da štampa zelene karte i da ih na osnovu određenih pravila distribuira svojim članicama koje ih dalje uz polis osiguranja daju na korišćenje osiguranicima.

Da bi bio primljen u članstvo Savjeta biroa, svaki nacionalni biro mora ispuniti sledeće opšte kriterijume:

1. mora ispuniti upitnik,
2. mora biti profesionalna organizacija iz zemlje koja je međunarodno priznata od strane OUN i koja ima stvarnu kontrolu nad svojim područjem,
3. zahtjev za članstvo mora podnijeti tijelo koje prema službenoj odluci vlade te zemlje ima ulogu biroa zelene karte,
4. mora ispuniti uslove predviđene preporukom broj 5 i to:
 - da je službeno priznat od strane njegove zemlje kao jedina organizacija koju su osnovali ovlašteni osiguravači,
 - da su mu članovi isključivo organizacije za osiguranje koje se bavi osiguranjem od automobilske odgovornosti,
 - da su mu obavezno u članstvu sve ograničene organizacije za osiguranje koje se bave autoodgovornošću,
 - da se sve te organizacije obavežu da će učestvovati u finansiranju biroa, kako bi on mogao ispuniti svoje finansijske obaveze.

Takođe je predviđeno, da će vlade zemalja svih biroa, dati Ekonomskoj komisiji UN - a za Evropu pisanu garanciju da će omogućiti globalan prenos deviznih sredstava, potrebnih za ispunjenje međunarodnih obaveza Biroa, te takođe i pisanu potvrdu da biro raspolaže sredstvima za ispunjavanje svojih finansijskih obaveza.

Po prijemu zahtjeva, generalni sekretar ispituje ispunjava li kandidat za članstvo navedene uslove i zahtjev upućuje Upravnom odboru savjeta biroa, koji dalje daje preporuku za prijem, a Generalna skupština donosi konačnu odluku.

U ovom dijelu još treba reći da je sistem zelene karte najveće, bilo koje, udruženje zemalja poslije UN i Olimpijskih igara. To je drugo najveće, bilo koje, stalno udruženje nakon UN.

5. ČLANSTVO U SISTEMU ZELENE KARTE

Članom sistema zelene karte može, dakle, postati nacionalni biro zemlje koja je smještena na geografskom području primjene sistema i koja je u osnovi evropska zemlja²⁹, a prema definiciji generalne skupštine³⁰, pri tome uzimajući u obzir zatečeno stanje nekih biroa evidentno izvan evropskih država. Već smo rekli da se članstvo postiže prijemom u Savjet biroa. Prema zaključcima Generalne skupštine iz Liona 2003. godine, članstvo može biti prelazno i punopravno. Status pridruženog člana je ukinut.³¹

Prelazno članstvo je obavezno za svakog novog člana koji je u tom početnom razdoblju "pod prismotrom" u smislu ispunjavanja i odrađivanja poslova predviđenih pravilima Savjeta biroa. Dok traje taj period, takav član ne može biti član odbora za imenovanje, ograničeno mu je pravo glasa - osim kod donošenja budžeta Savjeta biroa, zelene karte može izdavati samo za vozila registrovana u svojoj zemlji. Nakon uspješno završenog tog perioda, dolazi se u status punopravnog člana.

5.1. OBAVEZE ČLANOVA PREMA SAVJETU BIROA I OSTALIM ČLANOVIMA³²

Svaki član se mora ponašati u skladu s odredbama Kritskog sporazuma i odlukama donesenim na osnovu Statuta. Dužan je učiniti sve što je najbolje u interesu sistema zelene karte. Ima obavezu plaćanja za finansiranje generalne direkcije Savjeta biroa. U slučaju da funkcija nacionalnog biroa prelazi na novo tijelo, član je dužan 6 mjeseci prije toga obavijestiti Savjet biroa i dati garanciju da će to novo tijelo preuzeti sve tekuće finansijske obaveze. Te garancije mora dati i novo tijelo koje preuzima funkciju nacionalnog biroa.

²⁹ Član 3 tacka 3 Statuta Savjeta biroa.

³⁰ Vidjeti odluku Generalne skupštine Savjeta biroa iz Budimpešte, 1997. godine.

³¹ Ranije su to bili biro i Izraela, Irana, Maroka, Tunisa.

³² Vidjeti član 3 tačka 2 Statuta Savjeta biroa.

6. PRIKAZ POSLOVA NA OBRADI I LIKVIDACIJI MEĐUNARODNIH ŠTETA, A KOJI SE OBAVLJAJU U NACIONALNOM BIROU³³

Pod. međunarodnim automobilskim štetama smatraju se štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti koje su nastale kao posljedica saobraćajne nezgode u kojoj je najmanje jedno vozilo imalo stranu registarsku oznaku ili je najmanje jedan od učesnika bio stranac, uz uslov da posjeduje valjanu međunarodnu ispravu o osiguranju.

Zbog svoje specifičnosti (korespondencije na stranim jezicima, poznavanje strane sudske i osiguravajuće prakse, poznavanje deviznih propisa i sl.) društva za osiguranje obrađuju ove štete u posebno organizovanim službama za međunarodne štete.

Filijala društva za osiguranje kojoj je podnesen odštetni zahtjev, ili čiji je osiguranik nanio štetu, dužna je stoga predmet evidentirati te proslijediti nadležnoj filijali ili direkciji društva za osiguranje, koja ima posebno organizovanu službu za međunarodne štete.

Razlikuju se tri vrste međunarodnih automobilskih šteta i to:

1. štete domaće odgovornosti tj. štete nastale u inostranstvu odnosno na području matične države od vozača vozila domaće registarske oznake osiguranog kod domaćeg društva za osiguranje, a oštećeno vozilo je inostrane registarske oznake ili je oštećeno inostrano fizičko ili pravno lice,

2. štete strane odgovornosti tj. štete nastale na području matične države od vozača vozila strane registarske oznake, a oštećeno vozilo je domaće registarske oznake odnosno oštećeno domaće lice. Pod štetama strane odgovornosti smatraju se i štete nastale na području matične države od vozača vozila inostrane registarske oznake a oštećeno je takođe vozilo inostrane registarske oznake odnosno oštećeno je takođe inostrano fizičko ili pravno lice.

3. Uslužne štete tj. štete nastale na području biroa matične države kod kojih je oštećeno vozilo inostrane registarske oznake ili je oštećen inostrani državljani (ili inostrano pravno lice), a inostrano društvo traži od domaćeg društva određenu uslugu (npr. procjenu štete na vozilu, fotografisanje vozila, pribavljanje zapisnika policije i s1.). To su često takozvane kasko štete.

6.1. ŠTETE DOMAĆE ODGOVORNOSTI

Štetama domaće odgovornosti smatraju se:

³³ Preuzeto i prilagođeno iz Pravilnika o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta, Biro zelene karte u BiH, Sarajevo, 2004. godine.

6.1.1. Štete nastale u inostranstvu

U slučaju štete domaće odgovornosti nastale u inostranstvu, domaći osiguravač koji je od inostranog nacionalnog biroa, inostranog društva za osiguranje, ovlaštenog predstavnika za rješavanje šteta ili ovlaštene agencije za obradu šteta (dakle inostranog obrađivača) primio obavijest da je u skladu s Kritskim sporazumom pristupio obradi štete, dužan je:

1. Provjeriti okolnosti osiguranja štetnika te kada utvrdi da se radi o odštetnom zahtjevu postavljenom iz osnova odgovornosti vlastitog osiguranika otvoriti spis šteta. O prijemu dopisa, domaći je osiguravač dužan uz potvrdu osiguravajućeg pokrića i saglasnosti za obradu štete, odmah e-mailom ili faksom obavijestiti inostranog obrađivača.

Domaći je osiguravač dužan otvoriti spis štete i na osnovu prijave svog osiguranika, ne čekajući obavijest inostranog obrađivača;

2. Zatražiti prijavu štete osiguranika te o sadržaju izjave svog osiguranika po potrebi obavijestiti inostranog obrađivača radi ubrzanja toka obrade odštetnog zahtjeva,
3. Svi odštetni zahtjevi podneseni iz jednog štetnog događaja, vode se pod jednim brojem spisa štete s time da se naknadno zaprimljeni odštetni zahtjevi drugih oštećenika pridodaju na već otvoreni spis štete;
4. Nakon prijema zahtjeva za refundaciju dugovanog iznosa, inostranom obrađivaču treba doznati isplaćeni iznos odštete, iznos obrađivačke provizije te eventualno isplaćeni iznos za vanjske usluge;
5. Dugovani iznos domaći je osiguravač dužan inostranom obrađivaču refundirati u nacionalnoj valuti inostranog obrađivača a na traženje inostranog obrađivača dugovani iznos mu se može refundirati u EUR-ima (inostrani je obrađivač ovlašten dugovani iznos obračunati po službenom kursu u zemlji inostranog obrađivača važećem na dan podnošenja zahtjeva za refundaciju dugovanog iznosa). Domaći osiguravač je dugovani iznos dužan refundirati u roku od dva mjeseca od dana podnošenja zahtjeva za refundaciju i to bez troškova za inostranog obrađivača, bez obzira na eventualno neusvojene primjedbe i prigovore na način obrade štete, te nedobijanje prateće dokumentacije uključujući i nedobijanje objektivnog dokaza o isplati odštete. Zahtjev za dobijanje prateće dokumentacije uključujući i objektivni dokaz o isplati odštete, domaći je osiguravač ovlašten zatražiti od inostranog obrađivača koji mu ga je dužan odmah dostaviti, ovaj zahtjev međutim, ne odgađa obavezu refundacije dugovanog iznosa. Nakon izvršene refundacije dugovanog iznosa domaći osiguravač može od inostranog obrađivača zatražiti obrazloženje osnove i visine isplaćenih iznosa odštete te o dobijenom obrazloženju obavijestiti nacionalni biro uz ovlaštenje za predlaganje pokretanja arbitražnog postupka.
6. Ukoliko domaći osiguravač inostranom obrađivaču ne refundira dugovani iznos u navedenom roku od dva mjeseca, na poziv inostrane nacionalne kancelarije ili inostranog obrađivača (zahtjev za aktiviranjem garancije - Guarantee Call) dugovani je iznos, uvećan za iznos zatezne kamate, inostranom obrađivaču u roku od mjesec dana dužan refundirati nacionalni biro iz sredstava Fonda za naknadu šteta. Nacionalni biro je u takvom slučaju prema svom članu dužan preduzeti mjere radi naplate isplaćenog iznosa, a o propustu svoga člana dužan je obavijestiti Upravni odbor, u skladu sa pravilima Monitoringa.

-
7. Ukoliko se radi o većoj materijalnoj šteti ili šteti na licima zbog teške tjelesne povrede ili smrti, te ukoliko se radi o sudskom postupku za naknadu štete koji se po pojedinoj šteti domaće odgovornosti vodi u inostranstvu- domaći je osiguravač o šteti dužan odmah obavijestiti svoj nacionalni biro kao cedenta u reosiguranju zelene karte, koji će o istom dalje obavijestiti reosiguravača. Pri likvidaciji šteta domaće odgovornosti nastalih u inostranstvu domaći je osiguravač dužan pridržavati se Kritskog sporazuma i zaključaka Generalne skupštine Savjeta biroa te drugih međunarodnih sporazuma o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta kao i opštih akata svog nacionalnog biroa.

6.1.2. Štete nastale na području djelovanja nacionalnog biroa

U slučaju štete domaće odgovornosti nastale na području nacionalnog biroa, domaći osiguravač kome je podnesen odštetni zahtjev dužan je:

1. Provjeriti okolnost osiguranja štetnika te kada utvrdi da se radi o odštetnom zahtjevu postavljenom iz osnove odgovornosti ličnog osiguranika - otvoriti spis štete. Domaći je osiguravač dužan otvoriti spis štete i na osnovu prijave svog osiguranika, ne čekajući da oštećeni podnese odštetni zahtjev
2. O zaprimljenom odštetnom zahtjevu društvo treba pismeno obavijestiti oštećenoga odnosno advokata ili agenciju oštećenoga - u roku od 3 dana.
3. Svi odštetni zahtjevi podneseni iz jednog šetnog događaja vode se pod jednim brojem spisa štete, s tim da se naknadno zaprimljeni odštetni zahtjevi drugih oštećenih dodaju na već otvoreni spis štete.
4. U istom roku od 3 dana, društvo za osiguranje dužno je preduzeti mjere radi pribavljanja dokumentacije potrebne za utvrđivanje osnove i visine podnesenog odštetnog zahtjeva (zapisnik policije, prijava osiguranika i sl.). Društvo za osiguranje dužno je provjeravati da li je prispjela zatražena dokumentacija te redovno slati urgencije radi kompletiranja predmeta te ubrzanja toka likvidacije štete.
5. Ukoliko je predmet oštećenja vozilo inostrane registracije (ili neka druga stvar) društvo za osiguranje je dužno odmah izvršiti procjenu štete te jedan primjerak uviđaja štete uručiti oštećenom. Oštećeno vozilo potrebno je u svakom slučaju fotografisati. Ukoliko je nadležnom procjenjivaču poznato da će popravak vozila biti izvršen u inostranstvu, na uviđaju štete ne upisuje normative (sate) za popravak vozila nego samo precizno opisuje oštećenja na vozilu uz naznačavanje dijelova koji su predviđeni za zamjenu ili se dodaje napomena da normativi vrijede za popravak na području nacionalnog biroa. U slučaju sumnje na totalnu štetu nadležni procjenjivač mora izvršiti kalkulaciju štete - uz procjenu visine troška eventualnog popravka u svojoj zemlji, troška prevoza oštećenog vozila u inostranstvo, te tržišne vrijednosti oštećenog vozila prije oštećenja i vrijednosti ostatka vozila u inostranstvu. Šteta na vozilu može se priznati na osnovu inostranog računa o izvršenom popravku a takođe i na osnovu predračuna te nalaza vještaka. Totalna šteta na vozilu te umanjena vrijednost vozila, priznaje se prema kriterijumima zemlje registracije vozila. Trošak nalaza vještaka priznaje se u pravilu na osnovu fakture - osim kod bagatelnih šteta (do 500 €) kad se taj trošak ne priznaje. Trošak inostranog advokata priznaje se prema advokatskoj tarifi na području nacionalnog biroa.

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

U slučaju tjelesnih povreda i smrti, društvo za osiguranje je dužno angažovati ljekara (ličnog ili nezavisnog) radi ocjene vrste i težine pretrpljenih povreda odnosno pretrpljenih duševnih bolova. Nakon prikupljanja dokumentacije potrebne za utvrđivanje osnove i visine štete društvo za osiguranje je u roku od 15 dana dužno oštećenom poslati ponudu za sklapanje nagodbe. Kod težih tjelesnih povreda ovaj rok počinje teći od završetka liječenja i stabilizacije stanja povrijeđenog lica. Nakon prijema potpisane nagodbe oštećenom treba odmah izvršiti doznaku.

Doznaku treba oštećenom izvršiti bez ikakvih odbitaka (npr. bankovne provizije, troškova poštanskog saobraćaja i s1.).

Pri likvidaciji šteta domaće odgovornosti nastalih na području nacionalnog biroa, domaći osiguravac je dužan pridržavati se domaćih propisa, prvenstveno Zakona o osiguranju, Zakona o obaveznim odnosima, Zakona o rješavanju sukoba zakona, Uslova za osiguranje od automobilske odgovornosti, sudske i osiguravačke prakse i dr.

Društva za osiguranje su dužna voditi upisnik šteta domaće odgovornosti i to posebno za štete nastale u inostranstvu, te posebno za štete nastale na području vlastite države, te oznake (brojeve) od štetnih predmeta posebno označavati tako da se razlikuju od znaka ostalih predmeta automobilske odgovornosti.

6.2. ŠTETE STRANE ODGOVORNOSTI³⁴

Pored već ranije nabrojanog, pod štetom strane odgovornosti smatraju se i kasko regresi, te drugi regresi domaćih društava za osiguranje kao i pravnih lica koji obavljaju poslove zdravstvenog, penzijskog i invalidskog osiguranja, a koji su u vezi saobraćajne nezgode, ako je zakonom te zemlje predviđen takav regres, a koja domaća društva ne mogu da naplate direktno od stranog osiguravača.

6.2.1. Nadležnost za obradu

Za obradu šteta strane odgovornosti, isključivo je nadležan nacionalni biro svake zemlje članice Savjeta biroa, koji obradu i isplatu ovakvih šteta može povjeriti svojim članovima. Štete strane odgovornosti ovlaštena su obrađivati društva za osiguranje koja se bave osiguranjem od automobilske odgovornosti, ukoliko imaju posebno organizovanu službu za međunarodne štete.

Društvo za osiguranje je pri prijemu odštetnog zahtjeva dakle dužno provjeriti:

³⁴ Hrvatski ured za osiguranje - Pravilnik o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta, Zagreb 2003.

1. da li inostrano društvo za osiguranje - osiguravač štetnika (u daljem tekstu inostrani osiguravač) ima svog korespondenta za obradu šteta u zemlji nacionalnog biroa gdje se nezgoda dogodila. U tom je slučaju društvo za osiguranje dužno odmah po saznanju ove okolnosti, proslijediti odštetni zahtjev svom nacionalnom birou ili nadležnom osiguravajućem društvu, odnosno uputiti oštećenoga da svoj odštetni zahtjev podnese putem nacionalnog biroa nadležnom društvu za osiguranje, koje je korespondent.

2. da li postoji prepreka za obradu štete navedena u članu 3 Kritskog sporazuma (kolizija interesa), tj. da li obrađivač na osnovu ugovornih obaveza ima finansijskog interesa u tom šteti, na primjer ako je oštećeni ujedno i osiguranik društva za osiguranje kome namjerava podnijeti odštetni zahtjev- u kojem slučaju je u ovoj okolnosti potrebno izričito obavijestiti inostranog osiguravača te tražiti posebnu saglasnost za obradu štete odnosno proslijediti odštetni zahtjev nacionalnom birou ili nadležnom osiguravajućem društvu. Pri prosleđivanju odštetnog zahtjeva nacionalnom birou ili nadležnom osiguravajućem društvu potrebno je dostaviti i policijski zapisnik i/ili original odnosno kopiju zelene karte, u zavisnosti s čime osiguravajuće društvo raspolaže.

6.2.2. Zaprimanje odštetnog zahtjeva i postupak obrade

Ukoliko ne postoje smetnje, društvo za osiguranje (odnosno osiguravajuće društvo kojem je odštetni zahtjev povjeren na obradu i likvidaciju od strane nacionalnog biroa) dužno je zaprimiti odštetni zahtjev te postupiti kako slijedi:

1. O zaprimljenom odštetnom zahtjevu pismeno obavijestiti oštećenoga odnosno advokata u roku od 3 dana. Uredno ispunjen Evropski izvještaj o nezgodi smatra se odštetnim zahtjevom.
2. U istom roku od 3 dana društvo za osiguranje je o zaprimljenom odštetnom zahtjevu dužno e-mailom ili faksom obavijestiti inostranog osiguravača - osiguravača štetnika te od njega zatražiti osiguravajuće pokriće te saglasnost za obradu štete, uz obavezu navođenja broja zelene karte.
3. U istom roku od 3 dana društvo za osiguranje je dužno preduzeti mjere radi pribavljanja dokumentacije potrebne za rješavanje osnove i visine podnesenog odštetnog zahtjeva (zapisnika policije i sl.). Društvo za osiguranje dužno je provjeravati da li je prispjela zatražena dokumentacija te redovno slati urgencije radi kompletiranja predmeta te ubrzanja toka likvidacije
4. Svi odštetni zahtjevi podneseni iz jednog štetnog događaja vode se pod jednim brojem spisa štete s time da se naknadno zaprimljeni odštetni zahtjevi drugih oštećenika dodaju na već otvoreni spis štete.
5. Ukoliko je predmet oštećenja vozilo ili neka druga stvar društvo za osiguranje je dužno odmah izvršiti procjenu štete te jedan primjerak uviđaja uručiti oštećenom.
6. U slučajevima komplikovanijih šteta, većih materijalnih šteta te šteta na licima, posebno u sudskim predmetima društvo za osiguranje je u toku obrade dužno redovno obavještavati inostranog osiguravača.

-
7. Ukoliko od inostranog osiguravača odnosno inostranog nacionalnog biroa uprkos višestrukim urgencijama niti nakon 90 dana nije primljena potvrda osiguravačkog pokrića u kojem je evidentirana identifikovana zelena karta (odnosno potvrda valjanosti identifikovane zelene karte) te saglasnost za obradu štete-društvo za osiguranje je dužno obraditi štetu i izvršiti isplatu štete ukoliko iz dokumentacije s kojom raspolaže proizilazi da je odštetni zahtjev osnovan.

6.2.3. Zahtjev za refundaciju

Istovremeno s izvršenom isplatom, društvo za osiguranje je dužno e-mailom ili faksom teretiti inostranog osiguravača - osiguravača štetnika i to za isplaćeni iznos obrađivačke provizije te eventualno isplaćeni iznos za vanjske usluge. U zahtjevu za refundaciju (fakturi) treba navesti da su dugovani iznosi plativi u zemlji i domaćoj nacionalnoj valuti, bez troškova za korisnika, u roku od dva mjeseca od dana podnošenja zahtjeva za refundaciju, te da će se po isteku tog roka na dugovani iznos automatski zaračunati zatezna kamata po stopi od 12% godišnje, i to od dana podnošenja zahtjeva za refundaciju do dana prijema doznake od strane banke korisnika.

U zahtjevu za refundaciju takođe može biti navedeno da su iznosi izraženi u nacionalnoj valuti plativi u eurima, u kojem slučaju je potrebno navesti potraživani iznos izražen u eurima, obračunat po službenom kupovnom kursu banke korisnika u njegovoj zemlji važećem na dan postavljanja zahtjeva za refundaciju.

Na samom zahtjevu za refundaciju ili uz propratni dopis, inostranom je osiguravaču potrebno poslati obrazloženje osnove i visine štete kao i dokaz o isplati štete te najnužniju dokumentaciju.

Društvo za osiguranje je dužno inostranom osiguravaču slati urgencije te preduzimati intenzivne mjere radi naplate svog potraživanja (pojedinačne ili zajedničke urgencije slati po potrebi na ruke odgovornog lica, na direkciju društva, kontaktirati telefonski ili e-mailom).

Ukoliko ni nakon proteka roka od 60 dana od dana podnošenja zahtjeva za refundaciju (ispostave fakture) inostrani osiguravač ne refundira dugovani iznos uvećan za zatezne kamate, društvo za osiguranje će od svog nacionalnog biroa zatražiti postavljanje zahtjeva za aktiviranje jemstva (Guarantee Call) prema inostranoj nacionalnoj kancelariji, u skladu sa članom 6.1. Kritskog sporazuma.

6.2.4. Zahtjev za pokretanje postupka za aktiviranje jemstva

Ukoliko inostrani osiguravač i pored preduzetih mjera nije refundirao dugovani iznos, društvo za osiguranje može samostalno ili preko svog nacionalnog biroa e-mailom poslati zahtjev za pokretanje postupka za aktiviranje jemstva, nacionalnom birou zemlje odakle je dužnik. Ukoliko se traži intervencija domaćeg biroa, uz priloženi zahijev za refundaciju (fakture), društvo za osiguranje je dužno dostaviti minimum identifikacionih podataka (naziv društva za osiguranje, broj zelene karte, registarska tablica i s1.).

Društvo za osiguranje će, obavezno prethodno provjeriti da li postoje eventualne zaprekena njegovoj strani zbog kojih inostrani osiguravač ne reaguje na podneseni zahtjev za

refundaciju. Zahtjev za aktiviranje jamstva domaći biro može inostranom nacionalnom birou postaviti unutar roka od jedne godine od dana podnošenja zahtjeva za refundaciju, s tim da se jamstvo ne može aktivirati nakon isteka dvije godine od dana podnošenja zahtjeva za refundaciju.

U slučaju neovlaštene obrade štete strane odgovornosti, domaći nacionalni biro ne može intervenirati kod inostranog nacionalnog biroa uz postavljanje zahtjeva za aktiviranje jamstva niti refundirati svom članu dugovani iznos o prispjeću svake doznake (refundacije dugovanog iznosa ili dijela dugovanog iznosa) nakon intervencije domaćeg biroa društvo za osiguranje obavezno je istog dana obavijestiti svoj nacionalni biro.

6.2.5. Zahtjev domaćem nacionalnom birou za refundaciju dugovanog iznosa

Ukoliko inostrani nacionalni biro odnosno inostrani osiguravač i pored preduzetih mjera domaćeg nacionalnog biroa i društva za siguranje ne refundira društvu za osiguranje dugovani iznos, svoj obrazloženi zahtjev za refundaciju dugovanog iznosa i uz dostavu odštetnog spisa društvo za osiguranje može postaviti svom domaćem birou, koji će doznačiti svom članu dugovani iznos na teret sredstava Fonda za naknadu šteta.

Biro zelene karte će prethodno provjeriti da li je šteta obrađena uredno i u skladu s navedenim propisima. U slučaju refundacije dugovanog iznosa i od inostranog osiguravača (tj. u slučaju dvostruke doznake) društvo za osiguranje dužno je momentalno obavijestiti svoj nacionalni biro te mu u roku od 3 dana vratiti doznačeni iznos.

Pri obradi i likvidaciji šteta strane odgovornosti društvo za osiguranje dužno je pridržavati se propisa, prvenstveno Zakona o osiguranju, Zakona o obligacionim odnosima, Zakona o rješavanju sukoba zakona, Pravilnika o Fondu za naknadu šteta, sudske i osiguravajuće prakse i dr., Kritskog sporazuma i zaključaka Generalne skupštine Savjeta biroa te drugih međunarodnih sporazuma o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta.

Društvo za osiguranje kome je nacionalni biro povjerio obradu odštetnog zahtjeva dužno je povjereni odštetni zahtjev obraditi u mirnom kao i u sudskom postupku. Po prijemu tužbenog zahtjeva proizaslog iz štetnog događaja na području matične države čiji učesnik je imalac međunarodne isprave o osiguranju, stručne službe nacionalnog biroa će sačiniti odgovor na tužbu, zatraživši istovremeno i miješanje u parnicu osiguravajućeg društva koje je korespondent ino osiguravajućeg društva ili na osnovu dodjele predmeta na obradu i likvidaciju u vansudskom postupku.

Osiguravajuće društvo čije je miješanje u parnici kao umješača na strani tuženog zatraženo, dužno je saglasiti se sa istim u roku od 7 dana od dana dostavljanja obavijesti, na način da to pismeno potvrdi svom nacionalnom birou. U podnesku sudu kojim se izjavljuje miješanje osiguravajuće društvo će obavezno navesti da se pravni interes temelji na odredbama člana 3. i 4. Opštih pravila Kritskog sporazuma.

Ukoliko osiguravajuće društvo ne pristane na miješanje. u parnici na strani svog nacionalnog biroa, stručne službe biroa ubuduće neće povjeravati na obradu i likvidaciju odštetne zahtjeve po zelenoj karti i Kritskom sporazumu.

U slučaju iz prethodnog stava, stručne službe biroa će odštetni zahtjev povjeriti na obradu i likvidaciju odštetnog zahtjeva drugom osiguravajućem društvu i zatražiti njegovo miješanje u

parnicu..Društvo za osiguranje dužno je redovno obavještavati o toku sudskog postupka i slijediti uputstva nacionalnog biroa o vođenju sudskog postupka te uzeti u obzir i primjedbe inostranog osiguravača, paziti na rokove za ulaganje pravnih lijekova, te ulagati pravne lijekove, pravovremeno vršiti dospelja plaćanja po presudama, plaćati sudske tase i sl.

Ukoliko je očekivana šteta veća od zakonske svote pokrića koja važi u matičnoj državi a pokrivena je polisom osiguranja inostranog štetnika - društvo za osiguranje je dužno konsultovati se s inostranim osiguravačem te tek nakon dobijanja saglasnosti ovlašteno je obraditi štetu iznad zakonske svote pokrića u matičnoj državi.

Društva za osiguranje dužna su voditi posebni upisnik šteta strane odgovornosti te oznake (brojeve) odštetnih predmeta posebno označavati, tako da se razlikuju od oznaka ostalih predmeta automobilske odgovornosti.

6.3. USLUŽNE ŠTETE

Društva za osiguranje dužna su na poziv inostranih društava ili njihovih osiguranika pružati im usluge u vezi sa opisima štete na vozilu, fotografisanja vozila, pribavljanja zapisnika policije i sl.

Usluge treba pružati brzo i korektno. Trošak takvih usluga treba obračunavati u paušalnom iznosu od minimum 25 € odnosno po principu reciprociteta te eventualno uz obračun dodatnih troškova (kilometraža, prevodi i sl.).

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

Društva za osiguranje dužna su posebno označavati brojeve uslužnih šteta.

6.4. OSTALE NAPOMENE VEZANE ZA PROBLEMATIKU RADA NA MEĐUNARODNIM AUTOSTETAMA

Korespondencija s inostranim društvima za osiguranje te inostranim oštećenima vodi se na stranim jezicima (engleskom i francuskom jeziku) a s društvima za osiguranje i oštećenima iz država nastalih raspadom Jugoslavije korespondencija se može voditi na BiH jezicima.

Upisnike o zaprimanju odštetnih zahtjeva te podatke o kretanju međunarodnih automobilskih šteta društva za osiguranje dužna su voditi informatičkim putem. U štetama domaće i strane odgovornosti društva za osiguranje dužna su oštećenima priznavati trošak zastupanja kada je prema prirodi predmeta zastupanje bilo potrebno (tjelesne povrede, veća materijalna šteta i sl.).Visinu troška zastupanja advokatu treba priznavati prema domaćoj advokatskoj tarifi u visini do 50%, kao i agenciji.

Kao što se vidi iz prethodnog detaljnog opisa poslova i postupaka na rješavanju šteta, prema Kritskom sporazumu nema više definicije izdavačkog, obrađivačkog i uslužnog biroa, kao što je to bilo u Londonskom sporazumu. Međutim, nema nikakve dileme da su nacionalni biro i

dalje nosioci tih funkcija samo što su one novim propisima nedefinisane. Naime, u funkciji izdavačkog ili isplatnog biroa, jedino nacionalni biro ima pravo izdavati i štampati i njima snabdijevati svoje članove. U toj funkciji on je ujedno i garant stranom birou koji je obradio i isplatio štetu oštećenom licu.

U funkciji obrađivača odštetnog predmeta, nacionalni biro zemlje u kojoj se nezgoda dogodila, isključivo je ovlašten obraditi i isplatiti odštetni zahtjev trećem licu, direktno ili putem neke od svojih članica.

Jedino više ne postoji funkcija uslužnog biroa, odnosno i ako postoji negdje, ona nije dio sistema zelene karte, nego bilatelarnih sporazuma između osiguravača direktno.

7. STATISTIČKI PREGLED BROJA ODŠTETNIH ZAHTJEVA KOD SVIH ČLANICA SISTEMA ZELENE KARTE ZA PERIOD 1999-2003 A KOJI SE RIJEŠE KROZ SISTEM ZELENE KARTE³⁵

Kroz sledeće priloge najbolje se može vidjeti obim poslova i broj odštetnih zahtjeva koji se riješe u toku godine u okviru sistema zelene karte. Iz ovih podataka je evidentna važnost, potreba i neophodnost postojanja jednog ovakvog sistema. Njegovo postojanje, godišnje olakša ostvarivanje prava na naknadu iz saobraćajnih udesa u inostranstvu stotinama hiljada stanovnika Evropskih i drugih država.

Tabela 2. Ukupan broj nezgoda u sistemu zelene karte po državama članicama za 2003. godinu³⁶

Šifra države	Broj udesa po biroima	Korespondenti Da=1 / Ne=0	Broj udesa korespondenata	Ukupno=br.nezgoda po biroima +br. udesa korespondenata
A	14178	-1	7653	21831
AL	79	-1	0	79
AND	585	-1	585	585
B	8934	0		8934
BG				
BIH	0	-1	1479	1479
BY	111	0		111
CH	4513	-1	11652	16165
CY	11	-1	0	11
CZ	4244	-1	1431	5675
D	47357	-1	0	52500
DK				
E	5335	-1	21973	27308
EST				
F	17707	-1	45669	63376
FIN	594	-1	241	835
GB	17752	-1	13412	31164
GR	477	-1	3797	4274
H	1127	-1	4756	5883
HR	0	-1	7809	7809
I	4663	-1	33780	38443
IL				
IR	14	-1	14	14
IRL	742	-1	0	0
IS	50	0	0	50
L	491	-1	2406	2897
LT	15	-1	2	17
LV	298	-1	13	311
M	25	0	0	0
MA	1075	-1	3147	4222
MD	32	0		32
MK				
N	717	-1	1369	2086
NL	926	-1	12055	12981
P				
PL	1483	-1	5485	6968
RO	0	-1	4166	4166
S	523	-1	1600	2123
SCG				1430
SK	659	-1	1233	1892
SLO	445	-1	1695	2140
TN				
TR	902	0		902
UA	118	-1	5	123
Total	136182		187427	

³⁵ Izvor: Generalna direkcija Savjeta biroa iz Londona.

³⁶ Ukupne sume imaju približnu vrijednost jer neki biroji nisu odgovorni (dostavili podatke).

Tabela 3. Zemlja registracije vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi

CODE	A	AL	AND	B	BG	BH	BZ	CH	CZ	CY	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	HR	I	IL	IR	IRL	IS	L	LT	LV	M	MA	MD	MK	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SI	DN	TR	UA	SGG	
A	0	5	28	210	133	111	55	557	1	709	5342	82	200	8	331	16	613	56	759	219	2192	0	5	6	12	41	3	6	2	0	12	25	17	593	54	386	261	75	505	320	0	127	32	107	
AL	0	0	0	1	2	1	0	1	0	13	0	0	0	0	0	1	0	0	49	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	1	0	0
AND	2	0	0	3	0	0	1	2	0	2	5	1	411	0	106	0	11	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	26	1	0	0	0	2	0	0	0
B	55	2	5	0	101	5	13	40	2	113	1297	40	260	13	2475	15	353	17	55	7	359	0	0	34	0	353	53	11	1	19	11	1	13	2413	122	464	42	17	35	14	2	72	23	7	
BH	329	2	0	3	7	0	0	69	0	20	328	7	16	0	15	0	0	0	13	382	70	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	8	3	31	0	8	0	43	3	161	0	2	0	75	
BZ	0	0	0	1	9	0	0	0	3	24	0	0	0	3	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	3	0	54	0	0	1	0	0	0	2	0		
CH	777	2	0	248	67	0	0	0	99	4403	32	270	2	5340	6	214	18	270	2	5340	0	15	0	72	10	1	0	1	0	1	0	15	7	557	348	129	24	35	45	24	0	28	7	25	
CY	0	0	0	0	1	0	69	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CZ	652	0	0	28	23	9	27	115	0	1803	30	15	9	55	1	24	8	178	23	256	0	1	2	0	5	36	10	0	0	7	1	9	179	5	675	26	111377	17	0	2	54	4			
D	2476	16	0	3090	633	192	223	1216	5	3471	0	1140	1849	108	4264	168	1262	198	1041	308	2841	0	39	99	1	891	52	183	4	5	46	53	200	8814	583	7428	623	815	624	403	2	823	341	168	
E	434	6	448	984	342	9	3	387	0	231	2867	129	0	44	7724	46	2292	25	80	24	2548	0	0	67	2	88	12	27	0	1218	17	6	76	1155	5030	621	69	132	64	8	0	46	43	4	
FIN	6	0	0	5	1	0	0	7	0	9	75	11	11	70	11	0	5	0	4	0	8	0	0	0	1	11	9	0	0	0	0	38	22	0	8	0	246	6	1	2	0	0	0		
GB	1332	6	14	2271	142	10	0	198	5	803	525	499	3408	38	4934	46	0	126	296	94	2550	0	2	418	0	205	12	27	4	26	0	14	106	5043	908	954	197	220	62	184	0	457	10	16	
GR	96	364	0	151	342	8	0	79	16	35	1335	19	39	1	243	3	179	0	33	2	497	0	19	1	0	21	0	0	1	6	176	6	121	1	105	126	46	5	1	0	142	6	49		
H	939	0	0	45	108	46	2	121	1	269	1244	24	36	7	98	8	31	13	0	173	325	0	5	3	0	4	4	2	0	8	12	11	103	7	228	610	53	633	140	0	104	340	126		
HR	881	0	0	18	52	1301	0	295	0	450	1830	18	25	2	94	1	13	7	359	0	922	0	1	1	0	3	4	1	0	0	1	45	9	115	2	137	28	50	155	896	0	16	1	53	
I	3537	204	5	1188	750	148	33	3528	4	759	10916	376	1897	38	5113	88	725	462	646	686	41	0	42	64	0	247	3	45	15	30	114	52	41	1784	386	1320	831	176	400	902	28	425	249	145	
IRL	7	0	0	6	6	0	0	3	0	12	60	2	23	1	69	0	405	0	3	2	31	0	0	0	0	2	0	12	0	1	0	0	1	21	3	66	3	1	1	0	0	1	0	0	
IS	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4	16	4	2	0	4	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	
L	21	0	0	738	1	0	2	12	0	6	638	10	36	0	1102	2	1	1	0	0	48	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	3	184	37	22	6	1	0	4	0	1	2	0
LT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
LV	1	0	0	0	31	0	0	2	0	5	33	4	0	62	1	11	0	0	4	0	2	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	2	10	0	123	0	11	0	0	0	0	3	0	
M	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
MA	3	0	1	236	0	0	0	15	0	1	118	7	1132	0	2255	1	34	0	0	0	133	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	249	21	0	0	7	2	0	0	0	0	
MD	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	12	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	8	0	0	0	0	2	0		
N	18	2	0	22	4	0	0	15	0	23	348	341	30	26	46	99	41	4	5	1	33	0	0	1	6	3	28	9	0	0	0	0	0	119	3	108	6	766	6	2	0	8	0	3	
NL	187	0	0	3569	75	4	11	150	1	150	4936	128	422	20	219	25	522	21	62	21	466	0	0	24	0	178	6	38	0	1	2	3	55	0	131	675	40	72	49	7	1	67	27	10	
PL	309	0	0	101	44	5	114	45	0	672	3247	56	40	54	203	4	31	24	63	21	186	0	2	2	0	2	106	128	0	0	21	2	31	208	1	0	33	138	298	24	0	22	630	7	
RO	311	1	0	69	179	5	2	44	0	55	943	9	124	0	151	7	25	44	518	41	866	0	4	9	0	10	1	0	0	0	214	0	39	62	11	65	49	30	16	0	211	27	24		
S	26	0	0	12	4	2	0	18	0	21	451	398	27	57	33	255	35	3	6	1	23	0	0	2	1	3	2	18	0	0	0	1	398	131	10	152	7	0	6	4	0	8	3	5	
SGG	212	4	0	1	114	399	2	41	0	16	111	3	2	0	35	0	0	31	83	80	75	0	0	0	2	0	0	0	0	0	20	22	23	0	12	29	20	4	57	0	27	5	0		
SK	186	0	0	5	8	0	2	28	3	953	147	1	2	0	11	2	7	1	148	12	42	0	0	0	0	2	11	1	0	0	0	1	9	1	254	14	4	0	5	0	4	19	0		
SI	317	0	0	16	10	119	1	47	0	91	300	5	14	1	36	2	5	4	79	533	363	0	0	0	0	2	1	2	0	0	0	17	1	37	5	24	20	9	28	0	0	12	23	16	
TR	17	2	0	31	72	1	0	13	0	12	396	2	0	0	104	0	4	13	9	1	8	0	28	0	0	0	0	2	0	0	6	23	0	81	0	15	34	4	6	3	0	0	3	12	
UA	0	0	0	1	14	0	0	0	0	7	19	0	0	1	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5	0	0	0	0	49	4	0	8	3	0	0	2		
Total	1314	616	501	14054	243	2375	422	7051	38	9002	43796	3378	10291	572	35076	806	6838	1131	4726	2636	20250	0	148	749	22	2142	363	536	27	1302	472	36	1091	22085	7695	14092	3042	3005455	3199	37	606	1852	858		

Tabela 4. Ukupan broj nezgoda u sistemu zelene karte po državama članicama za 2002. godinu³⁷

Šifra države	Broj kancelarija po biroima	Korespodenti Da=1 / Ne=0	Broj udesa korespodenata	Ukupno=br.udesu po biroima+br. udesa korespodenata
A	14,307	Yes	5,939	20,246
AL	67	No		67
AND	0	Yes	543	543
B		Yes		0
BG	272	Yes	13	285
BIH	273	Yes	1,146	1,419
CH	4,295	Yes	5,770	10,065
CY	22	Yes	0	22
CZ	4,258	Yes	4,605	8,863
D	48,953	Yes		48,953
DK	1,135	Yes	2,200	3,335
E	4,507	Yes	25,730	30,237
EST	226	No		226
F	21,264	Yes	48,535	69,799
FIN	739	Yes	37	776
GB	14,402	Yes	18,202	32,604
GR	613	Yes	3,695	4,308
H	1,411	Yes	4,784	6,195
HR	7,916	No		7,916
I	5,239	Yes	36,537	41,776
*IL				0
IR		Yes	7	7
IRL	934	Yes	0	934
IS	54	No		54
L	639	Yes	2,371	3,010
LV	201	No		201
M	24	No		24
MA	890	Yes	3,059	3,949
MD	27	No		27
MK	0	Yes	490	490
N	1,716	Yes	406	2,122
NL	1,218	No		1,218
P	716	Yes	1,519	2,235
PL	2,306	Yes	5,687	7,993
RO		Yes	3,121	3,121
S	808	Yes	1,215	2,023
SK	947	Yes	1,546	2,493
SLO	571	Yes	1,641	2,212
TN	254	Yes	396	650
TR	831	No		831
UA	91	No	0	91
*YU				
Total	142,126		179,194	321,320

³⁷ Ukupne sume imaju približnu vrijednost jer neki biroji nisu odgovorni (dostavili podatke).

Tabela 5. Zemlja registracije vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi

CODE	A	AL	AND	B	BG	BH	CH	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	GB	GR	H	HR	I	IL	IR	IS	L	LV	MA	MD	MK	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	TN	TR	UA					
A	0	2	0	203	108	114	489	0	766	5789	91	173	5	326	16	563	53	876	270	2148	0	6	7	1	39	14	1	0	9	16	27	558	34	371	188	75	516	313	0	66	28		
AL	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	12	0	0	0	0	1	47	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
AND	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	9	0	393	0	93	0	12	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	17	1	0	0	0	0	0	0		
B	58	1	6	0	93	6	37	0	132	1409	44	318	15	2537	45	434	16	60	10	375	0	0	39	0	468	52	0	17	6	2	19	2783	119	565	36	26	34	19	2	48	21		
BG	10	2	0	2	0	1	4	0	7	42	1	3	0	4	0	3	24	6	0	7	0	2	0	0	0	0	0	0	1	23	0	9	0	7	25	2	1	0	0	83	3		
BH	189	0	0	9	0	0	92	0	12	326	10	10	0	13	0	4	1	26	374	55	0	0	0	0	6	0	0	1	7	10	23	0	7	0	29	10	162	0	1	0			
CH	367	2	0	189	18	0	0	0	80	2825	35	149	1	3344	9	134	9	35	11	2024	0	4	7	0	47	16	0	1	0	12	6	387	154	69	11	25	29	23	2	23	6		
CY	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
CZ	1080	0	0	63	39	12	117	0	0	2781	232	28	7	119	5	39	12	209	63	366	0	0	2	1	9	14	0	0	4	2	4	292	5	1179	41	28	1956	42	0	2	97		
D	2639	20	4	3027	716	221	1219	7	3583	0	1542	1824	119	4358	185	1471	215	1089	368	3022	1	38	111	5	935	178	4	11	31	63	273	9245	530	7702	607	712	624	464	2	744	408		
DK	6	0	0	16	3	1	11	0	11	332	0	14	22	29	22	34	2	4	1	24	0	0	7	8	11	18	0	0	0	0	114	118	8	37	3	262	3	2	0	9	3		
E	30	2	150	163	185	6	48	0	31	222	12	0	14	975	7	509	12	11	6	520	0	28	0	11	10	0	539	1	1	10	174	566	69	32	15	15	6	0	14	11			
EST	2	0	0	1	17	0	0	0	1	18	2	0	0	1	86	0	0	1	0	5	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	4	1	1	48	0	25	1	0	0	0	0		
FIN	5	3	1	3	1	6	1	6	8	70	15	14	80	9	3	14	6	14	6	6	1	12	3	217	10	7	15	0	6	78	4903	776	641	154	235	82	205	0	346	19			
GB	92	1	3	2525	92	13	200	6	735	6245	351	3341	34	6535	27	0	75	420	34	2940	1	2	314	3	217	10	7	15	0	2	126	10	157	0	140	108	47	6	3	0	136	5	
GR	112	320	0	142	369	12	96	24	40	1382	23	24	1	243	4	216	0	21	15	466	1	7	3	0	16	1	0	0	2	126	10	157	0	140	108	47	6	3	0	136	5		
H	957	0	0	38	94	80	12	1	211	1356	16	31	6	110	4	41	16	0	168	334	0	171	2	0	4	3	0	0	0	13	59	6	148	4	55	724	51	558	109	0	87	428	
HR	921	1	0	27	44	1358	228	0	501	1770	17	23	5	95	6	17	3	345	0	902	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	43	13	96	0	187	45	52	140	1020	0	17	0	
I	3981	197	8	1359	624	168	3878	6	780	12306	344	1892	32	5560	88	862	530	819	769	0	1	39	65	0	313	45	18	15	70	46	63	2018	416	1336	752	239	370	1064	23	373	242		
IL	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
IR	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
IRL	1	0	0	8	10	0	2	0	4	65	3	19	1	82	2	592	1	11	0	60	0	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0	26	0	33	0	1	1	0	0	0	2		
IS	2	0	0	0	0	0	0	0	0	16	4	0	0	10	0	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	2	0	2	0	0	0	0	0		
L	11	0	0	820	4	0	18	0	8	621	8	38	2	1200	3	30	1	1	0	56	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	166	22	19	0	0	0	7	0	3	0		
LV	1	0	0	0	21	0	3	0	8	29	1	0	50	0	8	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	0	54	0	5	4	1	0	0	4		
M	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0	1	0	0	2	1	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0		
MA	1	0	0	247	1	0	18	0	1	139	2	1037	0	2030	3	39	1	0	0	127	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	263	22	0	0	13	1	0	0	0	0		
MD	2	0	0	0	0	0	2	0	0	10	0	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0	1	0	0	1		
MK	43	24	0	3	127	20	32	0	1	36	6	0	0	5	1	0	18	2	21	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	1	2	6	3	21	0	8	0
N	28	0	1	12	6	0	14	0	18	314	233	39	18	54	115	46	1	1	28	0	0	3	11	3	7	0	0	0	0	0	0	108	9	79	2	632	2	1	0	3	0		
NL	13	0	2	137	55	8	4	1	45	148	7	99	15	69	20	131	15	12	16	24	0	1	11	0	9	24	0	5	1	4	29	0	46	63	19	4	16	6	0	56	38		
P	0	0	5	7	2	0	5	0	3	17	3	155	1	60	0	23	2	0	1	18	0	0	1	0	3	0	0	1	1	1	0	17	0	2	5	0	1	0	0	0	1		
PL	259	0	0	89	104	5	38	0	687	3217	51	45	89	199	17	50	12	92	6	213	0	2	4	52	140	0	1	25	3	22	345	4	0	40	140	290	39	0	31	865			
RO	261	2	0	44	114	3	32	0	69	814	3	78	1	110	0	35	23	348	17	612	0	0	11	0	10	0	0	0	136	4	1	81	3	63	0	38	20	9	0	119	29		
S	38	0	0	23	15	1	19	1	27	529	377	33	35	41	250	35	1	7	34	1	0	2	1	3	5	0	0	0	0	0	384	153	4	168	4	0	5	3	1	3	6		
SK	155	0	0	3	9	3	23	0	848	217	1	1	4	11	0	4	4	122	9	50	0	0	0	0	3	0	0	0	2	1	18	0	163	10	8	0	10	0	4	21	0		
SLO	366	0	0	7	14	100	38	0	74	290	7	9	0	21	1	4	1	64	617	410	0	0	0	0	1	1	0	0	0	16	0	35	2	33	17	16	40	0	4	17			
TN	5	34	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
TR	24	0	0	33	66	3	14	0	6	339	7	0	0	90	2	9	11	7	1	4	0	21	0	0	0	0	0	0	7	12	0	96	0	13	37	9	6	4	0	0	0		
UA	4	0	0	0	0	7	0	0	0	7	18	0	2																														

Tabela 6. Ukupan broj nezgoda u sistemu zelene karte po državama članicama za 2001. godinu

Rezultati navedeni u sledećim tabelama uključuju djelimične podatke biroa, jer svi biroi nisu dostavili tražene podatke

Prijavljene saobraćajne nezgode za koje su treća lica preuzela odgovornost u 2001.			
Šifra	Prijavljene vašem Biroa	Vašim korespodentima	Ukupan broj = (1) + (2)
A	13,857	7,989	21,576
AL	61		61
AND	500		500
B	9,704		9,704
BG	328		328
BIH	253	1,850	2,103
CH	4,256	5,715	9,971
CY	17	0	17
CZ	5,224	1,930	7,154
D	48,437	4,863	53,300
DK	1,284	2,100	3,384
E	4,050	30,017	34,067
EST	158		158
F	20,365	48,862	69,207
FIN	759	18	777
GB	13,300	15,301	28,601
GR	722	3,411	4,133
H	1,208	4,429	5,637
HR		8,083	8,083
I	5,121	35,556	40,672
IL			
IR		5	5
IRL			
IS	26		26
L	793	2,409	3,202
LV	145		145
M	27		27
MA	799	2,409	3,208
MD			
MK		490	490
N	1,675		1,675
NL			
P	594	1,813	2,407
PL	2,875	5,340	8,215
RO		4,365	4,365
S	1,053	1,218	2,271
SK			
SLO	473	1,930	2,403
TN	337	279	616
TR	662		662
UA	45		45
YU	0		0
Total	139,108	190,382	329,195

Tabela 7. Zemlja registracije vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi

	A	AL	AND	B	BG	BH	CH	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	HR	I	IL	IR	IRL	IS	I	LV	M	MA	MD	MK	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	TN	TR	UA	YU		
A	0	2	0	258	84	122	508	1	815	5485	24	188	5	325	19	481	46	886	243	1943	0	5	10	0	63	7	0	0	0	0	0	16	23	551	30	342	135	66	416	317	2	69	27	23
AL	1	0	0	0	5	0	3	0	0	13	0	0	0	0	0	0	21	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0
AND	0	0	0	3	0	0	1	0	0	5	0	364	0	91	0	11	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	7	12	2	0	0	0	0	0	0	0	0
B	58	2	4	0	50	6	31	2	115	1438	45	331	18	2382	27	484	24	53	8	376	1	0	47	1	443	35	1	19	3	1	10	2754	101	640	30	22	18	27	1	77	15	1		
BG	9	4	0	2	0	0	5	0	10	70	0	1	0	7	0	1	32	4	3	10	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3	26	0	13	0	6	17	0	7	0	0	68	7	12	
BH	415	0	0	4	6	0	103	0	20	819	15	57	1	13	0	6	2	38	1153	146	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	64	0	6	17	30	9	271	0	3	0	271		
CH	362	0	0	196	19	0	0	0	67	2917	42	139	5	3154	33	169	18	42	15	2006	1	1	6	0	62	9	1	0	0	12	12	386	0	121	54	12	28	31	0	27	8	16		
CY	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	13	0	2	0	0	0	0	0	0	959	172	6	7	8	55	282	9120	507	7565	538	864	581	470	6	0	450	0	
CZ	818	0	0	88	16	6	95	0	0	2534	59	11	10	101	4	23	7	153	21	300	0	0	3	0	4	7	0	0	0	5	0	3	172	181	830	36	10	1574	24	0	0	54	4	
D	2815	14	8	3373	529	324	1109	5	3525	0	1542	1586	137	4229	191	1698	261	1120	398	3017	4	52	121	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
DK	3	0	1	19	3	5	6	0	10	405	0	18	8	31	22	33	5	2	0	15	0	0	2	6	17	16	0	1	0	1	142	115	9	40	0	339	5	0	0	6	2	0		
E	60	0	134	451	98	6	31	0	63	330	17	0	15	915	43	339	7	7	10	462	0	0	25	1	23	9	0	587	0	3	11	116	521	62	18	12	8	11	0	8	12	0		
EST	11	0	0	0	10	0	1	0	4	24	0	0	0	3	76	1	1	2	0	2	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	19	0	1	0	0	4	0	
F*	2	0	0	8	1	0	7	0	7	61	9	12	65	9	0	7	0	7	0	13	0	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	211	1	0	0	0	3	0	
FIN	1061	1	3	2432	97	3	232	6	445	5761	299	2917	23	5550	23	0	103	410	28	2371	0	2	205	20	216	11	4	5	0	5	61	4238	828	443	95	213	56	147	2	273	12	0	0	
GB	122	256	0	157	390	7	66	27	28	1468	26	32	3	232	5	160	0	27	2	415	2	7	2	0	26	0	0	0	1	136	6	159	3	103	96	56	5	5	0	88	12	3	0	
H	1050	0	0	30	52	80	128	0	279	1286	15	24	8	92	10	48	7	0	167	316	0	9	1	0	17	3	0	0	2	40	9	141	0	176	673	59	417	69	0	59	352	20	0	
HR	886	0	0	231	8	1657	121	0	272	1815	6	22	5	248	3	21	3	288	0	902	0	0	0	0	2	1	0	0	0	17	3	112	0	200	3	9	228	910	0	5	5	0	0	
I	3898	230	4	1389	454	156	3753	8	706	12277	357	1837	27	5606	107	1018	503	736	817	0	0	32	63	2	398	38	33	22	24	50	66	1929	339	1205	452	215	338	1011	20	349	191	17	0	
IR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0		
IS	2	0	0	2	0	0	0	0	0	6	6	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
L	7	0	0	909	1	0	10	0	8	589	6	39	0	1294	1	28	1	0	0	62	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	202	20	15	2	2	1	4	0	0	0
LV	14	0	0	0	4	0	1	0	2	39	2	0	29	1	3	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	3	0	30	0	7	2	0	0	0	1	0	0		
M	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	14	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
MA	0	0	0	232	0	0	16	0	0	119	5	779	0	1706	0	36	0	0	0	201	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	265	12	0	7	0	0	0	0	
MK	43	24	0	3	127	20	32	0	1	36	6	0	0	5	1	0	18	2	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	6	3	21	0	8	0
N	17	0	0	15	5	0	14	0	19	302	211	25	13	34	105	41	0	4	2	30	0	0	3	7	3	12	0	1	0	0	0	0	0	96	5	71	2	635	0	3	0	0	0	
NL*	4	0	6	10	0	0	0	0	2	14	0	128	0	70	1	16	2	1	0	31	0	0	4	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	1	0	0	1	0	
P	515	0	0	136	76	4	25	0	772	3203	55	33	79	181	12	51	19	126	7	218	0	1	5	0	68	114	1	3	5	4	25	385	4	0	19	137	232	23	0	17	918	2	0	
PL	373	1	0	48	100	6	54	2	63	1227	8	44	2	149	0	43	34	515	13	819	0	5	1	0	26	2	0	0	0	126	3	2	96	2	63	0	49	39	3	0	156	74	2	0
RO	41	1	0	22	8	1	5	0	86	768	476	28	26	33	282	34	0	9	5	29	0	0	1	2	6	12	0	0	0	0	0	0	0	512	120	5	98	3	0	11	4	0	4	0
S	388	0	0	7	18	131	53	0	91	357	3	11	0	28	1	8	6	70	585	476	0	0	0	0	1	0	0	0	0	20	2	24	1	22	14	11	48	0	0	4	23	0	0	
SLO	2	0	0	17	0	0	10	0	0	55	0	0	0	332	0	0	0	0	0	191	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	2	0	0	0	0	
TN	16	2	0	24	54	0	8	0	9	283	2	1	0	160	0	3	8	10	0	9	0	23	0	0	0	0	0	0	0	1	18	1	58	0	9	17	3	1	0	0	2	0	0	
TR	1	0	0	0	2	0	0	0	7	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
UA	131	0	0	0	34	239	43	0	10	158	2	0	0	30	0	0	6	23	15	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
YU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Tabela 8. Ukupan broj nezgoda u sistemu zelene karte po državama članicama za 2000. godinu³⁸

Šifra države	Potraživanja (zahtjevi) Biroa	Korespodenti Da=1 / Ne=0	Potraživanja korespodenata	Ukupno = potraživanja Biroa + potraživanja korespodenata
A	13,486	1	9,096	22,582
AL	66	0	0	66
AND	334	0	0	334
B*	9,592	1	0	9,592
BG	251	0	0	251
BIH	257	1	2,617	2,874
CH	4,245	1	5,501	9,746
CY	13	1	0	13
CZ	6,007	1	232	6,239
D*	49,772	1	5,000	54,772
DK	1,183	1	2,000	3,183
E	3,357	1	1,902	23,259
EST	166	0	0	166
F	19,102	1	52,770	71,872
FIN	840	0	0	840
GB	11,169	1	17,041	28,210
GR	1,059	1	2,967	4,026
H	1,268	1	4,609	5,877
HR	0	1	7,238	7,238
I	4,424	1	32,975	37,399
IL	32	1	0	32
IR	0	1	4	4
IRL	954	1	0	954
IS	20	0	0	20
L	830	1	2,201	3,031
LV	123	0	0	123
M	34	1	0	34
MA	799	1	2,409	3,208
MD	0	0	0	0
MK	0	1	983	983
N	1,668	0	0	1,668
NL*	1,285	1	16,715	18,000
P	679	1	1,447	2,126
PL	4,144	1	4,060	8,204
RO	0	1	3,032	3,032
S	1,289	1	895	2,184
SK	1,095	0	0	1,095
SLO	901	1	1,791	2,692
TN	390	1	338	728
TR	672	0	0	672
UA	32	0	0	32
Total	141,538		195,823	337,361

³⁸ Približna vrijednost ili nema vrijednosti za "korespodente". Savjet biroa, njegovi zaposleni i članovi ne mogu preuzeti odgovornost za gore navedene podatke. Objavljivanje i/ili umnožavanje ovih podataka je bez saglasnosti Biroa i članica koji su ostvarili navedene rezultate.

Tabela 9. Ukupan broj nezgoda u sistemu zelene karte po državama članicama za 2001. godinu

Šifra države	Zahtjevi za naknadu štete na nivou Biroa	Korespondenti Da=1 / Ne=0	Broj zahtjeva za odštetu obrađenih od korespondenata	Ukupno
A	12,968	1	10,441	23,409
AL	N/A	N/A	N/A	N/A
AND	290	0	0	290
B	8,389	1	N/A	8,389
BG	105	0	0	105
BIH	31	1	973	1,004
CH	4,238	1	5,520	9,758
CY	9	1	0	9
CZ	5,323	1	85	5,408
D approx.	49,000	1	10,000	59,000
DK	1,245	1	1,500	2,745
E	3,072	1	16,970	20,042
EST	183	0		183
F	27,000	1	44,200	71,200
FIN	858	0	0	858
GB	7,141	1	N/A	7,141
GR	774	1	3,037	3,811
H	1,201	1	3,977	5,178
HR	0	1	7,665	7,665
I	4,151	1	32,052	36,203
IL	22	1	N/A	22
IR	5	1	5	10
IRL	670	1	260	930
IS	44	0	0	44
L	1,018	1	2,044	3,062
LV	0	0	0	0
M	37	1	N/A	37
MA	922	1	1,542	2,464
MD	3	0	0	3
MK	0	1	734	734
N	1,954	0	0	1,954
NL	1,343	1	N/A	1,343
P	432	1	1,701	2,133
PL	5,197	1	1,749	6,946
RO	0	1	3,011	3,011
S	1,281	1	1,200	2,481
SK	N/A	N/A	N/A	N/A
SLO	634	1	2,344	2,978
TN	281	1	199	480
TR	662	0	0	662
UA	38	0	0	38
Total	140,521	29	151,209	291,730

Tabela 10. Zemlja registracije vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi

Država	DE	D	F	NL	I	PL	A	B	CZ	GB	E	CH	H	DK	SK	BH	SLO	S	HR	RO	L	UA	BG	P	N	GR	TR	FIN	AL	MA	YU	EST	MK	IRL	LV	CY	ANC	IR	MD	M	IL	TN	IS	Total		
AL	5,278	334	636	1,584	337	0	241	781	373	149	416	885	76	431	77	425	80	273	138	59	23	79	37	26	64	61	30	0	1	24	5	25	9	3	1	0	6	0	0	1	0	0	12,968			
AND	3	82	2	6	5	1	6	0	11	162	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	290			
B	1,297	2,129	2,514	354	358	30	0	49	478	225	44	50	38	16	3	11	35	10	20	404	14	25	71	5	15	34	18	3	16	1	3	35	5	2	2	0	1	0	1	0	1	0	1	8,320		
BG	6	1	10	1	3	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	7	0	5	0	2	15	35	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105		
BIH	263	11	13	39	1	146	4	12	3	1	42	15	4	5	0	83	3	333	3	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	13	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,004		
BUL	2,822	2,939	393	2,037	69	366	226	85	179	170	0	45	46	25	0	22	24	22	14	57	1	19	98	6	25	15	12	4	2	6	2	8	7	0	1	0	1	0	1	0	2	0	9,758			
CY	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9		
CZ	2,213	68	168	148	531	584	58	0	36	21	79	83	40	932	7	21	25	1	28	8	70	48	1	10	13	6	2	0	10	4	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5,231		
DE	28	4,956	9,944	3,259	7,027	3,566	3,488	2,261	1,485	1,223	1,056	1,861	584	305	453	823	442	484	904	452	400	441	291	299	481	194	12	1	30	138	59	114	117	3	4	57	2	2	2	2	2	2	50,029			
DK	361	42	111	24	38	6	26	19	47	17	13	4	12	0	1	262	0	3	4	0	3	4	0	3	195	2	2	28	0	0	9	0	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1,245
E	221	717	81	352	40	14	101	1	290	1	34	6	26	4	0	8	11	5	9	12	8	36	333	6	8	7	15	2	563	0	18	1	13	7	0	93	0	0	0	0	1	0	1	3,044		
EST	23	0	12	0	5	0	1	0	0	0	1	0	3	0	0	0	23	0	0	0	0	2	0	12	0	0	83	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	183	
F	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	
FIN	59	7	27	9	10	9	7	4	2	13	5	6	15	1	0	0	253	0	0	1	1	2	2	68	0	0	0	0	0	0	0	54	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	565	
FR	1,393	1,972	1,107	719	0	0	614	0	0	870	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,675		
GB	1,344	270	98	374	76	90	149	35	209	20	87	27	26	5	0	2	39	7	89	12	5	233	5	4	0	42	2	349	0	68	0	100	4	0	31	0	6	1	0	1	0	1	0	3,811		
H	2	115	138	283	75	978	59	1,338	41	0	0	0	14	325	146	168	46	133	526	9	227	33	3	3	29	24	4	1	0	175	1	7	2	1	182	65	12	1	0	2	0	0	5,178			
IR	1,831	220	121	927	32	720	76	155	0	11	148	235	8	184	2,115	742	8	0	14	6	3	17	0	3	63	10	0	0	0	0	15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,665		
I	11,092	5,495	1,573	0	1,038	3,208	1,390	533	1,254	1,657	3,146	613	414	256	85	830	178	726	423	285	75	235	284	66	512	217	81	224	22	4	31	46	96	11	21	2	20	0	36	0	21	3	36,203			
IL	6	6	2	2	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22			
IRL	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4		
IS	84	83	45	22	7	6	17	4	623	18	3	6	2	0	0	1	0	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	930	
IT	9	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18		
L	593	1,211	187	50	9	6	892	3	33	24	15	2	4	1	0	0	6	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,060		
LV	17	0	1	0	13	18	1	1	1	2	0	0	2	2	1	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90		
MA	111	1,711	209	473	0	0	219	0	21	610	16	0	5	1	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37		
MD	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,386			
NE	44	8	10	14	6	28	9	6	2	0	30	15	6	13	13	11	10	0	17	0	3	4	0	5	3	0	0	20	0	24	0	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	453		
NL	340	33	124	29	57	22	28	10	70	19	11	2	300	4	1	1	752	0	3	4	0	5	3	0	0	0	101	0	0	9	0	2	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1,954	
NO	150	39	0	78	310	18	88	99	108	38	5	15	4	24	3	13	11	13	41	14	17	26	38	53	14	20	35	0	4	0	19	9	21	1	0	1	0	5	0	0	0	1,343				
P	31	92	4	28	3	4	6	0	15	96	12	3	3	0	0	0	0	0	2	1	0	5	0	1	2	0	4	2	5	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	324		
PL	3,349	220	264	194	0	275	85	675	63	41	25	91	54	182	1	24	117	10	28	4	555	59	0	14	19	15	13	0	0	6	62	5	1	85	0	0	1	3	0	0	0	0	6,540			
RO	908	105	63	449	66	260	36	54	34	10	33	389	9	35	3	17	35	12	0	7	23	77	1	3	30	99	1	4	0	24	4	8	0	0	1	0	22	103	0	0	1	0	2,926			
S	398	39	124	23	110	42	20	19	32	18	22	6	352	5	0	0	0	0	0	30	11	2	3	13	485	0	3	274	0	0	24	0	1	7	0	2	0	0	0	0	0	2	2,067			
SK	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	
SL	420	34	32	577	37	582	17	99	6	6	41	152	1	36	103	0	11	712	34	6	10	21	1	0	0	3	0	2	0	5	1	26	0	2	0	0	0	0	0	1	0	2,978				
TN	43	264	4	130	0	1	14	0	1	0	18	0	1	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	480			
TR	265	98	62	7	5	21	20	6	21	0	11	5	2	1	3	1	3	1	23	3	2	48	0	1	6	0	1	4	0	0	14	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	662			
UA	14	2	0	0	7	1	0	3	0	0	0	2	0	4	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38			
YU	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0	
Ukupno	35,032	23,303	18,082	12,221	10,286	10,222	7,978	7,483	6,216	5,682	5,482	3,718	3,332	3,076	2,868	2,837																														

Iz prikazanih tabela se jasno vidi da je broj saobraćajnih nezgoda a time šteta koje se dese na nivou preko 3000 hiljada predmeta godišnje. Takođe je evidentno da se i broj vozila strane registracije kreće na nivou 200 - 300 miliona što je izuzetno mnogo. To još jednom potvrđuje opravdanost postojanja sistema zelene karte.

8. NACIONALNI BIROI NA PODRUČJU EX-JUGOSLAVIJE

Prethodna država je u sistem zelene karte bila primljena još 1959. godine, ali pošto nije imala zakon o osiguranju od auto odgovornosti tadašnja direkcija DOZ - a³⁹ je izdavala zelene karte licima koja su putovala u inostranstvo. Donošenjem Zakona o obaveznom auto osiguranju⁴⁰ ispunjeni su svi uslovi iz preporuke broj 5, da tadašnji nacionalni biro postane pored izdavačke i obradivačka kancelarija. Međutim, turistička privreda je zagovarala ukidanje obaveznog osiguranja za strane turiste jer susjedne zemlje Grčka i Italija nisu imale tu vrstu obaveznog osiguranja, pa je i kod nas to tada ukinuto.

Inače razvoj i organizacija funkcije bivšeg jugoslovenskog nacionalnog biroa je prošla kroz 3 faze, i to:

1. prva od pristupanja Londonskom sporazumu pa do stupanja na snagu Zakona o osnovama osiguranja imovine i lica, dakle 1959. do 1976,
2. druga faza od stupanja na snagu Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i lica, dakle od 1976. do 1990,
3. treća faza od 1990. pa do raspada države.

Danas na području nekadašnje SFRJ, postoje nacionalni birovi zelene karte u Hrvatskoj, BiH, Sloveniji, Makedoniji i SCG. U narednom tekstu dajemo kratak prikaz kancelarije BiH, SCG i Hrvatske.

8.1. UDRUŽENJE OSIGURAVAJUĆIH ORGANIZACIJA SRBIJE I CRNE GORE

Udruženje osiguravajućih organizacija Srbije i Crne Gore je pravni naslednik istog tog udruženja koji je nekada obavljao poslove izdavanja zelene karte za čitavu teritoriju bivše SFRJ.

U prvobitnom obliku je osnovan još 1976. godine na osnovu tadašnjeg Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i lica.

Danas Udruženje osiguravajućih organizacija SCG ima status nacionalnog biroa shodno međunarodnim aktima. Ono je potpisnik Inter biro sporazuma na osnovu Zakona o osiguranju iz 1996. godine između SRJ i drugih evropskih država. I po novom Zakonu o osiguranju iz 2004. godine Udruženje je član Savjeta biroa iz Londona i ovlašćeno je za sve poslove oko zelene karte, a to znači da je ovlašćena da štampa obrasce zelene karte i njime snabdjevaju organizacije za osiguranje prema njihovim potrebama, kao i da je ovlašćeno da propiše formu obrasca zelene karte na srpskom jeziku uz određene minimalne izmjene nadržajući u sadržaj obrasca.

³⁹ DOZ – Državni osiguravajući zavod.

⁴⁰ «SI. list SFRJ» br. 15/65- Zakon o obaveznom osiguranju imovine i lica.

Udruženje takođe uvodi evidenciju izdatih zelenih karata, propisuje njihovu cijenu iz koje se pokrivaju troškovi štampanja i dostavljanja zelene karte korisniku. U svom radu, Udruženje redovno i blagovremeno obavještava državne organe koji vrše međunarodnu kontrolu o važećim ispravama o osiguranju za područje SCG te o potpisanim ili raskinutim bilateralnim i multilateralnim sporazumima važnim za ulazak i izlazak iz zemlje svih motornih vozila.

U funkciji isplatnog ili obrađivačkog biroa, Udruženje vrši kontrolu ispravnosti zelenih karata, podnijetih kao dokument uz odštetni zahtjev i zahtjev za refundaciju. Na Udruženje je zakonom preneseno javno ovlaštenje obrade odštetnih zahtjeva za štete koje građani u SCG pretrpe od strane vozila ino registracije.

Nadalje, Udruženje obavlja poslove prijema odštetnih zahtjeva, utvrđivanje uzroka, obima i visine štete, naknade i isplate štete, kao i preduzimanja odbrane od neosnovanih i prekomjernih odštetnih zahtjeva.

Udruženje je ovlašteno i da propisuje visinu doprinosa koji plaćaju organizacije za osiguranje članova Udruženja za obrazovanje Garantnog fonda.

Za sve ove poslove Udruženje može odrediti neku od organizacija za osiguranje da ih dijelom odraduje. To znači da je Udruženje ovlašteno da propisuje kriterije i mjerila za povjeravanje poslova prijema odštetnih zahtjeva, prikupljanja dokazne dokumentacije, utvrđivanje obima i visine štete, specijalizovani stručni kadar, tehničku opremljenost i slično.

Zbog problema političke prirode koji su se nažalost vrlo često dešavali u zadnjoj deceniji, Udruženje vrlo često nije moglo odgovarati svim međunarodnim obavezama, prije svega finansijske prirode, pa je i status Udruženja kao člana u zadnjih nekoliko godina dosta problematičan.

Zbog neizvršavanja svojih obaveza prema drugim biroima, Udruženje je bilo i suspendovano, neki biroi su sa njima čak raskidali ugovor, pa je zbog svega toga nad Udruženjem 2001. godine uspostavljen sistem monitoringa, što znači da je Udruženje član pod prismotrom, odnosno u statusu prelaznog člana. Razlog za to je i nedovoljno poznavanje obaveza članica koje su vrlo često usled nerentabilnog poslovanja zbog nelojalne konkurencije i damping cijena ostajale dužne određena finansijska sredstva prema drugim biroima odnosno ostećenim ili prema Udruženju. S druge strane Garantni fond pri birou to nije mogao sve sam da pokrije.

Sljedeći problem je što Udruženje nema kontrolu niti pravo izdavanja zelenih karata, na teritoriji Kosova, a na njega su pale obaveze plaćanja šteta iz prethodnog perioda koje su se desile na tom području.

Današnje Udruženje je nadležno za teritoriju Crne Gore i Srbije sa Vojvodinom.

8.2. HRVATSKI URED ZA OSIGURANJE

U procesima nastajanja novih država na našim prostorima, Hrvatski ured za osiguranje - HUO, je izrastao u vrlo organizovanu i profesionalnu čak respektabilnu organizaciju. Osnivanje 17.03.1992. godine u Zagrebu. Ispunjenjem svih uslova predviđenih preporukom broj 5 UN-a, HUO⁴¹ je obavijestio Savjet biroa iz Londona o činjenicama relevantnim za osnivanje

⁴¹ Hrvatski ured osiguranja.

22.05.1992. godine na dan prijema Hrvatske u UN što je bio i poslednji uslov ali i najvažniji. HUO je postao članom od 01.11.1992. godine. Sa 01.12.1992. godine HUO je počeo izdavati svoje zelene karte i uručivati ih svojim članicama radi predaje osiguranicima.

Do prijema u članstvo Savjeta biroa, Hrvatski osiguravači su imali potpisane bilateralne sporazume sa Mađarskom, Makedonijom, Slovenijom, Slovačkom i BiH, a unilateralno sa Austrijom i Njemačkom. Za to vrijeme su se prikazali kao disciplinovan član, jer su izvršavali sve svoje obaveze. Zbog toga se vrlo brzo nametnuo zaključak o potrebi učlanjenja HUO u drugi podsistem zelene karte - sistem Multilateralnog sporazuma o garanciji između biroa, kojim je kao što smo ranije objasnili ukinuta kontrola zelene karte, a registarska oznaka vozila uzeta kao dokaz o osiguravajućem pokricu. Time su Hrvati umnogome olakšali međunarodni putnički saobraćaj preko svojih državnih granica. HUO je u taj sistem primljen 17.07.1998. godine, sa početkom djelovanja od 01.02.1999. godine.

Na osnovu Zakona HUO ima sve funkcije predviđene sistemom zelene karte. On je dakle izdavački biro, samo je on u Republici Hrvatskoj ovlašten izdavati zelene karte. Zbog toga svi osiguravači koji se ze le baviti poslovima auto osiguranja moraju biti članovi HUO.

HUO garantuje stranom obrađivačkom birou isplatu štete koju vozilo hrvatske registracije prouzrokuje u zemlji obrađivačkog biroa. Ako član HUO ne izvrši obavezu HUO će se javiti u funkciji isplatnog biroa i istu će riješiti iz sredstava Garantnog fonda. HUO ima i svojstvo obrađivačkog biroa i tom svojstvu garantuje za štete koje na području Hrvatske prouzrokuju strana vozila a sa čijim biroom HUO ima potpisani ugovor. HUO može funkciju obrađivačkog i isplatnog biroa prenijeti na svoje članove i specijalizovane organizacije za obradu međunarodnih šteta uvažavajući odredbe Kritskog sporazuma o koliziji interesa i korespodentima. Preneseno pravo takođe može u svakom momentu opozvati, ukoliko nije zadovoljan pristupom i načinom rada.

8.3. BIRO ZELENE KARTE U BOSNI I HERCEGOVINI

Biro zelene karte u BiH u današnjem obliku organizacije ustanovljenje 1998. godine. Ranije se zvao Biro osiguranja u BiH. U početku njegovi članovi su bili sarno osiguravajuća društva iz Federacije BiH, dok su društva iz Republike Srpske pristupila od 1998. godine i kasnije. Biro zelene karte u BiH je od strane Vlade BiH priznat kao ovlaštena organizacija za obavljanje poslova međunarodne zelene karte za osiguranje motornih vozila. Kroz svoj rad i razvoj, od osnivanja pa do danas, prolazio je i prolazi kroz različita iskušenja, premoštavajući često naizgled nerješive probleme, koji su se kadkad javljali potpuno nepotrebno. Politički privredni ambijent kao i samo prisustvo međunarodne zajednice u BiH ostavilo je dosta traga na stanje u Birou. Vrlo često su prisutni nesporazumi u funkcionisanju tog biroa, koji je najčešće rezultat nepoznavanja stvari od strane njegovih članica u pogledu međunarodnih preuzetih obaveza za ovu vrstu posla.

Biro je bio suočen i uslovljen za opstanak u članstvu Savjeta biroa, priznavanjem isplatom svih predratnih odštetnih zahtjeva koji su se prema registarskoj oznaci desili na području BiH ili su za njih kriva vozila iz BiH, što je teskom mukom i ispunjeno.

Zbog nepostivanja rokova u pogledu isplate redovnih šteta Biro zelene karte u BiH je dospio pod monitoring Savjeta biroa 2002. godine, te je danas u statusu prelaznog člana. Taj status je stanje mnogo promijenio na bolje, tako da se danas obaveze uglavnom redovno izmiruju,

te je time i ugled biroa u međunarodnim okvirima znatno porastao. Biro se otvara prema vani, tako da je po prvi put reosigurao zelenu kartu putem stranog brokera, što je opet donijelo novi kvalitet u poslovanju i nova znanja kojih je uistinu nedostajalo.

Biro je dakle ispunio uslov u pogledu reosiguranja zelene karte, kao i uslov u pogledu finansijskih garancija. Danas ima 22 člana - osiguravajuće kuće iz BiH, kao i, uspostavljenu rukovodnu strukturu na bazi predhodno dogovorene etničke pripadnosti.

Bosna i Hercegovina je nakon prekida od šest godina (1992. - 1998.) punopravan član Sistema zelene karte. Bosna i Hercegovina je, objektivno govoreći, mala zajednica (51.129 km², 3.989.018 stanovnika - stanje sa julom 2003. godine), Bosna i Hercegovina je malo tržište (GDP - 7,3 mlrd \$, GDP per capita 1.900 \$ -2002. godina), u Bosni i Hercegovini je mala industrija osiguranja (zaračunata bruto premija svih vrsta osiguranja u Bosni i Hercegovini u 2002. godini bila je 113 miliona EUR, u Evropskoj Uniji, u istom periodu 855 milijardi EUR, premija po zaposlenom radniku u industriji osiguranja, za istu godinu, bila je u EU oko 822 hiljade EUR, u BiH 60 hiljada EUR, prosječna premija po stanovniku u BiH je oko 28 EUR, u EU 2.100 EUR). Svedeno na Sistem zelene karte, statistika je sledeća:

- BiH je po broju stanovnika- 5 promila Sistema zelene karte,
- BiH je po broju vozila -2,5 promila Sistema zelene karte,
- BiH je po broju šteta -približno 5 promila Sistema zelene karte⁴².

8.4. NAČIN FUNKCIONISANJA I SARADNJE IZMEĐU BIROA SA PODRUČJA BIVŠE JUGOSLAVIJE

Svi biroi zelene karte u državama sa područja bivše Jugoslavije, imaju međusobno potpisane jedinstvene sporazume na osnovu kojih vozila nesmetano mogu ulaziti iz jedne u drugu državu uz prethodno pribavljenu zelenu kartu od strane nekog od osiguravača članova biroa iz svoje zemlje.

Na to se prilično dugo čekalo, zato što je SCG bila suspendovana iz sistema, tako da se javljao problem saobraćajnog toka sa Srbijom. U tom periodu za vozila iz Srbije i Crne Gore vozači su morali od svojih osiguravača pribaviti zelenu kartu na način da su morali doplatiti dosta veći iznos od onog koj su plaćali prilikom redovnog osiguranja, što je bilo neprihvatljivo. Zato su se mnogi od njih odlučivali na plaćanje tzv. graničnog osiguranja prilikom ulaska u neku od susjednih zemalja, pogotovu što su osiguravači iz susjednih zemalja osjetili to kao dodatni izvor prihoda te su često i damping cijenama privlačili te osiguranike i na taj način im omogućavali nesmetano kretanje u okviru zemlje u koju ulaze.

Srbija i Crna Gora je taj problem imala izražen sa svim zemljama u okruženju sve do ponovnog ulaska u sistem zelene karte 01.11.2001. godine. Sa BiH, SCG je taj problem rješavala na način da su između Udruženja osiguravajućih organizacija SCG i Biroa osiguranja RS bili potpisani bilateralni sporazumi o produženoj važnosti polise AO na teritoriji Srbije odnosno

⁴² Mr Fikret Plevljak - Sistem zelene karte – šta je to? - XIV Avus Group International Congress-Salzburg 2004.

Republike Srpske, da bi se ubrzo prešlo na tzv. sistem žute karte. Oba ova sporazuma su imala svoje pozitivne efekte za vozila i vozače koji su se kretali na teritoriji SCG i BiH, mada su prouzrokovali i brojne nesporazume između osiguravača sa obje strane, jer nakon što je sporazum stupio na snagu počele su se dešavati štete koje su se teško servisirale tako da je određeni broj tih odštetnih zahtjeva završio na sudu uglavnom kao tužbe za regrešno potraživanje.

SCG i BiH su u međusobnom sistemu zelene karte od 12.09.2000. godine. Hrvatska i BiH su odnose riješili dvostranim bilateralnim ugovorom po odredbama Londonskog odnosno Kritskog sporazuma i tu nije bilo problema da se uredi protok vozila između ove dvije zemlje. Danas između Hrvatske, SCG i BiH postoje zaključeni jedinstveni sporazumi na osnovu kojih su brojni osiguravači dobili zaključivanje korespondentskih ugovora a kratak pregled tih ugovora dajemo u narednom tekstu.⁴³

Između SCG i Hrvatske zaključeni su sledeći korespondentski ugovori:

1. Lovćen osiguranje - Croatia osiguranje
2. DDOR Novi Sad - Croatia osiguranje
3. Alianz Zagreb - Dunav osiguranje
4. Veritas osiguranje – Kopaonik
5. Zagreb osiguranje - DDOR Novi Sad
6. Kvarner wiener stadische -Wiener stadische Beograd

Između Bosne i Hercegovine i Hrvatske zaključeni su sledeći korespondentski Ugovori:

- | | | |
|---------------------------------|---|-----------------------------|
| 1. Triglav BiH osiguranje | - | Triglav osiguranje Hrvatska |
| 2. Bobar osiguranje | - | Zagreb osiguranje |
| 3. Bosansko Njemačko osiguranje | - | Croatia osiguranje |
| 4. Bosna osiguranje | - | Triglav osiguranje |
| 5. Croatia Ljubiški | - | Croatia Zagreb |
| 6. EurohercMostar | - | Euroherc Zagreb |
| 7. Lido osiguranje | - | Growe Hrvatska |
| 8. Raiffeisen BiH | - | Uniqa |
| 9. Sarajevo osiguranje | - | Allianz Zagreb |
| 10. Sunce Livno | - | Sunce |
| 11. Una Sana osiguranje | - | Zagreb |

Između SCG i Slovenije na snazi su sledeći korespondentski Ugovori:

1. DDOR Novi Sad - Triglav osiguranje

⁴³ Izvor-Bilten Hrvatskog ureda za osiguranje broj 46, Zagreb 2002.

2. Zavarovalnica Maribor - Dunav osiguranje

Daleko najveći broj korespodentskih ugovora sa područja bivše Jugoslavije imaju potpisani osiguravači sa područja Hrvatske sa svim zemljama u okruženju i svim. Ostalim zemljama članicama sistema zelene karte. Radi se o cifri od čak 500 takvih ugovora. To dovoljno govori o ozbiljnosti rada hrvatskih osiguravača na polju rješavanja odštetnih zahtjeva, a oni su time pokazali i da su prepoznali koristi koje takvi ugovori donose: mogu na osnovu kontakata pratiti tok rješavanja štete, uticati na iznos odštetnog zahtjeva, a povratno mogu naplatiti dobre provizije za slučaj da obrađuju štete na svom području za svoje korespodente - strane osiguravače.

Treba reći da su Hrvatska i Slovenija svoje odnose riješile priznavanjem registarske tablice kao dokaza o osiguranju a između njih potpisani su sledeći ugovori:

1. Adriatic zavarovalna družba - Growe osiguranje
2. Slovenica zavarovalna hiša - Croatia osiguranje
3. Zavarovalnica Maribor - Helios osiguranje
4. Zavarovalnica Tilia - Helios osiguranje
5. Zavarovalnica Triglav - Triglav

U 2004. Udruženju je prijavljeno 159 odštetnih zahtjeva za štete koja su pričinila vozila iz BiH, i 27 šteta koje su pričinila vozila iz Hrvatske. Takođe treba napomenuti da Srbija i Crna Gora nažalost nemaju kontrolu nad teritorijom Kosova za izdavanje zelene karte, nego ih distribuira UNMIK uglavnom putem Kosovske osiguravajuće kuće Sigurnija, a u novije vrijeme i neki hrvatski i albanski osiguravači na osnovu saglasnosti svojih nacionalnih biroa.

8.5. PROCES MONITORINGA ZA PRELAZNO ČLANSTVO

Proces monitoringa (nadzora ili kontrole) ustanovljenje kako bi bio od koristi u omogućavanju kontrolisanim članicama da postanu profesionalni u obradi zahtjeva ino-šteta u slučaju Sistema zelene karte. Proces monitoringa se normalno i uobicajeno primjenjuje na prelazne članice Savjeta Biroa London. Svaki nacionalni biro koji postane član Savjeta Biroa inicijalno će dobiti status prelaznog člana u skladu sa odlukama Generalne skupštine Savjeta biroa.

Princip monitoringa nad članovima Savjeta biroa iz Londona razvila je Radna grupa Upravnog Odbora Savjeta biroa London a odobrila ga je Generalna skupština 1998. godine. Revidiran je i odobren na sjednici Upravnog Odbora Savjeta biroa London održanoj u Koburgu, Njemačka, 06. oktobra 1998. godine. Od juna 2001. godine radna grupa monitoring ima članove iz nacionalnih biroa Češke, Njemačke, Norveške i Poljske. Koji su ciljevi koje pred proces monitoringa stavlja Savjet biroa London? Operativni cilj je kontrola nacionalnih biroa pod procesom monitoringa kao Isplatnih biroa sa željom da se:

- nacionalni birovi pod monitoringom prate i kontrolišu u njihovom izvršavanju obaveza isplatnih biroa proisteklih po osnovu zelene karte,

-
- identifikuju operativne i finansijske teskoše,
 - radi na njihovom otklanjanju,
 - obezbjeđuju i poštuju uslovi i rokovi ugovora o reosiguranju,
 - obezbjeđuju i poštuju uslovi i rokovi bankovnih garancija.

Kako se postavljeni ciljevi realizuju u praksi? Odgovor je - kroz izvršavanje modela Procesu Monitoringa. Do sada su razvijena dva modela procesa monitoringa.

8.5.1. Prvi model Procesu Monitoringa 1998.-2003. godine

Prvi model Procesu Monitoringa izvršavao se kroz dvije faze:

- faza 1 - prikupljanje informacija i
- faza 2 - provjera informacija i rješavanje spornih informacija.

Učesnici u tom modelu procesa monitoringa imali su obaveze:

1. nacionalni biro pod monitoringom kao Isplatni biro:
 - odgovoran je za pružanje adekvatnih informacija obrađivačkim biroima o svim štetama i refundacijama u određenom periodu,
 - odgovoran je za dostavljanje objedinjenog pregleda Sekretarijatu Savjeta biroa London,
2. ostali nacionalni biroi i njihove člani će kao obrađivački biroi:
 - odgovorni su da savjesno provjeravaju informacije dobijene od nacionalnih biroa pod monitoringom,
 - savjesno obavljaju svaki identifikovani problem,
3. Radna grupa Upravnog Odbora Savjeta biroa za monitoring odgovorna je da:
 - nadgleda proces monitoringa,
 - osigurava da se korektne informacije dobijaju od nadzirane članice,
 - da se korektne informacije razmjenjuju između nadzirane članice i ostalih nacionalnih biroa,
 - da se vrši analiza takvih informacija i
 - da se one dostavljaju Upravnom Odboru Savjeta Biroa,
4. Sekretarijat Savjeta biroa:
 - odgovoran je za upravljanje procesom monitoringa,
 - obezbjeđuje razmjenu informacija,
 - obezbjeđuje bazu podataka.

Uspjeh procesa monitoringa zavisio je upravo od profesionalnog izvršavanja svih navedenih poslova. Tako uspostavljeni proces monitoringa važio je sve do 31.12.2003. godine (od oktobra 1998. godine).

Osnovna značajka prvog modela Procesu Monitoringa bila je ta da su se kroz sam proces monitoringa pratile sve štete (100% zahtjeva za refundaciju isplaćenih iznosa šteta). Iako efikasan i koristan taj prvi model procesa monitoringa pokazao se, zbog obima posla i informacija, i kao vrlo naporan sa stanovišta radne angazovanosti i potrebnih ljudskih resursa za njegovo izvršavanje. U oceni problem bio je posebno prisutan kod velikih nacionalnih biroa koji su trošili mnogo vremena za kontrolu informacija i podataka koje su im slali nacionalni birovi pod monitoringom.

8.5.2. Novi Proces Monitoringa

Radna grupa za monitoring u julu 2003. u potpunosti revidira tadašnji model Procesu Monitoringa koriseći prednosti uvođenja u primjenu Kritskog Sporazuma. Novi, drugi model procesa monitoringa odobrio je Upravni odbor u novembru 2003. a uvodi se u operativnu primjenu od 01. januara 2004. godine. Njegov osnovni značaj je da se on koncentriše samo na problematične slučajeve gdje je u smislu člana 5. Kritskog sporazuma došlo do kašnjenja u plaćanju. Novi model procesa monitoringa temelji se na pozivima za garanciju na osnovu Kritskog sporazuma, član 6.1. stav 2 (guarantee call). Novi model procesa monitoringa provodi se u sledećim fazama:

1. faza I-poziv na garanciju (guarantee call) od strane obrađivačkog biroa,
2. faza 2-plaćanje u roku od mjesec dana od strane biroa pod monitoringom,
3. faza 3-obrađivački biro potvrđuje plaćanje,
4. faza 4-Sekretarijat Savjeta biroa London kvartalno priprema rezime po nadziranim članicama i obrađivačkim biroima sa sledećim podacima:
 - neriješene guarantee call-ove iz prethodnih perioda,
 - nove guarantee call-ove iz tekućeg perioda,
 - imena društava za osiguranje - članica nacionalnog biroa pod monitoringom koja nisu ispunila svoje obaveze,
 - neplaćene iznose po osnovu guarantee call-a,
 - spisak društava za osiguranje - članica nacionalnog biroa pod monitoringom koji nisu ispunili obavezu i ukupan iznos duga.

Kvartalne izvještaje Sekretarijat Savjeta biroa dostavlja Radnoj grupi za monitoring nacionalnom birou pod monitoringu i obrađivačkim biroima. Svi učesnici u procesu monitoringa kopije podataka iz svih faza (4) istovremeno kad i korisnicima šalju i u Sekretarijat Savjeta Biroa.

Očekuje se da će novi proces monitoringa, zadržavajući prednosti i dobre efekte prvog (ranijeg) procesa monitoringa, otkloniti i njegov najveći nedostatak – preobimnu dokumentaciju i posao na njenoj provjeri.

8.5.3. Biro zelene karte u BiH i proces monitoringa

Svaki nacionalni biro, koji je član Savjeta biroa London (član bilo koje vrste - prelazni, pridruženi, punopravni) ima određene obaveze u sistemu zelene karte i članstvu Savjeta biroa London. Te obaveze prema članu 3 tačka 2 Statuta ogledaju se u sledećem:

- mora se ponašati po jedinstvenom sporazumu između biroa - Kritski sporazum (prije toga, tokom niza godina bio je to Londonski sporazum i MGA),
- dužan je obezbediti garanciju i kontinuitet te garancije za ispunjavanje svojih obaveza,
- mora se ponašati u skladu sa odredbama Statuta savjeta biroa London,
- dužan je da odbrani interese sistema Zelene Karte,
- dužan je da finansira sekretarijat Savjeta biroa London (u skladu sa svojom kategorizacijom- grope A, B, C).

Ukoliko neki član Savjeta biroa u Londonu (dakle neki nacionalni biro) ne ispunjava svoje obaveze proizašle iz članstva u Savjetu biroa i važećih kodeksa ponašanja on se isključuje iz Savjeta biroa i gubi pravo na izdavanje zelenih kartona kao međunarodnog sertifikata o osiguranju. Građani takvih zemalja (kao i onih zemalja koje uopšte nisu ni bile u sistemu zelene karte) prilikom putovanja u inostranstvo na granicnim prelazima plaćaju granično osiguranje koje je u principu mnogo skuplje od uobičajenog osiguranja sa zelenom kartom (nekoliko puta skuplje). Upravo to se desilo građanima BiH i SRJ danas SCG u proteklom ratnom i poratnom periodu, kada su zbog suspenzije ili drugih razloga bili izvan sistema zelene karte - privremeno.

Blaža varijatna za takve biroe je uvođenje institucije tzv. monitoringa (praćenja rada biroa). Kao što je poznato trenutno je u procesu monitoringa šest članica Savjeta Biroa. Pored Bosne i Hercegovine tu su još i Ukrajina (od 1998.), Moldavija (od 2000.), Srbija i Crna Gora (od 2001), Bjelorusija (od 2003.) i Litvanija (od 2004.). U periodu od 1998. do 2002. godine pod monitoringom je bio i nacionalni biro Latvije.

Proces monitoringa nad Bosanskim nacionalnim Biroom uveden je na, od strane Bosanskog nacionalnog biroa, dobrovoljnoj osnovi na izričitu preporuku Upravnog odbora Savjeta biroa London iz oktobra 2001. godine. Proces monitoringa počeo je od početka 2002. godine, trajaće najmanje pune četiri godine.

8.4.3.1. Pravni temelji za proces monitoringa

Zašto je Biro zelene karte u Bosni i Hercegovini pod procesom monitoringa? Zato što nije poštovao obaveze člana Savjeta biroa London iz člana 3.2. Statuta Savjeta biroa London:

- nije se, tačnije, nisu se sve njegove članice ponašale u skladu sa jedinstvenim sporazumom između biroa – Londonskim Kritskim sporazumom- nisu ažurno i stalno izvršavale svoje obaveze u plaćanju šteta po osnovu zelene karte,

Posebni razlozi za uvođenje monitoringa nad Bosanskim nacionalnim biroom bili su sledeći razlozi:

- nemogućnost odlaganja dalje refundacije dugova Bosanskog biroa od strane nekih nacionalnih biroa,
- očite teškoće Bosanskog biroa da dobije ažurnu, adekvatnu i istinitu informaciju o stanju neplaćenih ino-šteta nekih svojih članica.

BiH biro danas sve svoje obaveze ispunjava na način da posledica po sistem zelene karte nema. Skoro sve članice BiH biroa su shvatile, prihvatile i ispunjavaju izvršavanje svojih obaveza po zelenoj karti u rokovima predviđenim Kritskim sporazumom. Za zakašnjenja i aktiviranje Guarantee Call-a Bosanski biro ima formiran Fond za naknadu šteta, kojeg pune članice solidamo, i iz kojeg se ispunjavaju obaveze u skladu sa Internim pravilima - član 6. Članica, za koju je iz pomenutog fonda izvršeno plaćanje štete (ili što je slučaj u najvećem broju slučajeva - kamate u skladu sa Internim pravilima), mora u roku od 15 dana refundirati .isplaćena sredstva u Fond biroa. Ukoliko to ne učini, predviđene su vrlo stroge sankcije:

- zabranjuje joj se izdavanje zelenog kartona,
- gubi pravo na trebovanje ili zaduživanje nove količine zelenih kartona,
- potencijalno može da izgubi i pravo članstva u Birou zelene karte.

BiH biro je uspostavio i odžava fond za garantovanje ispunjavanja obaveza po osnovu Bosanske zelene karte. Fond je u iznosu od dvadeset samopridržaja reosiguranja (20 X 250.000 EUR = 5.000.000 EUR). On je čak i nešto veći.

Biro nastoji da vrlo profesionalno ispunjava svoje poslovne obaveze – funkciju nacionalnog biroa i člana Savjeta biroa. Međutim, radi finansijske ovisnosti - biro finansiraju njegove članice kvartalnim uplatama i u iznosu za koji one smatraju da je potreban i dovoljan, biro, zbog toga dakle, nije u situaciji da do kraja kreativno i odlučno sarađuje sa svojim članicama u cilju provođenja postupaka i procedura koje bi praktično i suštinski stepen primjene Kritskog sporazuma podigle na nivo koji bi bio moguće dohvatljiv u Bosni i Hercegovini (s obzirom na njen kulturni i civilizacijski domet i evropsku tradiciju). Ovako, bez te finansijske nezavisnosti, odnos između Biroa i njegovih članica je i suviše «diplomatski» u svim ponašanjima. Čak i u operativno stručnim radnjama koje bi bile mnogo efikasnije i kvalitetnije bez tog «diplomatskog odnosa». Jasno je da su odnosi između članica i biroa u svim nacionalnim biroima sa određenom dozom diplomatije. Ali bez te «diplomatije», makar u stvarima u kojoj je ona smetnja, bilo bi puno lakše raditi i birou i članicama. U takvim uslovima biro bi puno lakše i efikasnije obezbjedio puno provođenje Kritskog sporazuma do nivoa koji je postignut u recimo uređenijim sredinama od BiH nacionalnog biroa. Time bi se stvorili uslovi da se ide i korak dalje ka sistemu registarske tablice.

8.4.3.2. Monitoring i saradnja sa ostalim nacionalnim biroima

Što se tiče saradnje BiH biroa zelene karte i ostalih nacionalnih biroa tu postoje različita iskustva. Ima zaista nacionalnih biroa koji ne samo da opravdavaju epitet velikih biroa nego u svakodnevnoj komunikaciji stalno i pokazuju zašto su veliki – imaju snage da taj biro na osnovu svog bogatog dugogodišnjeg iskustva, upućuju na pravi put, kolegijalno koriguju, pristaju na

konsultacije, pomažu. Međutim velikim biroima nalaze se i pojedini biro i koji su veliki i na osnovu veličine zemlje koju predstavljaju, visini naplaćene AO premije, finansijskoj snazi, itd. Ali, takođe, u skupu tih zaista velikih biroa nalaze se i pojedini nacionalni biro i zemalja koji po svojoj veličini i finansijskoj snazi i nisu puno veći od Bosanskog nacionalnog biroa, ali su veliki po svojoj veličini pripadnosti ideji Sistema zelene karte, svojim praktičnim ponašanjima u .njegovoj izgradnji i jačanju i želji da grade evropske, civilizovane profesionalne odnose u sistemu. Svi ti veliki nacionalni biro i zaista zaslužuju i imaju puno poštovanje i zahvalnost od strane BiH biroa.

BiH biro stalno radi analizu procesa monitoringa uporedo sa nastojanjem da se iz monitoringa izade. Ta analiza će biti od velike koristi BiH birou ali i cijelom sistemu zelene karte. BiH birou, jer će definitivno shvatiti da je radi ležernog odnosa i nedovoljne odgovornosti doveden u situaciju da mu se uvede proces monitoringa. Sistemu zelene karte - da dalje čini napore da se kriterijumi na kojima počiva razvijaju i dograđuju i da se podjednako odnose i primjenjuju na sve njegove članove - bez obzira na njihovu veličinu, snagu i moć. Iz svega iznesenog može se zaključiti da je proces monitoringa veoma koristan za BiH biro.

Zahvaljujući njemu i naporima svih članica BiH biroa, problemi zbog kojih je uveden su se počeli rješavati. Shvaćeno je da je to u interesu prije svega samih članica Bosanskog nacionalnog biroa, ali i cijele industrije osiguranja u BiH. To je ujedno i put prilagođavanja odnosima unutar Evropske Unije.

9. GARANTNI FONDOVI PRI NACIONALNIM BIROIMA

Osnivanje garantnih fondova pri nacionalnim biroima se nametnulo kao obaveza proistekla iz Druge smjernice Evropske zajednice od 29.12.1983. godine. Njome se utvrđuje jedinstven sistem zaštite žrtava u saobraćaju od nepoznatih i neosiguranih motornih vozila. Po smjernici države-članice su obavezne osnovati posebnu organizaciju koja će biti obavezna nadoknaditi te štete. Iz tog fonda kod te organizacije bi se pored šteta po osnovu nepoznatog i neosiguranog vozila plaćale i štete koje prouzrokuje neko ko neovlašteno upravlja vozilom (bez vozačke ili pijan) štete od neosiguranih vozila, te štete za koje bi odštetu trebala platiti organizacija za osiguranje koja je pod stečajem.

Nivo naknada koje se pokrivaju iz garantnog fonda u različitim zakonodavstvima je različito definisan. Za potrebe ovog dijela rada, daćemo akcenat na štete sa elementom inostranosti. Kod ove vrste šteta se najčešće zagovaralo pravo reciprociteta. Garantni fond za SCG je osnovan prvi put 06.07.1977. godine pri udruženju osiguravajućih organizacija Jugoslavije. Razvoj auto industrije, doveo je do porasta značaja rizika odgovornosti za štete koje bi se pokrivale iz ovog fonda.⁴⁴ Čak ni postojanje obaveznog autoosiguranja se pokazalo kao nedovoljno za zaštitu svih koji budu žrtve auto nesreća. I iz tog razloga se javila potreba osnivanja takvih fondova, koji u zapadnoj Evropi postoje više od 30 godina. Sistem garantnih fondova imao je svoje početke u oblasti osiguranja od nesrećnih slučajeva koje pretrpe radnici pri radu i ako je svojom pojavom hronoloski starije od sistema garantnog fonda u oblasti prevoza motornim vozilom. Sredstva garantnog fonda za podmirenje obaveza za kategorije šteta koje smo već naveli, obavezuju se izdvajanjem iz premije obaveznih osiguranja i sredstava ostvarenih regresnih zahtjeva prema licima koja nisu zaključila ugovor o obaveznom osiguranju.

Prema novom zakonskom rješenju u SCG, garantni fond će biti posebno pravno lice koje će imati svoje organe upravljanja. Prema pravilima rada i zakonskim rješenjima, oštećeno lice ima pravo na direktan zahtjev radi naplate štete iz sredstava Garantnog fonda, što znači da ne mora prethodno pokušati da naplati štetu od lica koje je za nju odgovorno. Garantni fond djeluje u svim vidovima obaveznog osiguranja radi zaštite putnika i trećih oštećenih lica. Sredstva Garantnog fonda koriste se za nadoknadu štete i prema. Stranom državljaninu u slučajevima predviđenim ugovorom između nacionalnih biroa za osiguranje i to obično na principu reciprociteta. Pod načelom reciprociteta se podrazumijeva odnos između dvije države koji postoji, ako jedna država priznaje ili garantuje da će priznati određena prava drugoj državi i njenim državljanima, ukoliko i druga država postupa na odgovarajući ili sličan način. Svrha usvajanja načela reciprociteta jeste ostvarenje jednakog položaja domaćih građana u odnosu na položaj stranih državljana. Dakle iz ovoga je jasno da je pogrešno vezivati pojam stranog lica uz pojam stranog vozila, jer odlaskom u inostranstvo ne gubi se državljanstvo.⁴⁵ Kada Garantni fond dođe u situaciju da plati štetu po osnovu neosiguranog vozila u smislu da je to vozilo inostrane registracije, a da pri ulasku granični organi nisu ustanovili da on nema valjanu ispravu o osiguranju - onda Garantni fond ima pravo regresa od države jer je kontrola ulaska u zemlju pod državnim nadzorom.

⁴⁴ Dr Jasna Pak: Značaj i uloga Garantnog fonda u zaštiti žrtava saobraćajnih nezgoda, Glastocijum, Beograd 2000.

⁴⁵ Dr Marjan Ćurković: Međunarodna karta osiguranja motornog vozila, Zagreb 1986. godine.

Danas se sa sigurnošću može reći da su garantni fondovi na neki način predstavljali preteću djelatnosti osiguranja. Zato danas na osnovu direktiva Evropske unije u okviru jednog istog sistema osiguranja u određenoj zemlji većinom funkcioniše sistem obaveznog osiguranja i garantnih fondova⁴⁶, pri čemu treba naglasiti da obavezno osiguranje predstavlja savršeniji oblik osiguranja jer on obezbjeđuje bolju zaštitu i oštećenih i odgovornih lica. Na našim prostorima Hrvatska i SCG imaju organizovane garantne fondove, dok u BiH toga nema. U Republici Srpskoj postoji pri Birou osiguranja Republike Srpske fond za nadoknadu šteta po osnovu nepoznatih i neosiguranih vozila za nematerijalne štete, te za materijalne i nematerijalne štete po osnovu neosiguranog vozila. Ipak novi Zakon koji je usvojen u Narodnoj Skupštini Republike Srpske, a identičan će biti za cijeli prostor BiH, predviđa osnivanje Garantnog ili zaštitnog fonda.

9.1.MULTILATERALNI SPORAZUM IZMEĐU GARANTNIH FONDOVA⁴⁷

U međunarodnim okvirima, već spominjano pravo reciprociteta, regulisano je Ugovorom ili sporazumom između garantnih fondova. Tako je na osnovu švicarskog zakona o sigurnosti na putevima iz 1996. godine švicarski garantni fond obavezan nadoknaditi oštećenim licima štete na stvarima i licima po osnovu nepoznatih i neosiguranih vozila, priključnih vozila i bicikla i to na principu reciprociteta. Da bi zaštitila svoje građane švicarska Vlada je dozvolila potpisivanje sporazuma između garantnih fondova zemalja Evropske unije i Švicarskog Garantnog fonda, prema kome se garantni fondovi tih država obavezuju priznati prava Švicarskim državljanima kao i svojim državljanima u slučaju nezgode, a i obratno švicarski Garantni fond se obavezuje priznati prava oštećenim iz Evropske unije koja pripadaju njihovim građanima. Taj sporazum stupio je na snagu 23.09.1997. godine.

Pod pokroviteljstvom Evropskog komiteta za osiguranje - CEA, ovaj sporazum je proširen i na druge zainteresovane države, te je potpisan multilateralno 23.09.1999. godine poznat je pod nazivom Zurich II, a stupio je na snagu 01.01.2000. godine. Potpisnici OYC sporazuma su sve zemlje današnje članice Evropske unije, uključujući i novoprimitljene te uz njih još Švicarska i Hrvatska.

⁴⁶ M. Ilić: Obavezno osiguranje i garantni fondovi, Pravni život 11/96, Beograd.

⁴⁷ HUU, Zbirka propisa, Zagreb 2003. godine.

ZAKLJUČAK

Osiguranje kao djelatnost je kroz historiju prošlo mnoge razvojne faze, reklo bi se vrlo uspješno i svrsishodno, jer je uspjelo da generalno gledajući u svijetu uz bankarski sistem u većini država postane glavni stub u funkcionisanju finansijskog sektora jedne zemlje, obavljajući pri tom osnovni zadatak stabilnosti jednog privrednog sistema na način da nadoknađuje štete za sve nesreće koje se dese.

Štete iz osnova autoodgovornosti su štete građansko pravne odgovornosti i za to je u ovom radu i bilo direktno ili indirektno najviše riječi o njima. Pogotovu o štetama izazvanim sa vozilom inostrane registracije. To su dakle štete koje se tiču uglavnom pojedinca ili manje grupe, ali je njihovo tretiranje na adekvatan način veoma bitno da bi se svaki stanovnik jedne zemlje osjećao sigurno, da na bezbjedan način može učestvovati u međunarodnom saobraćaju, bez straha da će ostati bez prava na nadoknadu štete ako se ona desi u inostranstvu ili ako je skrivi ino vozilo. Sve se to kao što smo vidjeli, uspješno već više decenija i reklo bi se na vrlo jednostavan način rješava kroz sistem zelene karte. Ipak da se podsjetimo ukratko osnovnih i najznačajnijih elemenata od velike važnosti za funkcionisanje ovog sistema.

Osiguranje od odgovornosti je u stvari udarilo prve temelje za uspostavljanje jednog takvog sistema, naravno prethodno definišući potrebu uvođenja osiguranja od autoodgovornosti kao jednog vida osiguranja od odgovornosti, ali i tipičnog predstavnika, danas najrasprostranjenijeg za tu vrstu osiguranja. Ovdje se misli na osnovnu obavezu osiguravača na nadoknadu štete izazvanu upotrebom motornog vozila. Sve to je pogotovu bilo potrebno sa razvojem autoindustrije i početkom povećanih potreba i navika za kretanjem ljudi iz jedne u drugu zemlju ili regiju.

Preporuka broj 5 je udarila prave temelje za uspostavljanje sistema zelene karte u pravnom i funkcionalnom smislu. Ona je propisala da se između država moraju sklopiti. sporazumi putem jedne centralne organizacije, koja će svoje članice - osiguravače snabdjevati ispravama o osiguranju koje će biti poznate u međunarodnim okvirima, a koje će služiti kao dokaz da je moguće naplatiti štetu za slučaj da je inostrano vozilo prouzrokuje u posjećenoj zemlji i to po propisima i pravu posjećene zemlje.

Strazburska konvencija je na osnovu odredbi preporuke br. 5, za zemlje potpisnice propisala uvođenje obaveznog osiguranja od autoodgovornosti a u aneksu I propisala da inostrana vozila mogu saobraćati na teritoriji druge države samo ako imaju garanciju svog nacionalnog biroa. Time je počeo proces izjednačavanja prava za sve žrtve saobraćaja, koji i danas traje ili bolje reći se unificira, unapređuje i nadograđuje.

Londonski sporazum je tipski ugovor koji je omogućio opšte ili minimalne uslove osiguranja između biroa. Sastojao se iz osam djelova, a stranke po tom sporazumu su samo nacionalni birovi, a ne osiguravači. Cilj mu je bio provođenje u praksi Ženevskih preporuka za nesmetan saobraćaj u međunarodnim okvirima, te zaštititi žrtve saobraćajnih nesreća na adekvatan način. On je u praksi bio prvih 50 godina, a od 2003. je zamijenjen novim sporazumom.

Kritski sporazum je nasljednik Londonskog sporazuma i on je na snazi već dvije godine. On na još moderniji i sveobuhvatniji način reguliše materiju vezanu za sistem zelene karte. On je u stvari objedinio sve dosadašnje sporazume, dakle on je propisao zajedničke i posebne odredbe, kako za sistem zelene karte, tako i za sistem registarskih pločica ili tablica. On je na prilično sveobuhvatan način definisao u prvom dijelu odnose između nacionalnih biroa, a dalje je uredio odnose korespondenata, obrade i isplate štete i još neke vazne elemente za

funkcionisanje sistema zelene karte.

Savjet biroa kao tijelo koje je formirano i sastavljeno od svih nacionalnih biroa jeste administrativno tijelo u ulozi glavnog servisa ili supervizora za sve odnose između biroa Evropske komisije, odnosno njenog odjeljenja za saobraćaj i osiguranje. On je vrlo autorativno tijelo bez čijeg postojanja sistem zelene karte nebi sigurno bio tako uspješan niti se održao toliki niz godina. Njegova uloga se posebno ogleda u pomoći zemljama članicama koje su pod monitoringom, specijalnim tretmanom i praćenjem, odmah po ulasku u sistem. Savjet biroa je nadležan i za izricanje sankcija, upozorenja, suspenzija, čime se opet postiže potrebna ozbiljnost u funkcionisanju ovakvog sistema. On je dakle tijelo koje upravlja sistemom zelene karte.

Sigurnost funkcionisanja sistema zelene karte se ogleda u provođenju obaveza koje Savjet biroa postavlja pred članice u smislu obezbjeđenja adekvatnog reosiguravajućeg pokrivača za slučaj višestrukih i uzastopnih, enormno visokih šteta sa ogromnim iznosom kako materijalnih tako i nematerijalnih šteta, a koje članice bezuslovno moraju ispuniti. Time se postiže otklanjanje svake dileme i eventualne sumnje u smislu boniteta ovakvog jednog sistema, jer je problem isplate šteta ma koliko one bile, ovim činom evropejiziran, humanizovan i neupitan.

Nacionalni biro je u stvari udruženje osiguravača koji se bave poslom AO u jednoj zemlji i koji njih predstavljaju u Savjetu biroa. Njega Vlada države u kojoj je osnovan priznaje kao organizaciju koja djeluje u skladu sa zahtjevima, međunarodnim preporukama i standardima, i koja može sklapati ugovore sa drugim nacionalnim biroima, te kao takvi imaju obavezu servisiranja svih poslova vezanih za štete sa elementima inostranosti po odredbama Londonskog odnosno Kritskog sporazuma. Danas postoji 44 nacionalna biroa u sistemu zelene karte, sa tendencijom daljeg širenja.

Svi elementi ili faktori pobrojani u prethodnom tekstu, svakom ko se imalo razumije u ovu vrstu poslova i odnosa, jasno i nedvosmisleno govore i ukazuju na to da se zaista radi o jednom moćnom, stabilnom, modernom i uređenom sistemu. Sistem zelene karte je pravi primjer kako bi zakonodavstva, ostale propise i saradnju na mnogim drugim poljima valjalo urediti u međunarodnim okvirima. Zbog adekvatnih rješenja, zbog armije vozača kojima služi, sigurno ima zagarantovanu budućnost, koja se ogleda u potrebi i svrsi njegovog samog postojanja, jer koristi koje oštećeni dobijaju kroz njegovo funkcionisanje su neupitne i zaista velike i od velike pomoći. On naravno nije idealan jer nije u mogućnosti propisati linearno identična prava u pogledu maksimalne visine naknade, ali i to će u nekoj daljoj budućnosti doći na red, kada ekonomski razvoj zemalja članica ovog sistema bude na prilično istom nivou. Zbog toga je on i aktivan indirektan učesnik u svim procesima globalizacije koji se upravo odvijaju, jer pokriva ogromnu teritoriju zemalja članica, a na osnovu pozitivnih iskustava koje je on proizveo u Evropi, u svetu su formirani slični sistemi sa istim ili sličnim ciljem.

Nema sumnje da će sistem zelene karte nastaviti svoje uspješno djelovanje i u budućnosti. Očekuje se njegova još uža povezanost sa Evropskom komisijom i Ekonomskom komisijom OUN za Evropu. Iz tih veza rada se potreba da se do sada postignuto u pogledu zaštite žrtava drumskog saobraćaja iz organa Evropske unije prenese ili prelije i u sistem zelene karte. To se i do sada postizalo primjenom standarda iz direktiva ili smjernica Evropske unije od strane članica sistema zelene karte. Već smo pisali o dostignućima i rezultatima iz prve 4 smjernice Evropske unije. Međutim pošto se one odnose direktno na članice Evropske unije, ostale zemlje sve pozitivno iz njih će osjetiti kada to primjene na dobrovoljnoj osnovi. Do tada, neke odredbe tih smjernica, predstavljaju putokaz kojim treba ići i gdje treba stići, ako se želi postati uzornim članom ovog prestižnog sistema i jednog dana postati članom Evropske unije.

Bez toga taj proces sigurno ne može ni otpočeti, a kamoli završiti. Za očekivati je da će odredbe Pete smjernice direktno unaprijediti prava oštećenih iz auto nezgoda i time i sistem zelene karte još uozbiljiti. Podsjećanja radi, radi se o odredbama u pogledu falsifikovane registarske oznake; pokriće u inostranstvu za vozila odjavljena u zemlji registracije; značajnije povećanje minimalnih osiguranih suma, zatim odredbe o smanjenju neosiguranih vozila kroz odredbu o pokriću cijelog područja Evropske unije, jednom polisom i jednom premijom; pokriće kod vozila koja se izvoze, odredbe o jedinstvenom rješenju osiguravajućeg pokrića za prikolice. Sve nabrojane odredbe su predmet interesovanja i od velike su važnosti za Savjet biroa, a time i za sistem zelene karte u cjelini. Dokaz za to je što je od strane Savjeta biroa imenovan i odbor koji prati razvoj situacije i saradnje sa Evropskim parlamentom.

Budućnost sistema zelene karte treba posmatrati i u funkciji teritorijalnog širenja, tako da se uskoro očekuje i prijem Rusije i još nekih bivših sovjetskih zemalja. To će za sistem značiti veliki preokret u smislu broja članova, a pogotovo u smislu broja vozila odnosno izdatih i distribuiranih zelenih karata. Sve to je u funkciji ekonomskog narastanja Rusije i sve veće izražene sklonosti njenih sve bogatijih građana za vožnju i putovanja kroz zemlje članice sistema zelene karte. S tim u vezi se očekuje i rast broja odštetnih zahtjeva, a broj članova bi zbog toga mogao brzo preći cifru od 50, pogotovo ako se uzme i moguća zainteresovanost susjednih država Rusiji izvan Evropskog geografskog područja.

Daljom unifikacijom građanskog prava u državama nečlanicama a i članicama u svjetlu novih smjernica Evropske unije, koja je doduše vrlo teška i spora kao i ujednačavanja na ekonomskom planu, sistem zelene karte će još više opravdati svoju misiju i postojanje. No i pored teškoća kroz koje se prolazi, mora se biti optimista u pogledu unifikacije zakonodavstava i prava iz oblasti autoosiguranja, jer taj problem je prisutan u svim državama svijeta, a u svijetu sve više sazrijeva misao da bi bilo od koristi za sve da se harmonija koja je u toj oblasti već uspostavljena i dalje produbljuje i postepeno vrši dalja unifikacija.

Na osnovu takvog ili nekog drugog rješenja, mada je i sadašnje odlično, teško je dati prognozu kako bi funkcionisao takav sistem zelene karte. No, ipak sa sigurnošću se može reći, da se ni jednim postupkom u budućnosti neće promijeniti prava i položaj oštećenih u saobraćajnim nezgodama, kao ni pravo vlasnika - vozača motornih vozila koji su prouzrokovali saobraćajni udes u stranoj zemlji. Naprotiv, raznim pravnim normama njihova prava će se unapređivati, a položaj olakšavati.

LITERATURA

1. Mr Fikret Plevljak - Sistem zelene karte – šta je to? - XIV Avus Group International Congress-Salzburg 2004.
2. Dr Jasna Pak: Značaj i uloga Garantnog fonda u zaštiti žrtava saobraćajnih nezgoda, Glastocijum, Beograd 2000.
3. Dr Marjan Ćurković: Međunarodna karta osiguranja motornog vozila, Zagreb 1986. godine.
4. M. Ilić: Obavezno osiguranje i garantni fondovi, Pravni život 11/96, Beograd.
5. Statut Savjeta biroa.
6. Odluka Generalne skupštine Savjeta biroa iz Budimpešte, 1997. godine.
7. Pravilnik o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta, Biro zelene karte u BiH, Sarajevo, 2004. godine.
8. Hrvatski ured za osiguranje - Pravilnik o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta, Zagreb 2003.
9. Generalna direkcija Savjeta biroa iz Londona.
10. «SI. list SFRJ» br. 15/65- Zakon o obaveznom osiguranju imovine i lica.
11. Bilten Hrvatskog ureda za osiguranje broj 46, Zagreb 2002.
12. HUU, Zbirka propisa, Zagreb 2003. godine.
13. Bijeljić Mile: Osiguranje i reosiguranje, Tectus, Zagreb, 2002.
14. Goranka Knežević, Analiza finansijskih izvještaja, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2009,
15. Hadži Aleksandar. Osiguranje od odgovornosti i upotrebe motornih vozila i naknade šteta nastalih u međunarodnom drumskom saobraćaju, Novi Sad, 1983,
16. Jasna Pak, Pravo osiguranja, Univerzitet Singidunum, 2011,
17. Jasna Pak, Ljiljana Jeremić i Lidija Barjakarović, Osnovi osiguranja, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2012,
18. Jelena, Pak Značaj i uloga garatnog fonda u zaštiti žrtava saobraćajnih nezgoda, odgovornost za štetu i naknada štete, Beograd, 2000.
19. Marović B., S Jovanović, Reosiguranje, DDOR Novi Sad, 2004.
20. Marović B., Osiguranje i špedicija, Stilos Novi Sad, 2001.
21. Milan Miljević, Poslovna etika i komunikacija, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2008,
22. Mihajlo Velimirović, Privredno pravo, Srpsko Sarajevo, 2011,
23. Mirko Vasiljević, Marko Rajićević, Vitomir Popović, Ugovori u privredi, Banja Luka, 2002,
24. Nikolić Nikola, Obavezno osiguranje od odgovornosti Beograd, 1977
25. Ranko Renovica, Tehnologija osiguranja, Univer, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2010.
26. Crnić Ivica, Ilić Ante, Osiguranje i naknada štete u saobraćaju, Zagreb, 1984,

-
27. Ćurković Marjan, Naknada štete iz prometne nesreće s vozilom inozemne registracije, Zagreb, 1982,
 28. Dimitrijević P., Osiguranje od odgovornosti vlasnika ili korisnika motornog vozila od odgovornosti za štete nanete trećim licima u međunarodnom drumskom saobraćaju i razvoj sistema zelene i plave karte, Zbornik Trogir, 1979,
 29. Filipović Aleksandar, Dospelost obaveze osiguravača za isplatu i naknadu štete i pitanje zatezne kamate, Glasarijum 3/97,
 30. Filipović Aleksandar, Naknada štete prouzrokovane upotrebom nepoznatog ili neosiguranog vozila, Pravni život, 1996,
 31. Jankovec Ivica, Obavezno osiguranje za štete od motornih vozila, Beograd, 1977,
 32. Mihajlovic Aca, Položaj Jugoslovenskih osiguravajućih organizacija u sistemu međunarodne karte osiguranja, Zbornik radova, 36/1971
 33. Mrvić – Petrović N., Naknada štete iz saobraćajne nezgode (obavezno osiguranje i sudska praksa) Pravni informator br.78/99Nikolić Nikola, Međunarodna karta osiguranja tzv, Zelena karta OiP 1971.