

ČASOPIS ZA TEORIJU I PRAKSU OSIGURANJA



TOKOVI OSIGURANJA



**DUNAV
OSIGURANJE**

BEOGRAD 2014 / BROJ 1
GODINA XXX

ISSN 1451 - 3757, UDK: 368

BEOGRAD 2014 / BROJ 1 / GODINA XXX

ISSN 1451 - 3757, UDK: 368



TOKOVI OSIGURANJA

ČASOPIS ZA TEORIJU I PRAKSU OSIGURANJA



**DUNAV
OSIGURANJE**

Izdavač:

KOMPANIJA „DUNAV OSIGURANJE“ A.D.O.
Beograd, Makedonska 4

Izdavački savet:

dr Marko Ćulibrk, prof. dr Radivoje Mitrović,
prof. dr Predrag Šulejić, prof. dr Dušan Vasić,
dr Slobodan Samardžić, dr Miroslav Radojičić,
dr Jovan Ćirić, dr Zoran Radović,
Ljiljana Lazarević-Davidović

Redakcijski odbor:

dr Zoran Radović, dr Dejan Drljača,
prof. dr Mile Samardžić, mr Sanja Vojnić,
Margerita Bošković Ibrahimpašić, mr Andrija Vujičić,
Milan Kovač, dr Milica Slijepčević,
Ljiljana Lazarević-Davidović

Glavni i odgovorni urednik:

dr Zoran Radović

Redaktor:

Ljiljana Lazarević-Davidović

Lektor:

Draško Vuksanović

Sekretar redakcije:

Julija Pejaković

Redakcija:

Makedonska 4/VI, 11000 Beograd
tel. 011/3245-142;
e-mail: redakcija@dunav.com

Kreativni koncept, grafički dizajn:

Kreativni tim Agencije „Profile“
www.eu-profile.com

Štampa:

Štamparija Dunav, Zadrugarska 14A, 11080 Beograd

Tiraž:

1000 primeraka

CIP – Katalogizacija u publikaciji
Narodna biblioteka Srbije, Beograd
368

TOKOVI osiguranja: časopis za teoriju
i praksu osiguranja / glavni i odgovorni urednik
Zoran Radović. – God. 16, br. 1
(2002) – Beograd (Makedonska 4):
Kompanija „Dunav osiguranje“, 2002 –
(Beograd: Dunav). – 30 cm

Je nastavak: Osiguranje u teoriji
i praksi = ISSN 0353-7242
ISSN 1451-3757 = Tokovi osiguranja
COBISS.SR-ID 112095244

Publisher:

DUNAV INSURANCE COMPANY
Makedonska 4, Belgrade

Publishing Board:

Marko Ćulibrk, PhD, prof. Radivoje Mitrović, PhD,
prof. Predrag Šulejić, PhD, prof. Dušan Vasić, PhD,
Slobodan Samardžić, PhD, Miroslav Radojičić, PhD,
Jovan Ćirić, PhD, Zoran Radović, PhD,
Ljiljana Lazarević-Davidović

Editorial Board:

Zoran Radović, PhD, Dejan Drljača, PhD,
prof. Mile Samardžić, PhD, Sanja Vojnić, M. Sc,
Margerita Bošković Ibrahimpašić, Andrija Vujičić, M. Sc,
Milan Kovač, Milica Slijepčević PhD,
Ljiljana Lazarević-Davidović

Editor-in-Chief:

Zoran Radović, PhD

Senior Editor:

Ljiljana Lazarević-Davidović

Language Editor:

Draško Vuksanović

Editorial Office Secretary:

Julija Pejaković

Editorial Office:

Makedonska 4/VI, 11000 Belgrade
Phone: +381 11/3245-142
e-mail: redakcija@dunav.com

Concept and Design:

„Profile“ Agency creative team
www.eu-profile.com

Print:

Dunav Printing Office, Zadrugarska 14A, 11080 Beograd

Circulation:

1000 copies

UVODNIK – EDITORIAL

TRIDESET GODINA OD IZLASKA PRVOG BROJA NAŠEG ČASOPISA THIRTY YEARS OF FIRST ISSUE OF INSURANCE TRENDS MAGAZINE	5
---	---

ČLANCI, RASPRAVE, ANALIZE, PRIKAZI**– ARTICLES, DISCUSSIONS, ANALYSES, REVIEWS*****Predrag Šulejić***

SUBROGACIJA I REGRES U ZAKONU I SUDSKOJ PRAKSI PRAVNI POLOŽAJ GARANTNOG FONDA SUBROGATION AND RECOURSE IN LEGISLATION AND COURT PRACTICE LEGAL STATUS OF THE GUARANTEE FUND	12
--	----

Slobodan Ilijić

OSVRT NA ODREDBE ZAKONA O IZMENI ZAKONA O OSIGURANJU REVIEW OF THE PROVISIONS OF THE LAW ON AMENDMENTS AND SUPPLEMENTS TO THE INSURANCE LAW	28
---	----

Milan Cerović

UTICAJ RAZVOJA AUTO-INDUSTRIJE NA ZNAČAJ TRŽIŠTA OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA (I DEO) THE EFFECT OF AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENT ON IMPORTANCE OF MOTOR INSURANCE MARKET (PART I)	47
---	----

PRIKAZ SAVETOVANJA – CONFERENCE REVIEW

DVADESET DRUGI SUSRET PRAVNIKA U PRIVREDI SRBIJE TWENTY SECOND CONFERENCE OF THE BUSINESS LAWYERS ASSOCIATION OF SERBIA	70
---	----

PRIKAZ KNJIGE – BOOK REVIEW

KOMUNIKOLOGIJA U POSLOVNOM MREŽNOM MARKETINGU COMMUNICATION SCIENCE IN NETWORK MARKETING	77
---	----

INOSTRANO OSIGURANJE – FOREIGN THEORY AND PRACTICE***Prikaz inostranog članka – Review of International Article:***

OSIGURANJE GRADOVA PODLOŽNIH PRIRODNIH KATASTROFAMA INSURANCE OF CITIES UNDER THREAT OF NATURAL DISASTERS	79
--	----

SADRŽAJ/CONTENTS

Propisi Evropske unije – EU Regulations

DIREKTIVE O PREVOZU OPASNE ROBE

DIRECTIVES ON THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS 81

Inostrana sudska praksa –International Court Practice

OGRANIČAVANJA PRAVA OSIGURANIKA U ENGLESKOJ SUDSKOJ PRAKSI

LIMITING RIGHTS OF INSUREDS IN ENGLISH COURT PRACTICE 84

VESTI IZ SVETA – FOREIGN NEWS 86

SUDSKA PRAKSA – COURT PRACTICE..... 90

PITANJA I ODGOVORI – QUESTIONS AND ANSWERS 93

BIBLIOGRAFIJA – BIBLIOGRAPHY 95

TRIDESET GODINA OD IZLASKA PRVOG BROJA NAŠEG ČASOPISA

Četvrtog juna ove godine navršile su se tri decenije od osnivanja i izlaženja časopisa *Tokovi osiguranja* Kompanije „Dunav osiguranje“. Pod okriljem naše kuće, koja baštini vek i po dugu tradiciju osiguranja u Srbiji, a i sama u ovoj godini obeležava važan jubilej – četiri decenije od osnivanja 31. maja 1974. – od samog njenog početka negovala se praksa brižljivog usavršavanja zaposlenih različitog profila. Značajnu ulogu u toj misiji imao je i danas je ima časopis *Tokovi osiguranja*.

Sve je počelo usvajanjem nove organizacije Radne zajednice za poslove razvoja osiguranja, 28. jula 1983. godine, kada je formirano Odeljenje za informisanje i izdavačku delatnost. Ideja vodilja prilikom pokretanja časopisa bila je da se multidisciplinarnim pristupom praćenju i obradi materije iz različitih oblasti osiguranja obezbedi usavršavanje zaposlenih, upoznavanje s novim uslugama osiguranja u svetu i njihovoj primenljivosti na domaćem tržištu. Težište interesovanja bilo je i na zakonskoj regulativi i njenoj primeni u praksi, kao i na domaćoj i inostranoj sudskoj praksi. Jednom reči, postavljen je cilj da se osnuje časopis koji će pratiti teoriju i praksu osiguranja, naročito zarad kadra na čijem je radu počivao teret razvitka i usavršavanja naše prakse osiguranja.

Prva sednica Saveta za informisanje i izdavačku delatnost održana je 13. jula 1983. godine. Na predlog Izvršnog odbora Zajednice osiguranja imovine i lica „Dunav“, Skupština je imenovala članove Redakcijskog odbora, u čiji su sastav ušli eminentni profesori, naučni istraživači, kao i stručnjaci iz same kuće Vladeta Mladenović, prof. dr Vladimir Jovanović, prof. dr Rajko Ralević, prof. dr Dragutin Kisić, mr Bogoljub Vitorović, Jovan Petković, prof. dr Slobodan Markovski, Vladislav Manojlović i mr Jasna Pak. Za glavnog i odgovornog urednika imenovan je dr Ivo Ivanović, a za odgovornog urednika mr Jasna Pak.

U roku od deset meseci, zahvaljujući neiscrpnom entuzijazmu i velikom stručnom znanju i iskustvu rukovodioca novoformiranog odeljenja Milice Pavličević i tima njenih saradnika, od ideje da se osnuje revija došlo se do dozvole za pokretanje naučno-stručnog časopisa ***Osiguranje udruženog rada***. Četvrtog juna 1984. doneto je Rešenje o njegovom upisu u Registar javnih glasila. U tom roku smišljena je koncepcija časopisa i likovno rešenje, a priređen je i Osnivački akt koji je usvojila Skupština ZOIL „Dunav“. U nastojanju da teme u časopisu budu aktuelne, na najvišem naučno-stručnom nivou, animirani su brojni saradnici, kako iz reda iskusnog stručnog kadra unutar same kuće tako i iz naučnih krugova iz cele tadašnje Jugo-

slavije.

Već krajem osamdesetih godina časopis je dobio autentičan vizuelni identitet i sadržaj, te kao takav dospao na spisak stručnih publikacija *Insurance Information Institut USA* sa sedištem u Njujorku.

Naziv časopisa prvi put je promenjen 1990. godine, kada se pristupilo i njegovom redizajniranju. Od tada pa do 2002. izlazi pod nazivom **Osiguranje u teoriji i praksi**, da bi oktobra 2002. počeo da izlazi kao bogato ilustrovana revija za koju je smišljen i novi, današnji naziv – **Tokovi osiguranja**. U nastojanju da se za tu ozbiljnu naučno-stručnu publikaciju s višedecenijskom tradicijom obezbedi i zvanično mesto na listi naučnih časopisa, 2012. godine ponovo smo promenili njegovu formu, te je sada mnogo sličniji priručniku ili knjigama o osiguranju, poput svojevrsnog udžbenika jedinstvenog po pristupu ovoj specifičnoj privrednoj delatnosti. Naime, samo *Tokovi osiguranja* donose članke koji obrađuju sve aspekte osiguranja – pravni, ekonomski, tehnološko-organizacioni, informatički, preventivno-inženjerski, marketinški. I namenjen je ne samo zaposlenima u „Dunav osiguranju“ već svima koji nastoje da dublje proniknu u suštinu osiguranja i informišu se o tendencijama u toj oblasti u našoj zemlji, regionu ili u svetu.

Od prvog broja pa sve do ovog jubilarnog izdanja objavili smo na hiljade stranica naučnih i stručnih članaka, prikaza domaćeg i inostranog zakonodavstva i sudske prakse, izveštaja sa naučnih i stručnih skupova, savetovanja, okruglih stolova. Tako smo davali prikaz razvoja naučne misli i prakse osiguranja i pružali odgovore na pitanja s kojima se susreću zaposleni u ovoj branši, ali i studenti koji izučavaju osiguranje na osnovnim i postdiplomskim studijama na fakultetima i višim školama.

Da bi časopis postao ono za šta danas slovi, to jest ozbiljna naučno-stručna publikacija, zasluge i zahvalnost dugujemo ogromnom naučnom znanju i iskustvu glavnih i odgovornih urednika dr Ive Ivanovića, profesora Tehnološkog fakulteta Univerziteta u Tuzli, dr Antonija Tasića, redovnog profesora Ekonomskog fakulteta Univerziteta u Beogradu i Univerziteta u Novom Sadu, a od 2002. godine i dr Zoranu Radoviću, doktoru pravnih nauka i samostalnom naučnom savetniku Instituta za uporedno pravo u penziji.

Stručni tim okupljen osamdesetih godina prošlog veka u Odeljenju za informisanje i izdavačku delatnost, potom devedesetih u Službi za informisanje, pa u prvoj deceniji novog milenijuma u Sektoru za odnose s javnošću i sada u Sektoru za informisanje, u saradnji s glavnim i odgovornim urednikom, uvek je uspevao da privuče i okupi naučnu i stručnu elitu. U *Tokovima osiguranja* naučne članke, analize, stručne rasprave i prikaze objavljuju eminentni profesori i naučni istraživači iz naše

zemlje i iz regiona. Na podužem spisku saradnika su istaknuti profesori prof. dr Predrag Šulejić, redovni profesor Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu u penziji, prof. dr Šime Ivanjko, redovni profesor Pravnog fakulteta Univerziteta u Mariboru u penziji, prof. dr Jelena Kočović, redovni profesor Ekonomskog fakulteta Univerziteta u Beogradu, prof. dr Ljubiša Dabić, redovni profesor Ekonomskog fakulteta Univerziteta u Beogradu, prof. dr Drago Pavić, redovni profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu u penziji, prof. dr Tatjana Rakonjac Antić, redovni profesor Ekonomskog fakulteta Univerziteta u Beogradu, prof. dr Ivanka Spasić, redovni profesor na Pravnom fakultetu za privredu i pravosuđe u Novom Sadu, prof. dr Nebojša Žarković, redovni profesor Univerziteta „Megatrend“, prof. dr Dijana Marković Bajalović, vanredni profesor Pravnog fakulteta Univerziteta u Istočnom Sarajevu, prof. dr Jasna Pak, vanredni profesor na Poslovnom fakultetu Univerziteta „Singidunum“, prof. dr Nada Vignjević Đorđević, vanredni profesor Državnog univerziteta u Novom Pazaru, dr Nataša Petrović Tomić, docent Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu, prof. dr Boris Marović, profesor emeritus Visoke poslovne škole strukovnih studija u Novom Sadu, dr Jovan Ćirić, direktor Instituta za uporedno pravo u Beogradu, dr Dragica Janković, profesor na Visokoj strukovnoj školi poslovnih studija u Novom Sadu.

Neizbrisiv pečat u teoriji i praksi osiguranja i u istoriji našeg časopisa ostavili su i preminuli velikani: prof. dr Vladimir Jovanović, redovni profesor Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu, prof. dr Ivica Jankovec, redovni profesor Pravnog fakulteta Univerziteta u Kragujevcu, prof. dr Živojin Aleksić, redovni profesor Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu, dr Veljko Tomašić, doktor pravnih nauka, autor naučnih članaka i publikacija u domenu transportnog osiguranja i saradnik Instituta za uporedno pravo, dr Vojislav Sokal, doktor pravnih nauka, autor naučnih publikacija Instituta za uporedno pravo, dr Nikola Nikolić, doktor pravnih nauka, autor i koautor više knjiga u domenu osiguranja imovine, Tomislav Petrović, dipl. pravnik i autor naučnih publikacija u domenu životnog osiguranja.

Svima njima dugujemo zahvalnost za doprinos renomeu časopisa, a našoj kompaniji za podršku poduhvatu koji je otpočeo pre tačno trideset godina i traje i danas – poduhvatu i misiji Redakcije i naše kuće kao društveno odgovorne kompanije da bude nosilac razvoja naučne misli i kontinuiranog napretka u oblasti osiguranja u Srbiji.

Ljiljana Lazarević Davidović,
redaktor

THIRTY YEARS OF FIRST ISSUE OF INSURANCE TRENDS MAGAZINE

The 4th June of this year marks the 30th anniversary of the creation and publishing of the *Insurance Trends Magazine* of Dunav Insurance Company. Since the beginning and under the auspices of this Company, which inherited a century and a half old Serbian insurance tradition, and which, itself, celebrates an important anniversary this year (four decades of its formation, on May 31st 1974), the practice was nurtured of careful training of various professional employees. *The Insurance Trends Magazine* played an important role in this mission.

Everything started on July 28th 1983, by the adoption of new organization of the Work Community for Insurance Development, whereby the Section for Information and Publishing was founded. The guiding idea of starting the Magazine was, through the multidisciplinary approach to treating and elaboration of the subject matter of various lines of insurance business, to provide for the professional training of employees and their introduction to the new insurance services offered worldwide, as well as the possibilities of implementing those services on domestic market. Another focus of interest were the legal regulations and their practical implementation, as well as domestic and foreign court practices. In one word, the aim was to start a magazine which would deal with insurance theory and practice, especially for the benefit of employees whose work carried the load of development and improvement of Serbian insurance practice.

The first meeting of the Information and Publishing Council was held on the 13th July 1983. At the suggestion of the Executive Board of Dunav Property and Personal Insurance Community, the Assembly appointed the members of the Editorial Board, comprising the eminent professors, scientific researchers and the Company experts: Vladeta Mladenović, prof. Vladimir Jovanović, PhD, prof. Rajko Ralević, PhD, prof. Dragutin Kisić, PhD, MA Bogoljub Vitorović, Jovan Petković, prof. Slobodan Markovski PhD, Vladislav Manojlović and LLM Jasna Pak. Ivo Ivanović, PhD, was appointed editor-in-chief and LLM Jasna Pak - responsible editor.

Thanks to the never-ending enthusiasm and extensive professional knowledge and experience of the newly formed Department leader, Mrs. Milica Pavličević and a team of her associates, within ten months, the idea of starting a review led to issuing a license for starting the scientific and professional maga-

zine *Insurance of Associated Labor*. On June 4th 1984, the Decision was adopted on its entry into the Press Register. In this period, the concept of the Magazine and the visual-art solution were created and the Corporate Charter composed and adopted by the Assembly of *Dunav Property and Personal Insurance Community*. In order to have the themes in the Magazine topical and highly scientific and professional, numerous associates were engaged, from the sphere of both experienced professional staff within the Company itself and the scientific circles of the entire former Yugoslavia.

By the end of the 1980-ies, the Magazine already gained its authentic visual identity and contents and was, as such, included in the list of professional publications of the *Insurance Information Institute USA*, with a seat in New York.

The title of the Magazine was changed, for the first time, in the 1990, when its redesigning started. From than until 2002, it was published under the title *Insurance in Theory and Practice*. In October 2002, it started being published as a well illustrated review with a new, current title – ***Insurance Trends***. Aiming to ensure the official position on the list of scientific magazines for our serious, scientific and professional publication, with a decades-long tradition, we have, in 2012, changed its form once again; now, it much more resembled a manual or an insurance book, like a peculiar textbook, unique for its approach to this specific industry branch. Namely, only the *Insurance Trends Magazine* includes the articles dealing with all aspects of insurance – legal, economic, technological and organizational, informative, prevention-engineering, marketing. Moreover, it is not only intended for the employees of *Dunav Insurance Company*, but also for all those who want to grasp, in more detail, the essence of the insurance business and get information about the insurance trends in Serbia, the region and the world.

Since the first until the anniversary issue, we have published thousands of pages of scientific and professional articles, surveys of domestic and foreign legislation and court practice, reports from scientific and professional conferences, workshops and round tables. In this way, we presented the outline of the development of scientific opinion and insurance practice and offered answers to the questions posed in front of both the insurance industry employees and the students of insurance at their under-graduate and post-graduate studies, at the faculties and two-year colleges.

Credits and gratitude that the Magazine has become what it is today are due to the huge scientific knowledge and experience of the editors-in-chief

and responsible editors Ivo Ivanović, PhD, professor at the Faculty of Technology, University of Tuzla, Antonije Tasić, PhD, full professor at the Faculty of Economics, University of Belgrade and University of Novi Sad, and, since 2002, to Zoran Radović, LL.D, retired Senior Scientific Advisor of the Institute of Comparative Law.

The professional team first gathered in the 1980-ies of the last century, within the Section for Information and Publishing, then in the 1990-ies, within the Information Service; in the first decade of the new millennium, they gathered within the PR Department and now, within the Department for Information. In cooperation with the editor-in-chief, the team has always managed to attract and gather the scientific and professional elite. The scientific articles, analyses, expert treatises and surveys published in the *Insurance Trends Magazine* have been written by the eminent professors and scientific researchers from Serbia and the region. The long list of associates includes the distinguished professors such as: prof. Predrag Šulejić, PhD, retired full professor at the Faculty of Law, University of Belgrade, prof. Šime Ivanjko, PhD, retired full professor at the Faculty of Law, University of Maribor, prof. Jelena Kočović, PhD, full professor at the Faculty of Economics, University of Belgrade, prof. Ljubiša Dabić, PhD, full professor at the Faculty of Economics, University of Belgrade, prof. Drago Pavić, PhD, retired full professor at the Faculty of Law, University of Split, prof. Tatjana Rakonjac Antić, PhD, full professor at the Faculty of Economics, University of Belgrade, prof. Ivanka Spasić, PhD, full professor at the Faculty of Law for Business and Justice in Novi Sad, prof. Nebojša Žarković, PhD, full professor at the „Megatrend“ University, prof. Dijana Marković Bajalović, PhD, associate professor at the Faculty of Law, University of East Sarajevo, prof. Jasna Pak, PhD, associate professor at the Faculty of Business, Singidunum University, prof. Nada Vignjević Đorđević, PhD, associate professor at the State University of Novi Pazar, Nataša Petrović Tomić, PhD, senior lecturer at the Faculty of Law, University of Belgrade, prof. Boris Marović, PhD, professor emeritus at the Novi Sad Business School, Higher Education Institution for Applied Studies, Jovan Ćirić, PhD, Director of the Institute of Comparative Law, Belgrade, Dragica Janković, PhD, professor at the Novi Sad Business School, Higher Education Institution for Applied Studies.

An indelible imprint in the insurance theory and practice was left by the deceased greats: prof. Vladimir Jovanović, PhD, full professor at the Faculty of Law, University of Belgrade, prof. Ivica Jankovec, PhD, full professor at the Fac-

ulty of Law , University of Kragujevac, prof. Živojin Aleksić, PhD, full professor at the Faculty of Law, University of Belgrade, Veljko Tomašić, LLD, author of scientific articles and publications regarding transport insurance and the associate of the Institute of Comparative Law, Vojislav Sokal, LLD, author of scientific publications of the Institute of Comparative Law, Nikola Nikolić, LLD, author and co-author of many books dealing with property insurance, Tomislav Petrović, LLB, author of scientific publications dealing with life insurance.

We owe gratitude to all of them for their contribution to the wide spread reputation of the Magazine, and to our Company as well, for supporting the adventure that started precisely thirty years ago and has lasted until nowadays – the adventure and the mission of the editorial staff and Dunav Insurance Company, as a socially responsible organization, to lead the development of the scientific opinion and continuous development in the field of insurance in Serbia.

Ljiljana Lazarević Davidović,
Senior Editor

Translated by: Bojana Papović

UDK: 347.41+ 368.025.89:347.417+343.151

Prof. dr Predrag Ž. Šulejić,

redovni profesor Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu

SUBROGACIJA I REGRES U ZAKONU I SUDSKOJ PRAKSI PRAVNI POLOŽAJ GARANTNOG FONDA

Različita shvatanja o pravnoj prirodi regresnog zahteva Garantnog fonda prema licu odgovornom za prouzrokovanu štetu imaju direktan uticaj na stavove sudova, koji zauzimaju različita mišljenja zavisno od toga da li prihvataju da je reč o subrogaciji ili o regresu. To posebno dolazi do izražaja kod zastarelosti odštetnog zahteva GF. Razlike se ispoljavaju pre svega u pogledu dužine roka zastarelosti, kao i početka trajanja tog roka. Po jednom shvatanju, na zastarelost regresnog zahteva primenjuje se opšti rok zastarelosti koji, prema Zakonu o obligacionim odnosima, iznosi 10 godina (član 371.), a po drugom shvatanju, taj rok traje tri godine od dana kada je oštećeni doznao za štetu i učinioca (u smislu člana 376. st. 1. istog zakona). Kao dan početka trajanja roka, po jednim, uzima se prvi dan posle dana kada je osiguravač (odnosno Garantni fond) isplatio naknadu oštećenom licu, a po drugima, to je dan kada je oštećeni saznao za štetu i učinioca.

Autor polazi od stanovišta da je regresni zahtev Garantnog fonda samostalni zahtev odštetnog karaktera, jer zakonska obaveza Garantnog fonda

prema oštećenom licu pre svega ima karakter naknade štete. Ovaj pravni odnos potpuno je nezavisan od odnosa ugovora o osiguranju, koji je sopstvenik dužan da zaključi s društvom za osiguranje. Oštećeni ostvaruje pravo na naknadu štete od osiguravača bez obzira na obim pokrića iz ugovora o osiguranju od odgovornosti. Prema oštećenom licu osiguravač ne može da ističe nikakve prigovore koji proizlaze iz tog ugovora (član 28. st. 1. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju). Odnos između oštećenog i osiguravača je, dakle, odnos u kome je osiguravač, na osnovu zakona, obavezan da naknadi štetu koju je oštećeni pretrpeo upotrebom motornog vozila. Otuda se na zahtev oštećenog lica primenjuju materijalne i procesne odredbe propisane o naknadi štete (o odgovornosti za štetu, o obimu naknade štete, sudskoj nadležnosti, zastarelosti i dr.). Garantni fond je u pravnoj poziciji osiguravača koji je isplatio tuđ dug (dug neosiguranog vlasnika motornog vozila, ili vozača kada zbog gubitka prava dug nije pokriven osiguranjem – na primer, u slučaju prouzrokovanja štete pod uticajem alkohola i sl.), koji se sastoji u naknadi štete koja bi bila pokrivena obaveznim osiguranjem. Naime, Garantni fond naknađuje štetu u istom obimu i prema istim uslovima kao da je bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju (član 91. st. 1. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju). Po isplati osigurane sume tj. naknadi štete, Garantni fond ima pravo na povraćaj isplaćene naknade od štetnika u istom iznosu i po istom osnovu. Pri tome ne dolazi do promene osnova njegovog zahteva u regresnom postupku – i tada je, naime, reč o naknadi štete (koju je Fond pretrpeo isplatom oštećenom licu). Dakle, nije posredi prenos prava oštećenog lica na GF, već sticanje sopstvenog prava na naknadu od neosiguranog vlasnika (odnosno od nepoznatog vlasnika ili iz stečajne mase). Sam zahtev za naknadu štete, prema pravilima, zastareva u roku od tri godine od dana kada je Garantni fond, u svojstvu oštećenog lica, doznao za štetu i za lice koje je štetu učinilo (član 376. Zakona o obligacionim odnosima). U odnosu na dužinu roka zastarelosti nema nikakvog razloga da on bude 10 godina (opšti rok zastarelosti), jer dužnik (neosigurani vlasnik) ne može da bude u povoljnijem položaju kada ga tuži Garantni fond negoli kada ga tuži oštećeno lice.

U odnosu na početak roka zastarelosti, budući da je reč o samostalnom pravu Garantnog fonda na naknadu štete *koju je on pretrpeo* (ispunjavajući zakonsku obavezu prema oštećenom licu), to potraživanje je nastalo u momentu isplate odštete oštećenom licu, pa je logično da od tog momenta teče i zastarelost tog potraživanja. Početak roka zastarelosti ne može da bude uslovljen početkom roka zastarelosti odštetnog zahteva oštećenog lica ni iz teorijskih ni

iz praktičnih razloga: naime, kada se eventualna parnica između oštećenog i Garantnog fonda pravosnažno okonča, možda je, s obzirom na vreme koje je proteklo od saobraćajne nezgode, već istekao rok za zastarelost potraživanja oštećenog prema štetniku, a to bi značilo da su zastarela i regresna potraživanja GF prema neosiguranom vlasniku. Otuda je prihvatljivo da početak roka zastarelosti regresnog potraživanja bude momenat isplate odštete oštećenom licu.

Takvo rešenje je predloženo i u Prednacrtnu Građanskog zakonika Srbije, a naime, da regresno potraživanje osiguravača prema osiguraniku ili nekom drugom licu za isplaćenu naknadu štete trećem licu, za koju postoji odgovornost osiguranika ili nekog drugog lica, zastareva u roku od tri godine od dana isplate.

Ključne reči: regres, subrogacija, zastarelost, Garantni fond, Prednacrt Građanskog zakonika Republike Srbije

Uvod

Prema Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju (čl. 91-93), Garantni fond (GF) u obavezi je da licu kome je prouzrokovana šteta za koju postoji odgovornost neosiguranog vlasnika motornog vozila – ili vlasnika nepoznatog vozila, ili pak osiguravača nad kojim je pokrenut stečajni postupak – naknadi prouzrokovanu štetu, posle čega može da se obrati ovim licima zahtevom za povraćaj isplaćenog iznosa. Ovim zakonom nisu bliže predviđena različita pitanja ostvarivanja prava Garantnog fonda na povraćaj isplaćenog iznosa, kao što su pasivna legitimacija u slučaju spora prema vozaču koji je svojom isključivom krivicom prouzrokovao štetu, pravo na prigovor tuženog, pitanja sudske nadležnosti i zastarelosti (posebno odredbe o dužini roka zastarelosti i početka tog roka) i drugo. To dovodi do različitog tumačenja odredaba zakona i različite sudske prakse. Različita mišljenja u vezi s tim pitanjima oslanjaju se na tumačenje pravne prirode prava Garantnog fonda. Posredi su dva različita pravna instituta: subrogacija i regres. Nužno je, stoga, uočiti razlike koje postoje između ova dva instituta, budući da se u praksi, pa čak i u zakonskim tekstovima, ova dva zahteva ponekad ne razlikuju – bilo da se izjednačavaju ili se pogrešno označavaju.

Subrogacioni zahtev

Institut subrogacije u osiguranju Zakon o obligacionim odnosima reguliše u posebnom članu (čl. 939) pod naslovom *Prelaz osiguranikovih prava prema odgovornom licu na osiguravača (subrogacija)*. Osnovno je pravilo da po isplati naknade iz osiguranja sva osiguranikova prava prema licu koje je po ma kom osnovu odgovorno za štetu prelaze na osiguravača, po zakonu i do visine isplaćene naknade. U tekstu zakona jasno je naznačeno da je reč o prelasku *prava osiguranika* na osiguravača, a ne o sticanju sopstvenog prava osiguravača koji je isplatio naknadu osiguraniku za koju je odgovorno treće lice. Ovo pitanje – pitanje pravne prirode prava osiguravača koje on ostvaruje subrogacionim zahtevom – od posebnog je značaja za problem zastarelosti, pa ćemo se na njemu zadržati.

U članu 380. stav 6. koji se odnosi na subrogaciju, Zakon o obligacionim odnosima predvideo je dužinu i početak roka zastarelosti potraživanja osiguravača prema licu koje je prouzrokovalo štetu njegovom osiguraniku. Prihvaćeno je shvatanje po kome je subrogacioni zahtev pravo osiguravača izvedeno iz prava osiguranika prema trećem licu odgovornom za štetu, po kome na osiguravača prelaze ista prava koja je imao osiguranik. Drugo je shvatanje da je subrogacioni zahtev originerne prirode, to jest da je reč o sopstvenom pravu koje za osiguravača nastaje po isplati naknade osiguraniku. Saglasno prvom shvatanju, rok zastarelosti subrogacionog zahteva počinje da teče kad i zastarevanje prava osiguranika prema trećem odgovornom licu i navršava se u istom roku. To znači da zastarelost subrogacionog zahteva počinje od dana kada je osiguranik saznao za štetu i učinioca, a ne od dana kada je osiguravač isplatio naknadu osiguraniku, ili kada je on saznao za štetu i učinioca.

Pravna priroda subrogacionog zahteva

U našem pravu bilo je dosta kolebanja oko dužine i početka roka zastarelosti subrogacionog (i sa njim često izjednačavanog regresnog) zahteva osiguravača, upravo stoga što se polazilo od različitih stanovišta o prirodi prava osiguravača. Po jednom mišljenju, reč je o originernom pravu, koje za osiguravača nastaje sa isplatom naknade osiguraniku, a po drugom shvatanju, na osiguravača prelazi isto pravo koje je imao osiguranik.

Po jednom, dosta raširenom shvatanju u našoj sudskoj praksi, smatralo se da osiguravač stupa u prava osiguranika prema trećem odgovornom licu tek u momentu isplate odštete za štetu koju je pričinilo to lice, pa da od tada počinje da teče i rok zastarelosti ovog njegovog potraživanja. Manje su bila zastupljena shvatanja da zastarelost subrogacionog zahteva osiguravača prema odgovornom licu počinje da teče od dana kada on – osiguravač – sazna za štetu i njenog učinioca. Najviše je, pak, bilo prihvaćeno stanovište po kome rok zastarelosti regresnog potraživanja osiguravača počinje da teče istog dana kada je počeo da teče i rok zastarelosti osiguranikovog potraživanja prema odgovornom licu, odnosno od dana kada je saznao za štetu i učinioca. To je shvatanje po kome je osiguravač, na osnovu prava subrogacije, stupio u pravnu poziciju osiguranika prema štetniku, što znači da njegovo pravo nije originerno, nego izvedeno iz prava osiguranika. Ovo shvatanje o izjednačavanju zahteva osiguravača prema licu odgovornom za štetu sa zahtevom njegovog osiguranika iz građanske odgovornosti u odnosu na posledice zastarelosti prihvatano je i što se tiče dužine roka zastarelosti. Tako je suđeno da ovaj rok regresnog potraživanja osiguravača iznosi tri godine (kao za naknadu štete), što znači da posredi nije duži rok koji je ranije bio predviđen propisima o zastarelosti potraživanja iz ugovora o osiguranju. U tom smeru se kreće i naša novija sudska praksa.¹

¹ Viši trgovinski sud u jednoj odluci (Pž. 3693/2007 od 13. maja 2008.) ističe: „Osnovano tuženi u žalbi navodi da je prvostepeni sud pogrešno odlučio o prigovoru zastarelosti potraživanja tako što je u konkretnom slučaju primenio odredbu člana 380. tačka 1. ZOO, a ne odredbu člana 380. tačka 6. ZOO. Odredbom člana 380. stav 1. ZOO propisano je da potraživanje ugovarača osiguranja zastareva u roku od tri godine, računajući od prvog dana posle proteka kalendarske godine u kojoj je potraživanje nastalo. Prvostepeni sud pogrešno zaključuje, uz pogrešnu primenu citiranog člana 380. tačka 1. ZOO, da je potraživanje tužioca prema tuženom nastalo s danom isplate osiguranog iznosa oštećenom licu... Odredbom člana 380. st. 6. ZOO propisano je da zastarevanje potraživanja koje pripada osiguravaču počinje teći kad i zastarevanje potraživanja osiguranika prema tom licu i navršava se u istom roku. Na zastarelost potraživanja osiguranika prema trećem licu primenjuje se rok zastarelosti propisan za potraživanja naknade štete. Odredbom člana 376. tačka 1. ZOO propisano je da potraživanje naknade štete zastareva za tri godine od kada je oštećenik doznao za štetu i lice koje je štetu učinilo.

U konkretnom slučaju, tužilac je osiguravač oštećenog lica. Tuženi je osiguravač lica koje je štetu učinilo. S obzirom na to da je osiguravač naknadio štetu svom osiguraniku, na osnovu člana 939. tačka 1. ZOO, sa isplatom naknade iz osiguranja sva osiguranikova prava prema licu koje je po ma kom osnovu odgovorno za štetu prelaze na njega kao osiguravača, dakle po samom zakonu i do visine isplaćene naknade. Međutim, prilikom ocene prigovora zastarelosti potraživanja bilo je potrebno utvrditi kada je oštećeno lice odnosno osiguranik tužioca (osiguravača) doznao za štetu i za lice koje je štetu učinilo (tj. za krivicu i odgovornost lica koje je štetu učinilo).“

Rešenje u Zakonu o obligacionim odnosima

Nema sumnje da je naš zakon o obligacionim odnosima sankcionisao praksu po kojoj se smatra da osiguravač ulazi u prava osiguranika na način da su ona za njega ista onakva kakva su postojala za osiguranika. Zakon precizno kaže: „Zastarevanje potraživanja koje pripada osiguravaču prema trećem licu odgovornom za nastupanje osiguranog slučaja počinje teći kad i zastarevanje potraživanja osiguranika prema tom licu i navršava se u istom roku” (čl. 380. st. 6). Zakon naglašava da je reč o potraživanju koje osiguravaču pripada *prema trećem licu odgovornom za nastupanje osiguravajućeg slučaja* – dakle, da je reč o subrogacionom zahtevu iz člana 939. ZOO, koji reguliše prelazak svih osiguranikovih prava sa lica koje je odgovorno za štetu na osiguravača. Posebno pitanje predstavlja zastarelost subrogacionog potraživanja osiguravača kada je šteta prouzrokovana krivičnim delom koje je istovremeno osiguravajući slučaj. Prema Zakonu o obligacionim odnosima, ako je za krivično gonjenje predviđen duži rok zastarelosti, zahtev za naknadu štete prema odgovornom licu zastareva kad istekne vreme određeno za zastarelost krivičnog gonjenja (čl. 377. st. 1). Postavlja se pitanje da li isto pravilo treba primeniti kada je u pitanju subrogacioni zahtev osiguravača. Ono je od interesa u pravu osiguranja jer se postavlja u raznim slučajevima subrogacionih zahteva: u subrogacionom zahtevu prema licu koje je učinilac krivičnog dela, u zahtevu prema organizaciji kojoj pripada radnik učinilac, u zahtevu zajednice socijalnog osiguranja prema osiguravajućoj kući za štete pričinjene fondovima socijalnog osiguranja od strane osiguranika od odgovornosti, u međusobnom potraživanju organizacija osiguranja imovine i lica. U našoj sudskoj praksi prema ovome je zauziman različit stav. Ispravnijim, i s pravnom prirodom prava koje subrogacijom prelazi na osiguravača usklađenim – smatramo stanovište po kome se posebna pravila o zastarelosti kada je šteta pričinjena krivičnim delom takođe primenjuju u odnosu na subrogacioni zahtev osiguravača.

Regresni zahtev

Postoji razlika između subrogacionog zahteva i regresnog zahteva. Kod *subrogacije* se prava osiguranika oštećenog prema trećem licu štetniku prenose na osiguravača koji je odštetu isplatio osiguraniku. Kod *regresa*, osiguravač

može zahtevati naknadu izmirene štete trećem licu od svakog odgovornog lica, pa i od svog osiguranika. Primer za subrogaciju je kada kasko osiguravač motornog vozila isplati naknadu štete svom osiguraniku, i ulazi u njegova prava prema trećem odgovornom licu. Primer za regres je kada osiguravač isplati odštetu trećem licu, za koju je odgovoran njegov osiguranik koji je vozio pod uticajem alkohola i koji u tom slučaju nije pokriven osiguranjem od odgovornosti. Kod subrogacije, osiguravač isplaćuje *svoj dug* iz ugovora o osiguranju (svom kasko osiguraniku) i ulazi u njegova prava prema odgovornom licu. Kod regresa, osiguravač isplaćuje naknadu umesto osiguranika, umesto odgovornog lica, to jest *tuđ dug*, i stiče pravo na povraćaj onoga što je za njega isplatio. U tom slučaju, njegovo pravo nastaje sa isplatom odštete trećem licu i od tog momenta počinje rok zastarelosti tog zahteva. Što se tiče dužine tog roka, ako bi se stvar tretirala kao odštetni zahtev, on bi iznosio tri godine (postoji mišljenje da može biti i kraći jer se od osiguravača može očekivati da u relativno kratkom roku po regulisanju odnosa sa oštećenim odluči da li će da pokrene regresni postupak prema licu odgovornom za štetu).

Pravni položaj Garantnog fonda u obaveznom osiguranju u saobraćaju

U teoriji i praksi postoje različita mišljenja o prirodi pravnog položaja Garantnog fonda kada se on pojavljuje kao dužnik naknade štete koju je prouzrokovao neosigurani vlasnik motornog vozila, ili nepoznato lice, ili osiguranik koji je pao u stečaj. Po jednim, u pitanju je subrogacija prava oštećenog lica, po drugim regres, po trećima jemstvo (sama reč „garantni” fond ukazuje na odnos jemca platca). Smatramo da je najprihvatljivije shvatanje po kome je u pitanju regresno pravo Garantnog fonda, koje on stiče po isplati naknade oštećenom licu.

Sudska praksa oko zastarelosti regresnog zahteva GF

Različita shvatanja o pravnoj prirodi regresnog zahteva Garantnog fonda prema licu odgovornom za prouzrokovanu štetu imaju direktan uticaj na stavove sudova, koji zauzimaju različita mišljenja zavisno od toga da li pri-

hvataju da je reč o subrogaciji ili o regresu. To posebno dolazi do izražaja kod zastarelosti odštetnog zahteva GF. Razlike se ispoljavaju pre svega u pogledu dužine roka zastarelosti, kao i početka trajanja tog roka. Po jednom shvatanju, na zastarelost regresnog zahteva primenjuje se opšti rok zastarelosti koji, prema Zakonu o obligacionim odnosima, iznosi 10 godina (član 371.), a po drugom shvatanju, taj rok traje tri godine od dana kada je oštećeni doznao za štetu i učinioca (u smislu člana 376. st. 1. istog zakona). Kao dan početka trajanja roka, po jednim, uzima se prvi dan posle dana kada je osiguravač (odnosno Garantni fond) isplatio naknadu oštećenom licu, a po drugima, to je dan kada je oštećeni saznao za štetu i učinioca.

Kao primer, navešćemo značajnije odluke koje se odnose na zastarelost zahteva osiguravača odnosno Garantnog fonda prema neosiguranom vlasniku motornog vozila:

Zaključak sa Zajedničke sednice Saveznog suda, vrhovnih sudova i Vrhovnog vojnog suda od 28. decembra 1976. godine glasi: „Regresno potraživanje zajednice osiguranja prema neosiguranom vlasniku motornog vozila odnosno neovlašćenom vozaču iz obaveznog osiguranja u saobraćaju zastareva u opštem zastarnom roku iz člana 371. ZOO, a zastarevanje počinje da teče od prvog dana kada je zajednica osiguranja isplatila naknadu štete.“ Isti stav zauzet je i u Zaključku sa XXVI Zajedničke sednice Saveznog suda, republičkih i pokrajinskih vrhovnih sudova i Vrhovnog vojnog suda od 30. i 31. oktobra 1984. godine,² gde se u obrazloženju navodi: „Osiguravač ispunjava obavezu zato što ga obavezuje zakonski propis. Čl. 939. ZOO primenjuje se na osiguranje imovine i ne primenjuje se na obavezno osiguranje od odgovornosti. Kada nema uslova za zakonsku subrogaciju u prava osiguranika u smislu čl. 939. ZOO, ne može se primeniti ni pravilo o zastarelosti potraživanja iz člana 380. st. 6. ZOO, što jasno sledi iz sadržaja ovog propisa. Osiguravaču je pravo na naknadu priznato posebnim zakonom od lica koje je propustilo da zaključi ugovor o osiguranju. Isplatom naknade oštećenom osiguravač ne ispunjava tuđu, već sopstvenu obavezu, koja mu je nametnuta posebnom zakonskom normom. Obaveza osiguravača predstavlja zakonsku obligaciju u užem smislu reči jer je zasnovana na posebnom zakonu, a istu pravnu prirodu ima i pravo na regres isplaćenog, koje zajednici osiguranja pripada takođe na osnovu posebne naredbe zakona. Potraživanje po navedenom osnovu zastareva u opštem zastarnom roku (čl.

² Zbirka sudskih odluka, knjiga 3–4, Beograd 1984, str. 114–118.

371. ZOO), a zastarelost počinje teći prvog dana po isplati naknade oštećenom (čl. 362. ZOO).“

U obrazloženju je, međutim, navedeno da u sudskoj praksi postoje i drukčija mišljenja, među kojima i stav da regresno potraživanje ima karakter potraživanja iz osnova naknade štete koja je indirektno prouzrokovana osiguravaču, a nastaje sa časom isplate naknade iz sredstava osiguravača, pa polazeći od ovako shvaćene pravne prirode regresnog potraživanja, zastarevanje počinje teći prvog dana posle dana kada je osiguravač isplatio naknadu oštećenom, a zastarelost nastupa protekom roka iz člana 376. i čl. 377. ZOO – dakle, u roku od tri godine. Pravna teorija zauzima ovo stanovište. Na primer: u Komentaru ZOO³ utvrđuje se da članom 380. ovog zakona nije obuhvaćeno potraživanje osiguravača prema neosiguranom korisniku odnosno neovlašćenom vozaču kod obaveznog osiguranja od odgovornosti u saobraćaju, pa tu dolazi do primene roka zastarelosti iz člana 376. i 377. ZOO, to jest roka od tri godine.

Prema stavu koji je zauzeo i Vrhovni sud Srbije u odluci Rev. 1896/84, potraživanje naknade štete koju je prouzrokovalo nepoznato vozilo zastareva u odnosu na zajednicu osiguranja imovine i lica u roku od tri godine od kada je oštećeni doznao za štetu, u smislu člana 376. st. 1. Zakona o obligacionim odnosima.

Regresni zahtev Garantnog fonda je samostalni zahtev odštetnog karaktera

Zakonska obaveza Garantnog fonda prema oštećenom licu pre svega ima karakter naknade štete. Ovaj pravni odnos potpuno je nezavisan od odnosa ugovora o osiguranju, koji je sopstvenik dužan da zaključi s društvom za osiguranje. Oštećeni ostvaruje pravo na naknadu štete od osiguravača bez obzira na obim pokrića iz ugovora o osiguranju od odgovornosti. Prema oštećenom licu osiguravač ne može da ističe nikakve prigovore koji proizlaze iz tog ugovora (član 28. st. 1. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju). Odnos između oštećenog i osiguravača je, dakle, odnos u kome je osiguravač, na osnovu zakona, obavezan da naknadi štetu koju je oštećeni pretrpeo upotrebom motornog vozila. Otuda se na zahtev oštećenog lica primenjuju materijalne i

³ B. Blagojević, V. Krulj, Komentar ZOO, Josip Studin, sudija Saveznog suda, komentar uz čl. 388. ZOO. str. 1147

procesne odredbe propisa o naknadi štete (o odgovornosti za štetu, o obimu naknade štete, sudskoj nadležnosti, zastarelosti i dr.). Odnos između oštećenog i osiguravača je, dakle, zakonom regulisan odnos naknade štete. Istina je da osiguravač nije prouzrokovao štetu trećem licu, niti je šteta nastala upotrebom njegovog vozila, ali je zakon u opštem interesu propisao da je on obavezan da je naknadi trećem licu ako su ispunjeni određeni uslovi.⁴

Sve se ovo odnosi i na Garantni fond, koji je u pravnoj poziciji osiguravača koji je isplatio tuđ dug (dug neosiguranog vlasnika motornog vozila, ili vozača kada zbog gubitka prava dug nije pokriven osiguranjem – na primer, u slučaju prouzrokovanja štete pod uticajem alkohola i sl.), koji se sastoji u naknadi štete koja bi bila pokrivena obaveznim osiguranjem. Naime, Garantni fond naknađuje štetu u istom obimu i prema istim uslovima kao da je bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju (član 91. st. 1. Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju). Po isplati osigurane sume tj. naknadi štete, Garantni fond ima pravo na povraćaj isplaćene naknade od štetnika u istom iznosu i po istom osnovu. Pri tome ne dolazi do promene osnova njegovog zahteva u regresnom postupku – i tada je, naime, reč o naknadi štete (koju je Fond pretrpeo isplatom oštećenom licu). Dakle, nije posredi prenos prava oštećenog lica na GF, već sticanje sopstvenog prava na naknadu od neosiguranog vlasnika (odnosno od nepoznatog vlasnika ili iz stečajne mase). Sam zahtev za naknadu štete, prema pravilima, zastareva u roku od tri godine od dana kada je Garantni fond, u svojstvu oštećenog lica, doznao za štetu i za lice koje je štetu učinilo (član 376. Zakona o obligacionim odnosima). U odnosu na dužinu roka zastarelosti nema nikakvog razloga da on bude 10 godina (opšti rok zastarelosti), jer dužnik (neosigurani vlasnik) ne može da bude u povoljnijem položaju kada ga tuži Garantni fond negoli kada ga tuži oštećeno lice.

U odnosu na početak roka zastarelosti, budući da je reč o samostalnom pravu Garantnog fonda na naknadu štete *koju je on pretrpeo* (ispunjavajući zakonsku obavezu prema oštećenom licu), to potraživanje je nastalo u momentu isplate odštete oštećenom licu, pa je logično da od tog momenta teče i zastarelost tog potraživanja. Uostalom, i u Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju, u slučajevima kada se predviđa pravo regresa Garantnog fonda (neosigurano i nepoznato vozilo), predviđeno je da se regresno pravo ostvaruje *po isplati osigurane sume, tj. naknade štete*. Naime, regresni zahtev se *po isplati osigurane*

41. Jankovec, Obavezno osiguranje za štete od motornih vozila, Beograd, 1985, str. 64–65.

sume to jest naknade štete ostvaruje na račun vlasnika motornog vozila koji nije zaključio ugovor o obaveznom osiguranju, i to za iznos isplaćene naknade, kamate od isplate naknade i troškova postupka. Kod štete koju je prouzrokovalo nepoznato vozilo, ako se posle njene naknade ustanovi koje ju je vozilo počinilo, regresni zahtev se ostvaruje na račun društva za osiguranje s kojim je bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, i to za iznos isplaćene naknade, kamate od isplate naknade i troškova postupka (član 92. st. 3.). Dakle, u oba slučaja, pravo na regres stiče se od dana isplate osigurane sume to jest naknade štete, te je očigledno da od tog dana nastaju regresna prava Garantnog fonda, a to znači da od tog dana počinje da teče i zastarelost regresnog prava.

Početak roka zastarelosti ne može da bude uslovljen početkom roka zastarelosti odštetnog zahteva oštećenog lica ni iz teorijskih ni iz praktičnih razloga: naime, kada se eventualna parnica između oštećenog i Garantnog fonda pravosnažno okonča, možda je, s obzirom na vreme koje je proteklo od saobraćajne nezgode, već istekao rok za zastarelost potraživanja oštećenog prema štetniku, a to bi značilo da su zastarela i regresna potraživanja GF prema neosiguranom vlasniku. Otuda je prihvatljivo da početak roka zastarelosti regresnog potraživanja bude momenat isplate odštete oštećenom licu.

Postoji praznina u Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju kada je reč o regresnom zahtevu Garantnog fonda prema neosiguranom vlasniku motornog vozila i u slučaju štete prouzrokovane upotrebom nepoznatog prevoznog sredstva – dok u slučaju društva za osiguranje nad kojim je pokrenut stečajni postupak pravo regresa uopšte nije predviđeno. Pogrešna je sudska praksa koja iz činjenice da pravo regresa u Zakonu nije predviđeno za slučaj stečaja društva za osiguranje izvlači zaključak da to pravo i ne postoji, jer se zanemaruje opšte pravilo koje može biti samo izričito isključeno, što ovde nije slučaj.

Odštetni zahtev GF prema vozaču koji je prouzrokovao štetu

Kad je štetu prouzrokovalo neosigurano vozilo, sudovi često odbijaju da prihvate pasivnu legitimaciju vozača koji je isključivo svojom krivicom prouzrokovao štetu, pozivajući se na to da u Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju regres prema vozaču nije predviđen, već je predviđen samo regres

prema neosiguranom vlasniku.⁵ Ta praksa je pogrešna iz sledećih razloga: pogrešno je shvatanje da se ne mogu primeniti opšta pravila obligacionog prava o naknadi štete, zbog toga što je ova materija uređena Zakonom o osiguranju imovine i lica iz 1996. godine (sada Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju), kao zakonom koji je *lex specialis* u odnosu na Zakon o obligacionim

⁵ Primeri za to nalazimo u novijim sudskim odlukama. U odluci Apelacionog suda u Beogradu (presuda Gž. 7566/11 od 23. novembra 2012.) kaže se sledeće: „Zakon o osiguranju imovine i lica, kojim je, u članu 99. st. 2, propisano da se sredstva Garantnog fonda koriste za naknadu štete koja je prouzrokovana motornim vozilom (...) za koje nije bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju... Članom 104. st. 2. istog zakona propisano je da se regresni zahtev ostvaruje po isplati naknade štete od vlasnika (...) koji nije zaključio ugovor o obaveznom osiguranju, i to za isplaćene iznose, kamatu i troškove. Zakon o osiguranju imovine i lica predstavlja *lex specialis* u odnosu na Zakon o obligacionim odnosima kao *lex generalis*, pa je, u smislu navedene zakonske odredbe vlasnik vozila regresni dužnik i u onim slučajevima kada je vozač vozila kriv za udes, s obzirom na obavezu vlasnika da osigura vozilo. U tom smislu, vozač vozila nije pasivno legitimisan za isplatu regresa...”

U presudi istog suda (Gž. br. 2836/12 od 14. februara 2013.) navodi se: „Ovim propisom nije predviđeno pravo regresa u odnosu na druga odgovorna lica. U konkretnom slučaju tuženi je prouzrokovao saobraćajnu nezgodu pod dejstvom alkohola, što ne daje pravo Garantnom fondu na regres od štetnika, sve u smislu pomenutih zakonskih odredaba. Garantni fond nije sukcesor osiguravača, on po isplati naknade ne može da stupi u prava trećih oštećenih lica prema licima odgovornim za štetu, jer na njega ne prelazi pravo osiguravača na regres u smislu člana 87. st. 2. i člana 88. st. 2. Zakona o osiguranju imovine i lica.”

U jednoj odluci, ocenjujući navode žalbe, Apelacioni sud u Beogradu nalazi da je prvostepeni sud, imajući u vidu utvrđeno činjenično stanje, pravilno zaključio da tužilac (Garantni fond) nema pravo na regresni zahtev prema tuženom (vozaču kamiona), koji je vozio neosigurano vozilo. Sud navodi sledeće: „Iako se žalbom tužioca osnovano ukazuje da ne stoje razlozi prvostepenog suda da tužilac nije dokazao da vozilo kojim je upravljao tuženi nije bilo osigurano prema Pravilima o graničnom osiguranju prilikom ulaska u bivšu SRJ – budući da činjenica o tome proizlazi iz presude kojom je utvrđena obaveza tužioca da oštećenom u navedenom saobraćajnom udesu naknadi štetu – pravilan je zaključak prvostepenog suda da tužilac nema pravo regresa prema tuženom za isplaćeni iznos. Naime, prema članu 104. stav 2. Zakona o osiguranju imovine i lica, predviđeno je da Garantni fond – koji je, prema članu 99. stav 1. osnovan radi ekonomske zaštite putnika i trećih oštećenih lica i čija se sredstva, prema stavu 2. navedene odredbe, pored ostalog koriste za naknadu štete prouzrokovane upotrebom motornog vozila za koje nije bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju – ostvaruje regresni zahtev po isplati naknade štete od vlasnika motornog vozila koji nije zaključio ugovor o obaveznom osiguranju, što tuženi u konkretnom slučaju nije. Neosnovano se žalbom navodi da se odgovornost tuženog prema tužiocu zasniva na odredbama člana 154. stav 1. Zakona o obligacionim odnosima, budući da je pravnosnažnom krivičnom presudom oglasen krivim za nastanak navedenog udesa, jer je tom odredbom regulisan odnos lica koje je štetu pričinilo (štetnika) i oštećenog. Tužilac u konkretnom slučaju nije oštećeno lice, već svoj regresni zahtev zasniva na članu 104. stav 2. Zakona o osiguranju imovine i lica, po kome taj zahtev u visini isplaćenog iznosa naknade štete, kamate i troškova ostvaruje od vlasnika motornog vozila. Kako iz utvrđenog činjeničnog stanja ne proizlazi da je tuženi, koji je vozio navedeno vozilo u trenutku udesa, istovremeno i vlasnik vozila – pravilno je odbijen regresni zahtev u odnosu na njega, te je, na osnovu člana 375. ZPP-a, odlučeno kao u izreci.” (Presuda Apelacionog suda u Beogradu, Gž. 7697/12 od 6. februara 2013. godine).

odnosima, i u kome je predviđeno pravo regresa Garantnog fonda samo prema vlasniku motornog vozila koji nije zaključio ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti (član 104. st 2.).

To što je zakonom Garantnom fondu kao isplatiocu odštete prema neosiguranom vlasniku vozila dato pravo regresa ne znači da je štetnik – vozač – oslobođen od odgovornosti prema opštim pravilima odštetnog prava i prava osiguranja. Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju u članu 28. st. 2. predviđa sledeće: „Društvo za osiguranje koje naknadi štetu oštećenom licu stupa u njegovo pravo prema licu odgovornom za štetu, za iznos isplaćene naknade, za kamatu od isplate naknade i za troškove postupka, ako obaveza društva nije nastupila prema uslovima ugovora o osiguranju od odgovornosti.“ Oštećeni nikada nije izgubio pravo na naknadu od štetnika, u ovom slučaju od vozača, bez obzira na to što je, pored tog prava, dobio i pravo na naknadu od Garantnog fonda. Direktna tužba oštećenog prema osiguravaču (odnosno prema GF, koji umesto njega ispunjava obavezu naknade štete) poboljšava položaj oštećenog koji, pored jednog dužnika naknade, dobija i drugog, ali to pravo ne isključuje njegovo pravo prema štetniku. Isto tako i Garantni fond, koji ispunjava obavezu umesto vlasnika, stupa u prava oštećenog i prema vozaču koji je prouzrokovao štetu. Drugim rečima, Garantni fond, pored prava na regres prema vlasniku, ima pravo regresa prema štetniku za iznos isplaćen oštećenom licu. To što u Zakonu o osiguranju imovine i lica ništa nije rečeno o naknadi GF prema licu odgovornom za štetu (vozaču) ne znači da su isključena opšta pravila o stupanju osiguravača (Garantnog fonda) u prava oštećenog prema štetniku. Primena jednog pravnog pravila može se isključiti izričito (u konkretnom slučaju, na primer, odredbom kojom se predviđa da vozač motornog vozila kojim je prouzrokovana šteta ne snosi posledice svoje štetne radnje u slučaju kada je vozilo neosigurano) ili prećutno (ako se reguliše na drugačiji način), a njegovo isključenje ne može se podrazumevati činjenicom da o tome ništa nije rečeno. Pravila o regresu, kao opšta pravila obligacionog prava, mogu se derogirati samo precizno i u određenim slučajevima.

Osim toga, pravilom o regresu prema vozaču u slučaju neosiguranog vozila (takođe i u slučaju stečaja osiguravajuće kuće) postiže se i zahtev pravičnosti, a to je da štetnik, to jest lice koje je svojom krivicom prouzrokovalo saobraćajnu nezgodu, ne ostane zaštićen od bilo kakvih imovinskih posledica svoje štetne radnje samo zato što je odštetu isplatio neko drugi, to jest Garantni fond. Prema tome, vozač koji je skrivio štetu pasivno je legitimisan bez obzira

na to da li je vlasnik zaključio ili nije zaključio ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti. Uostalom, apsurdno je da oštećeni može da tuži vozača za naknadu štete prouzrokovane njegovom isključivom krivicom, a da taj isti oštećeni ne može da tuži za istu štetu lice koje je štetu naknadilo.

Specifičnost, međutim, postoji u slučaju kada je zaključeno vansudsko poravnanje između osiguravajućih kuća povodom regresnog zahteva za isplaćenu odštetu; tada nije više u pitanju potraživanje naknade štete, nego potraživanje iz zaključenog poravnjanja, za koje nije propisan poseban rok zastarelosti niti pravilo o potraživanju iz ugovora o prometu robe i usluga, pa se stoga primenjuju pravila o opštem roku zastarelosti po osnovu ugovora o poravnanju.⁶

Zastarelost u osiguranju u budućem Građanskom zakoniku Srbije

Zastarelost potraživanja iz pravnih odnosa osiguranja predstavlja predmet zakonske regulative, koja, pored opštih pravila o zastarelosti, sadrži i posebna pravila za pojedine vrste potraživanja. U srpskom pravu Zakon o obligacionim odnosima reguliše pitanja zastarelosti kod potraživanja koja proističu iz ugovora o osiguranju (potraživanja iz ugovora o osiguranju života i potraživanja iz drugih ugovora o osiguranju), kao i potraživanja iz drugih pravnih osnova, na primer direktna tužba u osiguranju od odgovornosti i subrogacioni zahtev kod subrogacije osiguravača u prava osiguranika prema trećem licu koje je pričinilo štetu. Pri tome, u nekim od ovih slučajeva zakon određuje rok zastarelosti i početak tog roka, u drugima samo rok ili samo početak roka. Ovaj autor je u predlogu Komisiji za izradu Građanskog zakonika ukazao na potrebu da se za sva potraživanja o kojima je reč zakonom odrede i dužina i početak roka zastarelosti, vodeći računa o specifičnosti pojedinih potraživanja i interesima lica koja ih ostvaruju.

U tom smislu smatramo da bi rok zastarelosti potraživanja osiguravača iz ugovora o osiguranju trebalo da počne da teče od dana kada je kao poverilac

⁶ Vrhovni sud Srbije, Prev. 574/95 od 10. januara 1996. Takođe i u presudi Vrhovnog suda Srbije, Prev 614/97 od 15. oktobra 1997: „Kad između osiguravača oštećenog i osiguravača štetnika nije zaključeno vansudsko poravnanje kojim je regulisana visina štete, to potraživanje osiguravača oštećenog ne zastareva u opštem desetogodišnjem roku zastarelosti iz člana 371. Zakona o obligacionim odnosima, koji se vezuje za potraživanje po vansudskom poravnanju – već kao potraživanje naknade štete u trogodišnjem roku iz člana 376. Zakona o obligacionim odnosima.

imao pravo da zahteva ispunjenje obaveze druge strane; da zastarelost direktne tužbe u osiguranju od odgovornosti treba da teče od časa kada je oštećeni saznao za štetu i učinioca (alternativno: od dana kada je oštećeni saznao kod kojeg je osiguravača osiguranik osiguran); da bi trebalo proširiti dejstva opštih pravila o prekidu i zastoju zastarelosti i na zahteve oštećenog lica koje on ima prema osiguraniku i prema osiguravaču; da bi, pored pravila o zastarelosti subrogacionog zahteva, takođe trebalo predvideti pravila o zastarelosti regresnih zahteva osiguravača prema osiguraniku ili nekom drugom licu za isplaćenu naknadu štete trećem licu.

U rešenju koje je predloženo u Prednacrtu građanskog zakonika Srbije u koji je, pored postojeće odredbe o zastarelosti potraživanja po osnovu subrogacije (član 1255 – član 380. st. 6. ZOO), uneta i posebna odredba o zastarelosti regresnog potraživanja, stoji sledeće: „Regresno potraživanje osiguravača prema osiguraniku ili nekom drugom licu za isplaćenu naknadu štete trećem licu, za koju postoji odgovornost osiguranika ili nekog drugog lica, zastareva u roku od tri godine od dana isplate” (član 1256). Nesumnjivo je da se ova odredba odnosi i na regresni zahtev Garantnog fonda kada je on u svojstvu osiguravača isplatio naknadu oštećenom licu i kada traži povraćaj isplaćenog od štetnika (vlasnika opasne stvari koji se nije osigurao od odgovornosti). Pri tome, da bi se izbegle teškoće u tumačenju pojma osiguravača u ovoj odredbi, to jest da bi bilo izvesno da se ova odredba odnosi i na Garantni fond, trebalo bi to izričito navesti. Druga mogućnost je da se predvidi rok zastarelosti potraživanja Garantnog fonda u Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju, što je, po mišljenju ovog autora, prihvatljivije rešenje.

Summary

**Subrogation and Recourse in Legislation and Court Practice
Legal Status of the Guarantee Fund**

Predrag Šulejić, Ph.D, full Professor of the Faculty of Law,
the University of Belgrade

According to the Law on Compulsory Traffic Insurance (Articles 91-93), the Guarantee Fund (GF) shall pay indemnity to the person who suffered the damage for which the uninsured owner of a motor vehicle or the owner of an unknown vehicle is liable or in the event when the liability lies upon the insurer in respect of which the bankruptcy proceedings was initiated. Upon indemnification, the Guarantee Fund may claim from such persons the recovery of the paid amount. This Law does not closely regulate different matters relating to the rights of the Guarantee Fund to the recovery of the paid amount such as the competency to stand trial in the event of a dispute with the driver who has caused the damage by his/her sole fault, right of respondent to raise objection, issues of jurisdiction and limitation (particularly regarding the provision on the length and beginning of the period of statute of limitations) and others. This leads to the different interpretations of legal regulations and different court practice. Different opinions in connection with these issues stem from the interpretation of the legal nature of the right of the Guarantee Fund. These relate to two different legal institutions: subrogation and recourse. Thus, it is necessary to identify the differences existing between these two institutions since, in practice, and even in legal texts, sometimes it is not differentiated between these two claims – they are either equated or wrongly defined.

Translated by: Zorica Simović

UDK: 347.77.04:368 (497.11)

Mr Slobodan N. Ilijić,

član Predsedništva Udruženja pravnika Srbije

OSVRT NA ODREDBE ZAKONA O IZMENI I DOPUNI ZAKONA O OSIGURANJU

Autor je u članku obradio dve aktuelne zakonodavne teme u osiguranju Srbije povodom Zakona o izmeni i dopuni Zakona o osiguranju. Ovaj zakon stupio je na snagu krajem decembra 2013. godine. Prva tema imala je za predmet liberalizaciju poslova reosiguranja i razvoj osiguranja spram nekih od katastrofalnih rizika i osiguranja spram nekih rizika od elementarnih nepogoda u Srbiji, a sve to u okviru projekta Svetske banke za jugoistočnu Evropu i Kavkaz. U sklopu te teme autor je pravno analizirao ulogu navedenog projekta Svetske banke na osiguranje i reosiguranje u Srbiji. Težište te analize je na rizicima osiguranja imovine od elementarnih nepogoda, prirodnih nepogoda i osiguranja finansijskih gubitaka zbog lošeg vremena. Prvu temu autor je razmatrao u dva odeljka, s obzirom na to da je zahvatila odnos liberalizacije reosiguranja i razvoj relativno novih vrsta osiguranja. U drugoj temi pošlo se od drugog izmenjenog člana Zakona o izmeni i dopuni Zakona o osiguranju. Ova tema podrazumevala je problem usklađenosti domaćeg prava osiguranja s tekovinom EU u oblasti osiguranja. Autor je prikazao pravna pravila Direktive EU o odvojenom poslovanju životnog osiguranja od poslovanja s neživotnim osiguranjem, s posebnim osvrtom na kompozitna osiguravajuća društva. Kritički je prikazao način na koji je do sada bilo regulisano razgraničenje životnog i neživotnog osiguranja u Zakonu o osiguranju, posle čega je utvrdio da je to razgraničenje u dotičnom

zakonu mehanički preuzeto iz tekovine u oblasti prava osiguranja EU. Autor je zaključio da mehaničko preuzimanje pravne tekovine u oblasti prava osiguranja EU u domaćem pravu osiguranja čini domaće pravo osiguranja neusklađenim s pravom Unije.

Ključne reči: *osiguranje; katastrofalni rizici; rizici od elementarne nepogode; Svetska banka; razgraničenje životnog i neživotnog osiguranja; kompozitno društvo za osiguranje; Zakon o osiguranju.*

1. Uvodne napomene

1.1. Zakon o izmeni i dopuni Zakona o osiguranju¹ (dalje u tekstu: Novela) stupio je na snagu 27. decembra 2013. godine. Novela ima tri člana. Ambijent u kome se primenjuje Zakon o osiguranju (dalje u tekstu ZOS)² i odredbe Novele otvorile su dve aktuelne i značajne zakonodavno-pravne teme. Obe te teme razmatraju se u tri odeljka ovoga rada.

1.2. ZOS je donet 2004. godine. U pretežnom delu regulisao je statusno pravo osiguranja, a u manjem delu ugovorno pravo osiguranja. Donet je još u vreme postojanja SCG, tako da nosi pečat toga vremena. Vremešnost pravnih instituta ZOS-a, tangiranih odredbama Novele, zahtevala je da se današnjem čitaocu tog zakona i praktičaru u delatnosti osiguranja o dvema zakonodavno-pravnim temama pruže stručna pravna objašnjenja kako bi primena u praksi bila adekvatna.

1.3. Prva tema u ovom radu odnosi se na liberalizaciju u poslovima reosiguranja u kombinaciji sa osiguranjem od nekih katastrofalnih rizika i osiguranjem spram nekih rizika od elementarnih nepogoda. Prva tema zasniva se na dopuni člana 15. ZOS-a. Pošto je prva tema u stvari kombinacija dve obimnije grupe pitanja, ova kombinacija tretirana je u prva dva odeljka teksta s različitih pravnih aspekata. Ova je tema bliska i ugovornom i statusnom pravu osiguranja. Treći odeljak pripao je drugoj temi ovoga rada. Novela je izmenila nekoliko reči u članu 234. ZOS-a, ali je tom izmenom inicirana druga tema u celosti. Naime, ZOS se u članu 234. pozivao na član 14. ZOS-a, pa je iz te zakonske veze

1 „Službeni glasnik RS“, br. 116/2013 od 26. decembra 2013. godine.

2 „Službeni glasnik RS“ br. 55/2004, 70/2004 – ispravka, 61/2005, 61/2005 – drugi zakon, 85/2005 – drugi zakon, 101/2007, 63/2009 – US, 107/2009, 99/2011, 119/2012 i 116/2013.

izrasla logička celina važećeg pravnog instituta o razgraničenju životnog i ne-životnog osiguranja, što je druga tema ovoga rada. Ispostaviće se da je razmatranje druge teme ukazalo na znatno širu pravnu oblast, tj. na to da se radi o usklađenosti domaćeg prava osiguranja s pravnom tekovinom u oblasti prava osiguranja EU. O ovome vidu usklađivanja domaćeg prava osiguranja s tekovinom prava osiguranja EU nije bilo posebnih stručnih ili naučnih radova u Srbiji tokom prethodne decenije, pa se u redovima koji slede nastojalo da se koliko-toliko pokrije jedna veća praznina u statusnom pravu osiguranja Srbije.

2. Novosti u poslovima reosiguranja i osiguranja u Srbiji

2.1. Najznačajnija novost u delatnosti osiguranja i reosiguranja u Srbiji predviđena je u članu 1. Novele. U njemu je član 15. ZOS-a dopunjen time što mu je dodat novi stav 6. Upravo, novi stav 6. predvideo je liberalizaciju u poslovima reosiguranja u kombinaciji sa osiguranjem od nekih katastrofalnih rizika i osiguranjem spram nekih rizika od elementarnih nepogoda. Novi stav 6. člana 15. ZOS-a glasi: „Izuzetno od st. 3. i 4. ovog člana, društvo za osiguranje može celokupan rizik osiguranja imovine od elementarnih nepogoda – grada, mraza i drugih opasnosti i prirodnih nepogoda kao što su zemljotres, poplava i suša, kao i osiguranja od finansijskih gubitaka zbog lošeg vremena, da neposredno reosigura u inostranstvu.“ Navedenom odredbom Novela je regulisala visok stepen liberalizacije u poslovima reosiguranja. To znači da je osiguravač samo u tom slučaju stekao pravo da u inostranstvu obezbedi reosiguranje celokupnog rizika osigurane imovine, uključujući i samopridržaj rizika navedenih u Noveli.

2.2. Pre stupanja na snagu Novele, osiguravaču u Srbiji nije bilo dozvoljeno da celinu osiguravajućeg rizika, uključujući i samopridržaj neposredno iznese putem reosiguranja u inostranstvo. Sada su uvedeni zakonski izuzeci od opšteg režima samo kod osiguranja imovine za određene rizike navedene u Noveli. Za sve druge rizike, i dalje važi opšti pravni režim reosiguranja iz ZOS-a. Iz opšteg režima reosiguranja ZOS-a izuzeta su dva pravna pravila. To su: prvo, da je društvo za osiguranje uvek dužno da zadrži deo rizika u samopridržaju (stav 3. člana 15.), i drugo, da je društvo za osiguranje dužno da deo rizika iznad samopridržaja reosigura kod društva za reosiguranje (stav 4. člana 15.). Dakle, Novelom je propisan zakonski izuzetak za društvo za osiguranje da može neposredno da se reosigura u inostranstvu ako osigurava imovinu od elementarnih

nepogoda (grad, mraz i druge opasnosti), ili ako osigurava imovinu od prirodnih nepogoda (zemljotres, poplava i suša), ili pak ako osigurava imovinu od finansijskog gubitka zbog lošeg vremena.

2.3. Regulisani rizici ili opasnosti, navedeni u Noveli, zaslužuju pažnju sami za sebe – sve i da nije uvedena liberalizacija reosiguranja. Naime, u vidu zakonskog izuzetka, predviđene su tri grupe rizika ili opasnosti kod osiguranja imovine. Prva grupa rizika označena je zakonskim izrazom *elementarne nepogode*, a druga grupa rizika zakonskim izrazom *prirodne nepogode*. Iz literature o osiguranju³ proizlazi da su elementarne i prirodne nepogode sinonimi. Međutim, iz ovog jezičkog značenja dva zakonska izraza ne treba zaključiti da je zakonodavac načinio previd koristeći sinonime za podelu na dve grupe rizika. Ovakvu zakonsku podelu na grupe rizika valja razumeti tako da je zakonodavac išao za tim da preciznije klasifikuje različite rizike, vodeći računa i o različitim nadležnostima upravnih resora - ministarstava, kao i različitim zakonima na osnovu kojih će docnije biti moguće da se podzakonskim opštim aktima bliže preciziraju elementi pojedinih rizika. Naime, zakonodavac je izrekom u prvu grupu elementarnih nepogoda svrstao grad, mraz i druge opasnosti, koje su uobičajeno svrstavane u nadležnost resora poljoprivrede, dok je izrekom u drugu grupu prirodnih nepogoda svrstao zemljotres, poplavu i sušu, koje se obično svrstavaju u druge resore različitih naziva, ali, svakako, nisu sastavni deo nadležnosti resora poljoprivrede. Po mišljenju potpisnika ovoga rada, zakonodavac ne bi pogrešio da je uz pojmove zemljotresa, poplave i suše koristio izraz katastrofalni rizici. Možda bi upotreba ovoga izraza podstakla zakonodavca da posebnim zakonom produbi za osiguranje vrlo korisne različitosti između, na primer, podrhtavanja tla, slabog, slabijeg i jačeg zemljotresa i sl. Treća grupa rizika definisana je kao osiguranje od finansijskih gubitaka zbog lošeg vremena. Sama za sebe, ova grupa rizika u osiguravajućoj praksi može da obuhvati različite događaje i pojave, kao osnovno ili pak kao dopunsko osiguranje. I do sada su u Srbiji neki rizici iz ove tri grupe više-manje mogli dobrovoljno da se pokriju osiguranjem, kao osnovni ili kao dopunski rizici. Do sada, u državi Srbiji nije bilo obaveznog osiguranja za rizike navedene u Noveli. Međutim, tri pomenute grupe rizika u Noveli upućuju na mogućnost da dođe do donošenja posebnih zakona, kojima bi bili uvedeni standardi zaštite stanovništva, imovine i život-

³ Urednici dr Sanja Andrijašević i Tatjana Račić Žlibar: *Rječnik osiguranja*, Masmedia, Zagreb, 1997, str. 286; prof. dr Boris Marović i doc. dr Nebojša Žarković: *Leksikon osiguranja*, DDOR „Novi Sad“, Novi Sad, 2002, str. 265-266.

ne sredine, kao i obavezno osiguranje za pojedine od ove tri grupe rizika. Kao što je bivalo u prošlosti ljudskih društava, do donošenja ovih i ovakvih zakona došlo bi naročito ako bi se ostvario neki od navedenih rizika. U svakom slučaju, uvođenje obaveznog osiguranja za rizike iz Novele moglo bi da predstavlja celishodnu protivtežu stepenu liberalizacije reosiguranja za te iste rizike.

2.4. Već na prvi pogled, konkretizacija rizika u osiguranju imovine u Noveli predstavljala je korak od sedam milja prema čisto terminološkom karakteru poslova reosiguranja navedenih u odredbama st. 1-5. člana 15. ZOS-a. Taj korak od sedam milja povukao je za sobom pitanje šta je navelo domaćeg zakonodavca da dopuni odredbe ZOS-a ovolikim brojem izuzetaka u poslovima reosiguranja. Odgovor na pitanje dao je sam predlagač Novele, kao i njegova interpretacija projekta Svetske banke (SB).⁴ Ovaj zakonski izuzetak bio je inspirisan opredeljenjem Republike Srbije da se aktivno uključi u regionalni projekat Svetske banke za jugoistočnu Evropu i Kavkaz. Naime, taj regionalni projekat predstavljao je poziv osiguravačima u državama jugoistočne Evrope i Kavkaza da se uključe u program SB za razvoj osiguranja i reosiguranja u pogledu katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda. Geografski opredeljen projekat za države jugoistočne Evrope i Kavkaza predviđao je program kreiran u Svetskoj banci koji bi omogućavao da privreda i stanovništvo u državama regiona od lokalnih osiguravača kupuju relativno povoljno osiguranje od katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda (s niskom premijom), a zatim bi taj program omogućavao lokalnom osiguravaču da se, direktno ili indirektno, reosigura kod novoosnovane neprofitne (bar u prvih pet godina) reosiguravajuće kompanije „Reinsurance Facility“ Ltd. Za svrhu ovoga projekta Svetska banka obezbedila je osnovni kapital, a zatim je, 2009. godine, kao sastavni deo programa osnovala u Švajcarskoj reosiguravajuću kompaniju pod nazivom „Evropa re“. Saglasno projektu SB, osnivači – akcionari „Evrope re“ – mogle su da postanu samo države sa navedenog geografskog područja. U okviru prezentacije ovog projekta Svetske banke, sa većim, manjim ili slabim stepenom interesovanja pominjane su do sada sledeće države ovog regiona: Srbija, BiH, Makedonija, Crna Gora, Albanija,

⁴ Obrazloženje Predloga zakona o izmeni i dopuni Zakona o osiguranju prispelo je u Skupštinu RS 18. decembra 2013. godine – redakcijski intervju Eugena Gurenka, vodećeg eksperta za osiguranje Svetske banke, pod naslovom „Za sve koji su ostavljeni na ‘Ničijoj zemlji’, časopis *Svet osiguranja i finansija* (novembar–decembar 2010), br. 7/2010, str. 29-34; Redakcijski prikaz video-konferencije Svetske banke s domaćim osiguravačima i reosiguravačima iz januara 2011. godine pod naslovom *Osiguravači podržavaju projekat „Evropa re“*, časopis *Svet osiguranja i finansija* (februar–mart 2011), br. 1/2011, str. 10-11.

Moldavija, Gruzija, Jermenija, Bugarska, Rumunija i dr. Neke od država dobile su beskamatne pozajmice za učešće u programu (BiH, Gruzija i Jermenija), a neke su izjavile da trenutno nemaju slobodnih sredstava za uplatu osnivačkog uloga (Bugarska, Rumunija, Moldavija). Osnivački ulog Srbije u kompaniji „Evropa re“ u visini od pet miliona američkih dolara obezbeđen je iz zajma Svetske banke odobrenog Srbiji. Međunarodni ugovor o zajmu potpisan je u Beogradu 12. jula 2011. godine, a zatim potvrđen putem zakona u Skupštini RS.⁵ Republika Srbija postala je punopravni osnivač „Evrope re“ tokom januara 2012. godine, budući da je tada uplatila osnivački ulog i da je, posle toga, potpisala sporazum akcionara. Najzad, u sklopu ovog projekta Svetske banke posebno je naglašeno da države – osnivači i akcionari – neće moći operativno da utiču na vođenje poslova „Evrope re“, niti će, bar ne u prvo vreme, moći da kupuju osnivačke akcije s ciljem da tim putem obezbede veći broj glasova u kompaniji, tj. veći uticaj na operativno upravljanje u „Evropi re“. Projektom je predviđeno da isključivo SB bude nadležna da bira i imenuje organe kompanije, to jest nezavisni upravni odbor, njegovog predsednika, generalnog direktora, kao i ostali menadžment. Na taj način, naglašeno je u predstavljanju projekta, postavljen je Kineski zid između osnivača i akcionara kompanije s jedne strane, i efikasnosti poslovanja „Evrope re“ s druge strane. Dakle, zakonski izuzetak iz Novele proistekao je, očigledno, iz potrebe da se sprovede već zaključeni i potvrđeni međunarodni ugovor o zajmu Svetske banke s ciljem da se u Srbiji razvije osiguranje od katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda, kao i da se obezbedi direktno reosiguranje tih rizika kod „Evrope re“, uključujući i samoprdržaj osiguravača od tih rizika.

2.5. Projekat SB za države s geografskog područja jugoistočne Evrope i Kavkaza nije prvi, ali ni jedini u svetu koji je ta banka pokrenula. Naime, ovom projektu prethodila su iskustva Svetske banke na ustanovljenju projekta „Turkish Catastrophe Insurance Pool“ (Turski pul osiguranja od katastrofe) iz 2000. godine,⁶ potom su usledila iskustva na rumunskom projektu, pa na karipskom regionalnom projektu 2007. godine. Na primer, karipski regionalni projekat Svetske banke privukao je 16 država tog regiona, a kasnije mu se priključio i

⁵ Zakon o potvrđivanju Sporazuma o zajmu (projekat osiguranja od rizika u slučaju elementarnih nepogoda za jugoistočnu Evropu i Kavkaz) između Republike Srbije i Međunarodne banke za obnovu i razvoj („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori“, br. 8/2011.).

⁶ Redakcijski intervju Eugena Gurenka, vodećeg eksperta za osiguranje Svetske banke, pod naslovom „Za sve koji su ostavljeni na ‘Ničijoj zemlji’“, časopis *Svet osiguranja i finansija* (novembar–decembar 2010), br. 7/2010, str. 29–34.

određeni broj velikih reosiguravača.⁷ Motiv SB da pristupi ovoj vrsti projekata zasnovao se na iskustvu. Ta finansijska organizacija uočila je da države, ma gde u svetu (nerazvijene, u razvoju ili u tranziciji), iz budžetskih sredstava nisu mogle, niti mogu da pokriju celokupan gubitak u ljudstvu i rashode na imovini usled ostvarenja katastrofalnih rizika⁸ i rizika od elementarnih nepogoda. Iskustvo je kazivalo Svetskoj banci da je oštećeni koji bi se među prvima obratio svojoj državi sa zahtevom za sanaciju štete od zemljotresa, poplave ili slične nepogode mogao, eventualno, da se nada pokriću štete u celosti ili delimično, a ostali oštećeni, sa docnije predatim zahtevima, gotovo nikako nisu mogli da se nadaju celovitom ili delimičnom pokriću troškova. Izloženo iskustvo Svetska banka stekla je sagledavanjem posledica ostvarenja katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda u svim regionima sveta. U domaćoj ekonomskoj i pravnoj nauci bilo je radova o posledicama katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda u svetu. Jedna od domaćih ekonomskih analiza o štetama u svetskim razmerama prilikom ostvarenja katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda imala je za predmet dešavanja u 2004. godini. Analiza za tu godinu pokazala je da je izgubljeno više od 320.000 života i istovremeno pričinjena šteta od sto dvadeset tri milijarde dolara.⁹ Ugledni domaći pravni pisac¹⁰ zabeležio je, usredsređujući se samo na 2005. godinu, frapantne podatke o ljudskim žrtvama i velikim imovinskim štetama u svetu usled ostvarenja katastrofalnih i tehnoloških rizika. Tezu Svetske banke o problemima s nadoknadama iz budžeta pojedinih država prilikom ostvarenja katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda potkrepio je i jedan domaći hroničar.¹¹ Uz poziva-

7 „Swiss Re“, „Hiscox“, „Partner Re“, „Munich Re“ udružili su se s državama iz karipskog regiona i formirali „Caribbean Catastrophe Risk Insurance Facility“.

8 U uporednom pravu osiguranja, pod katastrofalnim rizicima obično se podrazumevaju prirodni rizici ili rizici od elementarnih nepogoda (od poplave, visoke vode, uragana, oluje, zemljotresa, lavine, klizanja tla, odrona zemljišta i dr.), ali i tehnološki rizici (veliki požari, snažne eksplozije u industrijskim postrojenjima, rušenje aviona punog putnikā, ratni i nuklearni rizici i sl.). Stanko Špehar u članku „Zaštita od rizika i osiguranje“, *Zavarovalniški horizonti* br. 2/2005, str. 49-55, smatra da tehnološke nesreće nastaju upotrebom tehnologije u različitim delatnostima; doc. dr Jasna Pak u članku navedenom u fusnoti br. 10 posvetila je jedan odeljak samo tehnološkim rizicima. U analiziranom primeru tehnološki rizici povezuju se sa industrijskim postrojenjem, uz obaveznu konstataciju državnog organa u kojoj je označeno područje izloženo tehnološkom riziku i dr.

9 Doc. dr Nebojša Žarković: „2004 – godina s najvećim štetama u svetu“, časopis za teoriju i praksu osiguranja *Tokovi osiguranja* br. 2/2005, str. 12-15.

10 Doc. dr Jasna Pak: „Osiguranje od katastrofalnih rizika“, čas. za teor. i praksu *Finansije, bankarstvo, revizija, osiguranje* br. 4/2006, str. 105-122 (fusnota br. 2).

11 Lidija Vasić, Fond za osiguranje i finansiranje spoljnotrgovinskih poslova: „Najrazorniji

nje na podatke komisije za popis štete „mioničkog zemljotresa“ iz 1998. godine, taj hroničar naveo je da je oko 12.000 objekata i 6.500 domaćinstava oštećeno, a da njihova obnova ni do danas nije završena, te da nemali broj ljudi stanuje u zgradama u lošem stanju. Drugim rečima, projekat Svetske banke pretočen je u operativni program koji je usmeren ka državama u regionu, lokalnim osiguravačima i novoformiranom neprofitnom reosiguravaču. Cilj tog programa bio je da se u nekim državama regiona podstakne razvoj nerazvijenog, a u nekima od tih država nedovoljno razvijenog osiguranja i reosiguranja od katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda, a zatim da se putem novog reosiguravača preuzmu navedeni rizici iz osiguranja imovine lokalnih osiguravača, te da se i time saniraju posledice šteta u državama regiona. Dakle, projekti Svetske banke, koncipirani po geografskim kriterijumima, bili su usmereni ka državama u razvoju, srednje razvijenim državama i državama u tranziciji, a nosili su u sebi niz pozitivnih razvojnih elemenata jer su pre svega težili razvoju osiguranja i reosiguranja s obzirom na navedene rizike, a sve to uz sadejstvo države i lokalnih osiguravača.

2.6. Konkretno, program Svetske banke pripremio je različite modele osiguravajućeg i reosiguravajućeg pokrića za klasične rizike iz domena katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda, ali i modele osiguravajućeg i reosiguravajućeg pokrića za nove rizike iz tih domena. Naime, u klasična osiguranja i reosiguranja iz tih domena spadaju osiguranje i reosiguranje od poplave i zemljotresa. U vezi sa osiguranjem i reosiguranjem od poplave, na primer, analitički pogled Svetske banke sagledavao je Srbiju u sledećim razmerama. Polazište je predstavljala procena da se u Srbiji¹² godišnje u proseku proda između 30.000 i 35.000 polisa, koje pružaju pokriće za slučaj poplava. Kako u Srbiji ima oko dva miliona kuća i stanova, a svake druge ili treće godine dogode se velike poplave, Svetska banka izvela je u analizi zaključak da se u Srbiji prodaje relativno mali broj polisa za pokriće rizika od poplava, što znači da i dalje postoji potencijal za prodaju većeg broja polisa za pokriće tog rizika. Uz to, konstatovano je u analizi, Srbija predstavlja najrazvijenije tržište osiguranja navedenih rizika među drugim državama obuhvaćenim u projektu za jugoistočnu Evropu i Kavkaz. Razvijenost tržišta osiguranja od tih rizika niža je u Makedoniji, BiH i Crnoj Gori, a ide li se dalje na istok, situacija je još gora. Tako se, po navodima

rizik u osiguranju (polisa protiv zemljotresa)“, *Svet osiguranja i finansija* (novembar–decembar 2010), br. 7/2010, str. 36-39.

¹² Detaljnije u intervjuu iz fusnote br. 4.

iz ove analize, u Gruziji ili Jermeniji uopšte ne prodaje osiguravajuće pokriće za poplave. Što se, pak, tiče modela novih rizika iz domena katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda predviđenih programom Svetske banke, jedan od takvih predviđen je u Noveli. Reč je o riziku od finansijskog gubitka zbog lošeg vremena. Ovaj oblik osiguranja rasprostranjen je u anglosaksonskom svetu, a kod nas ima sličnosti sa osiguranjem od otkazivanja priredbe zbog lošeg vremena. U anglosaksonskom svetu ovaj se rizik ugovara na broj sati, dana, nedelja, eventualno meseci. U celosti uzev, program Svetske banke ponudio je lokalnim osiguravačima iz država obuhvaćenih projektom na korišćenje sve svoje modele, statističke nizove podataka, aktuarske računice i drugo u vezi sa osiguranjem od katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda. Svetska banka, kao nosilac ovog programa osiguranja i reosiguranja, nije obavezivala ili uslovljavala države obuhvaćene projektom da lokalni osiguravač iz te države mora da koristi njen ponuđeni model, statističke podatke i aktuarske računice. Akcenat programa bio je na državi kao učesniku projekta – da na svojoj teritoriji aktivno propagira taj program, a osiguravačima, privredi i stanovništvu prepušteno je pravo izbora ovog programa ili nekog drugog komercijalnog programa osiguranja i reosiguranja od katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda. Svetska banka procenjivala je da bi sadašnje učešće ovih osiguranja i reosiguranja od 0,5 odsto u ukupnom osiguranju i reosiguranju u državama regiona jugoistočne Evrope i Kavkaza moglo u narednih pet godina da se popne na 15 do 25 procenata. Dakle, program razvoja osiguranja i reosiguranja od katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda u Srbiji dobio je svoj inicijalni izraz u Noveli, te se u tome ogleda njen doprinos razvoju osiguranja i reosiguranja od navedenih rizika. Nema sumnje da rizike uvedene Novelom u pravni sistem Srbije treba zaokružiti novim zakonima ili zakonskim odredbama sa detaljnijim opisima pojedinih rizika.

3. Javna rasprava o Predlogu zakona o izmeni i dopuni Zakona o osiguranju

3.1. S liberalizacijom reosiguranja u Srbiji počelo se 2007. godine. Osnovni tekst ZOS-a iz 2004. o poslovima reosiguranja sadržao je stav koji je glasio: „Društvo za osiguranje dužno je da deo rizika iznad samopridržaja reosigura kod društva za reosiguranje“ (član 15. stav 4.). Novelom ZOS-a iz 2007. godine¹³ iz navedene zakonske odredbe izostavljene su reči „kod društva za reosiguranje“, s tim što će se to primenjivati po isteku pet godina od pristupanja Srbije Svetskoj trgovinskoj organizaciji. Takođe, u materiji poslova reosiguranja ZOS-a iz 2004. definisano je jedno klasično pravno pravilo koje je glasilo: „Društvo za reosiguranje dužno je da deo rizika koji ne može pokriti svojim sredstvima ili reosiguranjem u zemlji reosigura u inostranstvu“ (stav 5. člana 15.). Novelom ZOS-a iz 2007. godine¹⁴ izbrisan je u celosti i navedeni stav. Realno izostavljanje ovog stava nastupiće tek kad istekne pet godina od dana pristupanja Srbije Svetskoj trgovinskoj organizaciji. U tadašnjem obrazloženju novele ZOS-a istaknuto je da je započet proces liberalizacije reosiguranja u Srbiji.¹⁵ Tada je u obrazloženju podvučeno i da je liberalizacija uvedena kao posledica zahteva Svetske trgovinske organizacije, a sada je Novela udovoljila nekim drugim zahtevima. Donošenju Novele prethodilo je uključenje Srbije u program Svetske banke, u kome je osnovana „Evropa re“, zatim je Srbiji odobren zajam za učešće u „Evropi re“ i, najzad, Svetska banka je lokalnim osiguravačima u državama koje projekat obuhvata ponudila pomoć (modeli i slično) u osiguranju i reosiguranju. Postavlja se pitanje kako će se odredbe Novele, tj. uvedeni stepen liberalizacije u Srbiji, odraziti na konkurenciju stranih reosiguravača (ne samo „Evrope re“) prema domaćim reosiguravačima. U obrazloženju u Noveli, istina, konstatovano je da će domaći reosiguravači trpeti konkurenciju stranih reosiguravača. Posle te konstatacije u obrazloženju Novele moglo se postaviti pitanje da li će time domaći reosiguravači prestati da budu reosiguravači, to jest da li će postati domaći brokeri reosiguranja, a da će na domaćem tržištu ostati jedino strani reosiguravači. Da je bilo javne rasprave o Noveli, možda bi ovo pitanje bilo predmet ozbiljne diskusije.

¹³ Zakon o izmenama i dopunama Zakona o osiguranju („Službeni glasnik RS“, br. 101/2007).

¹⁴ Ibidem

¹⁵ Mr Slobodan Ilijčić: „Novi pravni instituti u Zakonu o osiguranju“, *Tokovi osiguranja* br. 4/2007, str. 3-13.

3.2. Novela je omogućila osiguravaču da ugovara neposredno reosiguranje u inostranstvu samo za rizike po osiguranu imovinu u svom portfelju, koji su razvrstani na način predviđen Novelom. Na primer, kod rizika od elementarnih nepogoda zakonodavac je naveo da u tu grupu spadaju grad, mraz i druge opasnosti. Iz toga je proisteklo praktično pitanje koje je *druge opasnosti* Novela imala u vidu? Dalje, kod treće grupe rizika, tj. rizika od finansijskih gubitaka zbog lošeg vremena, postavlja se pitanje na koje se rizike finansijskih gubitaka mislilo i koji su standardi tog lošeg vremena predviđeni u Noveli. Odgovori na ove zakonske nepreciznosti ne smeju zavisiti od budućeg nahođenja organa za nadzor nad delatnošću osiguranja, a ne mogu da zavise ni od veštine sastavljanja opštih ili posebnih uslova osiguravača, koji ima interes da ponudi na prodaju osiguranje imovine za rizike propisane u Noveli. Neprecizan ili paušalan način regulisanja nekih rizika u Noveli zahtevaće da se zakonom naknadno utvrde standardi i time razreše navedena otvorena pitanja. Posebne zakone neophodno je doneti kako bi se znalo koji standardi važe za poplavu, koji za grad, za mraz, za zemljotres, za loše vreme i dr. Nema sumnje da je osiguravač kod dobrovoljnih osiguranja od navedenih rizika mogao da uvodi svoje standarde, tarife premija i drugo, služeći se ranijom domaćom ili stranom sudskom, upravnom i osiguravajućom praksom. Međutim, sada, posle donošenja Novele i zaduženja države u inostranstvu, na potezu je država Srbija – da propiše domaće standarde za rizike navedene u Noveli, da obezbedi njihovo praćenje i eventualne službene korekcije. U protivnom, zaduživanje Srbije u inostranstvu neće dovesti do poboljšanja postojećeg stanja osiguranja i reosiguranja od navedenih rizika u Srbiji.

3.3. Predmet programa Svetske banke bili su katastrofalni rizici i rizici od elementarnih nepogoda, a predmet Novele dve vrste rizika od elementarnih nepogoda, kao i rizik od finansijskih gubitaka zbog lošeg vremena. Između ta dva predmeta razlika se sastojala u katastrofalnim rizicima. Katastrofalni rizici nisu bili istaknuti u rizicima navedenim u Noveli, a među njima naročitu pažnju zaslužuju tehnološki rizici. Ovi rizici su, po pravilu, rezultat ljudske delatnosti, zatim posledica primene tehnologije u različitim aktivnostima i korišćenja industrijskih postrojenja na jednom području i dr. Povodom Novele nije bila organizovana javna rasprava, a da je javne rasprave bilo, pokrenula bi se brojna pitanja o pravcima zaštite od rizika predviđenih u Noveli, pa i od tehnoloških rizika. Stoga ne treba isključiti mogućnost da će država Srbija, na osnovu programa Svetske banke u okviru osiguranja od katastrofalnih rizika i rizika od ele-

mentarnih nepogoda, manifestovati svoju ulogu prema stanovništvu, imovini i životnoj sredini i novelirati pojedine zakone uzimajući u obzir tehnološke rizike. Konkretno, u skladu s tehnološkim rizicima moglo bi da dođe do noveliranja Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju u pravcu uvođenja sume obaveznog osiguranja za teretna vozila koja prevoze opasne materije, jer važeća suma osiguranja za teretna vozila u tom zakonu ne pokriva tehnološke rizike. Naime, udes pri prevozu opasnih materija, po pravilu, povlači za sobom ljudske žrtve, znatnu štetu na imovini i zagađivanje životne sredine u većem obimu. Drugi primer u vezi s tehnološkim rizicima mogao bi da bude nesumnjiva potreba da se novelira Zakon o transportu opasnog tereta u pravcu formiranja fonda za zaštitu od tehnoloških rizika, u kome bi zajedno učestvovali država i osiguravači. Dakle, Novela je otvorila potrebu regulisanja čitave lepeze poslova osiguranja za niz rizika. Sada je na potezu zakonodavac.

3.4. Uz navedene rizike, u Noveli nema propisane obaveze za domaćeg osiguravača imovine da se za te rizike neposredno reosigurava u inostranstvu – kod „Evrope re“. Ova dikcija zakonodavca odgovara stavu Svetske banke, izloženom u sklopu projekta, da se od država uključenih u projekat ne zahteva da uslovljavaju lokalne osiguravače da se reosiguravaju kod „Evrope re“. Međutim, uvedeni stepen liberalizacije reosiguranja¹⁶ pomerio je težište nadzora NBS nad navedenim rizicima iz Novele s prethodne kontrole (opštih i posebnih uslova osiguranja, tarifā premija i sl.) na *ex post* kontrolu (*ad hoc* proveru uslova poslovanja, ugovora o osiguranju i reosiguranju i sl.). Ovaj vid kontrole NBS može da bude jednako efikasan kao i prethodna kontrola. Naime, neko osiguravajuće društvo (na primer u stranom vlasništvu) moglo bi da shvati liberalizaciju reosiguranja na osnovu Novele kao mogućnost da putem matične firme iznese u inostranstvo reosiguranje navedenih rizika iz Novele pre nego što bude utvrđena i oporezovana dobit u Srbiji. Pitanje je da li je naš zakonodavac bio svestan ove mogućnosti ili se ta mogućnost našla sasvim izvan njegovog vidokruga.

3.5. Poznato je da nema reosiguranja bez osiguranja. Liberalizacija reosiguranja podstakla je u stručnim krugovima pitanje uvođenja obaveznog osiguranja za rizike navedene u Noveli. U okviru projekta Svetske banke, isto pitanje bilo je konkretno pokrenuto u komunikaciji između SB i Bugarske. Bugarska strana predlagala je uvođenje poluobaveznog osiguranja od rizika iz ovog programa. Svetska banka je stala na stanovište da je bolje da se pojača

¹⁶ Prof. dr Marijan Ćurković: „Liberalizacija tržišta obaveznog osiguranja od automobilske odgovornosti – pravni okvir“, *Svijet osiguranja* br. 7/2007, str. 44-49.

propagandna uloga države u Bugarskoj za osiguranje od katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda, a da će se kasnije steći uslovi za uvođenje osiguranja od katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda kao posljedica pojačane propagandne uloge države. O uvođenju obaveznog osiguranja od tih rizika Svetska banka se izjašnjavala i u vezi s realizacijom rumunskog i turskog programa. U slučajevima ta dva programa, SB je konstatovala da je bilo potrebno punih deset godina da se u javnosti tih država steknu uslovi za uvođenje obaveznog osiguranja od tih rizika. Nije izvesno da li će Svetska banka i u primeru Srbije zauzeti isti stav, pošto je u stručnim krugovima pokrenuto pitanje uvođenja obaveznog osiguranja od odgovornosti za rizike iz Novele. Za Srbiju je do sada bilo uobičajeno da se obavezno osiguranje uvodi putem posebnog zakona. Iz uporednog prava poznati su radovi o osiguranju od katastrofalnih rizika i rizika od elementarnih nepogoda, na primer za nemačko osiguranje,¹⁷ zatim za belgijsko, francusko, britansko, austrijsko, australijsko, italijansko, japansko, kolumbijsko osiguranje, kao i osiguranje u SAD.¹⁸ U tim radovima pominjano je kvaziobavezno osiguranje od navedenih rizika u jednoj od država. Pošto je donošenje Novele inicijalni korak na temu osiguranja od rizika koji su njome predviđeni, po mišljenju potpisnika ovog rada, bilo bi logično da se donesu zakoni i drugi propisi o zaštiti od rizika propisanih Novelom, te u tom sklopu ne treba isključiti uvođenje i oblika obaveznog osiguranja od odgovornosti za te rizike.

4. Razgraničenje životnog i neživotnog osiguranja u Srbiji

4.1. Način razgraničenja životnog i neživotnog osiguranja bio je propisan u ZOS-u iz 2004. godine. ZOS je osiguravajućoj praksi u Srbiji nametnuo pravilo po kome posle stupanja na snagu tog zakona sva društva za osiguranje mogu da se bave samo životnim ili samo neživotnim osiguranjem, a dotadašnja kompozitna osiguravajuća društva moraju da razgraniče u svom poslovanju životno i neživotno osiguranje po proceduri za razdvajanje jednog u više privrednih društava. Sve to ona moraju da završe do isteka roka određenog u

17 Mr Nikola Mijatović, Pravni fakultet u Zagrebu: „Osiguranje od elementarnih nepogoda u Njemačkoj“, *Osiguranje*, hrvatski časopis za teor. i praksu osiguranja, br. 1-2/2004, str. 43-44.

18 Videti fusnotu br. 10.

ZOS-u. Pa i kad kompozitna društva sve to budu sprovela, NBS, po osnovu izričitog ovlašćenja iz ZOS-a, ima diskreciono ovlašćenje da oceni hoće li dozvoliti dalji rad novim osiguravajućim društvima. Sa zakonodavnopravnog stanovišta, ali i činjeničnog stanja u Srbiji, ovo razgraničenje predstavljalo je tada, kao i danas, problem, i to stoga što odredbe ZOS-a nisu bile usklađene s pravnom tekovinom EU. Pre deset godina, tj. 2004, u obrazloženju ZOS-a bilo je rezolutno naglašeno da su njegove odredbe usklađene s pravom EU, tj. s direktivama EU iz materije osiguranja. U međuvremenu je ratifikovan Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (SSP), zaključen između Srbije i EU, kako u Srbiji tako i u svim zemljama članicama EU, što znači da više nema objektivnih pravnih mogućnosti da se tvrdi kako je navedeni način ovog razgraničenja u ZOS-u usklađen s tekovinom u oblasti prava osiguranja EU, ako to zaista nije slučaj. Problem je sada oživeo član 2. Novele, kojim je predviđeno da se u članu 234. stav 1. ZOS-a dosadašnji dan isteka roka – 31. decembar 2013. godine – zameni novim datumom – 31. decembrom 2014. godine. Zamena ovih datuma u stvari je produženje roka u kome kompozitno društvo za osiguranje mora da sprovede razgraničenje životnog i neživotnog osiguranja na način propisan u ZOS-u. Tako je Novelom pomeren istek roka za ovo razgraničenje – na 31. decembar 2014. godine. Dakle, usklađivanje domaćeg prava osiguranja s tekovinom u oblasti prava osiguranja EU predstavlja danas znatno odgovorniji (moralno i materijalno) zakonodavnopравни posao nego što je to bilo pre deset godina, te se od novog zakona iz materije osiguranja očekuje da konačno napusti dosadašnji način ovog razgraničenja kod kompozitnih osiguravajućih društava.

4.2. Pravni institut razgraničenja životnog i neživotnog osiguranja regulisan je u članu 14. u vezi sa članom 234. ZOS-a. Za proteklih deset godina, odredbe tih članova trpele su promene samo u pogledu danā isticanja rokova, tačnije datumā do kojih se najkasnije moralo izvršiti ovo razgraničenje. Razgraničenje životnog i neživotnog osiguranja bilo je propisano dvama članovima ZOS-a. U prvom članu bilo je predviđeno jasno pravno pravilo koje glasi: jedno društvo za osiguranje ne može istovremeno obavljati poslove životnog i poslove neživotnog osiguranja (član 14. ZOS-a). Istina, za ovo pravilo bio je predviđen i jedan zakonski izuzetak (član 25. ZOS-a), ali se time nije menjalo pravilo, a nije se diralo ni u ostatak procedure tog pravnog instituta u ZOS-u. U drugom članu, sa više odredaba, bilo je propisano ne samo bliže objašnjenje procedure razgraničenja životnog i neživotnog osiguranja, već i čin razdvajanja kompozitnog društva za osiguranje u dva ili više društava (član 234. ZOS-a). Najpre, u ZOS-u iz

2004. godine bilo je propisano da je organizacija za osiguranje – koja je na dan stupanja na snagu tog zakona imala dozvolu za obavljanje poslova osiguranja – dužna da do 31. decembra 2005. izvrši odgovarajuće promene u svom statusu i poslovanju u skladu sa članom 14. ZOS-a (član 234. stav 1. ZOS-a). Dalje, sledeća odredba ovog razgraničenja glasila je da je organizacija, tj. društvo za osiguranje, dužno da Narodnoj banci Srbije (NBS), u roku iz stava 1. člana 234. (do 31. decembra 2005.), podnese dokaze o razgraničenju životnih i neživotnih osiguranja (član 234. stav 2. ZOS-a). Najzad, na osnovu dokaza iz stava 2. člana 234. ZOS-a, NBS je, u roku od 30 dana od dana prijema tog dokaza, ocenjivala da li su ispunjeni uslovi propisani tim zakonom (član 234. stav 3. ZOS-a). Dakle, iz citiranih odredaba ZOS-a proizlazilo je da se od jednog kompozitnog¹⁹ društva za osiguranje moraju formirati najmanje dva društva, jedno za obavljanje poslova životnog, a drugo za obavljanje poslova neživotnog osiguranja. Izvršavanje navedenih zakonskih naredbi zahtevalo je od kompozitnog društva za osiguranje da u praksi obavi niz obimnih poslova: da osnivači prethodno obezbede osnivački kapital i za jedno i za drugo društvo, da pripreme opšte akte za svako od dva društva (najmanje 15-20 opštih akata), da izaberu upravu jednog i drugog društva. Tako izabrane uprave potom treba da dobiju saglasnost NBS, da se razgraniče portfelji prava, dužnosti i odgovornosti kompozitnog društva u odnosu na jednu i u odnosu na drugu vrstu osiguranja i dr. Kad se ti poslovi obave, tj. kad se izvrše sve odgovarajuće promene u statusu i poslovanju kompozitnog društva, Narodna banka Srbije, po osnovu ZOS-a, ima diskreciono ovlašćenje da oceni jesu li uslovi za ovo razgraničenje ipak ispunjeni. Pri svemu tome, kriterijumi diskrecionog ovlašćenja NBS nigde nisu propisani u ZOS-u. U svetlu ratifikovanog SSP-a, otvorena su pitanja koliko je način ovog razgraničenja u ZOS-u usklađen s kompanijskopravnom tekovinom EU, kao i s time da li je diskreciono ovlašćenje NBS takođe usklađeno s tekovinom Evropske unije u oblasti prava osiguranja.

4.3. U ključnom izvoru prava osiguranja EU,²⁰ potvrđen je status kompozitnog društva za osiguranje, s tim da se u takvom društvu rukovođenje i poslovanje sa osiguranjem života vodi odvojeno od rukovođenja i poslovanja sa neživotnim osiguranjima. Po jednom mišljenju, iz navedene direktive proizla-

¹⁹ Kompozitno društvo za osiguranje je opšteprihvaćen naziv za društvo koje je steklo ovlašćenje da istovremeno obavlja poslove životnog i poslove neživotnog osiguranja.

²⁰ Directive 2002/83/EC of The European Parliament and Council objavljena u službenom glasilu EU 19. decembra 2002. godine.

zilo je da je odvojeno poslovanje značilo pre svega odvojeno rukovođenje poslovima osiguranja života od rukovođenja poslovima neživotnih osiguranja.²¹ Drugim rečima, jedan deo uprave rukovodi jednom vrstom, a drugi deo uprave drugom vrstom osiguranja. Prema pravu osiguranja EU, rukovođenjem u kompozitnom društvu se obezbeđuje najpre, odvojeno vođenje poslovnih knjiga, zatim odvojeno finansijsko izveštavanje za poslove životnog osiguranja, te odvojeno izveštavanje za poslove neživotnog osiguranja. I najzad, na odvojen način izračunava se kapital društva za svaku od ove dve vrste poslova osiguranja. Lista odvojenog poslovanja unutar kompozitnog društva za osiguranje ovim nije iscrpljena, već je, iz ugla rukovođenja, ukazano samo na bitne tačke odvojenog rukovođenja i poslovanja u kompozitnom osiguravajućem društvu. Pre donošenja navedene direktive, u državama članicama EZ, odnosno EU trajala je više od dve decenije živa diskusija o statusu kompozitnog društva i o potrebi specijalizacije društava za osiguranje. Za to vreme bile su donete tri direktive. Direktivom iz 2002. godine potvrđen je status kompozitnih društava osnovanih pre 15. marta 1979, odnosno pre datuma propisanih za pojedine države EU. Novoformirana društva za osiguranje nastala posle 15. marta 1979, to jest posle datuma određenih za pojedine države EU, bila su dužna da se registruju ili kao društva za životno osiguranje ili kao društva za neživotno osiguranje. U pravu osiguranja EU nije bilo zahteva za mehaničkom podelom kompozitnog društva na najmanje dva ili više društava. Prema navedenoj direktivi EU, bio je predviđen primeren prelazni režim za usklađivanje osiguravača iz svih država Evropske unije s tom direktivom. U prelaznom režimu te direktive za kompozitna društva iz svih država članica bio je predviđen jedan prelomni datum²². Izuzečno, u prelaznom režimu samo za kompozitna društva za osiguranje iz nekih država članica EU²³ bili su predviđeni drugi prelomni datumi. Nesporno je da su kompozitna društva za osiguranje koja su formirana pre 15. marta 1979. ili pre tih prelomnih datuma koji su važili samo za pojedinu državu članicu, nastavljala sa radom kao kompozitna društva za osiguranje. Dakle, prema tekovini u obla-

21 Prof. dr Ivica Jankovec: „Direktiva Evropske unije o osiguranju života od 2002. godine“, Zbornik radova Udruženja za pravo osiguranja Jugoslavije sa savetovanja održanog aprila 2003. godine na Paliću, na opštu temu „Pravo osiguranja u tranziciji“, Palić, 2003, str. 201-210.

22 Prelomni datum za sve osiguravače bio je 15. mart 1979. godine (član 18. tačka 3. Direktive). Budući da je Direktiva doneta i objavljena krajem 2002. godine, valja napomenuti da je kao prelomni uzet datum koji oko 23 godine prethodi danu njenog donošenja i objavljivanja.

23 Za osiguravače iz Grčke rok je isticao 1. januara 1981. godine, za osiguravače iz Španije i Portugala 1. januara 1986, a za osiguravače iz Austrije, Finske i Švedske 1. januara 1995. godine.

sti prava osiguranja EU, bilo je predviđeno odvojeno rukovođenje i poslovanje sa životnim od rukovođenja i poslovanja sa neživotnim osiguranjem, tj. nije zahtevano fizičko ili mehaničko razdvajanje jednog društva za osiguranje na dva ili više društava za osiguranje.

4.4. U republikama bivše SFRJ delovao je manji broj organizacija za osiguranje koje su osnovane pre 15. marta 1979. godine. U Sloveniji i Hrvatskoj, danas članicama EU, deluje veliki broj kompozitnih osiguravajućih društava srazmerno ukupnom broju društava na teritoriji svake od te dve države. U Hrvatskoj ima devet kompozitnih društava za osiguranje.²⁴ U Sloveniji ima sedam kompozitnih osiguravajućih društava i ona imaju 76 procenata udela na slovenačkom tržištu (sa stanjem na dan 31. decembar 2010. godine).²⁵ I u Srbiji ima društava za osiguranje formiranih pre prelomnog datuma²⁶ iz navedene direktive. SSP je stupio na snagu u međunarodnoj zajednici, što je povuklo za sobom obavezu države Srbije da u ZOS (važeći i budući) ugradi rešenje predviđeno u navedenoj direktivi, kao i tekovine u oblasti prava osiguranja EU. Ovo utoliko pre ukoliko se u vidu ima da je ZOS bio donet dve godine posle donošenja i objavljivanja navedene direktive, te da očigledno način razgraničenja životnog i neživotnog osiguranja u ZOS-u nije bio usklađen s Direktivom. Otuda, važeći pravni institut razgraničenja životnog i neživotnog osiguranja, na način regulisan u ZOS-u, predstavlja fizičko ili mehaničko preuzimanje dela instituta iz prava osiguranja EU u domaće pravo osiguranja, te ga treba napustiti. Nijedno mehaničko preuzimanje dela instituta iz oblasti prava osiguranja EU u domaće pravo osiguranja nije usklađivanje, već izraz neusklađenosti domaćeg prava osiguranja s pravom osiguranja EU.

4.5. U pogledu razgraničenja životnog i neživotnog osiguranja u Srbiji obrazloženje uz Novelu manifestovalo je neutralan stav predlagača. Navedeno je da će u prvoj polovini 2014. godine biti donet novi zakon iz materije osiguranja i da će se njime „na sveobuhvatan način rešiti pitanje tzv. kompozitnih

24 Mr Hrvoje Pauković, direktor Hrvatskog ureda za osiguranje: „Odvojeno vođenje poslova životnog i neživotnog osiguranja“, časopis za teor. i praksu osiguranja *Tokovi osiguranja*, br. 1/2012 (specijal), str. 38-39.

25 Mr Nejka Štibernik i Sergej Simoniti, direktor Agencije za nadzor nad osiguranjem Slovenije: „Tržište osiguranja u Sloveniji i njegova regulativa – otvorena pitanja“, čas. za teor. i praksu osiguranja *Tokovi osiguranja*, br. 1/2012 (specijal), str. 14-24.

26 Ne ulazeći u sve pojedinačne slučajeve osnivanja organizacija za osiguranje, napominjemo da je današnja Kompanija „Dunav osiguranje“ a.d. osnovana 1974. godine, dakle pre 15. marta 1979. godine.

društava uzimajući u obzir inicijative i predloge zainteresovanih strana“, kao i da produženje roka za navedeno razgraničenje „ne bi trebalo da utiče na konkurenciju i pojavu novih subjekata“. Valja se podsetiti da je u javnoj raspravi neposredno pre donošenja ZOS-a u Privrednoj komori Srbije²⁷ samo jedno osiguravajuće društvo u stranom vlasništvu bilo za važeći način ovog razgraničenja u ZOS-u, a sva ostala društva u stranom ili domaćem vlasništvu, uključujući i teoretičare prava osiguranja, bila su protiv načina razgraničenja navedenog u ZOS-u. Po mišljenju potpisnika ovog rada, budući zakon iz materije osiguranja u Srbiji treba da reguliše institut razgraničenja životnog i neživotnog osiguranja na način regulisan tekovinom u oblasti prava osiguranja EU ili kao što su to regulisali zakoni u Sloveniji i Hrvatskoj. Drugim rečima, osnivači novih osiguravajućih društava formiranih posle proteka prelomnog datuma iz navedene direktive EU ili posle stupanja na snagu novog zakona iz materije osiguranja, treba da se registruju ili kao društvo za životno ili kao društvo za neživotno osiguranje. Osiguravajuće društvo osnovano u Srbiji pre 15. marta 1979. godine kao prelomnog datuma iz navedene direktive, odnosno pre stupanja na snagu novog zakona iz materije osiguranja, treba da nastavi rad kao kompozitno društvo za osiguranje. Sama činjenica da je zakonodavac u Srbiji u poslednji čas zakonom više puta za proteklih deset godina menjao datum isticanja rokova za statusne i poslovne promene kompozitnih društava za osiguranje potvrđuje da je način ovog razgraničenja u Srbiji bio nerealno postavljen.

Summary

Review of the Provisions of the Law on Amendments and Supplements to the Insurance Law

Slobodan Ilijić, M.A.

The author analysed two topical judiciary subjects in Serbian insurance in relation to the Law on Amendments and Supplements to the Insurance Law.

²⁷ Lela Saković je priredila neautorizovane beleške iz diskusija sa okruglih stolova održanih povodom Nacrta zakona o osiguranju: „Osiguranje cenzus razdora“, *Ekonomist magazin* br. 161 od 23. juna 1963. godine, str. 43-58.

This law came into force by the end of December 2013. The first subject dealt with the liberalisation of reinsurance business and development of insurance relative to particular catastrophe hazards and particular risks of natural disasters in Serbia, all within the World Bank Project for South East Europe and Caucasus. In connection with this subject, the author made a legal analysis of the role of the said World Bank Project in insurance and reinsurance in Serbia. The analysis is focused on the risks of natural disasters, acts of god, and insurance of financial losses due to adverse weather. Author analysed the first subject in two sections, since this subject included the relationship between reinsurance liberalisation and relatively new insurance lines. The starting point of the second subject was the second amended Article of the Law on Amendments and Supplements to the Insurance Law. This subject included the matter of compliance of domestic insurance law with the EU acquis. The author presented legal rules of the EU Directive on separation of life from non-life activities, with particular focus on composite insurance companies. He made a critical examination of the manner in which separation of life from non-life activities has been regulated in the Insurance Law, subsequently establishing that such separation in the subject law was mechanically assumed from the EU acquis. The author concluded that mechanical assumption of the *acquis communautaire* by the domestic law in the area of insurance law makes such domestic law unharmonized with the EU legislation.

*Language-edited by: **Zorica Simović***

UDK: 629.113:338.45:368.211

Dr Milan B. Cerović,

predsednik Udruženja korisnika osiguranja

UTICAJ RAZVOJA AUTO-INDUSTRIJE NA ZNAČAJ TRŽIŠTA OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA (I DEO)

Automobil uopšte, a putnički posebno, snažno je uticao na promenu društvenog, porodičnog i ličnog života ljudi širom sveta. Motorno vozilo više nije luksuz, kao što je bilo u dužem vremenskom periodu u prošlosti, već jedno od neophodnih sredstava za zadovoljenje svakodnevnih potreba savremenog čoveka. Vreme automobila ne samo da nije prošlo, nego se nastavlja i raste kako u pogledu tehničko-tehnološkog razvoja auto-industrije tako i stalnim povećanjem broja kola, što povoljno utiče na razvoj osiguranja motornih vozila i drugih vrsta osiguranja povezanih sa automobilima.

U prvom delu rada analizira se razvoj auto-industrije u svetu i kod nas, u zavisnosti od kretanja tražnje, na koju, pak, utiče više faktora, među kojima su od posebnog značaja dostignuti stepen motorizacije, demografsko kretanje i životni standard stanovništva meren bruto društvenim proizvodom po glavi stanovnika i kupovnom moći građana. Dosadašnji dinamičan razvoj auto-industrije i podaci i projekcije osnovnih pretpostavki koje opredeljuju kretanje tražnje ukazuju na to da je realno očekivati da će nastupiti rast tražnje i povećanje broja motornih vozila, što će pogodovati daljem razvoju auto-industrije i osiguranja automobila, kao i drugih vrsta neživotnih osiguranja povezanih sa motornim vozilima širom sveta, u našem okruženju i kod nas.

Uzmemo li u obzir razvoj auto-industrije i broj kola, doći ćemo do zaključka da je i značaj osiguranja motornih vozila u stalnom porastu u celom svetu. Pored automobila, kao predmet osiguranja javlja se i još mnogo toga u vezi s motornim vozilom, a najznačajnije je osiguranje vlasnika automobila od građanske odgovornosti za štete pričinjene trećim licima, koje je u skoro celom svetu obaveznog karaktera. Obim poslova osiguranja motornih vozila zauzima prvo mesto ispred svih ostalih vrsta neživotnih osiguranja, što je posebno izraženo u pojedinim zemljama u svetu, u našem okruženju i kod nas. Radi daljeg razvoja ovog segmenta osiguranja, zbog znatnog obuhvata i velikog broja sličnosti, ali i određenih razlika u praksi sprovođenja osiguranja motornih vozila, u drugom delu rada analiziraće se neki od glavnih pokazatelja ostvarenih rezultata poslovanja u zemljama nastalim posle raspada Jugoslavije.

Ključne reči: *auto-industrija, razvoj, tražnja automobila, stepen motorizacije, populacija, životni standard, osiguranje, premija, štete*

Uvod

Život modernog čoveka u savremenom svetu nije moguće ni zamisliti bez motornog vozila (automobil, kola, vozilo). Vozilo je postalo simbol vremena i savremenog društva i, po pravilu, u znatnoj meri služi kao obeležje stepena privrednog razvoja zemlje i nivoa životnog standarda njenih građana. Pojava automobila dovela je do krupnih promena u saobraćaju. Do tada široko u upotrebi, vozila sa zaprežnom vučom bespovratno su izgubila ulogu u prevozu putnika, a železnički, rečni i vazdušni saobraćaj našli su svoje mesto u masovnom prevozu putnika i robe. No u pojedinačnom prevozu putnika ni voz, ni brod, ni avion nisu mogli da potisnu automobil jer je potrebno obezbediti dodatni prevoz od železničke stanice, pristaništa i aerodroma do mesta na koje se želi stići, gde se želi odsesti, boraviti i sl. Ove vrste saobraćaja ne mogu u svemu da udovolje putniku i prevezu ga do samog cilja njegovog putovanja. Pored velikih prednosti u brzini, komforu i savladavanju velikih rastojanja, vazdušni saobraćaj zahteva menjanje prevoza pri dolasku na aerodrom i odlasku sa aerodroma. Avion skoro da nije ni moguće koristiti pri savlađivanju svakodnevnih kraćih i srednjih putnih relacija. Zato je putnički automobil postao univerzalno, pravo rešenje i omiljeno sredstvo za putovanje. Putnici su solidno zaštićeni od

vremenskih i sličnih nepogoda. Vožnja je bezbedna u zavisnosti od opreznosti i pažnje vozača. Prtljažni prostor u osnovi zadovoljava potrebe putnika. U toku vožnje kola pružaju mogućnost uživanja u posmatranju okoline, prirodnih i drugih lepota, kao i osećanje privatnosti i relaksacije. Udobnost i komfor, uz povoljnu brzinu kretanja, obezbeđuju dolazak do odredišta u željeno vreme.

Automobil uopšte, a putnički posebno, snažno je uticao na promenu društvenog, porodičnog i ličnog života, učinio ga lepšim, kulturnijim i komfor-nijim. Motorno vozilo više nije luksuz, već jedno od neophodnih sredstava za zadovoljenje svakodnevnih potreba. Vreme automobila nije prošlo, već se nastavlja, a putnički automobil ostaje jedno od najomiljenijih ličnih i porodičnih sredstava prevoza širom sveta.

Raznim porezima, taksama, naknadama i drugim dažbinama, vlasnici kola znatno doprinose državnim prihodima, a kretanje milionskih kolona motorizovanih turista donosi i veliki deo prihoda od turizma. Industrija, promet i druge privredne delatnosti i usluge povezane sa automobilizmom u znatnoj meri doprinose opštedruštvenom, privrednom i naučno-tehničkom razvoju i poboljšanju životnog standarda građana, što je već postignuto u velikom broju razvijenih zemalja.

Razvoj automobilske industrije i povećanje broja automobila znatno utiču i na razvoj delatnosti osiguranja. Proizvedena vozila prodaju se relativno brzo, i sa kolima koja su već u upotrebi predstavljaju veliki broj predmeta raznih vrsta neživotnih osiguranja koja su uglavnom masovnog karaktera. Osiguranje motornih vozila zauzima jedno od najznačajnijih mesta u ukupnim poslovima osiguravajuće delatnosti. Na to ukazuju mnogobrojni pokazatelji poslovanja društava za osiguranje. Među najznačajnije od njih spada broj zaključenih ugovora o osiguranju, visina ugovorene premije osiguranja, broj, vrste i iznos zahteva za naknadu štete, visina tehničkih rezervi osiguranja, međunarodni karakter osiguranja motornih vozila, problemi u vezi s radom garantnih fondova obaveznih osiguranja u saobraćaju i sl.

Dalji razvoj osiguravajućeg tržišta motornih vozila i drugih vrsta neživotnih osiguranja povezanih s kolima zavisice od većeg broja faktora. Tu su pre svega mogućnost tehničko-tehnološkog razvoja automobilske industrije u pogledu zahteva za povećanjem kvaliteta i bezbednosti automobila, zatim zamenjena klasičnog goriva novim obnovljivim pogonskim gorivom, pa zaštita životne sredine, kao i oscilacije tražnje na tržištu motornih vozila.

Napomene

Kako bismo skratili tekst i izbegli ponavljanje pozivanja na izvore podataka o premiji osiguranja (tabela 3 i 4), o likvidiranim štetama (tabela 5 i 6) i o rezervisanim štetama (tabela 7 i 8), navodimo izvore koje smo koristili:

1. Statistika tržišta osiguranja u Bosni i Hercegovini, Agencija za osiguranje BiH
2. Izveštaj o stanju u sektoru osiguranja Republike Srpske, Agencija za osiguranje RS
3. Izveštaj o stanju na tržištu osiguranja u Crnoj Gori, Agencija za nadzor osiguranja CG
4. Podaci o osiguranju, Udruženje, Nacionalni biro osiguravača Crne Gore
5. Tržište osiguranja u RH, Hrvatski ured za osiguranje
6. Извештај за обемат и садржината на работа на Друштвата за осигурување, Агенција за супервизија на осигурување Републике Македоније
7. Осигурителен билтен на Р. Македонија, Национално биро за осигурување Македоније
8. Annual Report, Report on business performance of the insurance industry, Agencija za zavarovalni nadzor Slovenije
9. Podaci o poslovanju društava za osiguranje, Narodna banka Srbije, Sektor za nadzor nad obavljanjem delatnosti osiguranja
10. Statistični zavarovalniški bilten, Slovensko zavarovalno združenje
11. Finansijski rezultati poslovanja društava za osiguranje, Udruženje osiguravača Srbije.

1. Razvoj automobilske industrije

Dosad se automobilska industrija uglavnom razvijala u ekonomski razvijenim delovima sveta. U njima i njihovom okruženju, uz povećanje međusobne saradnje i kooperacije u istraživanju, razvoju i proizvodnji stalno se povećavao broj proizvedenih i broj prodatih motornih vozila.

Tabela 1: Broj proizvedenih vozila u svetu 1997–2012.

Godina	Putnička	Komercijalna	SVEGA	Rast –pad u %
1997	38.453.000	15.981.000	54.434.000	4,8
1998	37.925.000	15.062.000	52.987.000	-2,7
1999	39.759.847	16.499.045	56.258.892	6,2
2000	41.215.653	17.158.509	58.374.162	3,8
2001	39.825.888	16.479.037	56.304.925	-3,5
2002	41.358.394	17.635.924	58.994.318	4,8
2003	41.968.666	18.694.559	60.663.225	2,8
2004	44.554.268	19.941.952	64.496.220	6,3
2005	46.862.978	19.619.461	66.482.439	3,1
2006	49.918.578	19.304.397	69.222.975	4,1
2007	53.201.346	20.064.715	73.266.061	5,8
2008	52.726.117	17.794.376	70.520.493	-3,7
2009	47.772.598	14.019.270	61.791.868	-12,4
2010	58.341.703	19.362.284	77.703.987	25,8
2011	59.897.273	20.147.802	80.045.075	3,0
2012	63.074.662	21.025.505	84.100.167	5,1
UKUPNO	756.855.971	288.789.836	1.045.645.807	xxx

Izvor: OICA Production statistics

Od šesnaest prikazanih godina, u dvanaest je zabeležen rast, koji se kretao između 2,8 odsto 2003. i čak 25,8 odsto 2010. godine, a u četiri godine nastupilo je smanjenje, koje je variralo između 2,7 odsto u 1998. i 12,4 procenta, koliko je zabeleženo 2009. godine. To što se proizvodnja povećavala po prosečnoj stopi od 2,9 posto godišnje, i što se prilagođavala zahtevima tražnje – koja se kretala između pada od 12,4 odsto i rasta od 25,8 procenata – dovoljno govori o sposobnosti auto-industrije da se prilagodi promenama tražnje. Činjenica da je u ovom periodu proizvedeno više od jedne milijarde automobila dovoljno govori o potencijalu, mogućnosti razvoja i prilagođavanju automobilske industrije zahtevima tražnje, a nije bez značaja ni raspoređenost proizvodnje po pojedinim zemljama.

Tabela 2: Broj proizvedenih vozila po zemljama (iznad jednog miliona jedinica)

Redni broj	Zemlja	2000*	2005**	2010	2011	2012	Rang		Promene
		Br. vozila	Br. vozila	Br. vozila	Br. vozila	Br. vozila	2000	2012	
1	Kina	2.069.069	5.708.421	18.264.761	18.418.876	19.271.808	8	1	+7
2	SAD	12.799.857	11.946.653	7.762.544	8.653.560	10.328.884	1	2	-1
3	Japan	10.140.796	10.799.659	9.628.920	8.398.654	9.942.711	2	3	-1
4	Nemačka	5.526.615	5.757.710	5.905.985	6.311.318	5.649.269	3	4	-1
5	Južna Koreja	3.114.998	3.699.350	4.271.741	4.657.094	4.561.766	5	5	0
6	Indija	801.360	1.638.674	3.557.973	3.926.517	4.145.194	13	6	+7
7	Brazil	1.681.517	2.530.840	3.381.928	3.406.150	3.342.617	11	7	+4
8	Meksiko	1.935.527	1.684.238	2.342.282	2.680.037	3.001.974	9	8	+1
9	Kanada	2.961.636	2.687.892	2.068.189	2.134.893	2.463.732	7	9	-2
10	Tajland	411.721	1.122.712	1.644.513	1.457.798	2.429.142	16	10	+6
11	Rusija	1.205.581	1.354.504	1.403.244	1.988.036	2.231.737	12	11	+1
12	Španija	3.032.874	2.752.500	2.387.900	2.353.682	1.979.179	6	12	-6
13	Francuska	3.348.361	3.549.008	2.229.421	2.242.928	1.967.765	4	13	-9
14	V. Britanija	1.813.894	1.803.109	1.393.463	1.463.999	1.576.945	10	14	-4
15	Češka	455.492	602.237	1.076.384	1.199.834	1.178.938	14	15	-1
16	Turska	430.947	879.452	1.094.557	1.189.131	1.072.339	15	16	-1
17	Indonezija	292.710	500.710	702.508	838.388	1.065.557	17	17	0
18	Iran	277.985	817.200	1.599.454	1.648.505	1.013.561	18	18	0
19	Svega 1-18	52.300.940	59.834.869	70.715.767	72.969.400	77.223.118	xxx	xxx	xxx
20	Ostale zemlje	6.073.222	6.647.570	6.988.220	7.075.675	6.877.049	xxx	xxx	xxx
21	Svet	58.374.162	66.482.439	77.703.987	80.045.075	84.100.167	xxx	xxx	xxx

*Belgija je proizvela 1.107.061, a Italija 1.701.256 vozila

**Italija je proizvela 1.321.631 vozilo

Izvor: OICA Production statistics

Istorija automobilske industrije ukazuje na to da se vozila, po pravilu, najviše proizvode u sredinama u kojima se najviše i prodaju. Uz vrlo mala kolebanja, to se zadržalo do današnjih dana. Staro pravilo da se vozilo proizvodi što bliže kupcu potvrdila je i globalizacija, ali je dodala još jedno, značajnije: da se proizvodnja najviše isplati u sredinama koje imaju jeftinu radnu snagu, a uz to predstavljaju veliko potencijalno tržište. Zato nije nikakva slučajnost što je globalizacijom automobilske industrije povećana trka u povezivanju s dosadašnjim proizvođačima, ali i u otvaranju novih fabrika u zemljama kao što su Brazil,

Indija, Iran, Kina, Meksiko, Rusija, Turska i veliki broj drugih zemalja u razvoju.¹

Podaci nedvosmisleno potvrđuju da je u prošlosti svaka visoko razvijena zemlja imala razvijenu auto-industriju ili kooperaciju sa automobilskom industrijom, da se to znatno promijenilo i da u savremenom svetu sve veći broj manje razvijenih zemalja i zemalja u razvoju postaju značajni svetski proizvođači automobila.

Sve do 2009. godine, najviše motornih vozila proizvodilo se i prodavalo u SAD, a pojedinačno najveći proizvođač i prodavac bio je američki „Dženeral Motors“. Pod uticajem globalizacije, koja je među prvima zahvatila automobilsku industriju, znatno se povećala konkurencija kako u proizvodnji tako i u prodaji vozila. Povećanje broja proizvedenih automobila i smanjenje cene radi veće prodaje u velikoj se meri postiže preseljavanjem postojećih i/ili izgradnjom novih fabrika u zemljama s jeftinom radnom snagom, koje istovremeno predstavljaju veliko potencijalno tržište.² Te zemlje, posebno one koje duže vreme održavaju konstantan privredni rast – na primer Brazil, Indija, Indonezija, Iran, Kina, Meksiko, Rusija, Tajland, Turska – ali i mnoge druge, bez izuzetka, veliki značaj pridaju razvoju auto-industrije. One više nisu, kao do sada, samo golo tržište, već su postale i značajan učesnik u proizvodnji i prodaji kola kako na unutrašnjem tako i na svetskom tržištu.

¹ Belgija je prvi put organizovala međunarodni autobuski sajam pod imenom „Busworld“ 1971. godine u Kortrajk, u blizini belgijsko-francuske granice, a zatim su sajmovi počeli da se šire po svetu. Sajam je održan 10 puta u Šangaju, tri puta u Istanbulu, tri puta u Indiji, jednom u Najrobiju, 2010. u Rusiji – u gradu Nižnjem Novgorodu, a 2011. godine u Sao Paulu. Nijedna od destinacija nije odabrana slučajno. Belgija je tu zbog velike domaće produkcije i administrativnog sedišta Evropske unije, a ostale zemlje zbog ogromnih potreba za savremenim autobusima. Na to ukazuje primer Ruske Federacije. Prema službenim podacima, u najvećoj zemlji na svetu saobraća više od 800.000 autobusa raznih kategorija, pri čemu je većini istekao eksploatacioni i, što je još opasnije, bezbednosni resurs. Svake godine trebalo bi zameniti 70.000 do 80.000 autobusa.

² „Isuzu“ je lansirao gradski model „alto“, koji je manji od prethodnog modela „spleš“. Pokreće ga 1.0 motor sa tri cilindra, koji ispunjava standard euro 5. Proizvodiće se u Indiji, u saradnji s kompanijom „Maruti“. „Fijat“ radi na *low cost* konceptu u svom razvojnom centru u Brazilu i planira da predstavi jednostavni automobil manji od „fijata 500“. Izrađivaće se u nekoliko fabrika u raznim delovima sveta, a uporedo se razmatra da se za njega stvori novi brend koji bi se imenom distancirao od „Fijata“, jer postoje mišljenja da bi uvođenje takvog modela u program moglo prilično da naruši imidž italijanske fabrike. Ako se ima u vidu da je još nekoliko velikih svetskih proizvođača najavilo proizvodnju malog gradskog automobila koji bi trebalo da košta ispod 4.000 evra, sasvim je izvesno da je trka u razvoju, proizvodnji i prodaji malih i jeftinih automobila, koji pri tome imaju i malu potrošnju, tek počela. U tom nadmetanju realno je da ponuda obuhvati i modele koji će za pogonsko gorivo koristiti struju, vodonik ili bar neku vrstu gasa, što će obezbediti potpunu ekološku zaštitu. Takvi modeli automobila imaju široko tržište širom sveta, a pre svega u velikim gradovima i kod siromašnijeg dela populacije.

U tom pogledu, posebno je karakteristična Kina, u kojoj je, ne tako davno, nacionalno prevozno sredstvo bio bicikl. Za samo desetak proteklih godina Kina je prekoračila decenije i nadoknadila zaostatak za svetom.³ Karakteristika ubrzanog razvoja nije samo povećanje proizvedenih i prodatih vozila, već se istovremeno radi na unapređenju kvaliteta, dizajna, bezbednosti i ekonomičnosti novih modela kola u skladu sa svetskim standardima.

Početak 2008. godine indijski automobilski koncern „Tata Motors“ kupio je od američkog „Ford“ fabrike „Jaguar“ i „Lend Rover“. Nagli razvoj proizvodnje i prodaje vozila podstakla su nova ulaganja, pa se tako prvi put na startu Formule 1 našao i jedan tim iz ove zemlje – „Force India“ milijardera Totona Malija.⁴

Turska automobilska industrija beleži sve veći rast. Posebno je zastupljen program autobusa i teretnih vozila. Početkom ovog milenijuma, zbog velikog tržišnog potencijala, lokalnog i u okolnim državama, a pre svega zbog jeftine radne snage, dva evropska giganta u proizvodnji autobusa – „Mercedes“ i MAN – preselili su u Tursku proizvodnju nekih tipova velikih autobusa, čak i najviše turističke klase. Njih su pratili proizvođači delova i opreme, pa mnogi renomirani zapadnoevropski proizvođači komponenti već duže vreme ovde proizvode ono što prodaju u celom svetu. Turska prateća autobuska produkcija dostigla je svetski vrh, a po nekim merilima, prevazišla je i najmoćniju i najpoznatiju – nemačku. BMC je prva turska fabrika autobusa i kamiona koja je domaćem i inostranom tržištu ponudila gradski minibus sa pogonom na zemni gas. Turski proizvođač „Tema“ podigao je u okolini Kaira modernu fabriku za proizvodnju 1.000 autobusa godišnje. Četvrtina proizvodnje ove fabrike namenjena je domaćim kupcima, a preostalih 75 procenata kupcima u severnoj Africi i državama Bliskog istoka.

Slična situacija je i u drugim zemljama u razvoju na teritoriji Azije, jugoistočne Evrope i Južne Amerike, a za sada jedino zaostaju zemlje Afrike.

³ Kineski proizvođači i oni koji proizvode i prodaju svoja vozila u Kini još tokom 2006. lansirali su čak 100 novih modela automobila, a visoka stopa rasta proizvodnje i prodaje 2009. dovela je Kinu na prvo mesto u svetu po broju proizvedenih i prodatih motornih vozila – ispred Japana, SAD i Nemačke.

⁴ Pokretač pravog buma iz Indije jeste Ratan Tata, vlasnik grupe koja posluje na širokom polju od automobila do velikih hotela. Grupa raspolaže jednom od najraznovrsnijih gama automobila u svetu: od malog modela „nano“, koji sa cenom od 1.700 evra treba da motorizuje najsiromašnije delove azijskog kontinenta, pa sve do skupocenih modela „jaguara“, koji koštaju više od 120.000 evra. Između ove dve krajnosti veliki je broj drugih modela.

Trka na automobilskom tržištu toliko se zaoštrila da čak ni najveće svetske kompanije ne mogu da žive od stečene slave, već se neprekidno dokazuju.⁵ Pored niza unapređenja kvaliteta vozila i podizanja stepena bezbednosti, sve brže se radi na razvoju malih jeftinih modela.⁶

Povećanje broja proizvedenih motornih vozila ne prati i povećanje broja proizvođača. Kao što se iz prikazanih podataka vidi, svetski proizvođači uglavnom premeštaju proizvodnju u zemlje i okruženje koji predstavljaju veliko potencijalno tržište. Zato nije iznenađenje što pojedini svetski proizvođači automobila proizvode više vozila u svojim fabrikama širom sveta nego što se proizvodi u matičnoj zemlji proizvođača. Karakterističan je slučaj „Tojote“, „Folksvarena“, „Hjundaija“, „Fijata“, PSA i „Renoa“, čija je proizvodnja u svetu veća od ukupne proizvodnje svih proizvođača u zemlji u kojoj je sedište njihove matične fabrike.

5 Kalifornijska kompanija „Dumora Motorkar“ razvija projekat modela „di mora natalija SL2“, koji treba da zaseni sve dosadašnje superluksuzne sportske automobile. Sadržaće niz inovacija koje do sada nisu viđene na automobilu. Pokretaće ga aluminijumski motor V 16 od 1.200 Ks. Sva četiri točka okreću se volanom, a gume od 24 inča ne mogu se probušiti. U vozilo će biti ugrađeno više od 50 kompjutera koji će kontrolisati mnoge aspekte vožnje, pa će čak osećati i emotivno stanje vozača, nivo stresa, puls i temperaturu tela. Ove informacije šalju se drugim kompjuterima radi prilagođavanja temperature u kabini, osvetljenja, muzike, rada kočnica, dodavanja gasa i sl. Ukoliko primeti da je vozač dremljiv i nedovoljno pažljiv, automobil će mu se obraćati glasovnim porukama. Posle prestanka rada, motor će moći da greje ili hladi kabinu više sati, a u zadnja sedišta biće ugrađen sistem za masažu putnika. Karoserija i šasija biće od baroteksa, izuzetno lakog i čvrstog materijala otpornog na vatru, koji se pravi od vulkanskih stena (sličan je karbonskim vlaknima). Očekuje se da će cena ovog automobila biti oko dva miliona dolara.

6 „Dženeral Motors“ (do 2006. godine najveći proizvođač automobila na svetu) planira proizvodnju automobila koji bi mogao da košta oko 4.000 dolara. GM već ima nekoliko platformi koje bi mogle da se iskoriste za ovaj projekat. „Dženeral Motors“ namerava da investira 500 miliona dolara u pogone u Argentini i Brazilu, gde će se novi modeli proizvoditi i prodavati, a zatim isporučivati širom globalnog tržišta. Rumunska „Dačija“, koja je do 1999. godine, od kada je postala deo „Renoa“, bila gotovo zaboravljena, ponovo je postala prepoznatljiva u svetu automobilske industrije. Francuzi su, umesto da u Rumuniji proizvode svoje modele, odlučili da razviju potpuno nove automobile sa starim imenom „dačija“. Tako je „logan“, sa cenom oko 6.000 evra, za vrlo kratko vreme postao jedan od najprodavanijih automobila na siromašnim tržištima kojima je bio i namenjen, a model „sander“ čija je cena oko 7.500 evra, pokušava da konkuriše veoma poznatim modelima kola. Na drugoj strani, pojavljuju se sasvim novi proizvođači. U Evropu je stigao prvi sportski automobil iz Meksika. Osim povoljne cene od oko 42.000 evra i vrlo zanimljivog izgleda, pažnju privlači i zanimljivim performansama. Motor od dva litra ima 240 KS, a sa masom od samo 900 kg brzinu od 100 km/h dostiže za manje od pet sekundi.

Tabela 3: Fabrike koje su u 2012. godini proizvele više od milion vozila

Redni broj	Proizvođač	Putnička	Laka komercijalna	Teretna	Autobusi	Svega
1	TOYOTA	8.381.968	1.448.107	268.377	5.972	10.104.424
2	GM	6.608.567	2.658.612	7.558	10.688	9.285.425
3	VOLKSWAGEN	8.576.963	486.544	169.064	22.170	9.254.741
4	HYUNDAI	6.761.074	279.579	70.290	15.470	7.126.413
5	FORD	3.123.340	2.394.221	77.922	0	5.595.483
6	NISSAN	3.830.954	1.022.974	35.451	0	4.889.379
7	FIAT	2.158.871	2.201.219	97.813	40.819	4.498.722
8	HONDA	4.078.376	32.481	0	0	4.110.857
9	PSA	2.554.059	357.705	0	0	2.911.764
10	SUZUKI	2.483.721	409.881	0	0	2.893.602
11	RENAULT	2.302.769	373.457	0	0	2.676.226
12	DAIMLER AG	1.455.650	257.496	450.622	31.384	2.195.152
13	BMW	2.065.216	261	0	0	2.065.477
14	SAIC	1.523.398	190.848	67.805	1.497	1.783.548
15	TATA	744.067	314.399	165.171	17.602	1.241.239
16	MAZDA	1.097.661	91.622	0	0	1.189.283
17	DONGFENG	539.845	245.641	337.545	14.919	1.137.950
18	MITSUBISHI	980.001	127.435	2.295	0	1.109.731
19	CHANGAN	835.334	166.727	59.978	1.682	1.063.721
20	SVEGA 1 do 19	60.101.834	13.059.209	1.809.891	162.203	75.133.137
21	OSTALI	2.972.828	3.883.962	1.931.330	178.910	8.967.030
22	SVET	63.074.662	16.943.171	3.741.221	341.113	84.100.167

Izvor: OICA Production statistics

Devetnaest najvećih svetskih proizvođača kola u svojim fabrikama širom sveta u 2012. godini proizvelo je 89,3 odsto ukupne svetske proizvodnje, 95,3 odsto putničkih vozila, 77,1 odsto lakih komercijalnih vozila, 48,4 odsto teretnih vozila i 47,6 odsto autobusa. Među najvećim proizvođačima, šest ih je iz Japana, po tri iz Nemačke i Kine, po dva iz Francuske i SAD, i po jedan iz Južne Koreje, Indije i Italije.

Prikazani podaci nedvosmisleno ukazuju na to da je automobilska industrija u svetu veoma dobro organizovana, da je na visokom tehničko-tehnološkom nivou koji se stalno usavršava, pa se sa sigurnošću može očekivati veoma brzo prilagođavanje zahtevima tražnje na svetskom tržištu motornih vozila.

2. Kretanje tražnje motornih vozila

Dalji razvoj automobilske industrije isključivo će zavisiti od mogućnosti povećanja prodaje. Da li će postojati takva tražnja na tržištu automobila i kakva je njena perspektiva? Da bi se odgovorilo na ovo pitanje, mora se analizirati veći broj različitih faktora, ali zbog obimnosti i karaktera ovog rada, ograničićemo se na postojeći odnos broja stanovnika i broja motornih vozila (stepen motorizacije), na projekciju demografskog kretanja u svetu i projekciju rasta bruto društvenog proizvoda po glavi stanovnika (BDP, engl: GDP), od kojih će u najvećoj meri zavisiti tražnja, a samim tim i proizvodnja i prodaja kola.

2.1. Stepen motorizacije

Daleke 1923. godine u svetu je bilo oko 15.000.000 vozila, više od 80 odsto registrovano ih je u Sjedinjenim Američkim Državama, a više od polovine proizvedeno je u „Fordu“. Od tada pa sve do danas, automobil je bio jedno od najpoželjnijih dobara, tako da u novije vreme predstavlja imovinu koja se najčešće poseduje, s tendencijom stalnog povećanja.

Gustina motornih vozila u jednoj zemlji meri se stepenom motorizacije koji označava odnos između broja stanovnika i broja registrovanih motornih vozila bez motocikala i drugih prevoznih sredstava na dva točka. Izračunava se na više načina, kao broj stanovnika na jedno registrovano motorno vozilo, broj vozila na 1.000 stanovnika i broj vozila na 100 stanovnika.

Krajem 1936. godine broj registrovanih motornih vozila na 1.000 stanovnika bio je veoma mali. Na primer, u Nemačkoj 15, Velikoj Britaniji 40, Francuskoj 53, a u tadašnjoj Jugoslaviji, koja je imala svega 12.000 automobila, manje od jednog vozila na hiljadu stanovnika.

U sledećoj tabeli, na levoj strani, prikazani su podaci iz svih 15 zemalja u svetu koje su u navedenim godinama imale više od 600 vozila na 1.000 stanovnika, a na desnoj strani stepen motorizacije svih ostalih zemalja u svetu koje imaju više od 50 miliona stanovnika.

Tabela 4: Broj motornih vozila na 1.000 stanovnika odabranih zemalja

Rang	Zemlja	Broj	Podatak	Rang	Zemlja*	Broj	Podatak
1	Monako	908	2009	20	Francuska	575	2007
2	SAD*	812	2010	30	V. Britanija	525	2008
3	Lihtenštajn	796	2008	56	Meksiko	276	2009
4	Luksemburg	749	2008	57	Rusija	271	2011

Rang	Zemlja	Broj	Podatak	Rang	Zemlja*	Broj	Podatak
5	Malta	743	2011	58	Brazil	259	2011
6	Australija	730	2011	67	Iran	175	2010
7	Island	724	2005	68	Kina	174	2012
8	Novi Zeland	718	2009	72	Tajland	165	2011
9	Bruneji	696	2007	74	Južna Afrika	162	2009
10	Italija*	690	2010	82	Turska	142	2012
11	Guam	677	2004	103	Indonezija	79	2009
12	Kipar	659	2008	115	Egipat	43	2008
13	Nemačka*	634	2008	122	Nigerija	31	2007
14	Kanada	620	2009	132	Indija	18	2009
15	Španija	608	2008	134	Pakistan	13	2009
* Zemlje preko 50 miliona stanovnika				134	Vijetnam	13	2007
Više od 500 vozila ima još 12 zemalja iz Evrope, Portoriko i Bahrein, a 22 zemlje u svetu imaju manje od 10 vozila na 1000 stanovnika				141	Kongo	5	2007
				143	Bangladeš	3	2009
				143	Etiopija	3	2007

Izvor: Wikipedia, List of countries by per capita values

Prema podacima UN, pre trideset godina stepen motorizacije u SAD iznosio je 2,03, a danas 1,2 stanovnika na jedno motorno vozilo. Slična je promena u velikom broju drugih zemalja, a posebno u zemljama s višim nivoom životnog standarda. Opšta tendencija povećanja broja motornih vozila zahvatila je skoro ceo svet. U novije vreme sve brže zahvata zemlje u razvoju, pa i veliki broj siromašnih zemalja, jer je vozilo postalo nužna potreba za obavljanje raznih vrsta poslova neophodnih za život i rad savremenog čoveka.

U visoko razvijenim zemljama, među kojima su i veliki svetski proizvođači motornih vozila, postignut je i veoma visok stepen motorizacije. Znatno je niži u zemljama u razvoju, nerazvijenim i siromašnim državama. S obzirom na znatne razlike i činjenici da je automobil u savremenom svetu postao neizostavna potreba, sasvim je realno očekivati da će se tražnja u budućnosti znatno brže povećavati. To povećanje već je zahvatilo zemlje u razvoju, ali i neke nerazvijene zemlje, što se posebno odnosi na one s brojnom populacijom, koje su duže vreme uspešne u privrednom razvoju i povećanju životnog standarda građana, kao što su Brazil, Indija, Kina, Rusija, ali i mnoge druge. U negativnom smeru deluju ograničavajući faktori kao što je demografsko kretanje, povećanje jaza između broja sve bogatijih i broja sve siromašnijih ljudi u svetu, povećanje cene nafte i drugih energenata, što ubrzava nastajanje energetske krize, povećanje cene hrane i drugih poljopri-

vrednih proizvoda koji se sve više koriste za proizvodnju biogoriva, ali i mnogih drugih faktora. Posebno je karakterističan negativan uticaj svetske ekonomske krize i dužina njenog trajanja jer je talas krize s manjim razlikama zahvatio ceo svet i znatno usporio tokove društvenog i ekonomskog razvoja, što se u velikoj meri odražava i na faktore od kojih zavisi dalji tok, brzina i razvoj tražnje na tržištu automobila.

Po kontinentima, najveći broj automobila ima Azija, zatim Evropa, Severna Amerika, Južna Amerika, Afrika, a najmanje Okeanija. Po gustini vozila, na prvom mestu je Severna Amerika, na drugom Evropa, a sve analize i procene kazuju da se u narednom periodu najveći rast tražnje na tržištu motornih vozila može očekivati u Aziji, Južnoj Americi i Africi.

Postojeći stepen motorizacije u svetu nedvosmisleno potvrđuje da se u periodu pred nama može očekivati znatno povećanje tražnje na tržištima motornih vozila širom sveta, i da će se ona kretati različitim intenzitetom u zavisnosti od dostignutog stepena gustine motornih vozila u pojedinim zemljama i kretanja drugih faktora koji u znatnoj meri doprinose povećanju tražnje automobila. Tu spadaju demografsko kretanje i rast bruto društvenog proizvoda, koji povoljno utiče na kupovnu moć građana. Ono što je već izvesno, najveći rast tražnje imaće zemlje u razvoju na prostoru Azije i Afrike, među kojima je i najviše zemalja sa više od 50 miliona stanovnika.

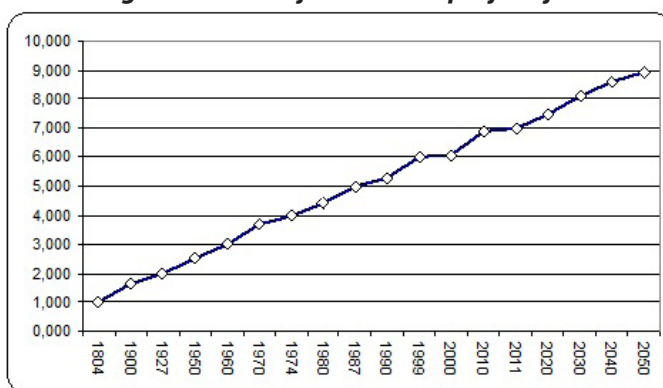
2.2. Demografsko kretanje

Razvoj automobilske industrije usko je povezan s demografskim kretanjem. U potpunosti se podudara sa opšteprihvaćenim pravilom da broj i struktura populacije utiču na obim, tok i strukturu proizvodnje, raspodele i potrošnje, te da stanovništvo ima dvostruku ulogu – kao proizvođač u kompoziciji sa ostalim faktorima proizvodnje, i kao potrošač, tj. kao krajnji korisnik proizvedenih dobara. Pored tehničko-tehnološkog razvoja, broj stanovnika u pojedinim delovima sveta znatno je uticao na dosadašnji razvoj automobilske industrije. Analize i projekcije kazuju da će taj uticaj dolaziti do izražaja i u budućnosti. Proces razvoja automobilske industrije ubrzano se premešta iz visoko razvijenih zemalja u zemlje u razvoju i nerazvijene zemlje. Najbolja potvrda takvog kretanja je Kina, ali i sve veći broj drugih zemalja u istočnoj Evropi, Aziji i Južnoj Americi. Slično kretanje, mada u nešto manjem obimu, počinje zahvatati i pojedine delove Afrike, što se u osnovi podudara s demografskim kretanjem i postepenim ekonomskim razvojem.

U toku 2011. stanovništvo u svetu dostiglo je sedam milijardi, a procenjuje se da će 2050. godine dostići devet milijardi žitelja, uz različito demografsko

kretanje po kontinentima, a posebno u pojedinim zemljama, što će u dobroj meri uticati na razvoj tražnje automobila.

Grafikon 1: Demografsko kretanje u svetu sa projekcijom do 2050. godine



Izvor: UN Population Division

Demografsko kretanje u svetu u veoma dugom periodu beleži ravno-meran rast, uz vrlo mala odstupanja. Sličan trend očekuje se sve do 2050. godine.

Tabela 5: Projekcija stanovništva u svetu na dan 1. jula svake godine, u hiljadama

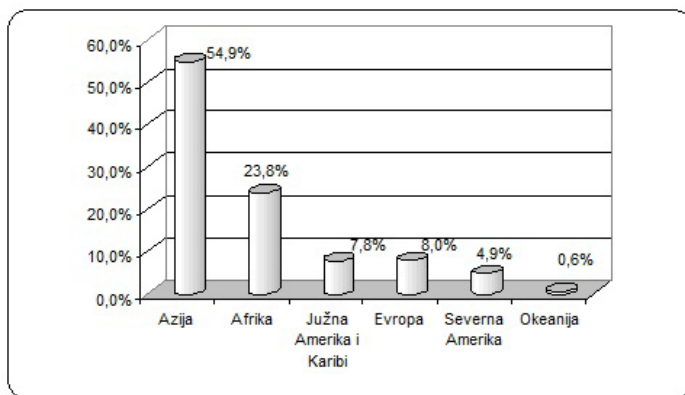
Red. br.	Varijanta	2012.	2050.	2100.
1	Visoka varijanta	7.070.995	10.614.318	15.804.879
2	Srednja varijanta	7.052.135	9.306.128	10.124.926
3	Niska varijanta	7.033.147	8.112.191	6.177.378
Kretanje broja stanovnika po kontinentima – niska varijanta				
	Kontinent	2012.	2050.	2100.
1	Azija	4.238.518	4.457.562	2.623.609
2	Afrika	1.067.403	1.931.855	2.378.387
3	Evropa	738.354	632.130	405.145
4	Latinska Amerika i Karibi	601.454	645.870	385.381
5	Severna Amerika	349.777	395.958	342.377
6	Okeanija	37.641	48.817	42.478
7	Svet	7.033.147	8.112.192	6.177.377

Izvor: UN World Population Prospects: The 2010 Revision

Postoji više scenarija kretanja broja stanovnika u svetu. Bez obzira na to da li će se ostvariti niska, srednja ili viša projekcija, zajedničko im je da će broj stanovnika do 2050. godine nastaviti da raste. U zavisnosti od scenarija, očekuje se povećanje za dve milijarde do čak 7,8 milijardi ljudi. Prema srednjoj i visokoj varijanti, svetska populacija povećavaće se sve do kraja ovog veka. Prema niskoj varijanti, povećanje će trajati do 2050, a zatim se 2100, u odnosu na 2050. godinu, očekuje smanjenje za oko dve milijarde ljudi. Bez obzira na to šta će se stvarno dogoditi, demografsko kretanje u svetu u osnovi će pogodovati povećanju tražnje motornih vozila.

Projekcije kretanja broja stanovnika po kontinentima do 2050. godine imaju sličan trend. Očekuje se rast na svim kontinentima, a najveći u Aziji i Africi, koje i sada zauzimaju prva dva mesta. Opadanje broja stanovnika neće znatnije uticati na pad tražnje automobila, jer će Azija i Afrika i tada imati veliki broj stanovnika, a u poređenju sa ostalim kontinentima znatno zaostaju po broju motornih vozila.

Grafikon 2: Projekcija stanovništva u svetu 2050. godine



Izvor: UN World Population Prospects: The 2010 Revision

Po kontinentima, prema scenariju niske varijante, demografsko kretanje imaće različit trend. U 2050. spram 2012. godine očekuje se povećanje učešća u svetskoj populaciji na prostorima Afrike i Okeanije za 8,6, odnosno 0,1 odsto, a u svim ostalim delovima sveta smanjenje, najveće od 5,4 odsto u Aziji, 2,7 procenata u Južnoj Americi i na Karibima, 0,6 odsto u Evropi, i za 0,1 procenat u

Severnoj Americi. Učešće Afrike povećaće se sa 15,2 na 23,8 odsto, a Okeanije sa 0,5 na 0,6 odsto. U isto vreme, Azija će zabeležiti smanjenje sa 60,3 na 54,9 procenata, Južna Amerika i Karibi sa 10,5 na 7,8 odsto, Evropa sa 8,6 na osam odsto i Severna Amerika sa pet na 4,9 procenata učešća u ukupnoj svetskoj populaciji.

Prvih deset zemalja s najvećim brojem stanovnika u svetu predstavljaju veoma važan pokazatelj postojećeg stanja i perspektive daljeg razvoja tražnje na tržištu automobila. Već na prvi pogled, sama činjenica da od deset najmnogoljudnijih zemalja na svetu jedino SAD od visoko razvijenih zemalja ulaze u prvih deset dovoljno govori kakve se promene mogu očekivati u povećanju stepena motorizacije i tražnje motornih vozila u svetu.

Tabela 6: Projekcija stanovništva prvih deset zemalja u svetu 2030.

Rang			Zemlja	Godina		Rast u %	Broj MV na 1.000 stanovnika
Projektovani	Sada	Promene		2030.	2010.		
x	x	x	Svet	8.321.380.000	6.895.889.000	20,7	xxx
1	2	+1	Indija	1.523.482.000	1.224.614.000	24,4	18
2	1	-1	Kina	1.393.076.000	1.341.335.000	3,9	174
3	3	=	SAD	361.680.000	310.384.000	16,5	812
4	4	=	Indonezija	279.659.000	239.871.000	16,6	79
5	7	+2	Nigerija	257.815.000	158.423.000	62,7	31
6	6	=	Pakistan	234.432.000	173.593.000	35,0	3
7	5	-2	Brazil	220.492.000	194.946.000	13,1	259
8	8	=	Bangladeš	181.863.000	148.692.000	22,3	3
9	9	=	Rusija	136.429.000	142.958.000	-4,6	271
10	11	+1	Meksiko	135.398.000	113.423.000	19,4	276
			Ukupno	4.724.326.000	4.048.239.000	16,7	xxx

Izvor: UN World Population Prospects, the 2010 Revision

U 2010. godini, na teritoriji deset najvećih zemalja po broju stanovnika živelo je 58,7 odsto svetske populacije, a do 2030. godine predviđa se smanjenje na 56,8 procenata. Očekivano prosečno povećanje svetske populacije 2030. spram broja stanovnika 2010. godine, koje će iznositi 16,7 odsto, rezultat je različitog kretanja broja stanovnika u pojedinim zemljama: od porasta za 3,9 odsto u Kini, koja će se sa prvog mesta spustiti na drugo, do rasta od čak 62,7 odsto u Nigeriji, koja bi po broju žitelja sa sedmog mesta trebalo da se uspe na peto; smanjenje se predviđa jedino u Rusiji – 4,6 odsto, čime će ta zemlja zadržati deveto mesto po broju stanovnika u svetu.

Ima li se u vidu postojeći broj ljudi i demografsko kretanje do 2030. godine, mogu se očekivati znatne promene, koje će povećavati tražnju vozila u svih deset najmnogoljudnijih zemalja, izuzev SAD, gde će, najverovatnije, rast biti usporeniji. To potvrđuju promene koje su se već dogodile u nekoliko zemalja kao što su Brazil, Indija, Kina, Meksiko i Rusija, ali je sasvim izvesno da će se, pored prikazanih promena, demografsko kretanje ubrzati i zahvatiti i druge zemlje širom sveta.

Bez obzira na to koja će se projekcija ostvariti, sa velikom sigurnošću treba očekivati da će kretanje broja stanovnika u narednom periodu pogodovati povećanju tražnje motornih vozila, jednim delom zbog očekivanog povećanja populacije do 2050. godine od jedne milijarde do čak 3,6 milijardi ljudi, a drugim, još znatnijim delom zbog povećanja stepena motorizacije koje je zahvatilo skoro ceo svet.

2.3. Životni standard

Životni standard građana jedne zemlje zavisi od njene ekonomske razvijenosti, koja se prvenstveno meri dostignutim nivoom proizvodnje, bruto društvenim proizvodom i kupovnom moći stanovništva. Ne ulazeći u detaljnija razmatranja elemenata od kojih zavisi životni standard građana jedne zemlje, dovoljno je ukazati na bruto društveni proizvod (BDP, engl: GDP) po glavi stanovnika, koji u najvećoj meri utiče na kupovnu moć, od koje u osnovi zavisi i mogućnost kupovine automobila.

Razlike u visini BDP po glavi stanovnika imale su uticaja na broj i strukturu motornih vozila, a dobar dokaz za to jeste stepen motorizacije po pojedinim državama. Bez obzira na teške posledice svetske ekonomske krize, BDP u svetu ipak beleži rast koji je osetno veći u zemljama u razvoju i nerazvijenim zemljama, a znatno sporiji u visoko razvijenim delovima sveta. Dovoljno je ukazati na promene u BDP deset zemalja s najvećim brojem stanovnika, koje će, u narednom periodu, prema mnogobrojnim procenama uz veoma male izuzetke, dominirati svetskom ekonomijom (što će uticati i na kretanje tražnje na tržištu motornih vozila i na dalji razvoj automobilske industrije, koja je već poprimila naglašen globalni karakter).

Tabela 7: Rast BDP po glavi stanovnika deset najmnogoljudnijih zemalja

Redni broj	Zemlja	Godina					Index	
		2000.	2012.	2014.*	2016.*	2018.*	12/00	18/12
1	Indija	461	1.501	1.389	1.611	1.869	325,6	124,5
2	Kina	946	6.071	7.138	8.388	9.865	641,8	162,5
3	SAD	36.450	51.704	54.609	59.750	65.126	141,8	126,0
4	Indonezija	800	3.594	3.432	3.983	4.554	449,3	126,7
5	Nigerija	390	1.640	1.831	2.000	2.237	420,5	136,4
6	Pakistan	581	1.261	1.234	1.291	1.441	217,0	114,3
7	Brazil	3.696	11.359	10.773	11.894	13.200	307,3	116,2
8	Bangladeš	355	797	1.006	1.187	1.406	224,5	176,4
9	Rusija	1.775	14.302	15.717	18.345	21.674	805,7	151,5
10	Meksiko	7.064	10.059	11.687	12.708	13.921	142,4	138,4

Izvor: MMF *Projekcija

Najveći rast BDP 2012. u odnosu na 2000. godinu – 8,1 put – zabeležila je Rusija, pa Kina – 6,4 puta, zatim Indonezija (4,5), Nigerija (4,2), Indija (3,3), Brazil (3,1), Bangladeš (2,2) i Pakistan – 2,2 puta, a najmanji SAD i Meksiko – 1,4 puta. Najveći rast 2018. u odnosu na 2012. godinu – 1,8 puta – očekuje se u Bangladešu, u Kini (1,6), u Rusiji (1,5), u Nigeriji i Meksiku (1,4), u Indoneziji (1,3), u Indiji i Brazilu 1,2 puta, a najmanji – 1,1 put – u Pakistanu. Slično povećanje BDP i kupovne moći stanovništva očekuje se i u najvećem broju drugih zemalja, što će povoljno uticati i na povećanje tražnje automobila u svetu.

Pored prikazanih faktora, koji ponajviše utiču na kretanje tražnje i razvoj auto-industrije u svetu, neophodno je ukazati i na veoma brze tehničko-tehnološke promene koje dostižu ogromne razmere, posebno što se tiče povećanja kvaliteta vozila, povećanja aktivne i pasivne bezbednosti, smanjenja potrošnje, zamene postojećeg pogonskog goriva obnovljivim izvorima pogonske energije i poboljšanja zaštite životne sredine.⁷

⁷ Širom sveta preduzete su mere za prestanak upotrebe visokooktanskog benzina s dodatkom otrovnog tetraetil olova (TEO), koje je veliki zagađivač životne sredine, sa ekstremno toksikološkim efektom na zdravlje ljudi i životinja. Posle sagorevanja u motorima automobila, TEO najčešće završava pored puteva. Pošto je neuništiva materija, ciklus kruženja se nastavlja i olovo, preko biljaka i životinja, dospeva i do ljudskog organizma. Posledice su razne bolesti kao što su srčani udar, prerana i neprirodna smrt, smanjenje inteligencije kod dece i druga oboljenja. Ovaj benzin izbačen je iz upotrebe skoro svuda u svetu.

Zamena klasičnog pogonskog goriva jedan je od najvažnijih zahteva koji se postavlja pred savremenu auto-industriju. Svetska zabrinutost zbog smanjivanja zaliha nafte, sve skuplje gorivo i povećanje globalnog zagađivanja životne sredine postavili su pred automobilsku industriju zadatak da pronade alternativu postojećoj pogonskoj tehnologiji i da blagovremeno omogući prelazak na nova pogonska goriva.⁸

Postoji više rešenja za zamenu klasične pogonske tehnologije (nafta ili benzin) kao što je biološko gorivo (biodizel, alkohol, etanol), razne vrste gasa (plin, metan, prirodni tečni naftni gas, komprimovani tečni gas), hibridni pogon sa dva ili tri motora koji koriste kombinaciju nafte, biološkog goriva, gasa i struje, i na kraju pogonsko gorivo budućnosti – struja i vodonik (gorivne ćelije). Stalnim tehnološkim unapređenjima postiže se sve veće smanjenje potrošnje, što produžava rok upotrebe klasičnog goriva, ali je za dugoročno i trajno rešenje neophodan prelazak na nova obnovljiva pogonska goriva, koja će obezbediti potpunu ili bar povećati ekološku zaštitu.⁹ Da bi se svet okrenuo novim pogonskim tehnologijama, što je budućnost automobilske industrije, nije dovoljno samo da proizvođači predstavljaju nove patente, već da se na tome znatno više angažuju sve strukture društva. Za pojedina rešenja neophodne su ogromne infrastrukturne promene, a to nije moguće obezbediti bez napora šire društvene zajednice, pre svega države i njenih organa.

Zaštita životne sredine jedan je od najvažnijih izazova s kojima se povećanost suočava. Širom sveta sve strukture društva, pojedinci, korporacije i države usmeravaju ogromnu umnu i fizičku energiju u borbu protiv klimatskih promena.¹⁰ Inovativna tehnologija, nove pogonske tehnologije i novi energet-

⁸ Godine 1665. Flemiš Džezuit i Ferdinand Verbajst napravili su plan minijaturnog vozila na parni pogon za kineskog cara Kang Šija. Prvi elektromobil napravio je Robert Anderson 1839, a prvi hibridni sistem Ferdinand Porše 1898. godine.

⁹ Kompanija NICE, koja se bavi razvojem ekonomičnih i ekološki prihvatljivih automobila, najavila je tri nova modela elektroautomobila. Model „Ze-0“ prvi je evropski dizajnirani elektromobil, koji će se proizvoditi u Kini po ceni od 18.888 evra, drugi je još manji dvosed „MayCar“ po ceni od 13.000 evra, koji sa jednim punjenjem može da pređe 70 kilometara, a predstavljen je i treći tip „500“.

¹⁰ Može se dogoditi da se pojavi neka uspešna svetska ekološka organizacija, ali je ipak tržište to koje stvara standarde, politika prati te standarde, koji se potom izražavaju u nacionalnim zakonima i međunarodnim sporazumima. U tom pogledu, postoji neslaganje između evropskih i američkih eksperata s jedne strane, i azijskih eksperata s druge strane. Po mišljenju Evropljana i Amerikanaca, država treba samo da pruža podršku i eventualno deluje kao katalizator, a po mišljenju azijskih eksperata, uloga države je neuporedivo važnija i treba da se ispolji sklapanjem obavezujućih globalnih sporazuma koje će promovisati vlade. Bez obzira na postojeće razlike, da

ski izvori koji znatno smanjuju emisiju ugljen-dioksida primoravaju kompanije da troše ogromna sredstva na primenu tih novih tehnologija. Tome doprinosi i ozbiljan rast opšte ekološke svesti u celom svetu. Potrošači sve više insistiraju na proizvodima koji su klimatski neutralni u procesu proizvodnje i u načinu funkcionisanja. Tako i tržište postaje jedan od osnovnih pokretača borbe u zaštiti životne sredine. Da bi bio što bolje prihvaćen na tržištu, proizvod mora da ima dokaz energetske efikasnosti. Proizvođači automobila koji žele da ostanu u „zelenoj“ trci neprestano moraju ispunjavati nove standarde. Nije dovoljno da se samo uključuju u taj proces, već moraju i sami da iniciraju odgovarajuće procese. Na taj način, mogu da unovče svoje „zelene“ ideje, bar za vreme dok te ideje ne postanu pravni standard. U međuvremenu, rešenost državnika sveta da preduzmu konkretne korake u pogledu klimatskih promena i zaštite životne sredine znatno se promenila. Na samitu o klimi koji su organizovale Ujedinjene nacije u Kopenhagenu decembra 2009. godine nacionalni ekonomski interesi raspršili su nade u drastično smanjenje emisije karbon-dioksida, neophodne za usporavanje globalnog zagrevanja.¹¹ Vodeći zagađivači u svetu Kina, SAD, Indija, ali i mnogi drugi – nisu spremni da prate ambiciozne ciljeve u vezi sa smanjenjem emisije otrovnih gasova koje je predlagala Evropska unija, što će znatno usporiti ranije namere i planove. No to ne bi trebalo da utiče na promenu orijentacije automobilske industrije u pravcu proizvodnje vozila sa smanjenom emisijom štetnih gasova. Zaštita životne sredine, pored drugih društvenih struktura, važan je izazov i za proizvođače automobila jer motorna vozila spadaju u grupu velikih zagađivača zbog emitovanja ugljen-dioksida (CO₂). Step

bi se postigli veći uspesi, SAD i Evropa moraju pre svega angažovati „nove aktere“, prvenstveno Kinu i Indiju, da učestvuju u sporazumima o zaštiti klime, jer bogate zemlje same praktično neće moći ništa da urade. Najverovatnije je da će se u dugim i mukotrpnim pregovorima doći do rešenja, bogate zemlje će se dogovoriti oko određenog skupa standarda, a Kina i Indija će načelno pristati da slede taj put, samo nešto sporije.

11 Prema istraživanju Centra za energiju u SAD za 2007. godinu, oslobađanje CO₂ još je simbol industrijskog razvoja, što se najbolje može sagledati ako razmotrimo količinu ugljen-dioksida (CO₂), koji nastaje kao posledica korišćenja prvenstveno uglja, nafte i drugih goriva. Najveći zagađivači životne sredine, što se meri oslobađanjem ugljen-dioksida sa više od 400 miliona tona godišnje jesu Kina (6.284), SAD (6.007), Rusija (1.673), Indija (1.408), Japan (1.262), Nemačka (853), Kanada (590), Velika Britanija (564), Južna Koreja (516), Iran (490), Italija (461), Australija (456), Meksiko (453), Južna Afrika (452) i Saudijska Arabija (434 miliona tona godišnje).

Merenje po stanovniku, situacija je drugačija, sa više od 10 tona po glavi stanovnika su Emirati (38,5), Singapur (33,9), Kuvajt (31,3), Australija (22), SAD (19,9), Kanada (17,9), Holandija (15,8), Saudijska Arabija (15,7), Kazahstan (14,2), Belgija (13,9), Tajvan (13,5), Hongkong (11,9), Rusija (11,8), Južna Koreja (10,7), Nemačka (10,1), Češka (10,1) i Grčka (10,1 tona po glavi stanovnika).

zagađivanja u osnovi zavisi od tehničko-tehnoloških rešenja u proizvodnji automobila i vrste pogonskog goriva.¹² Zbog toga se pokreću mnogobrojne inicijative za pooštavanje kaznenih mera protiv svih vrsta „ekoloških zagađivača“, a to se u znatnoj meri odnosi i na motorna vozila.¹³

Sva ova i nova unapređenja koja se mogu očekivati pozitivno će delovati i na promenu strukture motornih vozila, što će se odraziti na rast tražnje.

Na osnovu izloženog, može se zaključiti da dostignuti stepen tehničko-tehnološkog razvoja auto-industrije, kretanje broja stanovnika, postojeći stepen motorizacije i rast bruto društvenog proizvoda u svetu povoljno deluju na povećanje tražnje na tržištu motornih vozila, od koje zavisi budući razvoj automobilske industrije i povećanje broja kola, što je od izuzetnog značaja za dalji razvoj tržišta osiguranja automobila.

12 Istraživanja analitičke kuće JATO „Dynamics“ pokazala su da su od deset najprodavanijih automobilskih brendova u Evropi tokom 2007. godine „Fijatova“ vozila emitovala najmanje ugljen-dioksida, prosečno 137,3 grama po kilometru, ispred modela „Pežo“, koji su ispuštali 141,9 grama i „Sitroenovih“ sa 142,2 grama. Među prvih pet su još „Reno“ sa 146,4 grama i „Tojota“ sa 148,8 grama, a zatim „Ford“, „Opel“, „Folksvagen“, BMW i „Mercedes“. Analitičari JATO „Dynamics“ naveli su da je pobeda „Fijata“ rezultat toga što ima najviše malih automobila.

13 Početkom 2007. godine Evropska komisija iznela je predlog da se u EU sve vrste aktivnosti „ekoloških zagađivača“ kojima se šteti vazduh, voda, zemljište, životinje i biljke (ima ukupno devet vrsta ovih prekršaja) sankcionišu kao kriminalni prekršaji. Predložene kazne za kompanije iznose od 300.000 do 1,5 miliona evra. Ovo je drugi put u istoriji da se Brisel na ovaj način upliće u nacionalno zakonodavstvo, ograničavajući svojim članicama pravo da suvereno odlučuju o tome šta se smatra kriminalnim prekršajem. Prvi put to se dogodilo sredinom 2006. godine u obračunu s falsifikatorima. Zahtev Evropske komisije da se do 2012. godine emisija ugljen-dioksida koju emituju vozila smanji na 130 grama po pređenom kilometru izazvao je nezadovoljstvo i proizvođača motornih vozila i ekologā. Proizvođači su smatrali da je zahtev preoštar, da će povećati cenu vozila, smanjiti proizvodnju, dovesti do otpuštanja radnika i da se na njih prebacuje najveća odgovornost za globalno zagrevanje. Evropsko udruženje proizvođača automobila (ACEA) podržavalo je proizvođače smatrajući da se isti efekat može postići upotrebom čistijeg goriva i višim porezima za vozila koja emituju veću količinu ugljen-dioksida. Na drugoj strani, ekolozi su iskazali nezadovoljstvo zato što nije ispoštovan njihov zahtev za limitom od 120 grama ugljen-dioksida po pređenom kilometru, ističući činjenicu da je upravo u sektoru saobraćaja u poslednjih petnaestak godina došlo do najvećeg porasta emisije tog gasa, sa 21 na 28 odsto, te da EU mora ispuniti obavezu zapisanu u Protokolu iz Kjota i smanjiti emisiju štetnih gasova. Do 1995. dozvoljena emisija iznosila je 185, do 2012. godine 162, do 2020. iznosi 130, a potom treba da bude 80 grama ugljen-dioksida po pređenom kilometru.

Literatura

Pored izvora navedenih na strani 43 ovog časopisa, korišćena je i sledeća literatura:

- Cerović, M: Osiguranje motornih vozila – tendencije razvoja, Privredna akademija Novi Sad, 2012.
- Wikipedia, List of countries by per capita values
- www.cea.net: CEA Insurers of Europe, Annual Report
- www.oica.net: OICA Production Statistics
- www.un.net: UN World Population Prospects, the 2010 Revision
- [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_post_and_future_GDP_\(nominal\)](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_post_and_future_GDP_(nominal))

Summary

The Effect of Automotive Industry Development on Importance of Motor Insurance Market

Milan Cerović, PhD

In general terms vehicles, especially passenger cars, had a powerful effect on change in social, family and personal life of people worldwide. Motor vehicle is no longer considered a luxury as it was in the past. Nowadays, motor vehicle is required to meet everyday needs of a modern man. The age of cars is not over yet. It keeps progressing and growing in terms of technical and technological development of automotive industry and constant increase in number of cars, thus having a positive effect on motor insurance development and other insurance lines dealing with motor vehicles.

The first part of the paper analyses the development of automotive industry in Serbia and worldwide, depending on demand trends which are influenced by many factors. Most important factors are achieved level of motorization, demographic trends and standard of living measured by gross domestic product per capita and purchasing power of citizens. Past dynamic development of automotive industry and data and projections of basic assumptions that define the demand trends indicate that it is realistic

to expect growing demand and increase in number of motor vehicles, which would favour further development of automotive industry and motor insurance, as well as other nonlife insurance lines dealing with motor vehicles worldwide, in Serbia and the region.

Having considered the development of automotive industry and number of vehicles, it can be concluded that the significance of motor insurance is on the increase worldwide. Apart from cars, many other things related to motor vehicles may become subject matter of insurance, such as Motor Third Party Liability Insurance, which is compulsory insurance worldwide. The scope of motor insurance is the greatest when compared to other nonlife insurance lines, which is particularly noticeable in some countries worldwide, in Serbia and the region. For the purpose of further development of this insurance segment, due to the significant scope and numerous similarities and some differences in practice of motor insurance, this paper will analyse some of the main indicators of business results in countries formed after the dissolution of Yugoslavia.

*Translated by: **Silvija Beko***

Mr Slobodan N. Ilić,

član Predsedništva Udruženja pravnika Srbije

PRIKAZ SAVETOVANJA

DVADESET DRUGI SUSRETI PRAVNIKA U PRIVREDI SRBIJE

1. Udruženje pravnika u privredi Srbije i časopis tog udruženja *Pravo i privreda* organizovali su 22. Susrete pravnika u privredi Srbije. Skup je održan od 29. do 31. maja 2013. godine u Vrnjačkoj Banji. Opšta tema bila je „Država i privreda“.

Na tu temu uvodni referat podneo je **prof. dr Mirko Vasiljević** sa Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu. U referatu se pošlo od konstatacije da već pet godina svetom vlada privredna kriza te da je u tom ambijentu ključno pitanje dokle treba da seže „vidljiva ruka države“ u privredi. Do odgovora se autorovo razmatranje kretalo putem sedam privrednopravnih aspekata, kojima je osvetljavao odnos države i privrede.

Prvi aspekt obuhvata odnos države i privredne regulative i u njemu je autor ukazao na pojavu da zakonska regulativa sve više ustupa mesto autonomnoj regulativi. (Autonomnu regulativu autor vidi u običajima, uzansama, poslovnim običajima, poslovnom moralu i opštim uslovima poslovanja.)

Drugi aspekt u referatu imao je u vidu odnos ustavom ovlašćenih donosilaca propisa o privredi s jedne strane, i skrivenih donosilaca propisa iz te oblasti čiji je uticaj po meri njihovih uskih interesa, s druge strane. Ovaj aspekt baziran je na analizi sprege politike i monopolske privrede. Istini za volju, u ovom delu referata nije pominjano osiguranje, ali je ovaj aspekt interesantan iz šireg ugla za sve savremene delatnike, pa i za osiguravače.

U žiži trećeg aspekta bilo je izlaganje odnosa između regulative i efikas-

nosti u privredi, što je ređe obrađivana tema. Pogled četvrtog aspekta u referatu bio je upravljen ka odnosu države i javnih preduzeća. I ovaj aspekt mogao je da bude interesantan za osiguravače budući da su javna preduzeća često osiguranici u različitim ugovorima o osiguranju.

Privatizacija privrede našla se u centru pažnje petog aspekta u referatu. U redovima posvećenim tom predmetu ne pominje se privatizacija u osiguranju, ali je posle pokrenutih kaznenih postupaka za neke od ranijih privatizacija u domaćoj privredi ova tema ponovo dospela u centar interesovanja najšire javnosti.

Šesti aspekt referata tretira ulogu države kao manjinskog akcionara u privredi. Tu ulogu država je vršila i vrši je u različitim granama i delatnostima, pa i u osiguranju.

Završni aspekt referata uzeo je za predmet odnos države i privredno-pravnih i političkih sloboda. U zaključku, autor ističe da je državi mesto u privrednoj regulativi, ali na način da unapređuje privrednu efikasnost, a ne da privredna regulativa bude okrenuta nekim drugim interesima.

2. Referate sa ovih susreta organizator je razvrstao u 13 tematskih oblasti i odštampao ih u časopisu *Pravo i privreda*. Zbornik radova sa ovih susreta čini jedan trobroj i dva dvobroja tog časopisa. U podtačkama tačke 2. prikazani su referati posvećeni pojedinim institutima prava osiguranja.

2.1. Iz te oblasti prvi referat podnet je na temu „Narušavanje konkurencije u osiguranju restriktivnim sporazumima“ koautora sa Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu **prof. dr Zorana R. Tomića** i **doc. dr Nataše Petrović Tomić**. U referatu, zapravo eseju na 37 stranica, osiguranje je tretirano najpre iz ugla statusnog osiguravajućeg prava, zatim iz ugla prava konkurencije u osiguranju, i najzad iz ugla upravnog prava.

U prvoj glavi razmatrano je pravo konkurencije i pravo delatnosti osiguranja, pri čemu je težište ipak bilo na statusnom delu prava osiguranja. U toj glavi dominiraju sledeća tri instituta: saosiguranje, reosiguranje i opšti uslovi osiguranja.

U pogledu saosiguranja koautori su, pored ostalog, prigovorili formulaciji člana 7. važećeg zakona o osiguranju, a za opšte uslove osiguranja istakli da u razvijenim delatnostima osiguranja osiguravači ostvaruju saradnju unutar nacionalnog udruženja osiguravača, koje utvrđuje tipske tekstove opštih uslova osiguranja. Za tipske opšte uslove osiguranja navedeno je da imaju tri važna momenta: (1) informativnu ulogu; (2) funkciju racionalizacije; (3) orijentacionu

funkciju. Posle prikaza statusa restriktivnih sporazuma u pozitivnom pravu Srbije (glava druga) i statusa restriktivnih sporazuma u pravu EU, uključujući i pravo osiguranja EU (glava treća), koautori su iz ugla upravnog postupka analizirali akte i mere Komisije za zaštitu konkurencije (glava četvrta). Tema pete glave referata glasila je „Sudska kontrola u oblasti zaštite konkurencije“, a obuhvatila je suptilnu analizu odnosa odredaba Zakona o upravnim sporovima i odredaba Zakona o zaštiti konkurencije, s tim što su se o odnosu tih odredaba koautori izjasnili u zaključku.

U sledećoj glavi koautori komentarišu upravnu praksu Komisije za zaštitu konkurencije u odnosu na osiguranje. Komentar se odnosi na Odluku o minimalnim premijama osiguranja vlasnika odnosno korisnika motornih i priključnih vozila od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima, koju je donelo Udruženja osiguravača Srbije. Zatim se obrađuje ugovor o konzorcijumu, koji su zaključile Kompanija „Dunav osiguranje“ a.d, „Delta đenerali“ i „Viner štetiše“ u vezi sa podnošenjem zajedničke ponude u postupku javne nabavke usluga osiguranja i reosiguranja vazdušne flote JAT „Ervejza“. U oba ova predmeta Komisija za zaštitu konkurencije našla je da su povređena pravila o konkurenciji. Mnoge prilike za kritiku tih odluka Komisije za zaštitu konkurencije koautori su iskoristili, pa ne treba isključiti nove kritičke priloge ovih ili drugih autora o tim istim predmetima.

U zaključcima su se koautori založili da se propisi o pravu konkurencije primenjuju na društva za osiguranje, ali su, na osnovu izloženog u referatu, ocenili da su domaći propisi o zaštiti konkurencije ipak „prilično nejasni i neprecizni“.

2.2. Naučni savetnik Instituta za uporedno pravo iz Beograda **dr Vladimir Čolović** za 22. Susrete pripremio je referat pod naslovom „Sopstvena (keptiv) osiguravajuća društva“, što je ređe obrađivan institut prava osiguranja u Srbiji. U referatu je istaknuto da ovaj oblik društva za osiguranje osnivaju veći privredni subjekti radi osiguranja od rizika sopstvenih osnivača, kao i od rizika njihovih klijenata. Precizirano je da se osnivanju keptiv društava za osiguranje priklanjaju privredni subjekti iz različitih delatnosti, a od potreba osnivača i njihove finansijske snage zavisice veličina fondova za snošenje šteta. Konstatovano je da važeći zakon o osiguranju u Srbiji ne predviđa mogućnost osnivanja keptiv društva, dok je prethodni zakon o materiji osiguranja iz 1996. godine dozvoljavao osnivanje takvih društava.

U poslednje vreme, podvučeno je u referatu, u svetu je trend da se

keptiv društva za osiguranje uglavnom osnivaju u „poreskim rajevima“, poput Bermudskih i Kajmanskih ostrva, Britanskih devičanskih ostrva, na Karibima, u Luksemburgu itd. Autor je poklonio pažnju i sledećim pitanjima: klasifikaciji različitih vrsta keptiv društava, uslovima za njihovo osnivanje i važnosti izbora domicila keptiv društva. Posebno su razmotrene razlike između keptiv društva za osiguranje s jedne strane, i društva za uzajamno osiguranje (saosiguranje) s druge strane.

Autor je u zaključku naveo da nije zabeležen primer da je po zakonu iz 1996. godine osnovano ijedno keptiv društvo za osiguranje. Dalje, istakao je prednosti keptiv društava za osiguranje spram ostalih oblika osiguravajućih kuća, ali iz završnih redova referata provejava skepsa u pogledu toga da li će pri sledećem pravnom regulisanju ove oblasti zakonodavac u Srbiji predvideti mogućnost osnivanja keptiv društva.

2.3. Dr Katarina Ivančević, vanredni profesor Pravnog fakulteta Univerziteta „Union“ u Beogradu, podnela je referat na temu „Specijalizovani ombudsman za zaštitu potrošača“.

U prvom delu referata iscrpno su tretirani elementi opštih tipova ombudsmana, koji su ustanovljavani u različitim pravnim sistemima. Posebna pažnja poklonjena je sektorski organizovanim ili specijalizovanim ombudsmanima za zaštitu potrošača.

Kao istaknuti pravni pisac u oblasti osiguranja, autorka je konstatovala da je najveći broj sektorski organizovanih ili specijalizovanih ombudsmana za zaštitu potrošača uspostavljen upravo u osiguravajućoj delatnosti. Tu tezu ilustrovala je izlaganjem o ombudsmanima specijalizovanim za osiguranje u Poljskoj, Sloveniji, Republici Srpskoj, Hrvatskoj, Nemačkoj, Velikoj Britaniji, Finskoj, Grčkoj i dr. Ona se u zaključku založila za osnivanje sektorski organizovanih ili specijalizovanih ombudsmana za zaštitu potrošača kod nas, što bi, razume se, uključilo i ustanovljenje ombudsmana za delatnost osiguranja.

2.4. Temu „Regulativa prevoza opasnih materija u Srbiji i uloga osiguranja“ obradio je u referatu **mr Slobodan Ilijić**, član Predsedništva Udruženja pravnika Srbije. U prvom delu referata hronološki su prikazani glavni pravni izvori prevoza opasnih materija u SFRJ, uz ukazivanje na probleme u sprovođenju upravnog nadzora nad prevozom opasnih materija.

Taj deo izlaganja autor je zaokružio konstatacijom da je u SFRJ bilo udesa i šteta pri prevozu opasnih materija, ali da, srećom, nije bilo velikih ni katastrofalnih udesa i šteta. Težište referata je na obaveznom osiguranju pri prevozu

opasnih materija kako u SFRJ tako i u Srbiji, a naročito na zakonskim izvorima i opštim uslovima osiguranja. Izlaganje je zaokruženo rešenjima o obaveznom osiguranju pri prevozu opasnih materija po Zakonu o transportu opasnog tereta iz 2010. godine, koji je na snagu stupio maja 2011, a efektivno počeo da se primenjuje tek februara 2013. godine.

U referatu su izložene dobre i loše strane odredaba Zakona o transportu opasnog tereta i obaveznom osiguranju od odgovornosti pri prevozu opasnih materija, s predlozima u kom pravcu valja poboljšati ulogu osiguranja u prevozu tih stvari.

2.5. Između 21. i 22. Susreta pravnika u privredi Srbije u međunarodnoj zajednici zbilo se nekoliko pojava od velikog značaja za delatnost osiguranja. Jedna od tih aktuelnih pojava odnosila se na sistem osiguranja depozita na Kipru, članu EU. Tu pojavu obradio je **prof. dr Branko Ž. Ljutić**, ovlašćeni revizor, u referatu pod naslovom „Bankarska kriza depozita na Kipru: sekvestracija, nacionalizacija, oporezivanje, konverzija depozita u akcije“.

Autor je ocenio da su se nacionalne centralne banke, Evropska centralna banka, institucije supervizorske i prudencijalne kontrole pokazale kao potpuno neefikasne u nekoliko prethodnih godina.

U referatu je izraženo uverenje da privrednu krizu treba posmatrati u svetlu rastućih nepokrivenih budžetskih deficita, koji zauzvrat mogu da budu generator nove globalne krize. Autor se zalaže za snažan regulatorni pristup zasnovan na nekoj od formi globalnog konsenzusa s ciljem povratka poverenja u sistem garantovanih bankarskih depozita.

3. Određen broj referata za neposredan predmet nije imao institute iz prava osiguranja, već pravne institute iz drugih disciplina, ali tako da ti instituti mogu da pomognu prilikom primene ili tumačenja instituta predviđenih u pravu osiguranja. Proučavanjem tih pravnih instituta putem ovih referata i drugih izvora zaposleni u osiguranju može da pomogne sebi, da unapredi svoj neposredni posao i doprinese pravilnosti rada konkretnog osiguravača.

3.1. Prof. dr Ilija Babić sa Fakulteta za pravno-političke studije u Novom Sadu obradio je temu „Ugovor o priznanju duga“. U Srbiji je 2009. godine prvi put donet Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju. Takođe, prvi put u tom zakonu razrađen je manje-više mirni postupak u kome lice oštećeno u saobraćajnoj nezgodi ima pravo da od štetnikovog osiguravača zahteva naknadu štete. U tom mirnom postupku osiguravač je navedenim zakonom ovlašćen da se, u slučaju osnovanog zahteva oštećenog lica, sporazume sa oštećenim o šte-

ti, to jest o priznavanju duga, koji je prouzrokovao njegov osiguranik. Navedeni sporazum ili ugovor o priznavanju duga između osiguravača odgovornog lica i oštećenog može da obuhvati dug u celosti ili samo nesporni deo duga.

Iako se u referatu nigde ne pominje ni osiguranje ni mirni postupak na osnovu Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju, sve što je tu rečeno o ugovoru o priznavanju duga vredi u navedenom mirnom postupku oštećenog pred osiguravačem odgovornog lica. Dakle, ovaj referat osvetlio je jedan pravni institut obligacionog prava koji može da se primeni neposredno u pravu osiguranja, tačnije u mirnom postupku oštećenog pred štetnikovim osiguravačem u obaveznom osiguranju od auto-odgovornosti.

3.2. Svetislav Janković, asistent na Pravnom fakultetu Univerziteta u Beogradu, obradio je temu iz oblasti vazduhoplovnog prava. Naslov referata je „Odgovornost vazduhoplovnog prevozioca za štete koje putnik pretrpi usled oštećenja zdravlja za vreme prevoza, a koje nije uzrokovano nezgodom na vazduhoplovu“. Obrada ove teme interesantna je za zaposlene u domaćoj vazduhoplovnoj kompaniji, kao i za osiguravače na poslovima dobrovoljnog i obaveznog osiguranja vlasnika vazduhoplova.

Rad pruža niz novih informacija i pravnih aspekata iz vazduhoplovnog prava i osiguranja putnika u vazduhoplovu. Referent nije pominjao osiguranje putnika u vazduhoplovu, ali sudska praksa razvijenih privreda, predstavljena u referatu, sasvim korespondira sa onim što se u opštim uslovima osiguranja za putnika u vazduhoplovu smatra osiguravajućim slučajem u vezi sa odgovornošću vlasnika vazduhoplova za štete koje putnik pretrpi usled oštećenja zdravlja za vreme prevoza, a što nije uzrokovano nezgodom vazduhoplova. U tome je interes delatnosti osiguranja za ovaj referat.

3.3. Prvog dana 22. Susretâ održani su okrugli stolovi posvećeni temama „Javni beležnici i Zakon o javnom beležništvu; privatni izvršitelji“ i „Zakon o izvršenju i obezbeđenju“. Ove su teme bile i biće sve interesantnije za zaposlene u osiguranju stoga što su javni beležnici i privatni izvršitelji novi instituti u pravnom sistemu Srbije, te stoga što je u oba ova zakona predviđeno uvođenje oblika obaveznog osiguranja od odgovornosti javnih beležnika odnosno privatnih izvršitelja.

Među moderatorima tih okruglih stolova i prezeneterima tih zakona bili su praktičari iz susednih republika bivše SFRJ, koji su predložili zakonsku praksu te pravne i organizacione probleme s kojima su se suočili javni beležnici odnosno privatni izvršitelji u svojim pravnim sistemima. Među učesnicima Susretâ

bilo je poznavalaca osiguranja, tako da su u diskusiji otvarana vrlo konkretna pitanja o pojedinim elementima obaveznog osiguranja od odgovornosti javnih beležnika odnosno privatnih izvršitelja u tim sredinama, na koja su dati jasni i nedvosmisleni odgovori.

4. Na Dvadeset drugim susretima pravnika u privredi Srbije u zborniku radova objavljeno je 88 referata. Među njima su u ovom prikazu mesto našli samo referati koji su neposredno obrađivali pojedine institute prava osiguranja ili su, po najstrožem kriterijumu, bili neposredno povezani s nekim od instituta prava osiguranja.

Iako pravo osiguranja na ovim susretima nije bilo zasebna tematska oblast, referati predstavljeni u ovom prikazu na najbolji način reprezentuju pravo osiguranja Srbije. Svima zainteresovanim da se detaljno upoznaju s prikazanim referatima preporučujemo časopis za privrednopravnu teoriju i praksu *Pravo i privreda*, koji se može nabaviti u prostorijama Udruženja pravnika u privredi, na Trgu Nikole Pašića 1/2 u Beogradu.

UDK: 655.55:347.763:338.121.711.413:658.8

Dr Zoran D. Radović,

*doktor pravnih nauka, glavni i odgovorni urednik časopisa „Tokovi osiguranja“,
Beograd, i-mejl: zoran-radovic@hotmail.com*

PRIKAZ KNJIGE

COMMUNICATION SCIENCE IN NETWORK MARKETING (KOMUNIKOLOGIJA U POSLOVNOM MREŽNOM MARKETINGU)

Autori: Dragica Korenjak, Mario Plenković i Marko Korenjak

Izdavač: Alma Mater Europa – European Centre Maribor, Maribor, 2013.

Obim: 157 strana

Komunikologija mrežnog marketinga razvija se u obzorju budućnosti globalne konvergentne medijske komunikacije i digitalizacije. Autori smatraju da budućnost poslovnog uspeha pripada upravo komunikologiji mrežnog marketinga.

Knjiga je nastala kao rezultat višegodišnjih nastojanja autorā da se poboljša poslovno komuniciranje na prostorima jugoistočnih i srednjoevropskih zemalja. Dragica Korenjak, Mario Plenković i Marko Korenjak ukazuju da je komunikologija danas jedna od najmlađih naučnih disciplina, koja se, istorijski posmatrano, razvijala kao i druge naučne grane u različitim komunikološkim etapama, a s vremenom se stvarala i poslovna praksa.

Autori ukazuju i na to da je prikrivena moć komuniciranja nova sinteza jezikoslovlja, retorike, stilistike i logike kao skrivenih tajni uspešnog komuniciranja, što nam danas omogućava savremena, nova, poslovna, konvergentna medijska tehnologija. Savremena poslovna komunikologija mrežnog marketinga na svim nivoima mrežnog komuniciranja postaje izazov i moć komunikacij-

skog marketinga, koji sadašnje medijske, marketinške i komunikacijske sisteme jednosmernog poslovnog informisanja prisiljava na poslovnu transformaciju u više, dvosmerne, aktivne dijaloške poslovne sisteme. Autori pokazuju kako novo poslovno informatičko društvo vodi ka poslovnom uspehu. Živimo u svetu „informatičkog društva“ i „mrežnog marketinga“, a mrežni komunikacijski marketing menja poslovno ponašanje.

Knjiga je podeljena u više poglavlja, uključujući sledeća: Šta je prodaja; Prodaja za početnike; Uloga i značaj komunikacije u prodaji; „Vaši klijenti su vaš kapital“; Kako postati uspešan mentor i na koji način formirati grupu uspešnih saradnika; Vođenje saradnika na informativnim sastancima i organizacija uspešnih poslovnih sastanaka; Motivisanje saradnika; Put od prosečnog do vrhunskog prodajnog menadžera; Plan, vreme i ciljevi; Trener za prodaju; Zaključak.

Vrlo je poučan odeljak knjige o istoriji i pojmu mrežnog marketinga, u kome se daju i statistički podaci. Autori citiraju Deidre Sala, koji kaže da mrežni marketing mora biti pristupačan prosečnom čoveku kojem daje mogućnost da ostvari bogatstvo. Autori definišu mrežni marketing ili „multilevel marketing“ kao legitiman poslovni model prodaje proizvoda ili usluga od strane proizvođača ili pružaoca usluga. Mrežni marketing predstavlja oblik prodaje i relativno nov metod distribucije. Neposredna prodaja i mrežni marketing predstavljaju izazov za pojedinca da pokaže kakvim sposobnostima raspolaže. Takođe, dolazi do spajanja tehnologije i neposredne prodaje.

Mrežni marketing kvalifikuje se kao posebna industrijska grana. Profit u klasičnoj distribuciji deli se između proizvođača i prodajne organizacije, dok se u sistemu mrežnog marketinga raspoređuje između proizvođača i organizovanih mrežnih prodavaca. U mrežnom marketingu posrednički lanac između proizvođača i krajnjeg kupca se isključuje.

Knjiga je napisana na engleskom jeziku, a njena bibliografija je bogata. Ovo delo predstavlja svojevrsan udžbenik za sve studente poslovnih i menadžerskih škola i visokoškolskih institucija.

„Ako želite da budete uspešni, družite se sa uspešnim ljudima“, rekao je Onazis, dok je G. H. Madanson istakao sledeće: „Bićemo uspešni ne zbog toga što smo briljantni, već zbog toga što smo uporni.“ Autori na kraju naglašavaju da je poslovna lojalnost i predanost poslu – neophodna.

PRIKAZ INOSTRANOG ČLANKA

**OSIGURANJE GRADOVA PODLOŽNIH PRIRODNIH
KATASTROFAMA**

Tokio je objavio listu gradova s najvećim rizikom od prirodnih nepogoda. Rang-lista napravljena je na osnovu pozicija tih gradova širom sveta. Prema istraživanju reosiguravača „Svis re“, najugroženiji zemljotresima je region Tokio-Jokohama sa oko 29 miliona stanovnika. U toj analizi našlo se 616 gradova sveta s tabelom rizika za ljude i privredu u njima. Tohoku je 2011. godine pogodio najjači ikad zabeležen zemljotres u Japanu, a šteta u ekonomiji dostigla je visinu od 210 miliona američkih dolara. Poplave na Tajlandu 2011. i uragan Sendi u SAD 2012. takođe su se našli na spisku velikih prirodnih nepogoda, kaže **Andreas Šraft**, rukovodilac za praćenje rizika od prirodnih nepogoda u osiguravajućoj kući „Svis re“.

Jedan od glavnih faktora rizika jeste gusta naseljenost u urbanim delovima grada, budući da četvrtina svetske populacije živi u gradovima s visokim rizikom od zemljotresa, oluja i poplava. Mnogi gradovi u Aziji smešteni su u zonama visokih rizika od prirodnih nepogoda, u blizini luka i na morskim i rečnim obalama.

U „Svis re Sigma“ utvrdili su da je 2011. obilovala prirodnim katastrofama, a iz tog razloga su u 2012. više od 32 miliona ljudi, tj. dvostruko veći broj njih nego u 2011, ostala bez krova nad glavom i raseljena. Među raseljenim žiteljima bilo je oko 212.000 ljudi iz Severne Koreje, pogođene monsunima, i 3,5 miliona Kineza iz područja stradalih u olujama i u tajfunima.

Jaka oluja Sendi osetila se 29. oktobra 2012. pet milja jugozapadno od Atlantik Sitija duvajući brzinom od 950 milja na sat. Najjači udar te oluje bio je na njujorškom Menhetnu, zbog čega su zatvoreni mnogi tuneli, putevi i železnica. To je dovelo do kolapsa grada sa štetom procenjenom na oko 570 milijardi dolara.

Fondacija „Rokfeler“, „Svis re“, Američki institut za arhitekturu „Architecture for Humanity“ i Analitički centar „Palantir“ određeni su da stvaranjem savremenije infrastrukture pomognu stotini gradova prevencijom i zaštitom od prirodnih nepogoda.

Nil Smit, menadžer za rizike od prirodnih nepogoda u „Lojdu“, tvrdi da postoji decenijsko iskustvo sa preuzimanjem rizika od prirodnih katastrofa, dok se istovremeno sa unapređivanjem tih vrsta polisa širi znanje o toj oblasti, o proceni rizika, kao i spektar saveta koje ljudi iz „Lojda“ mogu da pruže klijentima.

Megan Linkin, stručnjak za rizike od prirodnih nepogoda u „Svis re“, smatra da osiguravači i nadležne državne institucije treba zajedno da štite i unapređuju životnu okolinu, postavljajući, na primer, peščane dine i jake nasipe u morskim i rečnim oblastima sa čestim poplavama. To podrazumeva i blagovremeno obezbeđivanje budžeta za eventualne prirodne nepogode, a o tim sredstvima gradovi treba zajedno da se brinu.

Izvor

- <http://www.lloyds.com/news-and-insight/news-and-features/environment/environment-2013/worlds-riskiest-city>

*Prevela i priredila: **Ana V. Vodinelić, M. A.***

UDK: 338.266(4-672EEZ):656.025.4:620.26(083.1)

PROPISI EVROPSKE UNIJE

DIREKTIVE O PREVOZU OPASNE ROBE

Evropska komisija posvetila je veliku pažnju prevozu opasne robe koja po svojoj prirodi može da ugrozi životnu sredinu. Komisija je nastojala da ovaj problem rešava kao kompleksno pitanje odgovornosti prevozioca, osiguranja od odgovornosti i zaštite čovekove sredine.

Prevoz robe već duže vreme regulisan je međunarodnim konvencijama u drumskom, železničkom, pomorskom i rečnom prevozu, npr. Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prevozu robe drumom iz 1956. godine.¹

Direktiva 2008/68/EC reguliše prevoz opasne robe u kopnenom prevozu (drumom i železnicom), i u prevozu unutrašnjim vodama. Taj akt objašnjava pojmove „vozilo“, „vagon“ i „brod“. Države članice Evropske unije koje prevoze opasnu robu dužne su da poštuju predviđene standarde, i to ne samo kad se prevozi roba između država članica već i pri prevozu u treće države. Ako se u slučaju udesa pokaže da predviđene bezbednosne mere nisu bile adekvatne, države članice EU dužne su da o tome obaveste Evropsku komisiju.

Oprema za prevoz opasne robe regulisana je Direktivom 1999/68/EC, koja stimuliše korišćenje sertifikovane opreme. Ta direktiva ne odnosi se na prevoz robe koji preduzima vojska.

Direktivom 95/50/EC predviđen je postupak prevoza opasne robe. Regulisan je način na koji države članice EU treba da proveravaju bezbednost prevoza opasne robe drumom. Date su definicije pojmova „vozilo“, „opasna roba“, „transport“ , „poduhvat“ i „provera“. Pregled vozila obavlja nadležna inspekcija, koja utvrđuje da li su preduzete sve mere za bezbedan način prevoza takvog tereta. Pregled se vrši na utvrđenim lokacijama tako da se izbegne zagađenje čovekove sredine, naročito prilikom uzimanja uzoraka robe. Iz saobraćaja se isključuju vozila za koja je utvrđeno da su ponovila prekršaj.

¹ Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Road (CMR).

Direktivom 98/91 Evropskog parlamenta i Saveta regulisana su svojstva motornih vozila čija je namena prevoz opasne robe drumom. Time je izmenjena Direktiva 70/156/EEE, koja se odnosila na vrstu robe i trejlera. Nova direktiva postavila je tehničke standarde i uvela obavezu dobijanja sertifikata za vozila kojima se prevozi opasna roba. Evropska komisija izradila je uputstvo i za prevoz zaražene robe.

Odgovornost za zagađenje čovekove sredine regulisana je Direktivom 2004/35.

Države članice EU imaju obavezu da Komisiju obaveste o sledećem:

- procena količine prevezene opasne robe (u tonama ili u tonama/kilometrima)
- broj izvršenih pregleda
- broj pregleda vozila u mestu registracije
- broj i vrsta prekršaja
- vrsta i visina izrečenih kazni.

Direktiva koja se odnosi na odgovornost za proizvode (*Directive on Product Liability /25/7/85/EC*) zahteva od proizvođača i prevozioca robe da se osiguraju od odgovornosti. Dok je ovakvo osiguranje razvijeno i uhodano u pomorskom prevozu robe², u kopnenom prevozu još nije uhvatilo korena. Za razliku od pomorskog saobraćaja, tu ne postoje ni jedinstveni opšti uslovi osiguranja.³

Ujedinjene nacije shvatile su da je harmonizacija propisa koji se odnose na opasnu robu neophodna. Prvo pitanje bilo je šta predstavlja opasnu robu.⁴ Ovo pitanje proučavao je Komitet eksperata (*UN Economic and Social Council's Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods*), koji je potom izvršio klasifikaciju opasne robe na sledeće kategorije: eksplozivi, gasovi, zapaljive tečnosti, radioaktivni materijali i drugo. Utvrđena je i razlika između korišćenja i prevoza opasne robe.

Godine 2003. Evropska unija donela je Direktivu o ograničenju korišćenja izvesnih opasnih supstancija i električne i elektronske opreme (2002/95/EC). Direktiva ne dozvoljava da se u proizvodnji elektronske i električne opreme

² Petar Kragić, Compulsory insurance for shipowner's cargo liability
<http://www.ukpandi.com/knowledge-developments/article/compulsory-insurance-for-s>, 19. 1. 2011.

³ Pravila osiguranja United Kingdom P&I Club.

⁴ <http://www.dft.gov.uk/vca/dangerousgoods/what-are-dangerous-g.asp>, 8. 2. 2014.

koriste materijali koji su nabrojani kao nepoželjni, npr. olovo, živa i kadmijum. Direktiva iz 2003. povezana je s Direktivom o otpadu električne i elektronske opreme (2002/96/EC). Za štetnost baterija takođe je doneta direktiva, pod oznakom 91/157/EEC (*Battery Directive*), čija je primena proširena novom direktivom 2003/0282 COD. Povećana je i zaštita od negativnog uticaja otpadaka od baterija. Nastao je, takođe, problem otpadnog materijala od mobilnih telefona, na koji je ukazala Agencija SAD (*United States Environmental Protection Agency*). Evropska unija ograničava vrste materijala koji se mogu koristiti za izradu mobilnih telefona,⁵ pa je stoga uvela i kontrolu same proizvodnje tih uređaja.

Dr Zoran D. Radović

⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Restriction_of_Hazardous_Substances_Directive, 8. 2. 2014.

INOSTRANA SUDSKA PRAKSA

OGRANIČAVANJA PRAVA OSIGURANIKA U ENGLESKOJ SUDSKOJ PRAKSI

Engleske sudske presude viših sudova predstavljaju izvor prava koje niži sudovi moraju da prihvate. U oblasti osiguranja važne su presude koje se odnose na jemstvo (*warranty*) osiguranika. Prema engleskom imovinskom pravu osiguranja, predviđenom u engleskom zakonu o pomorskom osiguranju (*Marine Insurance Act, 1906.*), koje se primenjuje na celokupno imovinsko osiguranje, sadržane su odredbe o jemstvu.

Zakon objašnjava da jemstvo predstavlja uslov koji osiguranik mora u potpunosti ispuniti, bez obzira na to da li se jemstvo u materijalnom smislu odnosi na rizik koji je pokriven osiguranjem. Ukoliko osiguranik jemstvo ne ispuni, osiguravač se oslobađa obaveze da mu naknadi štetu, bez obzira na okolnost da je nastala šteta posledica rizika pokrivenog osiguranjem. Osiguravač može poništiti ugovor o osiguranju bez obzira na to da li je do povrede dužnosti osiguranika došlo krivicom osiguranika i na to da li je takva povreda od značaja za eventualnu štetu.

U imovinskom osiguranju jemstvo se odnosi na sledeće:

- uslov koji osiguranik mora ispuniti
- ograničenje u širini osiguravajućeg pokrića, na primer to da je ratni rizik isključen iz osiguranja.

U jednoj od prvih sudskih presuda (*Woolmer v. Mulman, 1763.*), sud je razmatrao jemstvo osiguranika. Osiguranik je „jemčio da je brod neutralan“. Brod je bio izgubljen u nevremenu. Bio je osiguran od „opasnosti mora“. Osiguranik je izgubio spor protiv osiguravača budući da je sud utvrdio da brod nije bio neutralan.

U slučaju spora (*Seavision Investment SA v. Evenett and Clarkson, Puckle Ltd, 1990.*) sud je razmatrao dejstvo jemstva osiguranika. Osiguranik je „jemčio

da brod plovi pod nemačkom zastavom, u nemačkom vlasništvu i pod nemačkom upravom". Sud je utvrdio da je brod bio u vlasništvu firme iz Paname i da je plovio pod francuskom zastavom. Brod je bio pogođen raketom za vreme rata između Iraka i Irana. Osiguravač broda nije bio obavezan da naknadi štetu budući da je osiguranik prekršio jemstvo.

Engleski zakon sadži odredbu o prećutnom jemstvu osiguranika. Pri osiguranju broda na određenom putovanju osiguranik jemči da je brod u ispravnom stanju na početku putovanja (*seaworthy*). Još pre donošenja zakona sud je prihvatao prećutno jemstvo osiguranika. U presudi (*Redmond v. Smith, 1844.*) sud je utvrdio da je osiguranik prekršio jemstvo time što se sa svojim brodom upustio u nelegalnu trgovinu.

Engleski opšti uslovi za osiguranje pomorskih brodova, poznati kao institutske klauzule, sadrže izričita jemstva osiguranika. Na primer to da brod neće biti angažovan za spasavanje na moru. Klauzule ujedno predviđaju mogućnost da se osiguravač ne poziva na neispunjavanje jemstva ukoliko osiguranik plati dodatnu premiju osiguranja (*presuda 7 Ll. L. Rep. 97, 1912.*). Da su se osiguravači odricali prava da se pozivaju na neispunjavanje jemstva osiguranika, potvrđuju mnoge sudske presude (*npr. Weir v. Aberdeen, 1819.*)

Načelo obeštećenja ili načelo naknade štete predstavlja jedno od osnovnih načela imovinskog osiguranja. Ugovori koji za cilj ne bi imali naknadu za pretrpljenu štetu osiguranika bili bi ništavi jer bi im nedostajao pravni osnov. Da bi osiguranik stekao pravo na naknadu štete, neophodno je da ima materijalni interes osiguranja koji je pravno dozvoljen. Navedena rešenja ugrađena su u engleski zakon o osiguranju. S tim u vezi postavlja se pitanje da li odredbe tog zakona treba menjati ukidanjem instituta jemstva (*warranty*), koji nije prihvaćen u zakonima evropskih kontinentalnih zemalja. Tu se ne predviđa rešenje prema kome osiguranik gubi pravo na naknadu štete iz osiguranja zbog toga što je prekršio jemstvo, bez obzira na okolnost da je nastala šteta prouzrokovana ostvarenjem osiguravajućeg rizika koji nije ni u kakvoj vezi sa datim jemstvom. Ovakvo rešenje nije u skladu s načelom obeštećenja i predstavlja anahronizam.

Izvori

- Brown, R. H, *Analysis of Marine Insurance Clases*, London, 1983.
- Ivamy, E. R. H, *Marine Insurance*, London, 1969.
- Ivamy, E. R. H, *Chalmers' Marine Insurance Act*, London, 1906.

Priredio: **Dr Zoran D. Radović**

World Finance proglasio „Dunav dobrovoljni penzijski fond“ najboljim u Srbiji

World Finance, finansijski magazin sa sedištem u Londonu koji dvomesečno izdaje „World News Media“, proglasio je „Dunav dobrovoljni penzijski fond“ za najbolji penzijski fond u Srbiji u 2014. godini.

„Dunav dobrovoljni penzijski fond“ predvodi tržište fondova u Srbiji od osnivanja. Sa 84.000 članova i imovinom od 8,7 milijardi dinara, zauzima 42 odsto tržišta. Pored toga, u 2013, drugu godinu zaredom, ostvario je najviši prinos na tržištu (13,1 odsto) i na taj način svojim članovima omogućio najviši rast štednje za starost.

World Finance izveštava o tržištima kapitala, risk-menadžmentu, trgovanju, tehnologijama, korporativnom upravljanju i regionalnim tržištima uključujući Aziju, Latinsku Ameriku i EMEA (Europe, Middle East and Africa). Poudani podaci analitičara i novinara specijalista u ovim oblastima čine sadržaj magazina *World Finance* esencijalnim štivom za svakoga ko želi da razume svet finansija u 21. veku.

Od 2007. godine, *World Finance* slavi dostignuća, inovacije i izuzetna ostvarenja putem godišnjih nagrada koje dodeljuje najuspešnijima. Kako se moglo čuti, ova nagrada predstavlja potvrdu da je „Dunav dobrovoljni penzijski fond“ najbolji partner poslodavaca i građana u planiranju finansijske sigurnosti.

(Izvor: „Svet osiguranja“ br. 3, mart 2014, str. 6)

Otvoren prvi Institut za osiguranje u Sloveniji

U Mariboru ja nedavno otvoren prvi Institut za osiguranje (Institut za zavarovalništvo) u Sloveniji. Osnivači Instituta, kao privatnog zavoda za istraživanje i savetovanje, jesu **prof. dr Šime Ivanjko**, **prof. dr Marjan Ćurković** i **Dragica Korenjak**. Svečanom otvaranju Instituta prisustvovali su mnogi iz sektora osiguranja u Sloveniji, Hrvatskoj i Srbiji. Reč je o zajedničkom slovenačko-hrvatskom institutu.

Ova ustanova raspolaže sa oko 5.000 članaka i knjiga, te drugih bibliografskih jedinica, istakao je prof dr. Ivanjko. Gosti su naglasili potrebu za novim istraživanjima u segmentu osiguranja i zaštite osiguranika, posebno u dugoroč-

nim osiguranjima kojima se obezbeđuje socijalna sigurnost za starost.

Prilikom otvaranja Instituta u Mariboru, o zajedničkom učešću u projektima edukacije zastupnika i posrednika u osiguranju razgovaralo se s predstavnicima Instituta za osiguranje u Zagrebu, s kojima su razmenjena mišljenja i o mogućnosti da se stručni časopis *Svijet osiguranja* proširi na Sloveniju, gde bi se izdavao na slovenačkom jeziku. Dogovorena je i zajednička organizacija prvog međunarodnog savetovanja zastupnika i posrednika u osiguranju tokom iduće godine, na kojem bi se razmatrala aktuelna pitanja prodaje osiguranja na prostorima država bivše Jugoslavije.

Pozdravni govor održala je **Dragica Korenjak**, pravnik u Institutu za osiguranje u Mariboru, a među uglednim gostima bili su **Sergej Simoniti**, direktor Agencije za nadzor osiguranja Slovenije, **Drago Cotar**, direktor Udruženja osiguravača Slovenije, **prof. dr Mario Plenković**, član Evropske akademije nauka i umetnosti u Salzburgu i predsednik Međunarodne federacije komunikologa i Udruženja komunikologa u Hrvatskoj, **Barbara Toplak Perović**, rukovodilac visokog sveučilišta „Alma Mater Europae – Evropski centar Maribor“, **Aleksandra Podgornik**, direktor Štajerske privredne komore, **Nikola Milijević**, predsednik Instituta za osiguranje u Zagrebu i glavni urednik časopisa *Svijet osiguranja*, **dr Zoran Radović**, glavni i odgovorni urednik časopisa *Tokovi osiguranja* osiguravajuće kuće „Dunav osiguranje“, **Božidar Huljev**, predsednik Nadzornog odbora i dugogodišnji predsednik uprave „Agram životnog osiguranja“, te **Stanislav Zavec**, **Iztok Pečnik**, **Gregor Jelerčić** i **Smiljan Mori**, članovi uprave Udruženja agencija za osiguranja.

(Izvor: „Svet osiguranja“ br. 12, decembar 2013, str. 8)

On-lajn test za stres

EIOPA (*The European Insurance and Occupational Pensions Authority*) otvorila je veb-stranicu posvećenu sprovođenju testa za stres u delatnosti osiguranja u 2014. godini. Taj test predstavlja redovan nadzorni alat koji pomaže u proceni otpornosti ove delatnosti na različite situacije kao što je, na primer, finansijska kriza, a pomaže i u donošenju ispravnih zaključaka koji će omogućiti stabilnost finansijskog sistema.

Cilj vežbe u 2014. jeste da se testira fleksibilnost osiguravača u odnosu

na tržišne rizike u kombinaciji s istorijskim i hipotetičkim scenarijima.

Početak EIOPA testa za stres za osiguravajuću delatnost predviđen je za 30. april, a tokom maja planira se niz radionica u čijim će aktivnostima učestvovati zaposleni u osiguravajućim kućama. Do 20. juna počće prikupljanje i vrednovanje podataka koje će sprovesti nacionalna nadzorna tela. Overavanje podataka biće obavljeno u EIOPA do 21. jula, a javna prezentacija rezultata i analiza testa sprovedeće se u novembru ove godine.

Vežba će se sprovoditi u tesnoj saradnji s nacionalnim telima za superviziju, koja će i kontaktirati s potencijalnim učesnicima testa za stres.

(Izvor: „Svet osiguranja“ br. 1/2, februar 2014, str. 11)

Priredila: Marina Borozanović

Polise za rizik od terorizma

Maloprodajna trgovina i transport najteže su pogođene terorizmom širom sveta, pokazuje istraživanje brokerske kuće „Aon“, koja posluje u sastavu osiguravača „Lojd“. Teroristički napadi mogu se dogoditi u raznim situacijama, od političkih pobuna, preko sabotaža i štrajkova, do društvenih nemira i građanskih ratova. U 2013. godini terorizam je naneo određenu štetu kod čak 33 odsto maloprodajnih trgovačkih aktivnosti u svetu, a 18 odsto internacionalne transportne mreže pretrpelo je oštećenja na robi. Teroristički napadi u šoping-centrima sve su češći. Na primer, trodnevni napad u septembru prošle godine u šoping-centru u Najrobiju odneo je 72 života, pri čemu je ranjeno više od 200 ljudi.

Prema rečima **Pola Hopkina**, tehničkog direktora u Asocijaciji preuzimanja rizika i osiguranja u „Aonu“, svaka delatnost usko vezana za veliki broj ljudi potencijalna je meta za teroriste, a to donosi mnoge i razne vrste šteta. Zato uvek treba imati spremne polise za osiguranje od različitih rizika od napada, na primer na transportna vozila, prodavnice, hotele, fitness-centre, bioskope.

Stvaranju prave slike o štetama od terorizma može da posluži dugogodišnja politička kriza na Tajlandu, koja ostavlja posledice na maloprodajnu trgovinu i oblast zdravstva, kao i na pružanje ugostiteljskih usluga i saobraćaj. Turistički savez Tajlanda izračunao je da je politička nestabilnost tu zemlju za četiri meseca koštala oko 420 miliona britanskih funti.

Osiguravači upozoravaju da se potencijalne štete mogu smanjiti i većim ulaganjem u obezbeđivanje objekata i vozila.

U aprilu 2013, u Rana Plaza, zgradi od osam komercijalnih objekata u Bangladešu, u terorističkom napadu stradalo je 1.129 zaposlenih, a taj tragični događaj izazvao je građanske proteste tokom više od 70 dana, što je prouzrokovalo velike gubitke u privredi.

Ove godine održane su Zimske olimpijske igre u Sočiju, koje su označene kao događaj visokog rizika od terorističkih napada. To je uzeto u obzir prilikom pravljenja portfelja osiguranja za učesnike i imovinu.

Iako svetska globalna kriza jenjava, eksperti ne očekuju da će stopa zločina u svetu opasti. Tako se otvara široko polje delovanja osiguravača, koji mogu da ponude polise za rizike u vezi s terorističkim i drugim napadima. Od njih, naime, nisu imuni ni pojedinci ni zemlje ma gde u svetu. Globalni porast nasilja alarm je za države da svoje građane i infrastrukturu, zajednički smišljenom dugoročnom strategijom, zaštite od tih rizika.

(Izvor: <http://www.lloyds.com/news-and-insight/news-and-features/geopolitical/geopolitical-2014/retail-and-transport-sectors-soft-targets>)

Prevela i priredila: Ana V. Vodinelić, M. A.

Dospelost regresnog zahteva po osnovu naknade štete

Ukoliko tužilac sudu nije pružio ni predložio dokaze da se tuženome obraćao zahtevom za regres isplaćenog iznosa pre podnošenja tužbe, to se dan podnošenja tužbe, u smislu člana 324. ZOO, smatra danom kada je dužnik, to jest tuženi, pao u docnju.

Iz obrazloženja:

Prvostepeni sud pogrešno je primenio materijalno pravo odlučujući o zahtevu za naplatu pripadajuće kamate. Zbog toga je odluka, u stavu prvom izreke u delu koji se odnosi na isplatu zakonske zatezne kamate, preinačena tako što je tužiocu zakonska zatezna kamata dosuđena od dana podnošenja tužbe, primenom člana 324. Zakona o obligacionim odnosima, kojim je propisano da dužnik dolazi u docnju kada ne ispuni obavezu u roku određenom za njeno ispunjenje i da, ako rok za ispunjenje nije određen, dužnik u docnju dolazi kada ga poverilac pozove da ispuni obavezu, usmeno ili pismeno, vansudskom opomenom ili započinjanjem nekog postupka čija je svrha da se postigne ispunjenje obaveze. S obzirom na to da tužilac sudu nije pružio ni predložio dokaze da se tuženom obraćao zahtevom za regres isplaćenog iznosa pre podnošenja tužbe, dan podnošenja tužbe, u smislu navedene zakonske odredbe, smatra se danom kada je dužnik, to jest tuženi, pao u docnju.

(Presuda Višeg suda u Beogradu Gž br. 1301/10 od 24. novembar 2010. godine, i presuda Prvog opštinskog suda u Beogradu P br. 4866/96 od 30. juna 2005. godine)

Autor sentencije: sudija **Đurđa Nešković**

Odgovornost za štetu koju pričine napuštene životinje

Grad Beograd ne odgovara za štetu koju pričine napuštene životinje ukoliko gradske opštine na svojim teritorijama, u okviru poslova koji su im povereni u nadležnost, obezbeđuju uslove za obavljanje i razvoj komunalnih delatnosti.

Iz obrazloženja:

Prema utvrđenom činjeničnom stanju, psi lutilice su u dva navrata naneli štetu tužiocu tako što su u njegovom kućnom dvorištu povredili ili zaklali 10 tovnih ćurki.

Polazeći od ovako utvrđenog činjeničnog stanja, prvostepeni sud je, na osnovu odredaba članova 3. st. 3. i 8. stav 1. Zakona o komunalnim delatnostima, te člana 184. Zakona o obligacionim odnosima, ocenio kao neosnovan prigovor o nedostatku pasivne legitimacije i obavezao tuženog da tužiocu naknadi ovako pretrpljenu štetu, zasnivajući odgovornost tuženog Grada Beograda na činjenici da je Zakonom o komunalnim delatnostima određeno da Grad Beograd uređuje i obezbeđuje uslove za obavljanje komunalnih delatnosti, u koje spada i hvatanje i zbrinjavanje pasa lutilica.

Zakon o veterinarstvu („Službeni glasnik RS“ br. 91/2005) u članu 46. stav 1. tačka 1. propisuje da je lokalna samouprava dužna da na svojoj teritoriji organizuje zoohigijensku službu koja obavlja poslove hvatanja i zbrinjavanja napuštenih životinja u prihvatilište za životinje.

Statutom grada Beograda („Službeni list Beograda“, br. 14/04 i 30/04), koji je važio u vreme nastanka štete, u članu 12. stav 2. propisano je da gradske opštine Barajevo, Grocka, Lazarevac, Mladenovac, Obrenovac, Sopot i Surčin, pored poslova iz stava 1. ovog člana, obezbeđuju i uslove za obavljanje i razvoj komunalnih delatnosti (proizvodnja i isporuka vode, gasa, toplotne i termoelektrične energije, održavanje grobalja i obavljanje pogrebnih usluga, obavljanje dimničarskih usluga, usluga pijaca, kao i održavanje javnih zelenih površina i dr.), i za njihovo obavljanje, po pravilu, osnivaju javna preduzeća.

U članu 13. stav 1. tačka 9. Odluke o organizaciji i radu gradske opštine Obrenovac („Službeni list grada Beograda“ br. 32/04, 7/05, 32/05 i 29/07) propisano je da opština, u skladu sa Statutom grada, preko svojih organa, pored ostalog, obezbeđuje uslove za obavljanje i razvoj komunalnih delatnosti (proizvodnja i isporuka vode, gasa, toplote i termoelektrične energije, održavanja

grobalja i obavljanje pogrebnih usluga, obavljanje dimničarskih usluga, usluga pijaca, kao i održavanje javnih zelenih površina i dr.) i za njihovo obavljanje, po pravilu, osniva javna preduzeća, ili te poslove poverava drugom preduzeću, to jest preduzetniku, u skladu sa zakonom i propisom gradske opštine.

Prema navedenim propisima, gradska opština Obrenovac obezbeđuje uslove za obavljanje i razvoj komunalnih delatnosti, tj. obavlja komunalne delatnosti na svojoj teritoriji i dužna je da na njoj organizuje poslove hvatanja i zbrinjavanja napuštenih životinja.

Stoga je prvostepeni sud, na potpuno i pravilno utvrđeno činjenično stanje, pogrešno primenio materijalno pravo kada je, po ovom osnovu, obavezao Grad Beograd da tužiocu naknadi štetu nastalu od napuštenih pasa na teritoriji gradske opštine Obrenovac.

(Presuda Višeg suda u Beogradu Gž br. 2955/10 od 3. novembra 2010. godine i presuda Opštinskog suda u Obrenovcu P br. 565/08 od 30. decembra 2008. godine)

Autor sentencije: sudija **Đurđa Nešković**

Izvor

- www.bg5i.sud.rs/BILTEN-SUD-PRAKSA

USLOVI OSIGURANJA

U imovinskom osiguranju pravi se razlika između opštih uslova i posebno ugovorenih uslova osiguranja. Pod opštim uslovima podrazumevaju se odredbe ugovora o osiguranju kojima se regulišu odnosi između stranaka, tj. prava i obaveze osiguravača i osiguranika. Utvrđuje se širina pokrća, tačnije rizici i štete sa pokrićem i oni što su isključeni iz ugovora, kao i trajanje osiguranja, obaveze osiguranika i osiguravača, te naposljetku način likvidacije šteta.

Posle zakona, opšti uslovi najvažniji su izvor prava osiguranja obligacionog karaktera. To su izvori koje donosi osiguravajuće društvo i u njima se na opšti način, slično kao zakonom, određuje sadržina budućih ugovora, koji moraju biti u skladu sa višim pravnim aktom.

Opšte uslove osiguranja utvrđuje osiguravač unapred i u raznim varijantama, s različitom širinom pokrća. Ugovorač može da bira po kojim opštim uslovima želi da zaključi ugovor. Na primer, polisa koja pokriva samo potpuni gubitak predmeta osiguranja, ograničavanje korišćenja tog predmeta, uslovljavanje kako ga treba zaštititi itd. Ovi se uslovi unose u ugovor kako bi se bliže odredio rizik koji osiguravač želi da snosi. Oni obavezuju osiguranike na preduzimanje mera kojima će se rizik u znatnoj meri smanjiti.

Opšti uslovi osiguranja u našem pravu čine sastavni deo ugovora. To je shvatanje prihvaćeno u našem zakonodavstvu – kako u Zakonu o obligacionim odnosima tako i u sudskoj praksi. Opšti uslovi osiguranja primenjuju se kada ih ugovorač i osiguravač prihvate.

Posebni uslovi osiguranja predstavljaju ugovorne odredbe o kojima ugovorač i osiguravač pregovaraju prilikom zaključenja ugovora i unose se u polisu, npr. suma osiguranja i premija.

Zakon o obligacionim odnosima izričito predviđa obavezu osiguravača da ugovoraču preda opšte i posebne uslove. Naročito je značajno pitanje tumačenja opštih uslova osiguranja. Pošto ugovorne strane o njima ne pregovaraju,

jedno od pitanja je na koji način obezbediti da oni budu u skladu sa zakonskim propisima. Neophodna je, naime, njihova kontrola.

U transportnom osiguranju postoji veliki broj tipskih uslova koji se međusobno razlikuju u zavisnosti od vrste tog osiguranja. Poseban značaj imaju međunarodni uslovi pomorskog osiguranja, karga i kaska, koji su u dobroj meri unificirani. Opšte uslove engleskih osiguravača, poznate pod nazivom institutske klauzule, primenjuju osiguravači širom sveta. Pored klauzula za osiguranje od pomorskih rizika, važne su i klauzule za osiguranje od ratnih i političkih rizika.

Za tumačenje opštih uslova osiguranju primenjuju se pravila kao i za tumačenje privatnih isprava u ugovorima. U slučaju sumnje, treba ih tumačiti na štetu osiguravača. U našoj sudskoj praksi zauzeto je stanovište da tekst uslova osiguranja treba tumačiti u njihovom uobičajenom značenju, tako da ih osiguranik može razumeti. Odredbe opštih uslova nije moguće primeniti ako su suprotne imperativnim zakonskim normama.

Za stranke su merodavni opšti uslovi osiguranja koji su bili na snazi za vreme sklapanja osiguravajućeg ugovora. Eventualne naknadne izmene izvršene za vreme trajanja osiguranja nisu relevantne, bez obzira na to da li su izmene strože ili blaže za ugovorače i osiguranike.

Izvori

- Jakaša, Branko, *Pravo osiguranja*, Zagreb, 1972.
- Jankovec, Ivica, i Miladinović, Zoran, *Pravo osiguranja*, Niš, 2006.
- Tomašić, Veljko, *Ugovor o plovidbenom osiguranju*, Beograd, 1990.

Priredio: Dr Zoran D. Radović

M.S.: Der Wert einer D&O-Versicherung. - Vrednost osiguranja od odgovornosti rukovodilaca. Kako utvrditi koliko vredi nečije D&O osiguranje ako jedna strana sistematski naduvava štete, a druga sistematski osporava pokriće? Bilo kako bilo, za ovu vrstu polisa još nije svanula zora: aktuelna zvanična saopštenja o D&O pokriću banke „Bajern LB“ (nakon katastrofe sa preuzimanjem austrijske „Hipo Alpe Adrija banke“) pokazuju sledeću dilemu: „Landesbank“ zahteva 200 miliona evra naknade štete, dok društvo „XL Inšurens“, koje od toga treba da plati 105 miliona evra, smatra optužbe starog menadžmenta proizvoljnim. Pogođeni osiguravači „Alijanc“, „Cirih“ i drugi o ovom će iznosu, svakako, lako doneti odluku. Naime, u štampi se govori o isplati vrednoj 50 miliona evra. Ovakvi događaji otkrivaju sumnjivu pozadinu cele situacije: podnosioci zahteva zapravo pokušavaju da se domognu dubokih džepova osiguravača! Ta strategija, naročito u ekonomski nemirnim vremenima – da se promašaji, tj. neuspesi menadžmenta makar delimično poravnaju putem bogatog osiguranja – izgleda suviše privlačna za mnoga preduzeća i njihove deoničare. No pitanje je gde povući granicu između normalnog preduzetničkog rizika i stvarnih grešaka dotičnih menadžera. Na drugoj strani, mnogim ugovaračima osiguranja čini se čudnim stav osiguravača prema regulativi u toj oblasti. Zapravo, grana D&O u Nemačkoj još nema nikakvu tradiciju. A srednja klasa, koja je kao klijent veoma tražena, čudi se tvrdom stavu kojeg se osiguravači drže kad su posredi velike špekulativne štete. Stoga mnogi imaju snažan utisak da se ne mogu osloniti na osiguravajuću zaštitu. I sledeće opterećuje uspeh D&O osiguranja u Nemačkoj: pošto je tržište veoma neprozirno, te do sada niko tačno ne zna koliki je prihod od premija ove grane, ostaje otvoreno pitanje da li osiguravači stvarno imaju dobre razloge da restriktivnije reaguju. Ali dok oni ne povećaju premije, ostaje i sumnja u to šta su uopšte zaradili uz tako niske cene osiguranja.

(Zeitschrift für Versicherungswesen, br. 13-14/2012, str. 413)

Personalbezogene Berufshaftpflicht für Manager. - Odgovornost iz delatnosti menadžera koja se odnosi na ličnu imovinu. Godina dana prošla je otkad je na nemačkom tržištu specijalizovani ponuđač „Allcure“ proširio svoju paletu usluga ličnim profesionalnim osiguranjem od odgovornosti. Ono je naročito usmereno ka poslovođama, članovima uprava i nadzornim savetima kojima, u slučaju prekršene povrede dužnosti, preti neograničena lična odgovornost koja se pokriva i privatnom imovinom. Nova polisa amortizuje lični rizik

u profesionalnom angažmanu. Prema podacima kuće „Allcure“, ona može da se upotrebi i kao dodatak nekog postojećeg D&O osiguranja preduzeća, kao i za klijente koji finansijski nisu obezbeđeni. U napisu se objašnjavaju pojedinosti o ovom osiguranju, kao i ono u čemu se razlikuje od D&O osiguranja preduzeća.

(Zeitschrift für Versicherungswesen, br. 13-14/2012, str. 413)

Dominik Shaukat/Volker Altenähr: Die wachsende Bedeutung der betrieblichen Krankenversicherung. - Nemačka: Raste značaj zdravstvenog osiguranja radnika od strane poslodavca. S obzirom na demografski razvoj, sve veća pažnja poklanja se temi zdravlja i privatnom dopunskom zdravstvenom osiguranju u Nemačkoj. Trenutno je 17 miliona lica dodatno osigurano, što u proporciji s državnim osiguranjem iznosi 24 odsto. Veliki deo osiguranika zaključio je dodatno osiguranje zuba, nešto oko 5,6 miliona građana plaća dodatnu cenu osiguranja za stacionarno lečenje, a oko 1,7 miliona ljudi ugovorilo je dopunsku negu. I za preduzeća će zdravlje, pored obrazovanja, postati centralna pretpostavka za obezbeđenje budućeg radnog elana i učinka. Ovaj se trend kreće u smeru dopunske tarife za grupno osiguranje, pri čemu poslodavac za ovo zdravstveno osiguranje dodaje premiju od 44 evra mesečno po radniku, koja se smatra troškom sprovođenja osiguranja. Ovu premiju za radnike treba vrednovati kao deo plate, čime se suma do 44 evra mesečno oslobađa poreza i troškova socijalnog osiguranja. U članku se dalje objašnjava kakvim se sve uslugama u ponudi osiguravači obraćaju sve manjem tržištu radnika. Naglašava se da je zdravlje zaposlenih od sve većeg značaja za preduzeća. Takođe, razmatra se pitanje koliki je potencijal tržišta zdravstvenog osiguranja, uz tabelu o najvažnijim statističkim podacima o ovom osiguranju i osiguranicima. Iznosi se i podatak da aktuelno postoji ravno 312.000 preduzeća sa više od devet zaposlenih koji podležu obaveznom socijalnom osiguranju. Ukupno, to je 21,3 miliona radnika. Ako se u obzir uzmu i članovi porodica koji mogu biti saosigurani, dobija se krug od oko 40 miliona ljudi.

(Zeitschrift für Versicherungswesen, br. 15/2012, str. 466)

Prevela i priredila: Gordana L. Popović

Poziv na saradnju

Poštovani,

Časopis „Tokovi osiguranja“, u izdanju Kompanije „Dunav osiguranje“, objavljuje originalne naučne i stručne radove, rasprave, analize i prikaze iz oblasti osiguravajuće delatnosti.

Vaša saradnja i stručno znanje doprineli bi razvoju teorije i prakse osiguranja.

Buduće saradnike redakcija moli da se pri pisanju tekstova pridržavaju sledećih uputstava i navedu sve relevantne podatke:

- *puno ime, prezime i srednje slovo autora*
- *pun naziv i sedište ustanove u kojoj je autor zaposlen*
- *slati samo članke na srpskom ili engleskom jeziku*
- *dužina sažetka (apstrakta) treba da iznosi od 100 do 150 reči*
- *navesti ne više od deset ključnih reči*
- *rezime članka treba da bude do jedne desetine dužine članka*
- *fusnote pisati pri kraju strane*
- *lista referenci (citirana literatura) treba da obuhvati bibliografske izvore, koji se navode isključivo u zasebnom odeljku, na kraju članka.*

Bez navedenih podataka rukopisi se neće uzimati u razmatranje.

Rukopis se kuca srednjim proredom do ukupno 45.000 znakova.

Članak ne sme biti ranije objavljivan.

Objavljivanjem članka sva autorska prava prelaze na časopis „Tokovi osiguranja“.

Redakcija bi bila zahvalna ako biste priloge dostavili na CD-u ili na e-mail adresu.

Adresa Redakcije:

*Kompanija „Dunav osiguranje“ a.d.o, za Redakciju časopisa „Tokovi osiguranja“
Beograd, Makedonska 4, Telefon: +381 11 3245 142, e-mail: redakcija@dunav.rs*

Invitation for Cooperation

Dear Sirs,

Insurance Trends Journal issued by Dunav Insurance Company publishes original scientific and technical papers, discussions, analyses and reviews in the field of insurance.

You are welcome to contribute with your professional knowledge to the development of insurance theory and practice.

Editorial office invites future contributors to observe the following rules and indicate all relevant details:

- *Full name and middle initial of the author.*
- *Full name and head office of the institution the author is employed with.*
- *Only articles in Serbian or English should be sent.*
- *The summary (abstract) should be 100 - 150 words long.*
- *Not more than ten key words should be stated.*
- *The article summary should be up to one tenth of the article's length.*
- *Footnotes should be written at the end of the page.*
- *References (quoted bibliography) should include bibliography sources which are exclusively listed in a separate section at the end of the article.*

Texts without the indicated details will not be considered.

Texts should be typed in 1.5 lines spacing with up to 45.000 characters.

Articles must not have been published previously.

Upon article's publication all copyrights will be transferred to Insurance Trends Journal.

Editorial office would appreciate the contributions on a CD or at the e-mail address.

Editorial office address:

*Dunav Insurance Company a.d.o, for editorial office of Insurance Trends Journal
Belgrade, Makedonska 4, Telephone: +381 11 3245 142, e-mail: redakcija@dunav.rs*



**DUNAV
OSIGURANJE**