

мр *Нашаша* ПЕТРОВИЋ ТОМИЋ
асистент Правног факултета Универзитета у Београду

ПРАВО ОСИГУРАЊА

I На дневном реду у свету и код нас

1. Усвојени нови закони

Током 2009. године, српски парламент усвојио је низ закона, који значајно мењају слику српског тржишта осигурања и утичу на положај корисника услуга осигурања. Закон о коме се највише расправљало како у току рада на њему, тако и након усвајања, је Закон о обавезном осигурању у саобраћају.¹ Овим законом требало је извршити корак напред у усклађивању нашег права са правом Европске уније усвајањем решења из пет генерација директива, које се односе на осигурање од одговорности моторних возила.² О томе у којој мери овај закон мења

1 *Сл. гласник РС*, бр. 51/09. За практичну примену овог закона од значаја су и знатно поопштрене одредбе Закона о безбедности у саобраћају (*Сл. гласник РС*, бр. 41/09).

2 Реч је о следећим директивама: 1) *Directive du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relative à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité*, О. Ј. Л. 103 од 2. маја 1972; 2) *Deuxième Directive du Conseil du 30 décembre 1983 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relative à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs*, О. Ј. Л. 8 од 11. јануара 1984; 3) *Troisième Directive du Conseil du 14 mai 1990 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relative à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs*, О. Ј. Л. 129 од 19. маја 1990; 4) *Quatrième Directive du Conseil du 16 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relative à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs*, О. Ј. Л. 181/65 од 20. јула 2000, у примени се од 20. јануара 2003. и 5) *Directive 2005/14/CE du Parlement Européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et*

наше обавезно осигурање у саобраћају довољно сведочи податак да није одмах ступио на снагу, већ након истека *vacatio legis* периода дугог 90 дана. Не улазећи овом приликом у добре и лоше стране усвојених решења, односно у њихову аргументованост и применљивост у актуелном амбијенту српског тржишта осигурања у саобраћају, истичемо најзначајније новине:

1) иако је круг обавезних осигурања одређен на исти начин као у старом закону (осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја, осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима и путницима, осигурање власника ваздухоплова од одговорности за штету причињену трећим лицима и путницима, осигурање власника чамаца од одговорности за штету причињену трећим лицима), нови закон дефинише појмовни апарат потребан за њихову операционализацију водећи рачуна о директивама ЕУ и настојећи да у том смислу обезбеди уједначеност са правом ЕУ, које је у овој области достигло највећи степен хармонизације;

2) за разлику од старог закона, нема дилеме око тога да је обавеза закључења уговора на власнику превозног средства. Он уговор може закључити са било којим друштвом осигурања које поседује дозволу за то. Свако друштво било је дужно да у року од 90 дана пре почетка примене услова обавезног осигурања, исте достави Народној банци Србије на увид ради провере њихове усаглашености са прописима, актуарским начелима и правилима струке осигурања;

3) значајна новина коју уводи овај закон је увођење базе података друштава осигурања. Реч је о подацима који се односе на осигуранике, превозна средства, штетне догађаје и процену и ликвидацију штета и који се обрађују, чувају и користе у складу са Законом о заштити података о личности,

4) појам путника одређен је тако да обухвата не само лица која се налазе у превозном средству и која намеравају да путују, без обзира да ли су купила возну карту или не, већ и лица која се налазе у кругу станице, пристаништа, луке, аеродрома или у близини превозног средства пре или након окончања превоза;

5) што се тиче осигурања од аутоодговорности, законом су детаљно регулисани: обавеза осигурања, полиса осигурања, закључење уговора, лица која немају право на накнаду штете, висина суме осигурања, исплата накнаде штете, Европски извештај о незгоди, територијална важност осигурања (које покрива штете настале на територији држава чланица

90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, O. J. L. 149/14.

ЕУ и држава чланица Система међународне карте осигурања или држава чији је Национални биро потписник Мултилатераног споразума), накнада штете проузрокована у иностранству (исплаћује се најнижа накнада предвиђена прописима државе у којој је штета настала), накнада штете проузрокована употребом возила иностране регистрације, систем *bonus-malus* код наплаћивања премије осигурања, овлашћени представик за одлучивање о одштетном захтеву, Информациони центар (који се оснива при Удружењу ради што ефикаснијег остварења одштетног захтева), Биро за накнаду штете, Регистар штетних догађаја;

6) значајна новина је поверавање јавних овлашћења Удружењу осигураваача Србије: обавља послове националног бироа осигурања, прописује и штампа обрасце и врши контролу употребе међународне карте осигурања, води Информациони центар, Биро за накнаду штете и Регистар штетних догађаја, представља друштва за осигурање пред државних и другим надлежним органима у земљи и међународним организацијама, итд;

7) основан је Гарантни фонд, са својством правног лица и овлашћењем пружања економске заштите путницима у јавном превозу и трећим оштећеним лицима, у случајевима када је штета причињена употребом неосигураног или непознатог превозног средства, као и када је покренут стечајни поступак над одговорним друштвом осигурања. Гарантни фонд почеће са радом у року од две године од ступања на снагу закона, а у том периоду ће његове послове обављати Удружење.

Друго, поново је измењен матични закон за осигурање у делу који се односи на усклађивање друштава осигурања, која поседују дозволу за обављање послова осигурања, у погледу свог статуса и пословања, са чланом који се односи на немогућност истовременог обављања животних и неживотних осигурања. Изменама из 2009. тај рок је продужен са 2009. на 2011. годину.³

Треће, донет је нови Закон о стечају.⁴ Једна од многобројних новина овог закона је увођење обавезе стечајног управника да се осигура од одговорности за штету коју може изазвати вршењем функције. Према одредбама овог закона, активни стечајни управник је дужан да у своје име и у свој рачун закључи са осигуравајућим друштвом уговор о обавезном осигурању од професионалне одговорности са осигураном сумом од најмање од 30.000 евра у динарској противвредности на дан закључења уговора, за све ризике повезане са обављањем послова стечајног управника.⁵ Ово осигурање је, дакле, конципирано као

3 Закон о изменама Закона о осигурању (Сл. гласник РС, бр. 107/09).

4 Сл. гласник РС, бр. 104/09.

5 Закон о стечају, чл. 30 ст. 1.

осигурање од професионалне одговорности и то обавезно. Колико је то реално тј. да ли ће стечајни управници успети да ово осигурање купују код домаћих друштава остаје да се види.

Четврто, донет је нови Закон о управним споровима.⁶ Будући да вршење надзорних овлашћења Народне банке Србије у великом броју случајева резултира доношењем аката против којих је жалба искључења, а допуштен управни спор, овај закон је од интереса за заштиту права друштава осигурања, односно корисника њихових услуга. Најзначајније новина овог закона је шире одређење предмета управног спора, увођење усмене јавне расправе пред Управним судом ради утврђивања чињеница као правила и омогућавање истицања захтева за преиспитовање судске одлуке пред Врховним касационим судом, као ванредног правног средства у управном спору, када је у управном поступку била искључена двостепеност.

2. Удружење европских осигуравача и реосигуравача захтева од групе Г 20 да призна специфичне потребе осигуравајућег сектора⁷

Федерација европских осигуравача и реосигуравача упутила је Г 20 групи, уочи њеног самита у Питсбургу, захтев за регулаторним и надзорним одговором на економску кризу, прилагођен тржишту осигурања и истакла потребу за координираном глобалном акцијом. Европски осигуравачи пружили су овим путем подршку напорима групе Г 20 да обезбеди здрав и одржив економски опоравак на глобалном нивоу и развој прилагођеног регулаторног оквира. Признајући значај уједначеног програма опоравка, европска федерација, ипак, наглашава да мере које се односе на банкарски сектор нису аутоматски применљиве на осигуравајући сектор. Приликом имплементирања неке мере опоравка, мора се водити рачуна о различитим ризицима којима су ова два сектора изложена, као и о њиховим различитим моделима пословања. Исто тако, европски осигуравачи и реосигуравачи сматрају да треба учинити напор како би се избегла дивергенција мера које се предузимају на регионалним нивоима. Само уједначен тј. глобални (а не национални или регионални) приступ решавању проблема привреде осигурања изазваних економском кризом омогућава стварање предуслова за здраво функционисање тржишта осигурања.

6 *Сл. гласник РС*, бр. 111/09.

7 СЕА, Press Release, 22 September 2009. Доступно на: www.cea.eu.

3. Европски осигуравајући сектор показује еластичност на економску кризу⁸

Према извештају европске федерације осигурања, европски осигуравајући сектор показује еластичност на економску кризу. То се посебно односи на неживотна осигурања, која су генерално посматрано, мање осетљива на економске осцилације, осим неких врста осигурања директно везаних за одвијање привредних активности (попут осигурања кредита). Привремена процена за 2008. годину показује пад премија осигурања у Европи за 6%, с тим да су премије неживотних осигурања порасле за 2%. Ипак, удео премија осигурања живота у укупном износу уплаћених премија остаје највећи и износи 60% укупних европских премија осигурања. Ови подаци су утолико више значајнији ако се зна да је осигуравајућа индустрија један од највећих институционалних инвеститора у Европи, који је наставио да се шири и у периоду кризе оснивањем нових друштава осигурања и повећањем запослености за 0,5%.

4. Извештај Европске федерације осигуравача и реосигуравача открива значајну улогу осигуравача у контролисању климатских промена⁹

У извештају названом „Управљање климатским променама: значајни допринос осигуравача“, европска федерација осигурања објашњава како индустрија осигурања развија решења која доприносе ублажавању и прилагођавању климатских промена; како доприноси разумевању овог ризика; како подстиче кориснике осигурања да се прилагоде климатским променама. То показује да улога осигуравача није само накнада претрпљене штете, већ много више. Осигурање нових, тј. „чистих“ технологија, уговорне клаузуле које подстичу предузимање мера превенције и развој *forward-looking* модела процене ризика само су неки од начина на које осигуравачи помажу да се управља климатским променама и њиховим последицама. Како је истакао председник Удружења европских осигуравача и реосигуравача, европски осигуравачи су и вољни и способни да одиграју главну улогу у контролисању климатских промена, али им је за то потребна подршка националних влада и Европске уније. У складу са тим, ово удружење је упутило захтев за политичким ангажовањем кроз: 1) стварање дугорочних, јасних и ефикасних стратегија управљања климатским ризиком; 2) координирање и

8 CEA, Press Release, 29 October 2009. Доступно на: www.cea.eu.

9 CEA, Press Release, 2 December 2009. Доступно на: www.cea.eu.

ширење података о овом ризику; 3) јавно улагање у превентивне мере и 4) партнерство јавног и приватног сектора у случајевима када услов осигурљивости није испуњен.

5. Извештај са тржишта осигурања од аутоодговорности за 2009. годину

Извештај се састоји из два дела: прегледа европског тржишта и извештаја о појединим државама. Број компанија које се баве пословима осигурања аутоодговорности показује благу тенденцију смањења и у 2008. години је износио 1.100. Питање је да ли је тај број довољан, будући да је Европа са више од 315 милиона возила позната као највеће светско тржиште аутоодговорности. Стога не чуди што премије овог осигурања чине 30,3% прихода од премија свих неживотних осигурања и што, заједно са осигурањем од последица незгоде и здравственим осигурањем, чине носеће врсте неживотних осигурања. Лидери овог осигурања на европком новоу су Италија, Немачка, Француска и Велика Британија, чији осигуравачи убирају више од 60% премија осигурања аутоодговорности. Међутим, у извештају се истиче да је глобална економска криза утицала на повећање броја неосигураних возила у Европи. У читавој Европи уочен је пораст броја људи који размишљају о могућим начинима уштеде и један од „популарних“ начина је непродужавање или одлагање куповине осигурања за своје возило.

6. Резултати за 2009. годину мање лоши од очекиваних на хрватском тржишту осигурања

Према најновијим подацима Хрватског уреда за осигурање, хрватски осигуравачи су у току 2009. године остварили бруто премију у укупном износу мањем за 2,7 % у односу на 2008. годину.¹⁰ Тиме се хрватско тржиште осигурања сврстава у ред оних тржишта чији су резултати пословања у претходној пословној години мање лоши од очекиваних. Наиме, хрватско тржиште осигурања бележи укупан пад од само 2,7 % премија осигурања, што је знатно мање у поређењу са извештајима из европских држава. Међитим, како објављују водећи осигуравачи, 2009. година остаће упамћена као врло захтевна година, у којој је цела индустрија осигурања била суочена са низом тешкоћа, изазова и нових услова пословања.

10 *Осигурање*, Хрватски часопис за теорију и праксу осигурања, бр. 1/2010.

II Речник и појмови осигурања

Клаузула „*Held Cover*“

Иако је премија битан елемент уговора о осигурању, она није непроменљива. Наиме, под одређеним условима може се тражити плаћање допунске премије. Из угла функционисања осигурања и заштите интереса осигураника изузетно је значајна могућност одржавања осигурања на снази и поред промене у величини ризика или наступања неке друге околности која би могла водити престанку обавезе осигуравача, уз обавезу плаћања допунске премије осигурања. Реч је о клаузули *Held Cover*, чије уношење у уговор омогућава осигуранику добијање *покрића којим се на најбољи начин штити његови интереси*. Њоме се у исто време на адекватан начин штите и *интереси осигуравача*, јер он не може бити у обавези да пружи додатно покриће, ако му осигураник за то не плати додатну премију. Њена *комерцијална функција* састоји се у томе да повећава сигурност осигураника штитећи га од догађаја који, иначе, нису покривени осигурањем и који могу проузроковати тешке последице, али за које плаћа премију само ако се догоде. У томе се огледа комодитет клаузуле о одржавању покрића јер она пружа право избора осигуранику у погледу ширине покрића. Уколико жели потпуно покриће, мораће да пријави осигуравачу наступање догађаја који се може подвести под опсег *Held Cover* клаузуле и плати додатну премију. Али, уколико жели да избегне плаћање додатне премије, као и када се догађај обухваћен поменутом клаузулом не догоди, осигураник се неће позивати на *Held Cover* покриће.