

INSTITUT OBVEZNOG OSIGURANJA U KONTEKSTU RAZVOJA PROMETA I PRIMJENE NOVIH PROIZVODA I TEHNOLOGIJA

Prof. dr. Siniša Bilić, email: sbilic.mostar@gmail.com

Internacionalni univerzitet Brčko Distrikt

Doc. dr. Muamer Muminović, email: internacionalni.univerzitet@gmail.com

Internacionalni univerzitet Brčko Distrikt

Ivica Opačak, mag. ing. mech., email: ivopac@net.hr

Srednja škola Matija Antun Reljković Slavonski Brod

Sažetak: Trend rasta broja sudionika u prometu čini područja osiguranja sve zahtjevnijim i uključuje sve kompleksnija znanja i prepoznavanje različitih vrsta rizika. Navedeno dovodi do potrebe za izučavanjem navedene problematike koja postaje sve naglašenija. Dolazak novih proizvoda s novim tehnološkim rješenjima omogućava dostupnost i transparentnost razmjene brojnih informacija, prije svega o statusu vozila sudionika u prometu, što osigurava svim sudionicima određeni nivo prevencije od rizika, posebno putnicima, koji sada dobivaju drugačiji tretman u procesu regresnih zahtjeva oštećene osobe u slučaju nastupa štetnog događaja. Razvoj znanja i vještina uočavanja rizika dovodi sudionike prometa u prednost i njihovu primjenu čini još značajnijom. Unatoč tome da pravni okvir kasni za potrebama društveno-ekonomskih odnosa, posebno uslijed razvoja proizvoda i usluga, prisutna sudska praksa dovodi do izjednačavanja razlika i usuglašavanja postupanja. U tom kontekstu, rad problematizira potrebe modernizacije pristupa primjene postojećih zakonskih rješenja svih sudionika u prometu i kontinuiranog obrazovanja radi primjene implementiranih novih proizvoda i tehnologija. U cestovnom prometu se traži više od formalno propisanog sistema, te je potrebno izučavati suvremene društvene, pravne, tehnološke i sigurnosne aspekte radi prevencije štetnih posljedica neodgovarajućeg pristupa prometu.

Ključne riječi: osiguranje, cestovni promet, sigurnost, rizici u prometu

INSURANCE INITIATIVES IN THE CONTEXT OF TURNOVER DEVELOPMENT AND APPLICATION OF NEW PRODUCTS AND TECHNOLOGIES

Abstract: Growth trend in the number of traffic participants makes insurance areas more demanding and involves more complex knowledge and recognition of different types of risks. This leads to the need for studying the mentioned problem, which becomes increasingly pronounced. The arrival of new products with new technological solutions enables the availability and transparency of the exchange of numerous information, above all the status of the participants in the vehicle traffic, which ensures to all participants a certain level of risk prevention, especially passengers, who now receive a different treatment in the process of regressing the injured person in case the occurrence of an adverse event. The development of knowledge and skills of risk detection leads the traffic participants to benefit and makes their application even more significant. Despite the lagging behind of the legal framework for socioeconomic relations, especially due to the development of products and services, the practice of the case leads to the equalization of differences and harmonization of procedures. In this context, work addresses the need to modernize access to existing legal solutions for all participants in traffic and continuing education for the purpose of implementing new products and technologies implemented. Road traffic requires more than a formally prescribed system, and it is necessary to study contemporary social, legal, technological and security aspects to prevent the harmful consequences of inadequate traffic access.

Key words: insurance, road traffic, safety, traffic risks

1. UVOD

Trend rasta broja sudionika u prometu čini područje sigurnosti u prometu, obrazovanja odnosno obuke i osposobljavanja za vozača, pa tako i osiguranja od rizika, sve zahtjevnijim i uključuje sve kompleksnija znanja i prepoznavanje različitih vrsta rizika. Promatrajući navedenu problematiku dolazi se do spoznaje da je brzi razvoj tehnologija i njihovih primjena, posebno u oblasti prometa, nametnuo druge imperativne u obrazovanju vozača, pretvorivši obuku i osposobljavanje u cjeloživotno obrazovanje. Uz zabrinjavajuće veliki broj stradalih u prometu, koji je po stopama smrtnosti, odnosno broju poginulih, na desetem mjestu rizika u Europi⁵⁷ [1], tranzicijske zemlje se bore i sa zabrinjavajućim trendovima, poput uključivanja u promet neregistriranim vozilima, na što niti represivne mjere i aktivnosti poput izmjene Zakona o sigurnosti u prometu, svojim pooštrenim kaznama, nisu polučile željene rezultate. Kako bi se smanjio trend broja počinitelja prekršaja, uvode se prekršajne odredbe koje su veće od prosječnih plaća, ali se i procjenjuje da broj neregistriranih automobila u prometu seže do 15%, za razliku od Turske, Malte, Sjeverne republike Makedonije i Ukrajine, gdje navedena statistika doseže od 20 do 50%, dok je procjena da je broj neosiguranih automobila značajno niži u Republici Hrvatskoj, Srbiji i Sloveniji, ispod 4%. Statistike govore da se, npr., samo u Policijskoj upravi Mostara, kroz prijavu prometnih nezgoda, evidentira i nadležnom tužiteljstvu godišnje uputi prosječno 35 izvješća tužiteljstvu radi sudjelovanja u nesrećama neregistriranih automobila. Nova zakonska rješenja podrazumijevaju da će se svaka osoba koja ima u posjedu ili u vlasništvu vozilo u uporabi u Federaciji Bosne i Hercegovine, na cestama ili u područjima dostupnim javnosti, koja ne pribavi osiguranje od odgovornosti prema trećim osobama, koje proizilazi iz prometnih nezgoda, kazniti zatvorom od trideset dana do tri godine. Navedena kaznena odredba također može biti predmet preispitivanja, kao najstroža prekršajnoppravna sankcija, koja može biti propisana samo zakonom. U tom kontekstu polazimo od presumpcije da se izvođenje teorijske nastave u autoškolama mora prilagoditi strateškim ciljevima sigurnosti prometa, od čije kvalitete obuke ovisi i sigurnost prometa. Sigurnost prometa strateško pitanje razvoja i obveza svih subjekata društva voditi brigu o sigurnosnom motrištu. U kontekstu teme ovog rada to znači da bi na izravan način trebalo poticati pravnu kulturu i svijet o potrebi poštovanja i provođenja pravnih normi kojima se uređuje oblast prometa, kako autoškola, tako i organa i organizacija koje na izravan ili posredan način utječu na sigurnost prometa.

2. POTREBA UKLJUČENOSTI U SIGURNOST U PROMETU

Integracijski procesi, trendovi, globalizacija tržišta i porast značaja prometa uvjetovali su potrebu za poboljšanu efikasnosti, ekonomičnosti, zaštite životne sredine i sigurnosti cestovnog prometa.⁵⁸ Izazov je svakog društva preventivno djelovati s ciljem povećanja sigurnosti u prometu. Uz strategije i akcijske planove koje se planirano i sustavno trebaju usmjeravati na prometnu sigurnost, autoškole trebaju biti jedan od ključnih dionika sustava preventivnog djelovanja na izgradnji svijesti o potrebi uspostavljanja višeg nivoa sigurnosti u cestovnom prometu. Podizanju razine sigurnosti prometa, kroz segment obuke i osposobljavanja vozača za upravljanje motornim vozilima, uvršteno je u zakonske obveze, ali i političke dokumente i strateške ciljeve, kroz koje je vidljiva uloga autoškola, nastavnika i instruktora, polaznika i komisija za polaganje ispita. Poznavanje pravila koja reguliraju uporabu putova i sredstava

⁵⁷ „Učinimo ceste sigurnima“, <https://www.hak.hr/sigurnost-u-prometu/prometna-preventiva/ucinimo-cestesigurnima/>, (12.03.2019.).

⁵⁸ Jusufrić, I., (2015) „Uvodno izlaganje Rektora Internacionalnog univerziteta Travnik“, Nauka i tehnologija, 3(4) str. 5-10.

cestovnog prometa prijeko su potrebna svim članovima društva, kao neizbježnim sudionicima, u interesu sigurnosti svakog pojedinca i društvene zajednice uopće.

Implementacija novih tehnologija, ne samo kroz izgradnja i modernizaciju prometne infrastrukture, nego i u prijevozna sredstva, traži izmjenu kulture i prometnih pravila, čijoj primjeni treba pokloniti veću pažnju. U prometu je veliki broj sudionika, od vozača, suputnika, pješaka, pa sve do osoba koje su u promet uključene u nekom drugom svojstvu, čije uključivanje u promet odnosno načine ponašanja u prometu zahtjeva odgovarajuću interakciju svih sudionika kako bi se promet sigurno odvijao. Tom prilikom se susreću osobe različitih prometnih uloga, razina i sadržaja poznavanja prometnih pravila i ponašanja, što nameće potrebu da svi sudionici u prometu na određen način budu uključeni u sustav informiranja i edukacije o pravilima ponašanja u prometu.

Inoviranje i unapređenje sustava sigurnosti cestovnog prometa stvara potrebu mijenjanja i prilagođavanja pristupa sigurnosti u prometu, prije svega kroz sustav obuke i osposobljavanja vozača motornih vozila, koje se mora prilagoditi sigurnosnim zahtjevima i ciljevima. Europska komisija u tom pravcu predlaže napredne sigurnosne značajke radi smanjenja broja prometnih nesreća, koje uključuju određene mjere sigurnosti, kao što su uvođenje sustava koji smanjuju opasne mrtve točke, tehnologije koje upozoravaju vozača u slučaju odvratanja pozornosti vozača, pospanosti ili ometanja, koje se odnose i na korištenje gadgeta u vožnji, inteligentne pomoći pri brzini, sigurnosnih kamera za vožnju unatrag, snimanje podataka radi istraga i vještačenja u slučaju nezgode, pomoć pri održavanju smjera vožnje u traci, naprednog kočenja u slučaju nužde, osiguranje izravne vizije vozača protiv slijepih točaka, magle i loših vremenskih uvjeta, sustava otkrivanja ranjivih sudionika prometa, blokade vožnje pod utjecajem alkohola, zaštite vozila protiv cyber napada, signala za zaustavljanje u slučaju nužde, koje mjere ujedno otvaraju put prema automatiziranim vozilima, s ili bez ljudskog nadzora. Navedene mjere trebale bi uključivati i sustav za limitiranje brzine, prepoznavanje znakova, ali i ugradnju sustava emitiranja zvučnih signala u električna i hibridna vozila, pri kretanju manjim brzinama, kada njihovo bešumno kretanje postaje pretiho i kao takvo opasno za pješake.

Uz navedeno područje modernih tehnoloških rješenja, stanje u domaćem cestovnom prometu ima svojih specifičnosti koje utječu na osiguranje sigurnosti, kao što su nizak životni standard, nerazvijena prometna kultura i svijest o sigurnosnom uključivanju u promet, ali i ustrojstvu vlasti i upravnih organa, kako po teritorijalnom, tako i po vertikalnom principu, koja otežava provođenje jedinstvenih strategija i akcija. Podjela ovlasti i odgovornosti kroz specifično ustrojstvo i strukturu vlasti utječe da neke aktivnosti na planu obuke i osposobljavanja vozača za upravljanje motornim vozilima u entitetima i kantonima ne funkcioniraju kao zaokružen sustav, te se mogu imati reperkusije na sigurnost prometa. Navedeno ukazuje na potrebu koordinacije i praćenja svih programa s državnog nivoa, kako bi se temeljem postignutih rezultata vrednovala prednosti poduzetih mjera u odnosu na druge mjere ili akcije, učinci utroška sredstava itd. Potrebno je implementirati jedinstveni sustav upravljanja sigurnošću prometa, koji će svojom sveobuhvatnošću, uz opći nivo angažiranja društvene zajednice i poboljšanje strukture mjera društvene intervencije kao preventivnih mjera dati odgovarajuće mjesto sigurnosti prometa među opće priznatim potrebama društva.

Tamo gdje sustavu društvenih vrijednosti sigurnosti prometa ima određeno mjesto, jasno su definirani ciljevi i strateške aktivnosti kojima će se ti ciljevi ostvariti. Planiranim akcijama osigurava se smanjenje broja prometnih nezgoda, usustavljuje se pouzdan informacijski sustav sa stručno elaboriranim i dostupnim podacima velikom broju institucija. Navedeno

podrazumijeva i uključivanje znanstvenih institucija, koje se na multidisciplinarni način bave izučavanjem problema sigurnosti prometa i primjenom odgovarajućih mjera, s tim da prometna znanost, ali i druge znanosti, a posebice društvene znanosti moraju problemu sigurnosti prometa dati veći značaj u znanstveno-istraživačkim aktivnostima.

Svijest o potrebi unapređenja rada institucija i vrednovanja uloge, učinka, efekata, dometa i granica svake mjere društvene intervencije koja se poduzima još nije na odgovarajućem nivou, pa se isto manifestira i na pojedince, što je vidljivo u nedostatku prometne i pravne kulture i svijesti o potrebi poštovanja i provođenja pravnih normi kojima se uređuje oblast prometa, posebno osiguranje od rizika, odnosno zanemarivanja rizika od uključivanja neregistriranog vozila u promet. Zakonodavac je nedvojbeno propisao što podrazumijeva pod neregistriranim vozilom. Pod neregistriranim vozilom smatra se ono za koje nije sklopljen ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti ili je trajanje osiguranja isteklo, a ugovor o osiguranju nije produžen ni u početnom roku, a koje je namijenjeno za promet na kopnu, koje se kreće snagom vlastita motora, s izuzetkom vozila koja se kreću po tračnicama, kao i svako priključno vozilo, priključeno ili ne, koje podliježe obvezi registracije te po propisima o registraciji mora imati prometnu dozvolu.

Neregistrirano vozilo u prometu kao takvo postaje opasna stvar, te je usko vezano uz objektivnu odgovornost za štetu, za čiji se nastanak ne traži krivnja već isključivo povećana opasnost stvari za okolinu, gdje se šteta nastala u vezi s opasnom stvari smatra da potječe od te stvari, odnosno djelatnosti i za nju odgovara njezin vlasnik, a za štetu od opasne djelatnosti odgovara osoba koja se njome bavi.⁵⁹ U slučaju nastupa štetnog događaja, kada vlasnik prijevoznog sredstva nije sklopio ugovor o osiguranju putnika, putnik kao osoba koja bi se pojavila kao korisnik osiguranja, da je ugovor o osiguranju sklopljen, isplatu osiguranog iznosa može zahtijevati od zaštitnog fonda.

Pravo na naknadu štete može se dovesti u pitanje u slučaju kada suputnik koji je dragovoljno ušao u vozilo kojim je uzrokovana šteta a kojim je upravljao neovlašteni vozač, odnosno ako je dragovoljno ušao u neregistrirano vozilo bez istaknutih registarskih oznaka na vozilu ili ako je ušao u neosigurano vozilo. Dokazivanje činjeničnog stanja, da je suputniku navedena okolnost poznata, proizlazi iz Pravilnika o registriranju vozila, kojim je propisano da se vozilo registrira upisom registarske oznake i određenih podataka o vozilu, vlasniku vozila i nosiocu potvrde o registraciji u evidenciju o registriranim vozilima, te izdavanjem odgovarajućih isprava za vozilo, registarskih tablica i stikera naljepnice, te da je vlasnik registriranog vozila dužan prijaviti oštećenje stikera naljepnice radi izdavanja nove, pri čemu nastaje obveza nadležnog tijela elektronski evidentirati promjenu stikera naljepnice. Zakonodavac je predvidio sankciju u visini od 100 do 300 konvertibilnih maraka za osobe koje upravljanju motornih vozilom koje nema istaknutu stiker naljepnicu, znak kojim se označava rok važnosti registracije vozila, ili ako stiker naljepnica nije postavljena na propisan način ili je nečitljiva. Navedene činjenice mogu utjecati na prava regresa od strane zaštitnog fonda, kao pravne osobe osnovane s ciljem pokrića šteta koje pretrpe žrtve prometnih nezgoda, koje ne mogu biti naknađene sustavom obveznog osiguranja od autoodgovornosti. Navedena okolnost dovodi u pitanje mogućnost naplate štete po nastupu rizičnog događaja zato što je okolnost da se radi o neregistriranom vozilu suputniku bila ili trebala biti poznata.

⁵⁹ Čizmek, Opasna stvar – primjeri iz sudske prakse, dostupno na:
<http://www.edusinfo.hr/DailyContent/Topical.aspx?id=27450>, (12.03.2019.)

Posebno je potrebno naglasiti činjenicu da se kao suputnik u neosiguranom vozilu, u smislu prava na naknadu štete, ne podrazumijeva osoba koja je dragovoljno ušla u vozilo koje nije bilo osigurano, a kojim je prouzrokovana šteta. Naime, smatra se da je propisom o obvezi isticanja na vjetrobranskom staklu naljepnice stikera o registraciji cestovnog motornog vozila svima pod istim uvjetima dostupan podatak o okolnosti da li se radi o neosiguranom vozilu, te se smatra da je ta činjenica bila poznata suputniku. Navedeno isključuje pravo suputnika na naknadu štete, iz razloga što je pravo na postavljanje odštetnog zahtjeva neosnovano zbog činjenice da je spoznaja o isteku police osiguranja trebala biti poznata temeljem uvida na vjetrobransko staklo. Kako se za ugovor o osiguranju primjenjuje princip teritorijalnog važenja, koje se regulira Konvenciju o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama⁶⁰, potrebno je, po pitanju prava iz osiguranja poznavati pravnu regulativu drugih država, kada naknada štete prelazi uvjete ili ograničenja utvrđena zakonom o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti u zemlji nezgode⁶¹. Zaštitni fond neće osigurati pravo na naknadu isplaćenih iznosa Zavoda za zdravstveno, mirovinsko i invalidsko osiguranje te društava za osiguranje sa subrogacijskim potraživanjima, kao i druge fizičke i pravne osobe, koje na neposredno oštećenoj osobi nadoknade štetu nanесenu uporabom neosiguranog prijevoznog sredstva, u navedenom postupanju. Obvezno osiguranje odgovornosti za štete pričinjene drugima upotrebom motornog vozila, neophodno je učiniti prije same registracije vozila. Isto je uvjet registriranja, produljenja registracije, odnosno izdavanja probnih registarskih tablica, od strane ovlaštenih tijela nadležnih za registriranje ili izdavanje probnih registarskih tablica. Propisana je i obveza, uz važeću policu ili potvrdu o osiguranju, postojanja dokaza o plaćenju premiji osiguranja. Kako je sve je veći broj migracija, osoba koje trajno ili privremeno napuštaju zemlju radi boravka i rada u inozemstvu, potrebno znati da osobe koje na teritorij Bosne i Hercegovine vozilima koja se uobičajeno nalaze u inozemstvu, smatraju se osiguranim ako posjeduju zelenu kartu, izdanu od nacionalnog ureda osiguravatelja za motorna vozila, a prema potpisanim bilateralnu konvencijama za izmirivanje tražbina.

Posebno je osiguranja da postoji mogućnost promjene vlasnika ili motornoga vozila, koja obvezuje novog vlasnika ili posjednika obavijestiti bez odgode osiguravatelja. U tom slučaju, osiguranik ima pravo raskinuti ugovor o osiguranju i zahtijevati povrat dijela premije, uz uvjet da nije ostvaren štetni događaj. Raskid ugovora o osiguranju moguć je i za novog vlasnika, ako ne prihvaća uvjete osiguravatelja, uz obvezu ugovaranja drugog osiguravateljskog pokrivača. Pokriće rizika nije moguće niti ako je osoba koja je dragovoljno ušla u vozilo znala da je vozilo otuđeno. Navedeno dovodi do potrebe izučavanja problematike koja postaje sve naglašenija. Financijska pismenost preduvjet je sigurnog uključivanja u promet, ali i podizanja svijesti o potrebi zaštite od rizika koji mogu nastupiti, bez obzira radi li se od slučaju smrti, tjelesne ozljede ili materijalne štete prouzročene u prometnim nezgodama. Financijsko obrazovanje aktualizira se dinamičnim, globalno povezanim i složenim financijskim sustavima, koji svojom zahtjevnosti traže posebna znanja radi razumijevanja i odgovarajućeg korištenja različitih financijskih proizvoda, usluga i koncepata. U tom kontekstu potrebno je osigurati strategiju da javna tijela, udruženja potrošača, privatni sektor, obrazovne institucije i ostali dionici odigraju aktivnu ulogu u smanjenju neznanja potrošača, prije svega o dostupnim financijskim proizvodima i uslugama u ponudi. Navedeno osigurava odgovarajuće donošenje odluka kojima će financijski pismene osobe pokazati svjesnost financijskih rizika i mogućnosti, blagovremeno se informirati i donositi najbolje odluke o izboru usluga po mjeri osobnih potreba.

⁶⁰ Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, („Službeni list SFRJ“, broj: 26/76).

⁶¹ Matijević, B., (2005.), „Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti i nedostatak osigurane svote“, Svijet osiguranja, 2, 41-52.

Nedostatak razumijevanja problematike osiguranja i pokrića rizika zahtjeva odgovarajuće finansijsko obrazovanje. U razmatranju navedene problematike, pojedinci se najčešće oslanjaju na savjete obitelji i prijatelja, dok finansijske savjetnike izbjegavaju iz razloga uvjetovanosti finansijskim ulaganjem, koje često nije vezano uz stvarne potrebe pojedinca, kojima je potrebna selekcija informacija o finansijskim uslugama radi iznalaženja rješenja temeljem nepristranih, konkretnih i lako razumljivih informacija s ciljem otklanjanja psihosocijalnih rizika promišljenog i odgovornog odlučivanja. Finansijska pismenost razvija se odgovarajućim finansijskim obrazovanjem, posebno iz perspektive osiguranja, koje osposobljavaju osobe da se stručno i profesionalno uključe u industriju osiguranja, kako bi osnovnim tipovima proizvoda umanjili rizike u prometu, ali i općenito, što je neophodno potrebno, posebno u slučajevima leasinga, gdje se pod pojmom treće osobe smatra i primatelj leasinga ako je ujedno ugovaratelj osiguranja i korisnik vozila te oštećena osoba uslijed štete nastale od vozila istoga davatelja leasinga, ili se kao vozač neosiguranog vozila tereti za puni iznos isplaćene odštete, a ona može doseći milijunske iznose, prilikom čega dužnici najčešće ostaju bez svih pokretnina i nekretnina u svom vlasništvu.

ZAKLJUČAK

Sudjelovanje u cestovnom prometu prerasta poznavanje formalno propisanog sistema i zahtjeva izučavanje suvremene aspekata društva, pravnih, ekonomskih, tehnoloških i sigurnosnih, s krajnjim ciljem prevencije nastupa štetnih događaja s njihovim posljedicama radi neodgovarajućeg pristupa cestovnom prometu. Primjena novih tehnologija u prometu predstavlja inženjerski ali i sigurnosni izazov, te uz razvoj znanja i vještina uočavanja rizika osigurava sudionicima prednost u prometu i njihovu primjenu čini još značajnijom. Potrebno je uvažavanje društveno-ekonomskih odnosa koje diktira mogućnosti razvoja svih prometnih čimbenika i njihovog objedinjavanja u zaokruženu cjelinu, kako bi svi akteri dali svoj doprinos u smanjenju rizika u cestovnom prometu te tako smanjili broj prometnih nesreća. Neophodna modernizacija cestovnog prometa, pristup primjene postojećih zakonskih rješenja svih sudionika cestovnog prometa, te njihovog kontinuiranog obrazovanja, radi primjene novih proizvoda i tehnologija, osigurat će željene ishode. Svi oblici izobrazbe vozača, od formalnih kroz autoškole do provođenja povremenih akcija ministarstava, koji će uvažavati suvremena dostignuća automobilske industrije, kako kroz primjenu informacijsko-komunikacijskih tehnologija, tako i kroz uvažavanje i prepoznavanje rizika prometa, povećat će se prometnu sigurnost i smanjiti neželjene posljedice nastupanja rizika, što su smjernice svih strategija razvoja cestovnog prometa.

LITERATURA

- [1] Čizmek, Ž., (2016.), „Opasna stvar – primjeri iz sudske prakse“, <http://www.edusinfo.hr/DailyContent/Topical.aspx?id=27450>, (12.03.2019.)
- [2] Jusufrić, I., (2015) „Uvodno izlaganje Rektora Internacionalnog univerziteta Travnik“, Nauka i tehnologija, 3(4) str. 5-10. Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, („Službeni list SFRJ“, broj: 26/76).
- [3] Matijević, B., (2005.), „Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti i nedostatak osigurane svote“, Svijet osiguranja, 2, 41-52.
- [4] „Učinimo ceste sigurnima“, <https://www.hak.hr/sigurnost-u-prometu/prometna-preventiva/ucinimo-cestesigurnima/>, (12.03.2019.).