

УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ
ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ

Предмет:
ПРАВО ОСИГУРАЊА

Тема:

ПОЈАМ И СПЕЦИФИЧНОСТИ
МЕЂУНАРОДНОГ ТРАНСПОРТНОГ
ОСИГУРАЊА

- завршни рад на мастер академским студијама права -

Ментор:
Проф. др. Предраг Цветковић

Студент:
Душан Дубајић
(број индекса: М 006/13)

Ниш, октобар, 2014.

- САДРЖАЈ:

1. УВОДНА РАЗМАТРАЊА	3
1.1 Предмет рада	3
1.2. Значај и циљ рада	4
1.3 Хипотезе и методе при изради рада	5
2. ДЕФИНИЦИЈА ПОЈМА МЕЂУНАРОДНОГ ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА	6
3. ПРИКАЗ ИСТОРИЈЕ РАЗВОЈА ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА	11
4. ИЗВОРИ ПРАВА У ОБЛАСТИ МЕЂУНАРОДНОГ ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА	15
4.1 Конвенције међународних организација	15
4.2 Акти <i>lex mercatoria</i>	19
4.3 Национални закони	25
4.4 Услови осигуравајућих друштава и пословни обичаји	28
5. ВРСТЕ МЕЂУНАРОДНОГ ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА	33
5.1. Осигурање у поморском транспорту.....	33
5.2. Осигурање у мултимодалном транспорту	39
5.3. Осигурање у осталим видовима транспорта	42
6. РИЗИЦИ КОД МЕЂУНАРОДНОГ ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА	45
7. ПОСЕБНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ УГОВОРА И ДОКУМЕНТИ У МЕЂУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТНОМ ОСИГУРАЊУ	54
8. ЗАКЉУЧАК	61
- СПИСАК КОРИШЋЕНЕ ЛИТЕРАТУРЕ	64

1. УВОДНА РАЗМАТРАЊА

1.1 Предмет рада

Са развојем и експанзијом међународног транспорта, до кога је дошло захваљујући интезивним процесима либерализације светских економских токова, јавила се потреба за стварањем и применом прихватљивих облика осигурања. Међународни транспорт великих количина најразноврсније робе, од самог почетка био је праћен бројним ризицима. Штетне последице остваривања тих ризика никако не могу бити занемарљиве, већ напротив, веома тешке и практично економски неиздрживе за организатора транспортног подухвата. Управо је велика вредност робе која се транспортује лимитирајући чинилац, који онемогућава било пошљаоца, било примаоца, да самостално и без ослањања на помоћ других, сноси трошкове надокнаде насталих губитака. Пропашћу робе која се транспортује, генерише се велики губитак и материјална штета, која уколико не би била осигурана, доводи у питање саму даљу егзистенцију пословног субјекта који сноси ризик. Уколико не би постојао ефикасан и пажљиво креиран модел и инструменти поделе и преноса ризика, привредни субјекти не би имали никаквог интереса да се упуштају у такве високоризичне пословне подухвате извоза робе. Иако извоз робе несумњиво доноси значајне користи и појединачном привредном субјекту, који тада шири своје тржиште и потенцијално остварује већи профит, и држави чији је спољнотрговински биланс тада уравнотежен или позитиван, њега практично не би било да није праћен чврстом подршком и потпором, оличеном у институту осигурања.

Са претходно изнетог становишта, може се извести закључак да би светска трговина функционисала веома отежано, или би можда чак била потпуно паралисана, уколико не би постојало транспортно осигурање. Робне размене између држава би у том случају биле далеко скромније, а о велики пројекти спољнотрговинске робне размене, каквима данас сведочимо готово на дневној бази, не би могли ни да се замисле. Без транспортног осигурања, међународна трговина би попримила шпекулативни карактер, а отпремање робе велике вредности на пут било би изводљиво само са одважне, ризику склоне привредне субјекте са коцкарским менталитетом. Извесност и одређена предвидљивост су управо оно на чему данашњи привредници инсистирају, а то је заправо оно што могу да очекују, уколико своју робу коју транспортују уједно и осигурају. При садашњем стању економске коњуктуре у којој се налази светска привреда, када се веома отежано долази до свежег капитала за затварање производног циклуса и даљу дистрибуцију производног асортимана, привредни субјекти никако себи не могу приуштити губитак робе коју су произвели, а услед деловања различитих ризика који су, приликом транспорта робе, изван њихове контроле. Одређена сигурност је нешто за чим привредници данас трагају можда више него икад, а што им установа осигурања безрезервно пружа. Због свега напред изнетог установа међународног транспортног осигурања се квалификују да јој буде посвећена значајна пажња, како са теоријског, тако и са практичног аспекта. Специфичне одлике међународног транспортног осигурања завређују да се о њима излаже подробно и детаљно, а пре свега самостално у односу на друге типове тако широке и комплексне области, као што је осигурање.

Због свега напред приказаног, садржина овог рада ће бити посвећена питању међународног транспортног осигурања, његовим посебностима, сврси његовог постојања као и самој суштини његове природе. Предмет овог рада биће и анализа историјског настанка и развоја међународног транспортног осигурања до данашњих дана, али и приказ очекиваних тенденција његовог даљег усавршавања и диверзификације. Нарочита пажња

биће посвећена презентовању практичних премера, у којима су се сублимирали сви ефекти међународног транспортног осигурања. Упознавање са реалним приликама у којима делује међународно транспортно осигурање је можда и кључно за његово поимање и потпуно сагледавање, јер управо у таквим животним околностима оно открива сав свој потенцијал пружања заштите осигураним добрима. Јер међународно транспортно осигурање, као и осигурање уопште, се развијало управо кроз праксу и практичне напоре трговаца и произвођача, да свој уложени рад и капитал сачувају и обезбеде од опасности којима су непрестано изложени. Установа осигурања генерално посматрано, не претендује да пружи одговоре на нека крупна, узвишена питања функционисања и опстанка глобалног привредног поретка, већ заправо жели да пружи свој скромни допринос остваривању привредне стабилности и сигурности привређивања. Сходно томе, питање практичне примене елемената међународног транспортног осигурања наћиће своје заслужено место у структури овог рада.

1.2 Значај и циљ рада

Када се постави питање значаја рада, може се рећи да је он детерминисан квалитетом и актуелношћу установе која заузима централно место у структури рада и према којој су усмерени интелектуални процеси и размишљања аутора. Један од задатака који је постављен у овом раду и којем би трабало одговорити је представљање међународног транспортног осигурања на потпун и систематичан начин. Садржина рада мора на јасан и разумљив начин осветлити све аспекте међународног транспортног осигурања. Захтев од чијег остварења се не сме одступити јесте, да се међународно транспортно осигурање, какво данас постоји у свету, прикаже на један објективан начин, са свим недостацима и предностима успостављеног система његовог функционисања. Давање доприноса бољем схватању нужности постојања осигурања у међународном транспорту робе, јесте услов који у потпуности треба бити задовољан.

Резултати који се желе остварити овим радом јесу, између осталог, да се укаже на развијеност пословне праксе и културе осигурања робе у транспорту у свету, затим, да се подигне свест код домаћих привредних субјеката о користима које произилазе из закључивања уговора о осигурању, као и да се подстакну на активно размишљање када је реч о проблему управљања ризика у пословању. Задатак је државе, али и свих институција и појединаца који су професионално или научно-истраживачки везани за област осигурања, да раде на промоцији и прихватању осигурања. Осигурање у привреди, где спада и међународно транспортно осигурање, се мора посматрати као улагање у обезбеђење и заштиту личних пословних интереса. Недопустиво је и коначно погрешно да привредни субјекти плаћање премије осигурање третирају као трошак, као узалудни и неисплативи новчани одлив који не доноси никакву корист.

Један од значајних циљева овог рада, на који указује сам наслов, јесте представљање специфичних карактеристика међународног транспортног осигурања, које га издвајају у односу на остале типове осигурања. Тежња рада ће бити да се образложе и прикажу све посебности, које су узроковане нарочитом природом међународног транспортног осигурања и његовом већом динамичношћу. Међународни транспорт робе захтева креирање посебних инструмената осигурања, њему прилагођених, инструмената који пружају решења за најразноврсније случајеве остваривања предвиђених ризика. У међународном транспортном осигурању, за разлику од других врста осигурања, мора бити омогућено да се промене у садржини закљученог уговора остварују лакше и на мање формалан начин. Транспорт робе, нарочито оне лако кварљиве, на великим релацијама,

инсистира на што је већем могућем скраћењу свих процедура које га прате, на избегавању сувишних формалности и што је бољој могућој комуникацији свих субјеката, који су ангажовани приликом транспорта. Следствено томе, код међународног транспортног осигурања мора постојати потпуна и непрекидна координација између осигураника и осигуравача, као и његових сарадника у различитим државама преко чијих територија се превоз робе реализује.

1.3 Хипотезе и методе при изради рада

Из наведених циљева рада произилазе и основне хипотезе које ће бити изнете и проверене. Полазна хипотеза је да међународно транспортно осигурање карактеришу извесне особине, које нису присутне у толикој мери када је реч о осталим типовима осигурања. Како би наведена хипотеза била испитана, у раду ће бити приказани субјекти који се у својој пословној пракси ослањају на овакав тип осигурања, затим, биће детаљно описани сви елементи уговора, као и поступак у коме се исти закључује и у коме се врши његова измена. Такође, неизоставни део биће и опис полисе осигурања, која по својој садржини, у значајној мери одступа од устаљених стандарда присутних у политици осигурања. У прилог хипотези о специфичности међународног транспортног осигурања сведочи примена посебних Incoterms правила, створених од стране Међународне трговинске комор у Паризу, а која су посвећена дефинисању тога ко сноси ризик и трошкове осигурања робе током превоза.

Поред претходно истакнуте хипотезе, у предстојећем раду биће приказане и следеће:

1. Међународно транспортно осигурање је дубоко везано за светску привреду, чије би функционисање било доведено у питање уколико не би постојала пракса осигуравања.

2. Међународно транспортно осигурање је веома комплексна област проучавања, зато што је упућено на различите видове саобраћаја, који имају своје нарочите одлике.

3. Међународно транспортно осигурање је усредсређено на решавање практичних проблема, са којима се привредни субјекти суочавају током свог пословања.

4. Међународно транспортно осигурање је област осигурања која је у експанзији у свету, због пораста нивоа светске робне размене, али и повећања ризика који прате транспорт робе, као што су тероризам и пиратство.

5. Међународне организације и државе подстичу развој међународног транспортног осигурања, јер га препознају као значајан фактор подстрекавања извоза и пораста светске трговине.

Када је реч о методама које ће бити коришћене у овом раду, неизоставна је англизна како теоријског тако и практичног аспекта међународног транспортног осигурања. Дефиниција као метода истраживања употпуниће визију о појму међународног транспортног осигурања. Дедукција и дедуктивно закључивање биће присутни у мери, која је непходна за потпуно разумевање специфичности међународног транспортног осигурања. Историјски метод наћиће своје место у структури рада, са примарном интенцијом да се прикаже досадашњи пут развоја међународног транспортног осигурања. Метод пројекције биће употребљен за стварање слике од даљем правцу у коме ће се кретати целокупна област међународног транспортног осигурања. Коначно, приказ студија случаја имаће за циљ да осветли сву разноликост и разноврсност ситуација, које се јављају у богатој пословној пракси неких од највећих осигуравајућих друштава, ангажованих у међународном транспортном осигурању.

2. ДЕФИНИЦИЈА ПОЈМА ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА

Приликом одређивања дефиниције појма међународног транспортног осигурања, прикладан редослед академског излагања претпоставља да се прикаже генеза његовог настанка, у оквиру ширег института, а то је осигурање уопште. Веза између транспортног осигурања као ужег појма и осигурања као појма којим је претходно акцентовани појам обухваћен је тесна и узајамна. Та веза се очитује у чињеници да су почетни кораци у настајању и развоју права осигурања манифестовани управо кроз транспортно осигурање. Први инситути налик осигурању, попут *fenus nauticum*, и први законски текстови из области осигурања, попут *Lex Rodia de Iactu*, су примери транспортног осигурања. Тиме је успостављен реверзибилни процес у коме право осигурања извире из транспортног осигурања, а на опозитној страни транспортно осигурање је постало део, сада већ потпуно издиференцираног и усложњеног појма осигурања. Дедукцијом из изложеног редоследа може се, са пуним правом и без двојбе, закључити да се носећи елементи дефиниције осигурања уопште апстрахују и укључују у дефиницију транспортног осигурања, уз извесне специфичне додатке и особености.

Треба правити разлику између појма осигурања и уговора о осигурању. Први појам обухвата економске, техничке и правне особине осигурања. Често се осигурање дефинише као уговор о осигурању што није одговарајуће јер се осигурање тако своди само на његову правну димензију.¹ Зато се уговор о осигурању може приказати као правна веза, успостављена уговорном сагласношћу воља између лица које пружа услугу осигурања с једне стране и лица које за то плаћа одговарајућу суму новца на име премије осигурања, са друге стране, којом се утврђују услови под којима се осигуравач обавезује да ће страном или домаћем осигуранику исплатити одговарајућу накнаду, под условом наступања осигураног случаја у међународном трговинском промету.² Осигурање се презентује кроз своју материјализовану правну форму, а то је уговор о осигурању. Његовим закључивањем обавезује се уговарач осигурања да плати осигуравачу премију осигурања, а осигуравач се обавезује да, ако се деси догађај који је уговором предвиђен као осигурани случај, исплати уговарачу осигурања (осигуранику или неком трећем лицу) накнаду, односно уговорену своту или учини нешто друго.³

Дефиниције појма осигурања су веома исцрпне, свобухватне и конкретне. Оне истичу у први план носеће елементе на којима почива осигурање и на којима се заснива његов даљи просперитет и развој. Ти кључни чиниоци представљају почетну поставку свих релација у осигурању, које се даље могу надограђивати и ближе образлагати. Они идентификују осигурање као део правне науке и пружају му дистинкцију у односу на сродне појмове пословне праксе у савремено утемељеној привреди. Сви ти елементи због своје важности, ван сваке сумње место проналазе и у покушајима давања дефиниције међународног транспортног осигурања. Следствено томе и у транспортном осигурању, као и у осигурању уопште, осигураник врши трансфер ризика од економског губитка на осигуравача, који за узврат врши редистрибуцију ризика кроз инвестиције и уговоре о реосигурању. Зато се и уговор о транспортном осигурању може одредити као уговор према коме је једна страна (осигуравач) легално везана тиме да исплати извесни новчани износ или његов еквивалент другој страни (осигуранику), а поводом наступања унапред

¹ Јасна Пак, *Право осигурања*, Универзитет Сингидунум, Београд, 2011, стр. 187

² Александар Ћирић, Радомир Ћуровић, *Међународно трговинско право – посебни део*, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2005, стр. 217

³ Дара Миленовић, *Пословно право*, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2008, стр. 341

спецификаног догађаја током транспорта добара од места отпреме до места одређена, у који је укључен одређени елемент непредвидљивости који се тиче времена наступања или чак вероватноће самог наступања догађаја и што утиче на интерес осигураника у предметној ствари осигурања. Осигураник овде купује свој „миран сан“, тзв. „невидљиви производ“⁴. Дакле и у појам транспортног осигурања се без икакве резерве, али уз дужну пажњу, може извршити инклузија детерминишућих делова дефиниције осигурања уопште.

Међутим, мора се имати на уму да би овакве дефиниције, иако тачне, могле бити препознате као недовољне, а можда чак и штуре када је реч о међународном транспортном осигурању. Разлог за такво размишљање налази се у чињеници да оне приказују и погађају само један део осигурања које је предмет овог рада. Да би дефиниција била потпуна и без замерки, обухват мора бити шири. Тако да је дефиницију неопходно надоградити и унапредити, додацима типичним искључиво за међународно транспортно осигурање, који егзистирају само у њему.

Најпре је неопходно указати на то да је транспортно осигурање онај део делатности осигурања који покрива ризике настале у вези са саобраћајем – транспортном у најширем смислу речи.⁵ Тиме се у процес дефинисања уводи први фактор који одређује врсту, функцију и смисао постојања овог типа осигурања. Иначе, на тако нешто упућује и сам назив, у којем се истиче термин транспорт. Међутим, када је транспорт предмет научне анализе исти се не сме сагледати рутински и површно, без уочавања ситних, готово неприметних детаља. Транспорт је област веома широка по свом обиму и разноврсности законске регулативе. Уколико би се под транспортно осигурање подвели сви делови, тако простране и институтима богате области, настала би грешка која би указала на недовољну пажњу. Разлог за такву квалификацију присутан је у чињеници да осигурање друмских и шинских возила не спада међу транспортна осигурања, иако се код осигурања друмских возила говори о каско осигурању. Тај део осигурања сврстан је под редовна имовинска осигурања.⁶ Зато, транспортно осигурање на првом месту обухвата осигурање робе у превозу, без обзира на врсту превозног средства којим се роба превози, осигурање бродова и других пловних објеката, осигурање ваздухоплова и других летилица, осигурање возарине, осигурање од одговорности превозиоца и сл.⁷ Под транспортним осигурањем се подразумева заштита од штетних последица које могу настати услед стихијских или других догађаја којима су изложена транспортна средства и роба која се превози тим средствима, и оно се врши полисом осигурања.⁸ Транспортно осигурање се може још дефинисати и као покривање физичких оштећења, или потупног губитка добара, за време док се налазе у транзиту путем копна, мора или ваздуха и нуди значајне могућности и ценовне предности уколико се њиме правилно управља.⁹ Ситуација није једнообразна и потпуно јасна ни када је реч о добрима која се наводе у дефиницији, јер је потребно потпуно препознати о каквим облицима робе се говори. Под робом се најчешће подразумева материјализовани облик, физички и сензитивно доступан чулима који се може уз употребу механичке силе за веће количине или људске снаге за мање количине, подизати, товарити на превозно средство, а након тога и превозити. Међутим Европска

⁴ Marko Pavliha, Overview of Marine Insurance Law, IMO International Maritime Law Institute Malta, 2010, str. 2

⁵ Ивица Јанковец, Зоран Миладиновић, Право осигурања, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2006, стр.381

⁶ Борислав Ивошевић, Уџбеник транспортног осигурања, Тиват, 2010, стр 15

⁷ Branko Јаќаќа, Pravo osiguranja, Zagreb, 1972, str. 183

⁸ Љиљана Вуковић Симић, Основи спољне трговине, Београд, 2012, стр. 8

⁹ SITPRO International trade guides, Cargo insurance, London, 2008, str. 2

економска комисија Организације Уједињених Нација чини поделу облика транспорта која захтева да се обазривије приступи оцени појма превоза робе. Наиме, поред неспорне поделе на поморски, железнички, друмски, мултимодални и ваздушни и транспорт унутрашњим водама, своје место у подели нашли су и поштански транспорт као и транспорт монтираним инсталацијама (типа гасовод, нафтовод, електропостројења и сл.)¹⁰

Овим је скренута пажња да се, приликом дефинисања појма међународног транспортног осигурања, не сме пренебрегнути чињеница да и физички неопипљиви објекти, попут природног гаса или електричне енергије или објекти који нису директна асоцијација на појам робе, попут поштанских пошиљки, јесу роба. Ради се о објектима којима се мора признати не само својство робе већ и да, уз основне пољопривредне производе, имају пресудан значај за опстанак и даље пословно организовање и деловање светске привреде. Прављењем превида таквог типа и неувршатавањем горепомнутих типова робе у дефиницију, онемогућава се на директан начин њихова најцелисходнија и најадекватнија заштита од ризика. Потреба за избегавањем таквог изопштавања је још већа, имајући у виду да је реч о роби код које су и ризици мултипликовани и интензивни.

Друга важна одредница у приказу дефиниције међународног транспортног осигурања је управо тај елемент иностраности који је заступљен у толикој мери. Посебну карактеристику ове врсте осигурања, више него код других грана осигурања, чини интернационални карактер. Интернационализација транспортног осигурања у директној је вези са његовим основним задатком да осигурава од транспортних ризика, који су чести и врло велики, тако да, по правилу, националне осигуравајуће организације не располажу довољним капиталом за покриће свих могућих штета, које могу претрпети терети и возила који су осигуравају. Због наведеног посао транспортног осигурања одвија се на јединствен начин скоро свуда у свету, редовно према правилима која су усвојили водећи светски осигуравачи¹¹ Зато дефиниција овог појма мора бити потпуно термилошки обухваћена, комплетна и свестрана, без изостављана одреднице међународни, како би се направила неупитна разлика и кристално јасан отклон у односу на транспорт чисто унутрашњег карактера. Транспорт који се одвија у оквиру територије једне државе није предмет разматрања овог рада и не може пронаћи своје место у дефиницији. Исти је регулаторно обрађен националним законским текстовима, а не изворима међународног карактера. Ипак, треба нагласити да постоји извесна повезаност између транспорта унутрашњег и међународног карактера. Најпре и један и други једновремено опстају и остварују почетну премису свог настанка, захваљујући истој инфраструктури, високо професионалној и обученој кадровској структури, тржишној економији која доминира, аутоматизованој производњи и великој потреби за робом, расту светске популације, итд.

Незауостављиви процес глобализације дао је свој допринос ублажавању и сужавању оштре демаркационе линије између ове два, по територијалном критеријуму одређена, типа транспорта. Са појавом и неслућеним темпом убрзавања процеса глобализације и регионализације, којима се потиру економске баријере и где појам границе постаје флуидан и опстаје само у административном смислу, полако нестају услови за прављење разлике на релацији унутрашње – међународно. Најбољи пример је регионална организација типа Европске Уније, у којој су трговинско-правна и квантитативна ограничења у трговини и транспорту ступњевито укидана, а међусобна интеграција јачана од зоне слободне трговине до економске уније.¹² На том нивоу се о међународном

¹⁰ www.unece.org

¹¹ (6) Ивошевић, *op.cit.*, стр.14

¹² (2) Ћирић, Ђуровић, *op.cit.*, стр. 167

транспорту може говорити само у односу на државе нечланице које су ван тог клуба. Ипак, о потпуном занемаривању ове поделе под дејством процеса глобализације и регионализације, моћи ће се говорити тек у неком даљем периоду, тако да се иста мора уважити и у целости имплементирати у садашње појмовно дефинисање.

Последња ставка на овом путу проналажења, разлагања и анализе дефиниције међународног транспортног осигурања је постављена прављењем суптилне, рафинисане, али приметне разлике између појмова транспорт и транзит. Ради се о разлици мањег значаја чија појава је узрокована термилошким, етимолошким и језичким факторима, али чији се одједи на плану дефинисања појма ипак манифестују. На међународном тржишту осигурања се не може говорити о јединственом појму и уопште термину транспортног осигурања, захваљујући управо овој недоумици која је створена. На лондонском тржишту осигурања одвојено се спроводи поморско осигурања и осигурање авијације, па тако на том тржишту као и на другим значајним тржиштима осигурања у свету, где долази до употребе термина транспортно осигурање, он се употребљава као осигурање транспорта (*insurance of transport*), а чиме се означава осигурање робе у транспорту (*insurance of transit*)¹³ Овим је креиран један ужи појам у оквиру појма транспорт, а то је транзит који се усредсређује само на робу и њено прометање.

На подручју европско-континенталног правног система у употреби је појам транспорт, са својим претежним значењем најширег појма који обједињује све аспекте мобилности добара и превозних средстава без изузетка. Са друге стране правна мисао англосаксонског правног система, ближа је употреби термина транзит, која је знатно фреквентније у употреби од појма транспорт, а нарочито у контексту права осигурања.¹⁴ Појам транспорт више је усредсређен на организовано превозење, кретање и мобилност путника, њихову безбедност и сигурност. У том правном систему, привредни субјекти који обављају професионално делатност, мање или више масовног превоза путника садрже префикс „transport“ и у официјалним регистрима, где су регистровани за обављање наведене активности. Духу нашег правног система знатно је разумљивији и пријемчивији појам транспорт, употребљен у ширем склопу дефинисања осигурања у овој области. Наш правни систем везује појам транзит за кретање робе између два места у Републици Србији, у складу са царинским прописима Републике Србије.¹⁵ Он следи решење према којем је појам транзита обухваћен појмом транспорта. Тиме се беспредметном чини свако даље концентрисање на наведено разликовање, посматрано из перспективе нашег правног система. Анулирањем ове недоумице олакшава се дефинисање појма транспортног осигурања, али само и искључиво у позицији када се такво дефинисање врши из угла домаћег права, без икаквих примеса и трагова интернационалности. Међутим, како је фокус на међународном делу транспортног осигурања, да би дефиниција остварила у пуној мери своју намену и намеру са којом бива формирана, појам транзита такође мора бити уважен и укључен у исту.

Сублимирањем свих, претходно образложених, носећих елемената може се пружити једна, задовољавајућа верзија дефиниције појма међународног транспортног осигурања.

¹³ (6) Ивошевић, *op.cit.*, стр. 15

¹⁴ Као пример могу се навести амерички Shipping Act из 1916 и Merchant Shipping Act из 1984, аустралијски Marine Insurance Act из 1909, америчке Institute Cargo Clauses употребљавају термин transit за означавање превоза робе. Поред тога Нил Бернстин (Neil Bernstein), професор права на Универзитету Вашингтон у Сент Луису употребљава термин транзит када врши поделу поморских осигурања на каско, карго осигурање у транзиту и осигурање бродара од одговорности (P&I insurance) у свом делу *Insurance law in United States*, Kluwer Law International, New York, 2003, стр.68

¹⁵ Закон о спољнотрговинском пословању, „Службени Гласник“ број 35/2009, члан 17.

Она би била без икаквих претензија да заустави било какву даљу дискусију о овако широком појму и његову надоградњу. Зато се међународно транспортно осигурање може дефинисати као интернационализована форма делатности осигурања транзита материјализованих и нематеријализованих типова робе различитог порекла, превозних средстава и инсталација којима се врши транспорт те робе, сем железничких и друмских возила, као и одговорности превозника за сопствене акте током превоза. То је форма осигурања која проводи сродне ефекте и односе онима који владају у осигурању уопште, јер се плаћањем премије од стране осигураника врши трансфер ризика на осигуравача, од кога се може потраживати обештећење, уколико дође до реализације осигураног случаја.

3. ПРИКАЗ ИСТОРИЈЕ РАЗВОЈА ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА

Појава и историјски развој међународног транспортног осигурања могу се пратити кроз настанак и историју установе осигурања у целини. Историји осигурања на два начина припада посебно место. Она је, с једне стране, део науке о осигурању, а с друге стране, она је део историје као науке. Сама наука о осигурању је збирна наука која уз помоћ веома различитих метода настоји да дође до спознаја, дакле до знања о феномену осигурања.¹⁶ Већ је речено да су први облици осигурања везани за транспорт и пружање сигурности пошиљаоцима робе која се превози. Почетни трговачки подрухвати, који су били лоцирани углавном на подручју Месопотамије и Старе Грчке били су обезбеђивани установама сличним данашњем осигурању. Директан пример је *fenus nauticum* – поморски зајам. Иако носи назив зајам од обичног зајма разликује се по економској улози коју је имао, по начину уговарања камате, као и по висини камате, али и по ризику који постоји код зајмодавца.¹⁷ Његов настанак везује се за врсне поморце старог века, Феничане, око 1600. године пре нове ере. Заслугу за његово усавршавање ипак треба признати Старој Грчкој, одакле је рецепиран од стране Рима. Треба нагласити да овај правни посао има елементе уговора о осигурању, из разлога што поверилац сноси ризик. Како је овај правни посао праћен високим каматама (дуго су биле без икаквог ограничења), вишак изнад редовних камата имао је функцију премије осигурања.¹⁸

Постоје и другачија мишљења у погледу правне природе овог правног посла. Тако су се искристалисала схватања према којима је реч о облику трансфера новца, о уговору о игри на срећу, о начину плаћања, о уговору о финансијском улагању, о облику компензације и сл. Да је реч о облику уговора о осигурању сведочи сама суштина и садржина овог посла, јер је зајам узимао трговац с тим што је био ослобођен обавезе да зајам врати и да плати камату, уколико брод не стигне на одредишет.¹⁹ Колико је поморски зајам имао и особине осигурања, доказ је и то што је од времена када је настало поморско осигурање његова улога све мања, а данас је готово потпуно ишчезао.²⁰ У прилог томе говори и гледиште Јеринга, који претпоставља да је било доста случајева када је новац позајмљен остајао код куће, као резерва уколико лађа пропадне. Такав уговор би свакако био више уговор о осигурању него уговор о зајму. Дакле, Јеринг сматра да је реч о уговору о осигурању.²¹ Иако један од најпознатијих, *fenus nauticum* није уједно и најстарији облик правног посла са примесам осигурања. Врло рано јављају се као краткорочни зајмови са заложним правима и врло високим каматама, познати под називом „*bottomory*“ за узимање зајма на брод и „*respodentia*“ за узимање зајма на роби и сежу у тако давна времена као што је 4000 година пре нове ере, када се у Вавилону практиковао овај облик зајма код караванских превоза робе, да би био озакоњен и у Хамурабијевом законнику.²²

Анализом ових установа античког порекла, може се створити закључак да пословна пракса и јуриспруденција тог доба нису у потпуности били упознати и нису разумели сав

¹⁶ Wolfgang Rohrbach Историја осигурања – луксуз или допринос бранши?, Ревивија за право осигурања, број 4/2008, стр. 26

¹⁷ Срђан Владетић, Емилија Станковић, *Fenus nauticum* – *praizvor osiguranja*, Ревивија за право осигурања, број 1/2014, стр. 15

¹⁸ *Ibid.* стр. 18

¹⁹ Ивица Јанковец, Уговори у привреди, Београд, 1987, стр. 558

²⁰ Обрад Станојевић, Зајам и камата, Институт за правну историју Правог факултета у Београду, Београд, 1966, стр.130

²¹ *Ibid.*

²² (6) Ивошевић, *op.cit.*, стр. 17

потенцијал и значај осигурања, као и односе који у њему владају. Они тада нису били у стању да осигурање са његовим особеностима, одвоје од других, њему сродних правних послова. Без обзира на то разумели су да у обављању сваке делатности постоје неизвесности које су непредвидиве и да носе опасност од наступања штете, која на одређени начин мора бити изравната. Због тога су трагали за таквим инструментом који би им пружио одређену сатисфакцију, али без спремности да усвоје установу осигурања, са свим недоумицама које може изазвати. Несигурност и неповерење према установи осигурања стварала је бојазан од креирања правног посла за који не би постојао интерес и у коме би доминирао спекулативни карактер.

Поред ових института *sui generis* попут *fenus nauticum* или Калимаховог зајма који, иако садрже примесе осигурања, нису јасно опредељени за развој у том правцу, од великог значаја за развој транспортног осигурања су законски текстови из ове области. Свој крупни допринос реализацији овог циља дао је *Lex Rodia de Iactu*. Овај законски текст настао је још у IX веку пре нове ере и представља акт рађања модерног института заједничке хаварије, изванредне творевине која подразумева жртвовање, односно избацавање са брода дела робе која се превози. Овакви поступци се код овог института извршавају намерно и са одговорношћу, ради опште безбедности, са уникатном сврхом очувања имовине укључене у заједнички трговачки поморски подухват, од опасности које вребају.²³ Према овом закону заповедник брода је имао право да у случају поморске незгоде избаци терет са брода ради спасавања брода и посаде и евентуално остале имовине, а тако насталу штету сносили су сви учесници (укључујући и власнике спасене робе) у поморском подухвату.²⁴ Установа заједничке хаварије позната је у готово непромењеном облику и данас, што сведочи да је издржала тест времена који је приказао све њене предности и потврдио перфектни и практични начин размишљања и правну логику њених твораца. Овако формиран институт можда може деловати сувише напредно за време када је препознат, с обзиром на његов хумани карактер који је преовлађујући, али и велику солидарност коју је изискивао. Он приказује један завидан ниво свести код трговаца тог доба који су показивали спремност да суделују у ликвидацији штете која је настала, иако са личне стране исту нису осетили. Тиме су се у заједничкој хаварији, инаугурисаној у закону с острва Родоса, сублимирала начела која су и данас носећи стубови модерног права осигурања. То су принципи узајамности и солидарности. Заједница коју су образовали учесници трговачког подухвата иако привременог карактера, није искључивала да учесници који нису претрпели штету такође суделују у њеном изравњању, јер би у опозитној ситуацији такво уверење и очекивање од других учесника постојало. Како не могу захтевати од других оно на шта нису били спремни, морали су испољити своју спремност да помогну у тако тешким и захтевним моментима као што су поморске несреће. Финансијски издатак који би том приликом чинили занемарљив је у односу на корист коју су остваривали очувањем своје робе. Принцип добрих пословних обичаја и забране несразмере у остваривању интереса, који су у то доба егзистирали кроз овакве установе, забрањивали су да један субјект оствари, на рачун другог, корист која је у диспропорцији са губитком који је други претпео.

Према анализираном закону није постојала директно формулисана обавеза плаћања премије осигурања, нити је тадашња регулатива било где нормирала такву обавезу. Међутим кроз заједничку хаварију се по први пут уводи на правну сцену прећутно, индиректно плаћање премије и нека врста обавезног осигурања које је данас

²³ (4)Pavliha, op.cit, стр. 4

²⁴ (2) Ћирић, Ђуровић, op.cit, стр.219

општепознато. То је заправо цена спашавања робе која је била еквивалентна доприносу исплаћеном од стране штетом непогођеног субјекта. Због тога је присутан и неоспоран револуционарни значај *Lex Rodia de Iactu*, не само у односу на транспортно већ и осигурање уопште.

Ипак транспортно осигурање какво данас познајемо могло је да се формира тек доцније у средњем веку, када је због пораста трговинске размене постало јасно да су објективне могућности поморског зајма и сродних установа превазиђене. Водећу улогу у проналажењу апликативног решења преузели су богати трговачки градови на северу Италије, Белгије, југу Француске, у Немачкој и Португалији. Када је римски папа Гргур IX 1234. године својим декретом (*Decretable Navigandi*) забранио поморски зајам због превисоких камата, заштити транспортног предузетништва морало се прићи на други начин, кроз директни уговорни однос који би пружао заштиту од ризика. Почетак развоја овог новог, до тада непознатог, уговорног односа везује се за XIV век и са тиме се углавном сви извори слажу. Међутим, када је реч о месту где се по први пут практиковало поморско осигурање, односно где је закључен први такав уговор, онда о томе постоји спор. По једном, поморско осигурање као посебан правни посао развило се у Фландрији, у граду Брижу где је 1310. основано друштво за поморско осигурање под називом „Комора осигурања“. Према другима тврдње у корист града Брижа не би биле аутентичне и ови аутори наводе да се поморско осигурање у данашњем значењу и форми развило у Италији. Они се позивају на то да је у Ђенови донет први законски пропис из поморског осигурања 1369. године, те да се у Ђенови и Пизи чувају најстарије познате полисе поморског осигурања.²⁵

Још један документ који се истиче својом важношћу за прогрес области транспортног осигурања, потиче из нашег ближег окружења. Донет је 1568. године од стране чувене Дубровачке републике и познат је под називом „*Ordo super assecuratoribus*“²⁶ Овај акт је успоставио квалитетну, добро осмишљену и детаљну административну контролу у обављању послова поморског осигурања. У намери да се предупредити злоупотребе и спречи произвољност у одређивању дужине трајања осигурања, висине премије и сличних питања, ови послови су на јединственом оперативном нивоу рада поверени, за те сврхе нарочито основаној, канцеларији састављеној од 5 службеника. Иако је начелно била допуштена и слобода уговарања и аутономија воље осигуравача и осигураника, морало се стати на пут покушајима изигравања закона. Са тим циљем у закону је одређено да минимално трајање осигурања бродова износи 6 месеци, а максимални износ на који се могло закључити осигурање брода износило је 300 дуката. Све ове мере су прописиване у циљу избегавања шпекулација од стране осигураника.²⁷

На развој транспортног, а нарочито поморског осигурања велики утицај извршила је специфична организација Лојд. Утемељивач овог специфичног тржишта осигурања је Едвард Лојд, власник кафане у којој су се окупљали трговци и банкари. Едвард Лојд дошао је на идеју да покрене објављивање новина под називом *Lloyd's News*, које су излазиле три пута недељно и објављивале податке о поморском саобраћају у већим лукама у свету. Сам Е. Лојд није био осигуравач и задовољио се тиме да посредницима обезбеди место где ће преговарати.²⁸ Положај Лојда је специфичан. Он није осигуравајуће друштво, као се често

²⁵ (6) Ивошевић, *op.cit.*, стр.18

²⁶ Славко Царић, Ивица Јанковец, Предраг Шулејић, Миодраг Трајковић, Саобраћајно право, Нови Сад, 1998, стр. 431

²⁷ Зоран Радовић, Злоупотреба права из осигурања, Правни живот 11/2000, стр. 489

²⁸ (1) Пак, *op.cit.* стр.9

погрешно сматра, и не прихвата ризике у осигурање. То чине Лојдови чланви – бројни појединци и предузећа и то сваки за свој рачун, придржавајући се строгих новчаних и других правила пословања. Пријем у чланство Лојда одобрава посебно тело, при чему је кључно мерило новчано обезбеђење и постојаност.²⁹ Закључивање осигурања код Лојда врши се преко његових синдиката. Наиме, сви осигуравачи појединци (names) удружени су у синдикате и синдикати су ти који, преко стручних лица познатих као водећи осигуравачи (Leading Underwriters), закључују уговоре о осигурању у име тих синдиката, па и сваког појединог члана.³⁰ Управо је оснивањем Лојда у Лондону 1779. године почео интензиван развој поморског осигурања.³¹

Завршетак средњег века и почетак новог означили су појаву нове узбудљиве, богате и разноврсне етапе у даљем прогресу транспортног осигурања. Уследила је жива активност на овом пољу, потакнута порастом интензитета светске трговинске размене, узроковане проналаском нових поморских трговачких путева. Историјске околности и њихов развој у овом периоду ишле су у прилог усавршавању области међународног транспортног осигурања, те се захваљујући томе овај период може окарактерисати као његово златно доба. Само неки у низу законских текстова и докумената креираних у склопу тог развоја су: Ордонаса Краља Филипа II о поморском осигурању; Le Guidon de la Mer као приватна колекција обичаја у транспорту; Поморска Ордонаса Луја XIV (позната и као Наредба о поморству) из 1681. која је примљена са великим поштовањем у судовима Енглеске и САД; Лојдова стандардна полиса, тзв. S.G. Policy из 1779; Француски Трговачки законик из 1808 (Code de Commerce). За њима следе и Полиса поморског осигурања Антверпена из 1859; Норвешки план поморског осигурања из 1871; чувени и утицајни Marine Insurance Act из 1906, често означавањем као „мајка свих поморских статута“, Немачка општа правила поморског осигурања и др.³² Тиме се окончава поменути период до модерног доба.

Током периода модерног развоја, ослањајући се у значајној мери на већ достигнута решења претходног периода, врши се видна интернационализација и дубље разлагање транспортног осигурања. Своје место поред поморског осигурања добијају и други видови транспортног осигурања, као што је у железничком, друмском или интермодалном саобраћају. Материји се приступа на један свеобухватан начин уз уважавање разлике у правним системима и настојање да се прихвате компромиси. Различите државне центре, као средишта активности на пољу регулисања транспортног осигурања, замењује образовање посебних међународних тела и организација као и нарочитих одељења у њиховом саставу, којима је препуштено нормирање ове области. Тако знања и новине у овом делу правне науке данас шире организације попут UNCTAD, UNCITRAL, UNDP, OECD, Међународна трговинска комора (ICC) и посебно одељење у оквиру ње Piracy report center, итд. При оваквом стању ствари никако не треба занемарити улогу коју и даље чврсто и непоколебљиво заузимају традиционални поморски трговачки центри, попут Италије, Шпаније, Белгије, Немачке, свакако Енглеске и у новије доба САД. Трезвеношћу, практичношћу и великом снагом својих решења, ослањајући се на историјска достигнућа и даље нуде свету висококвалитетне солуције у области транспорта робе и осигурања.

²⁹ Небојша Жарковић, Економика осигурања, Универзитет Сингидунум, Београд, 2008, стр. 87

³⁰ (6) Ивошевић, *op.cit.*, стр. 12

³¹ (2) Ђирић, Ђуровић, *op.cit.*, стр.220

³² (4)Pavliha, *op.cit.*, стр.5

4. ИЗВОРИ ПРАВА У ОБЛАСТИ МЕЂУНАРОДНОГ ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА

4.1 Конвенције међународних организација

Главно обележје ове гране осигурања је елемент иностраности и то што се реализује на међународном плану. Због тога су међународне конвенције веома важан извор његовог нормативног регулисања. У језику права користе се различити изрази за означавање аката који имају статус међународног уговора: уговор, споразум, конвенција, протокол, пакт, повеља итд. Без обзира на назив, сви ови акти, ако испуњавају предвиђене услове, сматрају се међународним уговором.³³ Ипак, међународни уговор се према одредбама Бечке конвенције о уговорном праву дефинише као сваки споразум између држава закључен у писменој форми и регулисан међународним правом, без обзира на назив и без обзира на то да ли се састоји од једног акта или више аката који су међусобно повезани.³⁴ Битна обележја сваког међународног уговора, па тако и оних у области међународног транспортног осигурања, су да постоји сагласност држава као страна уговорница, израженост у писаној форми која га чини доступним јавности и усклађеност са међународним правом као везивним фактором за различите правне системе. Међународни уговори поред тога што су носиоци процеса унификације, истовремено олакшавају позицију националних законодавних власти, које су ослобођене потребе да на локалном нивоу уређују одређену област, која је већ на коректан начин регулисана међународним споразумима. За њих је довољно само да ратификују већ донету међународну конвенцију која након тога постаје саставни део њиховог правног система. Примера ради, Устав Републике Србије предвиђа да међународни уговори не смеју бити у супротности са самим Уставом.³⁵ Са друге стране, инсистира се на томе да закони и други општи акти не смеју бити у супротности са потврђеним међународним уговорима и општеприхваћеним правилима међународног права.³⁶ Тиме се међународним уговорима и општеприхваћеним правилима међународног права пружа већа правна снага у односу на домаће законе, под условом да је обављена целокупна процедура њихове ратификације и потврђивања. Међународни уговори који су потврђени и објављени у складу са Уставом саставни су део унутрашњег правног поретка. То значи да се они сматрај делом унутрашњег права и да у погледу њих важи претпоставка *iura novit curi*, односно да „суд познаје право“.³⁷

Што се тиче области међународног транспортног осигурања, конвенција, која би целокупну своју садржину посветила искључиво тој области, не постоји. О тексту такве конвенције било би тешко постићи сагласност потребног броја држава како би заживела, јер је реч о веома гломазној и комплексној области, чије би све појединости и специфичности веома тешко биле обухваћене јединственим текстуалним формулацијама. Такође, велике разлике које постоје између држава континенталног и *common law* правног система по овом питању, спутавају покушаје који би се предузели у овом правцу. Због тога је област међународног транспортног осигурања и поред своје несумљиве важности остала фрагментисана и расута у другим конвенцијама, усредсређеним на области попут међународног транспорта или међународне продаје. Реч је о међународним споразумима

³³ Маја Станивуковић, Мирко Живковић, Међународно приватно право, Општи део, Службени гласник, 2010, стр. 44

³⁴ члан 2. Бечке конвенције о уговорном праву

³⁵ Устав Србије, члан 194. ст.2. и 4.

³⁶ Устав Србије, члан 194. став 5.

³⁷ *Ibid.* стр.45

који су првенствено посвећени правним подручјима у којима се питање осигурања јавља као значајно, али ипак секундарно питање. То су споразуми који су усредсређени на свеобухватно приказивање материје робног транспорта или међународне продаје, али они се дотичу само узгредно проблема осигурања, као и питања одговорности за ризик и насталу штету током транспорта. Такав закључак се може извести не само по броју њихових параграфа које посвећују овим питањима, већ и тумачењем њихових одредби, где се ипак уочава намера њихових твораца да ова питања не оставе потпуно нерегулисана и нејасна.

Међународне конвенције у области транспортног права које се, у већој или мањој мери, дотичу материје међународног транспортног осигурања су:

- у поморском саобраћају – Међународна конвенција за изједначавање неких правила о теретници (Хашка правила); Међународна конвенција о превозу робе морем (Хамбуршка правила); Конвенција о превозу робе у целости или делимично морем (Ротердамска правила)
- у железничком саобраћају – Међународна конвенција о превозу робе железницом (СИМ); Конвенција о међународним превозима железницом (СОТИФ); Једнообразна правила о уговору о међународном превозу робе железницом
- у друмском саобраћају – Конвенција о уговору о међународном превозу робе друмом (СМР)
- у ваздушном саобраћају – Конвенција за изједначавање неких правила у међународном превозу ваздухом (Варшавска конвенција са Хашким протоколом); Конвенција из Гвадалахаре; Монреалска конвенција
- у мултимодалном транспорту – Међународна конвенција о безбедности контејнера; Конвенција УН о међународном мултимодалном превозу робе; Конвенција УН о одговорности предузетника транспортних терминала у међународној трговини (Конвенција О.Т.Т.)³⁸

Ове детаљно побројане конвенције као извори међународног транспортног осигурања усредсређене су на обухватање одговорности носилаца послова транспорта, као и на његове могућности да се ослободи те одговорности, закључивањем уговора о осигурању. Обавезе које оне нормирају, а које нису од ефемерног значаја за међународно транспортно осигурање, биће приказане у делу рада у коме се обрађује сваки тип међународног транспортног осигурања понаособ.

Приликом анализе различитих извора међународног транспортног осигурања, неопходно је указати на Бечку конвенцију о уговорима о међународној продаји робе. Њена веза са међународним транспортним осигурањем једновремено је директна и индиректна. Директна веза остварује се кроз део њеног текста којим установљава обавезу осигурања као засебну обавезу. Индиректна веза се манифестује у виду регулисања веома сигнификантног питања прелаза ризика за губитак и оштећење ствари. Ово питање је веома значајно из разлога како би се знало ко је дужан да робу осигура и на тај начин ризик пренесе на другу, економски моћнију страну, као што је осигуравајуће друштво. Те кључне тачке целокупног процеса испоруке купљене робе, нормативно морају бити јасно и прецизно дефинисане, без остављања икаквог простора за недоумице. Уколико се не би знало која од страна и када преузима ризик, ниједна од њих не би била спремна да себе и своје пословање изложи додатном трошку уговарања и плаћања премије осигурања за туђи интерес. Са друге стране, неминовно је да би последице такве неодлучности могле да буду

³⁸ Више о томе: Зоран Радовић, Осигурање оператера транспортних терминала од одговорности, Токови осигурања, број 1, 2013, Београд, стр. 5-18

девастирајуће, пре свега, из разлога што би такво понашање довело до тога да роба, која се испоручује током једног краћег или дужег временског периода, буде неосигурана. Уколико би се баш у том тренутку догодио случај који није осигуран, наступела штета не би могла да буде покривена накнадом из осигурања, које у том случају не би постојало. Такав развој догађаја и таква пословна пракса која би се установила, представљали би увод у бројне судске и арбитражне спорове, у којима би се доказивало која од страна је принуђена да трпи насталу штету.

Више је начина који представљају потенцијало решење за овакве и сличне потешкоће у пословању привредних субјеката, а које су везане за питање транспортног осигурања. Најпре, ту је могућност да уговорне стране, претходно наведено питање преласка ризика за робу која се испоручује, а самим тим и питање ко има обавезу да робу осигура, уреде сходно одредбама националног законодавства једне од уговорних страна. У овом погледу се национална законодавства могу поделити на три различите групе.³⁹ Првој групи припадају државе попут Швајцарске, Шпаније или Холандије, а чија су решења на трагу правила римског права *periculum est emptoris*, где је тренутак закључења уговора релевантан за прелазак ризика на купца. Пренос својине је одлучујући фактор за прелаз ризика у италијанском, енглеском и француском праву. Према овом схватању, моментом преноса својине на купца, исти постаји апсолутни господар ствари коју је купио, те стога не постоји никакав, на праву заснован разлог, да продавац и даље сноси ризик и организује осигурање ставри. Последњу, трећу групу држава, предводе САД, Немачка, Аустрија и скандинавске државе, где је законодавац одабрао моменат испоруке или предаје робе, као одлучујући за прелаз ризика. По њима, закључење уговора и пренос својине од стране продавца на купца, нису довољни и да ризик пређе на купца. Мишљење је да све дотле док продавац има физичку власт над робом и док је у фактичком смислу у стању да врши надзор над одпремањем робе, треба да сноси и све ризике, као и да те ризике умањује или потпуно искључује кроз осигурање. Овакво решење прихвата и наш законодавац.

Досадашња пословна пракса привредних субјеката је показала да прибегавање решењима националних законодавстава, приликом регулисања проблема преласка ризика и конституисања обавезе осигурања, није најадекватнија. Ово пре свега, из разлога што код уговора о међународној продаји постоји тај елемент иностраности и различита национална припадност пословних партнера. Сваки од њих првенствено жели да заштити свој интерес, те из тог разлога, приликом регулисања овако значајног питања инсистирају у преговорима на примени свог националног законодавства. То би потенцијално могло да представља велику препреку успостављању и развоју пословне сарадње. Због тога је потребно да постоји неко униформно решење за оваква и слична питања, које би максимално уважавало потребе и једне и друге стране. У овој области преласка ризика и осигурања код међународне продаје то су свакако Конвенција УН о уговорима о међународној продаји робе из 1980. године (Бечка конвенција), као и Међународна правила за тумачење уговорних термина уобичајених у трговини, скраћено „INCOTERMS 2010“.

Бечка конвенција у овом погледу садржи решења која су веома модерна, која уважавају све специфичности и динамику развоја међународне продаје и транспорта робе заједно са њом. Солуције које се нуде у њој, привредни субјекти веома радо прихватају и своје уговоре подвргавају њеном регулисању. Бечка конвенција, најпре у члану 32. предвиђа да ако продавац није дужан да робу у превозу осигура, он је обавезан да купцу, на његов захтев, достави све расположиве податке који су му потребни да би могао робу осигурати. Тумачењем наведене одредбе може се извести закључак да обавеза осигурања

³⁹ Радован Вукадиновић, Међународно пословно прво – посебни део, Крагујевац, 2009, стр.221

робе најчешће постоји на страни продавца. Тек у случају да је уговором или на други начин та његова обавеза, која се иначе подразумева, искључена, иста прелази на купца. Мотивација за прописивање оваквог решења лежи у чињеници да је у монетарном смислу, купац већ оптерећен, кроз своју обавезу да плати уговорну цену, тако да би стварање његове додатне обавезе да плати и премију осигурања, за њега била неправична. Међутим то што ће продавац на почетку платити премију осигурања, не значи да ће он и у коначном сносити трошкове осигурања робе у превозу. Слобода уговарања, омогућава странама да предвиде право продавца, да захтева од купца, регрес за исплаћену премију.

Поред наведеног члана 32, област ризика у међународној продаји робе регулисана је и члановима од 66. до 70. Најпре се у члану 66, у једној брижљиво одмереној формулацији, наглашава да губитак и оштећење робе, не ослобађа купца обавезе плаћања уговорне цене, уколико је ризик прешао на њега. Овим се донекле поштрава одговорност купца и отежава се његов положај, тиме што је, у случају да робу не осигура, принуђен да поднесе и редовне трошкове у висини цене робе, али и губитак уништене робе који му неће бити надокнађен. Изузетак који је конвенцијом допуштен, а који даје прилику купцу да ипак донекле заштити свој интерес, је одредба која каже да се купац ослобађа одговорности за губитак или оштећење, које је настало као последица радње или пропуста од стране продавца. Овде би уговарање осигурања од стране купца било од велике користи, јер иако би купац могао да се ослободи одговорности, терет доказивања био би на његовој страни, а не треба занемарити ни судски поступак, који би био знатно дужи него ли поступак ликвидације штете од стране осигуравајућег друштва.

Члан 67 својом садржином управљен је на догађај који је уобичајен код међународне продаје, а то је предаја робе на превоз превозиоцу и прелазак ризика. Анализом поменутог члана могу се разлучити две пројектоване ситуације. Прва се фокусира на то када не постоји обавеза продавца да робу преда у одређеном месту, али је потребно да превоз робе буде извршен. Тада ризик прелази на купца, у тренутку када је роба предата првом превозиоцу. Друга представља такав приказ, где је продавац дужан да робу преда у тачно одређеном месту, а у ком случају ризик прелази на купца у моменту предаје робе превознику у том, претходним договором, тачно одређеном месту. Даље, Конвенција изричито наглашава, да чињеница да је продавац овлашћен да задржи документе, на основу којих може располагати робом, не утиче на прелаз ризика. Овом, пажљиво имплементираном нормом се истовремено и обострано, штите интереси и продавца и купца. Са једне стране продавац има могућност да располаже робом у току превоза, у случају неисупњења обавеза од стране купца, а са друге стране, продавац не сноси ризик за губитак или оштећење ствари.

Анализом садржине претходно наведених одредби, могао би се створити утисак да је идеја творца Конвенције била да се, када је реч о сношењу ризика за робу у току транспорта, продавац доведе у повлашћени положај у односу на купца. Такав закључак би се могао оценити као неадекватан, имајући у виду да већ члан 67, у свом ставу 2, предвиђа да ризик не прелази на купца све док роба није јасно идентификована, као роба намењена за извршење уговора обележавањем на њој, документима о превозу, обавештењем које је послато купцу или на други начин. Следећи даље садржину Бечке конвенције, наилази се на члан 68, који је од посебне важности за област међународног транспортног осигурања, из тог разлога што предвиђа да у случају када је роба продата у току превоза, ризик прелази на купца у тренутку закључења уговора. Ипак, ова одредба није апсолутно постављена, јер конвенција допушта одступање, кад ризик прелази на купца, у тренутку кад је роба предата превозиоцу који је издао документ, којим потврђује уговор о превозу. Коначно члан 69, представља једну сумарну одредбу, према којој у осталим случајевима,

ризик прелази на купца у моменту преузимања робе, или када је роба стављена на располагање, а он чини повреду уговора тиме што робу не преузима.

Ма колико решења у оквиру Бечке конвенције била практична, ипак остављају извешан простор за недоумице и различита тумачења, у погледу тога када која страна сноси ризик. Текст Бечке конвенције, као и текстови осталих нормативних аката на националном или међународном нивоу, подложни су ревизији, међутим они никада не могу да прате и обухвате сву разноврсност и променљивост пословне праксе. Због тога се може створити један, тако рећи „празан ход“ у обухвату и неутралисању ризика који прате транспорт робе. Недоумице и несигурности оваквог типа се управо могу превазићи захваљујући установи осигурања. Уговарањем осигурања робе током превоза, где једна страна плаћа премију, а друга се обавезује да по окончању пословног подухвата, подмири један њен део, представља најефикаснији и најпрактичнији начин регулисања, без остављања икаквог простора за другачије тумачење. Састављањем такве полисе осигурања, којом би био обухваћен целокупни пројектовани период отпремања робе, спречава се да промена у личности титулара права својине над робом, остави робу у превозу изложеном ризицима.

4.2 Акти *lex mercatoria*

Анализом садржине извора из групе *lex mercatoria* на површину излази уверење да је реч о изворима који су далеко више посвећени области транспортног осигурања него ли што је то случај са свим другим изворима. Разлози за такав одлучан став могу бити лоцирани у својствима њихових твораца. У друштву су увек постојале моћне друштвене снаге – трговачка друштва и трговци, који су преко својих струковних удружења сами стварали формалне изворе права.⁴⁰ Реч је о људима из струке који су, по својој вокацији, свакодневно у додиру са захтевним практичним и реалним ситуацијама. Они су веома добро упознати са потешкоћама које подносе њихове колеге, али и са њиховим покушајима злоупотребе. Све то их чини способним да формулишу таква правила која су јасна, прецизна, стриктна и правична. Често се под *lex mercatoria* разуме скуп норми којима се уређују спољнотрговинске операције, као што је продаја, закуп, трансфер технологије, посредовање, превоз, осигурање, кредитни односи и др.⁴¹ Реч је о веома разноврсном извору права транспортног осигурања, чији ће поједини делови бити обрађени у наставку.

Иако је питање преласка ризика доста подробно и детаљно обухваћено претходно анализираним одредбама Бечке конвенције, привредни субјекти у пракси знатно радије и чешће посежу за решењима понуђеним у оквиру INCOTERMS правилима. Тумачењем садржине наведених правила, може се извести закључак да иста деле обавезе, међу субјектима који суделују у међународној продаји. Обавезе чији носиоци у зависности од уговорене клаузуле могу бити купац или продавац има укупно 16, а међу њима своје место налазе и обавеза закључивања поморског осигурања, у случају када се роба превози морем, као и обавеза обезбеђивања осигурања против ратних ризика.⁴² Најпре, код клаузуле која носи ознаку EXW, приметно је да не постоји обавеза организовања превоза од стране продавца, тако да све обавезе, а самим тим и обавезу осигурања, сноси купац.

⁴⁰ Александар Ђирић, Међународно трговинско право, Општи део – друго издање, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2012, стр.30

⁴¹ Александар Ђирић, Међународно трговинско право, Општи део – прво издање, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2010, стр.76

⁴² (39) Вукадиновић, *op.cit.*, стр.234

Клаузуле у оквиру С групе, са друге стране, обухватају својом садржином управо област осигурања. Тако на пример, код клаузуле CFR купац сноси обавезу заључивања уговора о поморском осигурању, као и осигурање од ратних ризика. Опозитно решење своју примену нашло је у следећој клаузули под ознаком CIF, где на продавцу лежи обавеза да обезбеди поморско осигурање до одредишне луке. Ова клаузула заправо установљава обавезу продавца да уложи додатни напор, као би на тржишту осигурања пронашао најповољнију и најадекватнију понуду, за закључење уговора о осигурању. Уколико је продавац дао сагласност да се испорука изврши под условима које диктира клаузула CIF, мора у потпуности своју пажњу посветити томе да осигурањем буде обухваћен целокупни процес транспорта. Како овом приликом купац не преузима никакав ризик, који би био скопчан са транспортном робе, продавац је тај који од њега не може очекивати било какво залагање у овом правцу. CIF клаузула конституише обавезу осигурања робе, као засебну обавезу продавца, која егзистира упоредо са обавезом уговарања превоза и у склопу шире обавезе испоруке робе. Осигурање се мора извршити код угледних осигуравача на бази минималног покрића које дају институтске карго клаузуле Института лондонских осигуравача или нека слична збирка клаузула. Обавеза осигурања продавца односи се само на транспортне ризике, а не обухвата, уколико уговором није друкчије одређено, тзв. посебне ризике, који се покривају појединим трговинским струкама, или против којих купац жели да се посебно заштити (крађа, делимична крађа, цурење, лом и други ризици својствени за поједине трговинске струке). Уколико купац захтева, продавац мора обезбедити о трошку купца осигурање против ратних ризика, штрајкова, нереди и слично, ако се оно може прибавити.⁴³ Минимално осигурање треба да покрије уговорену цену, плус 10% и биће обезбеђено у валути уговора.⁴⁴

Овде поступање у складу са начелом добрих пословних обичаја захтева од продавца да закључи уговор о осигурању. У противном продавац чини битну повреду одредби уговора о продаји, чиме се излаже опасности да и поред евентуалне пропасти робе, његова обавеза испоруке и даље опстаје. Може се закључити да постоји и одређени простор за тумачење, према коме купцу припада право на обештећење у одређеном смислу, уколико продавац робу не осигура. Одашиљањем робе која није осигурана, продавац код купца ствара неизвесност, у погледу тога да ли ће роба приспети у одредишну луку и да ли ће он бити у прилици да робу користи, или потенцијално даље отпрема. Из тог разлога се у уговору о продаји, који садржи клаузулу CIF, може конституисати обавеза продавца да купцу достави полису осигурања пре отпремања робе.

Пракса је да купац отвара документарни акредитив у корист продавца, односно да акредитивна банка продавцу исплаћује средства, тек пошто продавац презентује веродостојну полису осигурања, са свим потребним подацима који се тичу робе која се транспортује. У том случају полиса осигурања указује на то да је продавац испунио обе своје обавезе. Прво, да је робу на време отпремио, друго, да је робу отпремио осигурану.

CIP клаузула такође, као и CIF клаузула, третира, између осталог, и питање плаћања осигурања, с том разликом да се може уговорити за све врсте превоза. Према овој клаузули, продавац има обавезу да финансира превоз робе, што значи плаћање превозничке цене, али има и обавезу да осигура робу, које осигурање мора пратити робу све до приспећа исте у место опредељења. Ова клаузула представља, донекле, сублимацију

⁴³ Младен Драшкић, Маја Станивуковић, Уговорно право међународне трговине, Службени лист СЦГ, Београд, 2005, стр.372 и 373

⁴⁴ INCOTERMS 2000 CIF A 3

делова клаузула CIF и CPT. Повезаност са CIF клаузулом огледа се у обавези осигурања робе, док веза са CPT клаузулом егзистира кроз обавезу плаћања возарине. Међутим код CPT клаузуле питање транспортног осигурања није обухваћено, већ је предвиђено да уколико уговорне стране у свој уговор исту имплементирају, ризик за пропаст и оштећење ствари сноси купац, у часу када је роба предата на располагање провозиоцу. Из наведеног се намеће закључак да у овом случају, мора постојати координација и учестала комуникација између продавца и купца, у погледу избора превозника или шпедитера, прецизног часа предаје робе на превоз, и сличних околности. Како у овом случају сви ризици током транспорта погађају купца, нужно је да буде информисан о свим детаљима везаним за испоруку. Неопходно је да поседује потпун преглед ситуације, са свим расположивим подацима који су од значаја за процену висине ризика, трајање периода покрића, одређивање премије осигурања и слично. У овом случају се и од осигуравача захтева преданост, ефикасност и флексибилност, као и спремност да се брзо процене све околности везане за конкретни пословни подухват, и понуди купцу полиса која одговара његовим потребама. Нарочито у случају када је предмет превоза лако кварљива роба, чији су ризици већи.

Клаузуле из групе D у потпуности се фокусирају на образлагање различитих ситуација када је реч о преласку ризика, чиме се дотичу материје осигурања на индиректан начин, опет кроз прецизирање момента преласка ризика са продавца на купца. Најпре код клаузуле DAT ризик прелази на купца у тренутку када му продавац робу, истоварену са приспелог превозног средства стави на располагање на именованом терминалу. То значи да је продавац тај који робу мора осигурати, све до њеног приспећа на одредишно место. Иста обавеза продавца постоји и у оквиру клаузула DAP и DDP, где у оба случаја продавац сноси ризик до тренутка док робу не стави на располагање купцу, неистоварену на приспелом превозном средству на месту одређишта. Разлика је између ових двеју клаузула у томе ко сноси обавезу плаћања царина, што са аспекта осигурања нема претерани значај. Попут клаузула из групе D и клаузуле групе F прихватају посредни начин одређивања, у њиховом случају купца, као носиоца обавезе осигурања, прихватајући да ризик прелази са продавца на купца у тренутку када је роба утоварена на купчево превозно средство (клаузула FCA), када је роба постављена уз бок пловила у отпремној луци (клаузула FAS) и када је роба прешла преко ограде брода у уговореној отпремној луци (клаузула FOB).

У области међународног транспортног осигурања постоји изузетно велика потреба за униформним начином регулисања. Таква потреба поризилази из чињенице да се роба превози често преко територија где постоји јурисдикција различитих држава. Један од извора права у области међународног транспортног осигурања који је томе дао изузетно велики допринос су и Институтске карго клаузуле (ICC). По свом дејству, веома су симиларне INCOTERMS правилима. Међутим за разлику од њих која, поред обавезе осигурања, регулишу и расподелу других обавеза између продавца и купца, као што је питање преласка ризика, плаћања возарине и испоруке уопште, Институтске карго клаузуле фокусирају се искључиво на област осигурања и одређује прегледно које ризике је осигуравач спреман да преузме и на који начин.

Међународно транспортно осигурање у области карга, покрива штете које се догоде на роби, током уобичајеног или редовног начина транзита. Ово покриће се обезбеђује у типичној карго полиси која се дефинише употребом техничких израза, познатих као Институтске карго клаузуле (ICC). Сам појам клаузуле је типична или стандардна дефиниција, употребљена за означавање висине покрића које се обезбеђује а која је данас прихваћена у преко 140 држава света. Институт који је у питању овде је Институт лондонских осигуравача, који је данас припојен (merged) Међународној асоцијацији

осигуравача (IUA), осигуравајућем телу које заступа интересе преко стотину осигуравајућих компанија.⁴⁵ Иначе ове клаузуле воде порекло од чувеног Marine Insurance Act из 1906. Њихова квалитетна решења која нуде у овој комплексној области су препозната, тако да их је велики број влада прихватио као стандардне услове осигурања, тако да и у случају када натоварени брод пређе више државних граница, базична правила која се примењује на његово осигурање остају конзистентна. На овај начин се минимизирају кашњења и одлагања испоруке, а истовремено се спречавају проблеми који би настали уколико би дошло до истицања одштетног захтева.

Напоменуто је да су ове клаузуле донете од стране Institute of London Underwriters који је заједно са асоцијацијом LIMRA формирао 1999. године International Underwriting Association. Поменута организација у сарадњи са Lloyd's Market Association представља истински репрезент и веома корисни ревидира знања и током година стеченог искуства у области поморског, али и других облика теретног транспортног осигурања. Интензивна и жива сарадња ових двеју асоцијација одвија се и кроз посебно тело, у коме су заступљене преко својих представника, а то је заједнички Комитет. Ово тело се састоји од две уже организационе јединице, Карго Комитета чији се рад базира на унификацији правила транспортног осигурања робе, и тзв. Hull Comite чији је фокус на другој широкој области осигурања транспортних средстава, машинерије, машинских елемената, складишног простора, резервоара за гориво, и уопште свих кључних елемената једног теретног превозног средства, речју каско осигурање.

Слично INCOTERMS клаузулама и Институтске клаузуле су морале претрпети одређене измене од дана доношења крајем 19. века, па све до данас. Сам међународни транспорт је у том периоду доживео праву револуцију. Дошло је до експанзије међународног робног промета, појаве нових ризика, појаве нових врста робе која се транспортује, креирања неупоредиво већих и материјално вреднијих превозних средстава, а тиме и настанка девастирајућих штета које се у периоду иницијалног презентовања клаузула нису могле ни појмити. Временски нама најближа ревизија успешно је обављена 2009. године.

Што се тиче развоја Институтских клаузула, прва верзија датира из 1888. године и садржином је обухватала искључиво осигурање бродова. На пољу робног осигурања премијерна је била 1912. година. Иначе, концепт који данас познајемо у виду три опште клаузуле формиран је 1958. године. Све након тога представља његову даљу надоградњу. Прва ревизија извршена је 1963. године, следећа 1982. године, и финална 2009. године.

Иначе ове клаузуле се не примењују самостално, већ уз неки постојећи образац полисе. Клаузуле из 1963. примењивале су се уз Lloyd's S.G. полису, а клаузуле из 1982. уз Нови образац поморског осигурања, познат као образац MAR. Још и пре доношења клаузула Института судска пракса је истицала да је S.G. полиса „врло чудан инструмент“ међународног промета „апсурдан и некохерентан“. Она је ипак дуго година уназад одолевала променама, због уверења да њена измена може довести до велике несигурности. Осим тога, судови су током дугогодишње примене дали одређено значење појмовима из ове полисе, тако да је *in ultima linea* она у значајној мери била уклопљена у савремени поморски и међународни промет.⁴⁶

⁴⁵ Introduction to cargo insurance, A plain English guide to cargo insurance for UK brokers, Allianz Global Corporate & Specialty UK, стр. 15

⁴⁶ Наташа Петровић Томић, Клаузуле института за осигурање робе из 2009. године – поређење клаузула Института из 1982. и 2009. године са коментаром, Ревизија за право осигурања, број 4/2010, стр. 28

Клаузуле су означене са три латинична слова А, В, С. Поред њих ту су и Institute War Clauses и Institute Strike Clauses, којима је искључена одговорност осигуравача за ратне и ризике штрајка. Године 2009. донете су и институтске клаузуле за осигурање у ваздушном транспорту, а следствено томе и за искључење осигурања ратних и ризика штрајка у том простору.

Институтске клаузуле (А, Б, Ц) комплети су од по 19 клаузула. Међусобно се разликују према ширини покрића које пружају. Institute Cargo Clauses А пружају осигурање по принципу „сви ризици“ (all risks). Садржај покрића према Б и Ц клаузулама одређен је другачијом методом, а то је метода набројаних (именованих) ризика. Намењене су за осигурање робе у поморском и мултимодалном превозу. Осигурањем нису обухваћени само поморски ризици, него и копнени транспортни ризици⁴⁷

Иако темељно обрађени, сви ризици који настају у транспорту и њихов правни третман нису могли потпуно појмовно бити обухваћени Институтским клаузулама. Због тога су изискивале одређену допуну и ослањање на сродне клаузуле створене такође од стране врских стручњака у области привреде. Како не би постале преопширне, а тиме и неусловне за ефективну имплементацију, морало се прихватити да се уз њих примене и друге клаузуле чији су квалитет и правна терминологија на високом нивоу. Недореченост и непотпуност су први недостаци који би изазвали одбојност према примени Институтских клаузула. Због тога су донете и фреквентно се употребљавају допунске клаузуле које скромно носе обележје да се примењују само уз Институтске карго клаузуле. Неке од тих клаузула су: Institute Malicious Damage Clause (1982.), Institute Theft Pilferage and Nondelivery Clause (1982.), Termination of Transit Clause (terrorism), Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999., Exclusion Clause, Cargo Piracy Notice of Cancellation⁴⁸

Анализом три од наведених клаузула може се уочити брижљивост у њиховом моделирању и дугогодишња традиција праћена изванредним познавањем проблематике транспорта. Аутори су показали да веома добро разумеју суштину транспортног осигурања, његов циљ и водећу премису његовог установљења. Одмереним структурирањем клаузула истовремено су уважени интереси отпремача карга као потенцијално неискусног партнера, али и тежње транспортера као доказаног професионалца који ипак поседује одређене лимите у властитим способностима. У том светлу структура Институтских клаузула може се разлучити на два носећа дела. Први део су ризици као фундамент института осигурања и нешто за шта је пошилијалац крајње заинтересован. Други део чини антипод ризика и права која осигураннику припадају у случају његовог остварења, а то су услови који искључују дејство осигуравајућег покрића. Што се тиче ризика, најшири обухват пружен је А клаузулама у којима су ризици приказани, како је већ напоменуто, по принципу „сви ризици“. Клаузуле Б и Ц су уже и нормирају ризике који су осигурани. Обимношћу се истиче други део мало пре поменуте структуре кога чине искључења. Најпре се скреће пажња на искључења због мањкавог или неодговарајућег паковања робе, а затим следе и искључења због закашњења, због инсолвентности и неизвршења финансијских обавеза, због употребе атомског или нуклеарног оружја, због неспособности брода за пловидбу, затим искључење ризика штрајка где су одредбе о искључењу ризика тероризма и политичких ризика проширене, искључење због престанка трајања осигурања, следствено томе појављује се искључење услед престанка уговора о превозу и коначно услед промене у правцу путовања. Свакако

⁴⁷ Ivana Lovrić, Institute cargo clauses – Nova revizija 2009. Poredbeno pomorsko pravo, vol. 51, no. 166, 2012, str.340 i 341

⁴⁸ Ibid.

неизоствни део јесте и клаузула о користи из осигурања, којом се ближе и конкретније уређују конвенционална питања осигурања као института уопште, као што је суброгација или тврдња да је осигураник корисник осигурања.

Финални део клаузула који представља добро имплементирани закључак чине напомене. Сам назив можда би створио утисак да није реч о делу клаузула нарочите важности, међутим упознавање са његовом садржином одагнава тај летимично стечени утисак. На важност и сложеност ове одредбе указује и потреба за њеним ближим тумачењем и прецизним дефинисањем искоришћених појмова. Сама одредба поседује следећу садржину: „Осигураници, чим сазнају за случај на који се према условима овог осигурања примењује начело *роба остаје осигурана* (held covered), морају о томе без одлагања обавестити осигуравача, јер је право на покриће условљено испуњењем ове обавезе“. „Prompt notice“ подразумева обавештење дана разборито брзо од тренутка сазнања за чињенице. Под изразом held covered подразумева се да осигурање остаје на снази уз уговорене услове.⁴⁹ Иако се ради о закључним разматрањима, игнорисање ове одредбе имало би разарајуће последице по осигураника. Њеним неразумевањем и ниподаштавањем осигураник би себе довео у ситуацију без видљивог излаза где не би могао да наплати осигурање иако је платио премију и претрпео штету.

Институтске карго клаузуле од свог настанка па до данашњих дана у мноштву случајева су пролазиле тест оправданости свог постојања и сваки тај тест су са великим успехом пребродиле, потврђујући недвосмислено своју вредност и употребљивост. Устаљена је пословна пракса да се претпоставља примена ових клаузула у области транспортног осигурања. У овом раду им је пружен значајан простор управо због присутности те отворености пословног света према њима која их уздиже до нивоа непролазног обичајног права. Тај пут који су ове клаузуле прошле је реверезибилан из разлога што су оне изникле из обичајних правила, а данас их многи сврставају у обичајну тековину незаменљиве вредности.

На послетку, када се обрађују извори осигурања у међународном транспорту који имају карактер *lex mercatoria* неизоставно је помињање правила осигурања у склопу тзв. клупског осигурања или ближе познатог као осигурање у оквиру P&I клубова (Protecting and Indemnity Clubs). Уважавајући чињеницу да је реч о осигурању које је лимитирано само на један тип транспорта, а то је поморски и да је реч о осигурању од одговорности, ипак се оно не би требало изоставити приликом обраде теме оваквог типа.

Клупско осигурање делује на основу узајамности покривања штете бродарима у међународном поморском промету. Таква осигурања су заправо узајамна удружења самих бродара у облику клубова за поморска осигурања и један су од начина дисперзије ризика на страни осигуравача. Водећи клубови ове врсте лоцирани су у Енглеској, као традиционалној поморској сили. У оквирима Енглеске доминантну позицију заузима тзв. Лондонски базен, као форма повезивања бродара који се као чланови клуба обавезују да изравнају штету, чији укупан износ прелази уговорену своту. Од других клубова треба поменути The North of England Club, West of England, The UK P&I Club, Swedish Club. Иначе, у прво време настанка клубова акценат у њиховом раду је стављен на покриће одговорности бродара у случају судара. Такво деловање се показало као сувише уско и у крајњој линији недовољно у односу на одштетне захтеве са којима су се одговорни бродари суочавали, а који су се тицали терета. Како би се случајни уочени недостатак амортизовао, формиран су клубови који су се специјализовали за осигурање робе од

⁴⁹ (47) Lovrić, *op.cit.*, str.358

губитка и оштећења. Први од таквих је The Steam Ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association из 1894. године.

Највиши орган Р&И клубова је генерална скупштина која своју функцију исцрпљује доношењем правила клуба и избором директора. Правила клуба представљају кључни дефинишући елемент пословања клуба из разлога што детерминишу услове под којима клуб послује, ко може бити примљен у чланство и који су ризици обухваћени од стране клуба. Учлањење се обавља на темељу пријаве, односно понуде коју бродар клубу подноси на типском обрасцу са свим потребним подацима о броду и изјавом да прихвата клупска правила осигурања. Прихватањем понуде од стране клуба уговор се сматра склопљеним, а правила клуба постају његов саставни део и меродавна за утврђивање и права и обавеза из уговора.⁵⁰

Правилима је прописано како се клуб финансира путем доприноса чланова, али и ризици који су покривени а којих укупно постоји двадесет и два. Међутим, та цифра није коначна јер клуб може прихватити осигурање допунских ризика, што мора бити уређено споразумом на релацији бродар – клуб.⁵¹ Попут Институтских клаузула и овде постоје околности које искључују дејство осигурања.

4.3 Национални закони

Када се приступа обради закона као извора међународног транспортног осигурања мора се указати на диверзификацију која се врши, према садржинском критеријуму. Област осигурања је уређена на свом статусном и облигационо-правном нивоу, што значи да се законски текстови којима је задатак да ову област регулишу могу поделити на статусне и облигационо-правне. Статусни закони усредсређени су на организационо-технички аспект осигурања као економске и правне области.⁵² Они се фокусирају на осигуравајућа друштва као привредне субјекте, њихову правну форму, управљање, надзор, статусне промене, стечај и ликвидацију. Из тог разлога ови законски извори неће бити обрађени у овом раду, чија је садржина сконцентрисана на облигационо-правне аспекте међународног транспортног осигурања.

Закон, као облигационо-правни извор у праву транспортног осигурања, посматрано упоредно-правно постоји у већини држава, у првом реду, у области поморског осигурања. Донети су или посебни закони за област поморског осигурања као што је то случај у Великој Британији или Француској, или, пак, што је чешћи случај уговор о поморском осигурању регулисан је у оквиру поморских кодекса и то је случај у Италији, Русији, Пољској, Грчкој, Хрватској и у Црној Гори, а има држава које то чине у својим трговачким грађанским законима.⁵³ Упоредно-правна пракса показује да када је реч о транспортном осигурању могуће су и комбинације претходно наведених решења. У Аустрији се примењује Закон о уговору о осигурању на све врсте осигурања, па и на осигурање транспорта, осим поморског осигурања на које се примењује Трговачки законик.⁵⁴ Имплементација сличног мешовитог решења може се идентификовати и у Белгији и Немачкој.

⁵⁰ Medić Marija, Osiguranje odgovornosti brodara putem P&I klubova, Praktični menadžment, vol. I, br. 1, str. 64

⁵¹ Ibid. str.67

⁵² Примењује се статусни део Закона о осигурању, Закон о привредним друштвима и Закон о стечају и ликвидацији банака и друштава за осигурање.

⁵³ (6) Ивошевић, op.cit. стр.20

⁵⁴ (1) Пак, op.cit. стр.185, фуснота 310

Углавном се транспортно осигурање, осигурање робе у превозу, а нарочито пловидбено осигурање изопштава из генералног регулисања уговора о осигурању и препушта се или засебном пропису или обимним трговачким кодексима. Легислативни приступ таквог типа потврђује сву сложеност и значај који се придаје осигурању транспорта и робе у превозу. Такав приступ се може сматрати оправданим имајући у виду да су уговорни односи у осигурању разноврсни и не тако сродни. Следствено томе, квалитетније решење је да сличнији типови осигурања буду обрађени јединственим законским текстом, а да неки специфични типову, у које спада и транспортно осигурања, буду заступљени у засебним законским актима. Тиме се доприноси нормативној стабилности и потпуности читаве области осигурања, њеној систематичности и прегледности, као и лакшој доступности и бољем разумевању. След такве идеје може се пронаћи и у домаћим законским текстовима који обрађују уговорне односе у осигурању.

Као кровни закон, не само за уговорне односе у осигурању, већ и за целокупно контрактуално право у нашој држави је Закон о облигационим односима. Овај закон самостално у свом тексту искључује своју примену на односе из уговора о пловидбеном осигурању.⁵⁵ Лимитирање које је постављено у ЗОО у потпуности оправдава став, заузет у нашој теорији да се ЗОО примењује само на копнена осигурања.⁵⁶ Регулисање пловидбеног осигурања препуштено је посебном Закону о поморској и унутрашњој пловидби. Разлози због којих је поморско-транспортно осигурање уређено посебним прописима су следећи :⁵⁷

- поморско осигурање је претежно међународног карактера, па је нужно међународно уједначавање одређених правила у осигурању, што није случај са копненим транспортним осигурањем, где свака земља то питање уређује националним законом у складу са њеним специфичностима;
- поморско осигурање је веома флексибилно, тако да се уговарање врши према одређеним стандардним клаузулама, које су унапред припремљене за све осигуранике;
- законске одредбе којима се уређује поморско осигурање су углавном диспозитивног карактера, јер су и уговорне стране у приближно истом економском положају, што није случај са одредбама ЗОО, које су углавном императивног карактера, управо у циљу заштите економски слабије уговорне стране-осигураника
- ризици обухваћени транспортним осигурањем не морају да испуњавају све оне услове који морају постојати код ризика у копненом осигурању.

Важно је указати на то да Закон о поморској и унутрашњој пловидби не исцрпљује своју примену само на пловидбена осигурања. Постоји отворена могућност да се према овом закону уређују односи у копненом транспортном осигурању и осигурању у мултимодалном транспорту.⁵⁸ Међутим за овакву примену нужно је присуство недвосмислено изражене воље уговорних страна. То значи да уколико је уговор закључен уз примену услова и полисе осигурања, који су уобичајени за транспортна осигурања, не може се закључити да се имала у виду примена ЗОО и Закона о поморској и унутрашњој пловидби.⁵⁹

У осигурању ваздушног транспорта постоји засебан Закон о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају. Његовим чланом

⁵⁵ члан 899 ЗОО

⁵⁶ Борислав Ивошевић, Транспортно осигурање, Београд, 2009, стр. 53

⁵⁷ (5) Јанковец, Миладиновић, *op.cit.* стр.384 и 385

⁵⁸ члан 782. Закона о поморској и унутрашњој пловидби

⁵⁹ Предраг Шулетић, Право осигурања, Београд, 2005, стр. 49

115. предвиђено је да ако законом којим се уређује обавезно осигурање у саобраћају није другачије прописано, осигурање у ваздушном саобраћају према одредбама овог закона, обухвата осигурање:

- 1) ваздухоплова и његове опреме, као и ствари које се превозе ваздухопловом или се на њему налазе;
- 2) путника и пртљага од последица несрећног случаја;
- 3) власника, односно корисника ваздухоплова од одговорности за штету коју ваздухоплов причињавља трећим лицима на земљи.

Ставом 2. истог члана уведена је могућност да се могу осигурати и превознина, трошкови осигурања, очекивани добитак, заложно и остала права и материјалне користи које постоје или се оправдано могу очекивати у вези са ваздушним саобраћајем, а могу се проценити у новцу. Овај закон је свеобухватан и у његовом тексту су заступљене одредбе и о каско и о карго осигурању у ваздушном саобраћају. Његова примана је лоцирана готово у потпуности на део међународног транспорта, јер су унутрашњи авио летови код нас ограничени углавном на спортске сврхе, без присуства унутрашњих авио карго летова. Детаљним приступом у обради материје ваздушног осигурања, овај закон чини сувишном примену других извора на уговор о осигурању у ваздушном саобраћају, али ипак оставља слободу избора других извора, било конвенција или општих услова осигурања. Као и код Закона о поморској и унутрашњој пловидби и његове норме су диспозитивне природе и уговорне стране, осигураник и осигуравач од њих могу одступити.

Без обзира што је акценат код Закона о осигурању на статусним аспектима делатности осигурања, исти не сме бити занемарен када се говори и пише о транспортном осигурању. Значај овог закона огледа се у томе што пружа легитимитет постојању транспортног осигурања у нашем правном систему. У овом закону се најпер врши базично груписање послова осигурања на животна и неживотна осигурања.⁶⁰ То је темељна подела из које извиру сва друга разликовања. Као врсте неживотних осигурања закон поставља на видно место и отворено наводи следећа транспортна осигурања:⁶¹ осигурање моторних возила, које покрива штете на моторним возилима на сопствени погон, осим шинских возила и на возилима без сопственог погона, односно губитак тих возила; осигурање шинских возила, које покрива штете на шинским возилима, односно губитак тих возила; осигурање ваздухоплова, које покрива штете на ваздухопловима, односно губитак ваздухоплова; осигурање пловних објеката, које покрива штете на пловним објектима, односно губитак пловних објеката (морских, речних и језерских); осигурање робе у превозу, које покрива штете на роби, односно губитак робе, без обзира на врсту превоза; осигурање од одговорности због употребе моторних возила, које покрива све врсте одговорности због употребе моторних возила на сопствени погон на копну, укључујући одговорност приликом транспорта; осигурање од одговорности због употребе ваздухоплова, које покрива све врсте одговорности због употребе ваздухоплова, укључујући одговорност приликом транспорта; осигурање од одговорности због употребе пловних објеката, које покрива све врсте одговорности због употребе пловних објеката, укључујући одговорност приликом транспорта. Исцрпним и егземпларним законским набрајањем извршена је основна подела транспортног осигурања на каско, карго и осигурање превозника од одговорности, чиме је потврђено безрезервно пружање правне заштите и признавање уговора о осигурању таквог типа. Тако је постављен легислативни темељ, за даљу материјалну и процедуралну надоградњу и усавршавање транспортног

⁶⁰ Члан 8. Закона о осигурању

⁶¹ Члан 10.

осигурања у нашој држави и показано познавање и праћење светских трендова у овој области.

Закони носе са собом посебан значај када је у питању регулисање свих крајева грађанског и привредног права у државама европско-континенталног правног система. Таква ситуација постоји и код транспортног осигурања, с том разликом што додатак међународни и на овом плану другачије поставља редослед ствари. Ова важна одредница и на пољу правних извора уноси специфичност и посебност. Интернационализација чини да у пословне односе ступају субјекти пореклом из различитих правних и уопште друштвених култура. Као што вербалну комуникацију остварују најчешће на енглеском језику, који се данас издвоио као незванични службени пословни језик, њихов интерес и жеља је да правну комуникацију остваре такође на неки универзални, унификовани начин. Њихова интенција није да се међусобно оптерећују позивајући се на одредбе националних законодавстава којима припадају, већ да што лакше и пријатније пронађу модус за уређење међусобних односа, који је обострано разумљив и који не твори потешкоће у пословној сарадњи. Иако не постоји забрана да меродавно право за уговоре о транспортном осигурању на ваннационалном нивоу буде домаће право једне од држава, осигураници и осигуравачи најчешће не посежу за тиме, већ се ослањају било на међународне конвенције, било на услове осигурања или обичаје.

Без обзира на то национални законски текстови не губе свој значај и не бледи неопходност њиховог постојања. Они и даље остају сигурна лука под чије окриље се домаћи субјекти могу вратити и позивајући се на њихове одредбе олакшати или учврстити свој положај. Пословној заједници је потребно да буде уверена да су ризици који треба да буду осигурани такви да они могу бити легално заштићени. Такође, бујање уговора о осигурању који више личе на опкладу или игру на срећу, растући буди потребу за законском заштитом, а начин да се то омогући јесте управо кроз доношење закона који ће увек огласити ништавим сваки уговор илегалне садржине.⁶²

4.4 Услови осигуравајућих друштава и пословни обичаји

Општи и посебни услови осигурања данас се приказују као практична творевина, изникла из дугогодишње традиције и активности водећих осигуравајућих друштава којој се придаје велика важност, нарочито са становишта осигуравача. Транспортно осигурање је врста осигурања која је успоставила највиши степен зависности према условима осигурања. Услови осигурања претендују да код транспортног осигурања у потпуности истисну друге изворе и да се поставе као незаобилазна референца којој се осигураници и осигуравачи обраћају. Осигуравачи су ти који у највећој мери инсистирају на примени својих услова осигурања, детаљно их познају јер су продукт њиховог ангажовања и осећају се најкомотније кад год је уговор о осигурању закључен према њима. Место стварања оваквих услова је најчешће централизовано и сконцентрисано на нивоу професионалних организација осигуравајућих друштава. На њиховим састанцима доносе се тзв. модел-услови које осигуравачи не морају да прихвате, али то најчешће чине, уз одрђена мања или већа прилагођавања.⁶³ Навдено указује да се општи услови осигурања могу подвести под шири концепт *lex mercatoria*, где још спадају и типски и адхезиони уговори, трговачки обичаји, прометни обичаји, кодификована правила и узансе, пословни и производни стандарди, судска и арбитражна пракса, модели закони и други извори права меког

⁶² Kyriaki Noussia *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts*, Springer, Berlin, 2007, str. 9

⁶³ (1) Пак, *op.cit.* стр.187

нормативитета („Soft Law“)⁶⁴ Сви побројани делови се могу користити и користе се као извори права осигурања, међутим услови осигурања су доминирајућа категорија којој мора бити посвећена засебна пажња.

Колико заправо поверење и навикнутост на услове осигурања као извор у области транспортног осигурања постоји, емпиријски потврђује чињеница да су националним законима обухваћене основе уговора у осигурању, док се детаљи и техничка питања препуштају осигуравајућим компанијама, како би удовољиле разноврсним потребама индивидуалне гране транспорта.⁶⁵ Међутим, кредит који је од стране законодавних власти држава и регионалних организација дат општим и посебним условима осигурања није апсолутан, неограничен и без повратних обавеза на страни осигуравача. Надзор над осигуравачима и садржином њихових општих и посебних услова осигурања мора бити активан и перманентан. Разлог за тако нешто налази се у једној од особина уговора о осигурању, а то је да је уговор о осигурању адхезиони уговор или уговор по приступу. То значи да осигуравач на темељу својих услова осигурања сачињава унапред уговор, позивајући се у истом на садржину својих услова осигурања и презентујући тако сачињени уговор другој страни на потпис. У пракси осигурања се дешавало да је осигуравач злоупотребљавао свој положај, уносио клаузуле које су биле одштампане малим словима, често недовољно разумљиве због чега је осигураник могао да буде доведен у заблуду у погледу постојања одређеног покрића, што је било узрок покретања многих судских спорова. Из тог разлога, законом је утврђено да осигуравач мора да достави на увид уговарачу осигурања услове и да овај потврди да су му они уручени.⁶⁶ У том случају садржином уговора неће постати они делови општих услова који су тако необични да партнер са њима није могао ни требало да рачуна, тзв. изненађујуће клаузуле.⁶⁷

Овакве појаве су доста учестале у односима између осигуравача и осигураника као физичког лица, где долази до пуног изражаја сва економска надмоћ једне уговорне стране над другом, која пред собом практично има само један избор, да прихвати понуђене услове осигурања у целини или да их у истом обиму одбије. У транспортном осигурању ситуација је донекле повољнија, јер се наспрам осигуравача у улози уговарача осигурања појављује други привредни субјект, произвођач робе, трговац, шпедитер и други, који располажу већим економским и правним капацитетима да се изборе за боље услове кроз преговоре. Међутим, доста често ни они не успевају у тој намери, нарочито када се ради о малим и средњим предузећима или предузетницима чија позиција у контакту са мултинационалним осигуравајућим компанијама, попут Алијанца или Аксе, ништа није повољнија него било ког другог физичког лица. Због тога контрола услова осигурања мора бити учестала и пажљива. Код нас се она спроводи на три нивоа. Прва је законодавна и остварује се кроз саме законске одредбе, друга је управна и остварује је Народна банка Србије кроз редовни поступак надзора и трећа је судска. При вршењу контроле суд се руководи начелом савесности и поштења, начелом поступања у складу са добрим пословним обичајима и начелом једнаке вредности узајамних давања.⁶⁸

Закон о облигационим односима предвиђа у погледу општих услова пословања, а што се може пренети на опште и посебне услове осигурања, да су ништаве одредбе општих услова које су противне самом циљу закљученог уговора или добрим пословним

⁶⁴ (40) Тирић, *op.cit.* стр.31

⁶⁵ Ratko Zelenika, Tomaž Lotrič, Ervin Bužan, Multimodal Transport Operator Liability Insurance Model, *Promet – Traffic&Transportation*, Vol. 23, 2011, No. 1, str. 26

⁶⁶ (1) Пак, *op.cit.* стр.190

⁶⁷ Јаков Радишић, *Облигационо право – општи део*, Осмо прерађено издање, Номос, Београд, 2008, стр.104

⁶⁸ Чланови 12, 15. и 21. ЗОО

обичајима. Акцентовано је да суд може одбити примену појединих одредби општих услова који другу страну лишавају права да стави приговоре, или на основу којих она губи права из уговора или рокове, или које су иначе неправичне или претерано строге према њој.⁶⁹

Потенцијални проблем са условима осигурања као изворима права транспортног осигурања, детектован је и на нивоу Европске Уније, где су као одговор усвојени Принципи европског уговорног права осигурања који треба да послуже као модел закон европским законодавцима.⁷⁰ Принципи дефинишу неправичну клаузулу на следећи начин: „Уговорна клаузула која није била предмет индивидуалних преговора не везује уговарача осигурања, осигураника или корисника уговора ако, противно начелу савесности и поштења и узимајући у обзир природу уговора, остале уговорне одредбе и околности у тренутку закључења уговора, ствара на штету ових лица значајну неравнотежу између права и обавеза страна.“ Принципи уводе претпоставку непреговарања о одређеним клаузулама.⁷¹ Такође, терет доказивања да је стандардизована клаузула део уговора пребацује се на осигуравача.

Поред нескривених недостака који постоје, улога и значај услова осигурања су незанемарљиви, нарочито у области транспортног осигурања. Они премошћују бројне несавршености и недоречености законских текстова и међународних извора, усмерени су на праксу и реалне ситуације, исцрпни су, прилагодљиви, отворени за измене и њихов циљ је постизање пуне сагласности и деловање *in favorem contractus*. Са тим колико су свеобухвати извори можемо се упознати разматрајући неки од примерака услова осигурања. Као пример може послужити примерак општих услова осигурања робе у транспорту, осигуравајућег друштва „Delta Generali“.⁷² Приликом првог сусрета са текстом општих услова⁷³ може се уочити детаљност регулисања о чему сведочи подељеност текста на 31. члан. Прва три члана су посвећена дефинисању појмова робе, домаћег и међународног превоза и превоза уопште. Следећа три члана дефинишу основне и допунске ризике за које се може уговорити осигурање, уз њихово детаљно набрајање и именовање. Члан 8. који долази на ред истим методом наводи околности које искључују постојање обавезе осигуравача да исплати накнаду штете. Група од три члана која након тога следи детаљно уређује веома важно питање трајање осигурања, односно важење осигуравајућег покрића. Питање вредности робе, а коју услови деле на стварну и фактурисану, уређено је члановима 12. и 13. Следећа три груписана члана уређују поступак и начин закључења уговора, пред веома бројну групу одредби које се могу описати као сама суштина и срж услова осигурања, а односе се на права и обавезе, најпре осигураника, а потом и осигуравача. Терминални чланови посвећени су процедуралним питањима отказа уговора, избора надлежног суда и ступању на снагу услова осигурања.

Поред услова осигурања, два веома корисна извора права транспортног осигурања јесу трговачки обичаји и судска пракса. Што се обичаја као извора тиче, добро је позната чињеница, без нарочитог наглашавања, да је готово целокупно нормирано право данас проистекло из обичајних правила. Она су била семе из кога су касније, након дужег низа година уз успутну надоградњу и усавршавање, изникли сви правни системи модерног

⁶⁹ Члан 143. ЗОО

⁷⁰ Nataša Petrović Tomić, *Nepravilne klauzule i Principi evropskog ugovornog prava osiguranja*, *Revija za pravo osiguranja*, broj 2/2014, str. 44

⁷¹ *Ibid.* стр.47

⁷² Услови осигурања су доступни на интернет адреси www.deltagenerali.rs

⁷³ Реч је практично о условима реномиране светске осигуравајуће групе „Generali“, која под претходно наведеним пословним именом послује на територији наше државе, а након спроведене аквизиције осигуравајућег друштва „Delta osiguranje“.

света. Производ трговачких норми и зачетак правне мисли уопште јесу обичајна правила, која су се брижљиво изграђивала понављањем одређених образаца понашања који су створили свест међу члановима трговачке заједнице о својој корисности и непходности примене. Пословни обичаји, са стране теорије одређени су као неписана комерцијална правила која су настала у пословним односима на тржишту. Та су правила извор привредног права, а примењују се из убеђења привредника да је то целисходно за њих.⁷⁴

У осигурању обичајима не припада централно место као изворима права, већ они само врше допуну правних празнина које се могу појавити у званичним нормативним актима. На њих се гледа више као на неки неформални извор ситније важности који врши адиционалну улогу и коме се осигруаници и осигуравачи могу обратити повремено и по потреби га искористити. Међутим транспортно осигурање, нарочито оно које се реализује на међународном нивоу, је у том погледу специфично и оно је потпуно отворено према могућности да се на његово регулисање примене обичаји. Никакав отпор или бојазан у том погледу не постоје, јер иако су донете званичне правне кодификације које детаљно уређују област транспортног осигурања, исте су формулисане управо на бази обичаја који су потврдили своју вредност кроз вишевековну примену. Значај се посебно придаје пословним обичајима који имају дугу и уходану традицију, посебно у међународном поморском осигурању. Ради се о створеној пословној пракси приликом закључивања уговора, испостављања докумената, констатације и ликвидације штета, где законски прописи и институтске клаузуле ни издалека не садрже мере и поступке који чине садржину процеса плаћања и ликвидације штете у поморском осигурању.⁷⁵

Историја међународног транспортног осигурања не оскудева у примерима аката донетих на темељу дотадашњих обичаја. Готово целокупна легислатива у овој области дуго времена се ослањала на обичаје, а тај процес није заустављен ни данас. Значајан документ који се помиње у литератури о поморском осигурању јесте Наредба о поморству из 1681. године донета у Француској. То је кодификација трговачких обичаја од којих се већи број односи на питања осигурања.⁷⁶ Још један важан извор поморског осигурања у Француској појављује се кроз општу професионалну употребу. Неки од ових професионалних или локалних обичаја су забележени и познати су као „Препоруке француских и страних друштава основаних у Француској“, „Заједничка регулатива поводом поморског и транспортног осигурања“, „Обичајна употреба поморског и транспортног осигурања“ и „Правила моралних обавеза и правила тржишта“.⁷⁷ Поред тога, главни извор који је водио формирању и бујању поморског права и осигурања у Грчкој су, примарно, поморски обичаји за које се каже да су били важан извор поморског и приватног поморског права, а који су касније супституисани чланом 1. грчког Грађанског Законика који постаје извор права и правила изведених из контекста обичаја.⁷⁸

Сем Француске и Грчке као познатих поморских нација, богате прошлости, које су се дуго ослањале на обичајна правила ни Уједињено Краљевство се не сме занемарити као подручје у коме постоји доминација обичаја, не само у транспортном осигурању, већ и свим другим аспектима живота. Велики утицај на плану прихватања и имплементирања обичаја у тамошње транспортно осигурање извршио је лорд Мансфилд у другој половини XVIII века, када је именован за главног судију Суда краљевске клупе 1756. године. Лорд

⁷⁴ Дара Миленовић, Субјекти привредног права, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2006, стр. 137

⁷⁵ (6) Ивошевић, *op.cit.* стр.26

⁷⁶ (1) Пак, *op.cit.* стр. 6

⁷⁷ (62) Noussia, *op.cit.* str.14

⁷⁸ *Ibid.* str.10

Мансфилд је поседовао дубоко знање о привредном праву и може бити означен као фигура која је утемељила модерно енглеско право поморског осигурања. Његов метод решавања случајева из области поморског осигурања састојао се у утврђивању обичаја трговаца укључених у посао и да, уз дужно поштовање континенталних закона, нарочито Наредбе о поморству из 1681, асимилује те обичаје под генералне принципе енглеског права.⁷⁹ Заправо, пресуде лорда Мансфилда обављале су пренос правила поморских обичаја, ордонанси, законика и статута средњевековних градова у енглески common law.⁸⁰

Пословни обичаји не само што су у прошлости помагали прве кораке у кодификацији правних правила и стварања првих кодекса и закона, већ су и данас средство у које се поуздају међународни актери приликом дефинисања међународне легислативе. Конвенције које третирају област осигурања, а које су донете у XX веку, главни узор су имале у пословним обичајима дуге традиције постојања и примене. Тако Хамбуршка правила, којима је извршена замена Хашко-Визбијских правила, претходно важеће ревизије Бриселске конвенције (позната и као Хашка правила), представљају прави ревидирани обичаји који су фино уграђени у њихов текст. Довољно илустративни пример је члан 9. став 1. који каже да је возар овлашћен превозити робу на палуби само ако је такав превоз у складу са споразумом с крцатељем или с обичајима одређене привредне гране или се захтева на основу закона или других прописа. Уколико возар нема одобрење за превоз на палуби, а које одобрење може да црпи из обичаја одређене привредне гране, биће одговоран за губитак, штету или закашњење које је проузроковано превозом на палуби. Тиме се стварају услови да осигуравач искључи своју обавезу из закљученог уговора о осигурању од одговорности, јер се возар понашао противно својим обавезама, конституисаним обичајем. Иначе, уколико му је дозвољено возар мора навести у теретници да се терет превози на палуби, али доктрина сматра да је то дужан учинити само ако се превози на основу споразума, док то није дужан учинити ако се превози на основу обичаја.⁸¹

Обичаји се јављају и као средство унификације правила у транспортном осигурању. Такав је случај са транспортним документима и документима у осигурању, јер иако не постоје униформна међународна правила која би дефинисала карактеристике и ефекте различитих транспортних докумената, релевантна правила, установљена кроз обичаје трговаца, јављају се као запањујуће слична у већини различитих јурисдикција.⁸² Дакле, функције које и данас обављају обичајна правила у међународном транспортном осигурању нису мале. На тај начин се иста приказују као вредан извор који треба чувати, бележити и усавршавати уз прилагођавање савременим токовима. Чињеница да и даље поседују своју апликативну функцију сведочи у прилог томе да су односи између осигураника и осигуравача, суштински остали непромењени од првих форми уговора о транспортном осигурању до данас. Својим присуством у данашњем времену они указују на еволуцију у међународном транспортном осигурању где су промене умерене, а не на револуцију где су промене радикалне и без континуитета.

⁷⁹ Baris Soyer, Warranties in Marine Insurance, Cavendish Publishing Limited, London, 2001. str. 10

⁸⁰ Adriana Padovan, Posebnosti pomorskih i transportnih osiguranja, Jadranski zavod HAZU, Portorož, 2012, str. 8

⁸¹ Đorđe Ivković, Hamburška pravila – priručnik, Piran, 1994, str.78

⁸² The use of transport documents in international trade, Report by the UNCTAD secretariat, UNCTAD, 2003, str.6

5. ВРСТЕ ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА

5.1 Осигурање у поморском транспорту

Пружајући увид у историјски приказ развоја међународног транспортног осигурања могло се приметити да се најстарији облици транспортног осигурања везују за поморски транспорт. Ради се о облику транспорта који је апсолутни носилац развоја права осигурања у транспорту. Настанак готово свих значајних института који своју примену данас налазе у транспортном осигурању, може се везати за поморство. Елемент иностраности до свог пуног и правог изражаја долази управо код овог типа осигурања. Море је од давнина било и остало најбоља природна саобраћајница која једноставно и јефтино повезује удаљене просторе. То је за људе од самог почетка била најлакша веза са спољним светом и вечита прилика за остваривањем економског добитка и напретка. Прилике и шансе које је море пружало за трговце нису пружене бесплатно и без одређене залогe која је морала бити положена. Та цена која је плаћана од самог настанка поморског транспорта били су значајни материјални и људски губици, настали као последица деловања разноврсних ризика мора. Због своје корисности поморска трговина и транспорт су се морали развијати, а због своје опасности ризик се морао делити и умањивати међу члановима заједнице. Хазардност која је постојала приликом упуштања у сваки, краћи или дужи, поморски подухват морала је бити ублажена на одређени начин. Перфектни начин за постизање тог циља било је стварање и неговање добро избалансираних правила поморског осигурања.

Као што је већ речено, у основи поморског осигурања налазе се обичаји. То је обичајно право, настало кроз добро разрађену праксу и утабани пут расподеле ризика. Обичаји који су се преносили са једне на другу генерацију помораца, са усложњавањем целе области постали су недовољни. Због тога се приступило изради обимих кодекса поморског осигурања на бази обичајних правила, најпре у Француској, а потом у Италији, Грчкој, Шпанији, Белгији и Великој Британији. То је креирало поморско осигурање као вековима стару помоћ за поморску трговину. Његова сврха била је да омогући бродарима, купцима и продавцима робе да при обављању својих редовних послова буду ослобођени, макар делом, страшних финансијских последица губитка или оштећења своје имовине, насталих као резултат различитих ризика отвореног мора. Без овог покрића бројни интереси инволвирани у међународној трговини, било да постоје на страни власника добара, бродара, залогоодаваца који су обезбеђивали потребне финансије за изградњу пловила или банкарских институција укључених у документарну продају добара или одобравање кредита у вези продаје робе, остали би без нужне сигурности и знања да ће макар монетарни еквивалент осигураних објеката бити доступан за покриће финансијског ризика у случају инцидента.⁸³

Поморско осигурање је изграђено као потпуна и и добро организована осигуравајућа група. Сви субјекти осигурања, агенти, брокери, посредници, заступници који се могу срести у области осигурања делују и у поморском осигурању. Као део поморског осигурања постоје и препознати су карго, каско и осигурање бродара од одговорности. То значи да током пловидбе могу бити осигурани и роба која је предмет превоза и превозно средство као и одговорност самог бродара за штете које проузрокује обављајући своју професионалну делатност. Поред ове подробности у регулисању, распознајућа особина поморског осигурања је његова интернационалност. Већина карго осигурања је

⁸³ Legal and documentary aspects of the marine insurance contract, Report by the UNCTAD secretariat, UNCTAD, Geneva, 1982, str. 7

инхерентно интернационална пошто осигуравајуће покриће робе обично укључује њихов интернационални транспорт. Као додаток томе и каско (hull) осигурање је интернационално као резултат постојања ризика губитка или оштећења пловила који се остварује у иностранству и тенденције да се целокупно осигурање или његов део смести у држави различитој од оне којој припада власник брода.⁸⁴

Претходно наведено представља само део посебности поморског осигурања. Сва разноврсност које је лоцирана у само једном типу целокупног појма осигурања, као што је поморско осигурање је задивљујућа. Реч је о само једној у низу других врста осигурања, али врсти која обједињује у себи карактеристике свих других типова осигурања, уз своје ендемске специфичности које носи, а које нису преузела друга осигурања. Акцентоване специфичности, од којих је носилац појединих само поморско осигурање, док се друге уочавају и код других типова осигурања су:⁸⁵

1. Уговор о поморском осигурању је по правилу трговачко-правни посао (све стране су трговачки субјекти);
2. Осигурање се односи на опасности мора и транспортне ризике;
3. Њиме се штити имовина велике вредности;
4. Трговачким субјектима поморске трговине даје финансијску и комерцијалну сигурност, омогућава непрекинуто одвијање њихове делатности;
5. Историјски развој је текао упоредо с развојем робног промета и поморске пловидбе, а у функцији тог промета;
6. Најстарије је од свих осигурања;
7. Специфичност основних правних односа у вези искоришћавања мора условила је самосталан развој поморског осигурања са својим специфичним институтима и функционисањем тог посла у пракси;
8. Специјална правна регулатива јер право поморског осигурања је део тела поморског права, а уједно је и специјална грана права осигурања;
9. Постоји међусобна сличност прописа о поморском осигурању у упоредним правним системима

Још једна важна карактеристика поморског осигурања која је актуелизована крајем XX и у XXI веку је да се седишта многи од главних актера повезаних са поморском индустријом, укључујући кориснике осигурања, банке које обезбеђују хипотеке и осигураваче, налазе лоцирана у државама чланицама Европске Уније, НАТО-а и ОЕЦД-а, које имају релативно добро развијен правни систем, процесуирајући систем, војно обавештајне и стране обавештајне службе са естаблираним маханизмима за билатералне и мултилатералне размене информација. Ове добро развијене државе, које су домаћини за водеће поморске осигуравајуће компаније, а нарочито кориснике осигурања, имају значајно већи потенцијал од многих држава застава бродова да буду користан извор сваке будуће размене информација, процене ризика и сарадничких иницијатива у осигурању.⁸⁶ Дакле, једна од посебности међународног поморског осигурања је да за разлику од других врсти осигурања, као што је осигурање имовине, лица или још уже, других врста транспортног осигурања, као што је друмско или ваздушно осигурање, ограничено сам на један, не тако широки круг поморских држава. Код држава које не поседују просте природне, географске услове директне доступности поморских путева, доста тешко може

⁸⁴ (62) Noussia, *op.cit.* str.28

⁸⁵ (80) Padovan, *op.cit.* str 9

⁸⁶ Hugh Griffiths, Michael Jenks, *Maritime transport and destabilizing commodity flows*, SIPRI Policy paper, 2012, str. 50

да у већој мери заживи овај тип осигурања. Поред тога, у оквиру поморских држава врше се још ближа груписања, тако да су носиоци поморског транспорта и осигурања као његовог пратиоца углавном државе интегрисане у горе наведене организације. У том кругу држава богате правне традиције на пољу транспортног осигурања смештен је готово сав персонални и економски капацитет за унапређење и даљи развој међународног поморског осигурања.

Својеврстан монопол у поморском осигурању који је успостављен од водећих држава чланица светских организација је уочљива појава у поморском осигурању. Иако поседује префикс међународно, та одредница све више бива занемарена и поморско осигурање се налази под контролом неколицине доминантних мултинационалних осигуравајућих компанија и држава њихових патрона, пре свега САД и Велике Британије. Ово нужно не мора бити појава која је негативна, јер се ради о субјектима који поседују велику традицију, знање, искуство, разрађене поступке, инфраструктуру, организационе вештине, персонални и материјални капацитет да буду носоци будућег развоја поморског осигурања. Међутим, слика почиње полако да се мења у овој области. Последње деценије су искусиле процес растуће интернационализације поморске индустрије, као и поморског осигурања. То је резултовало тиме да бродари бирају све више да плове под страном заставом и да користе посаду из других држава где су дневнице ниже него ли што су у њиховој држави. Проблеми на тржишту осигурања, створени овом еволуцијом исцрпљују се у односима између осигуравача и бродара и његовом недовољном познавању ризика, а који настају као последица мање стриктности захтева државе заставе и неквалификоване посаде и менаџмента.⁸⁷ На овај начин се у поморском осигурању манифестују недостаци процеса интернационализације и лаганог нагривања монопола неколицине субјеката у овој области.

Све већа конкуренција међу осигуравачима постаје одлика поморског осигурања. Мали осигуравачи наспрам моћних осигуравајућих компанија покушавају да пронађу своју шансу на тржишту поморског осигурања, опредељујући се да понуде осигуравајуће покриће за бродове који су испод стандарда безбедне пловидбе. Наиме, индустрија осигурања би требала да обезбеди круцијалну мрежу финансијске безбедности за комерцијалне подухвате. У исто време (вероватно као ненамерно настала консеквенца) оно такође обезбеђује веома ефективно покриће за бродове који су испод стандарда безбедне пловидбе, дозвољавајући да њихов ризик буде раширен на многе играче у транспортном ланцу и ултимативно на потрошаче. Због тога је неопходно да индустрија осигурања идентификује и обележи оне који обезбеђују и оне који користе бродове који не испуњавају стандарде и требала би да узме у обзир уздржавање од обезбеђења осигуравајућег покрића, уколико недостаци који брод чине небезбедним нису елиминисани.⁸⁸ Конкурентни односи, који су сами по себи веома пожељни у свакој области економске активности, у делу поморског осигурања могу изазвати поремећаје. Превелика конкуренција може довести до тога да осигурање уместо да повећава безбедност и унапређује сигурност пловила и робе која се превози, буде дестабилизујући фактор и покровитељ неодрживих ризика.

Поморско осигурање се сматра делом права осигурања. Међутим оно у извесној мери показује тенденцију да се отргне од њега и следи свој сопствени пут развоја, лишено одређених стега, забрана и императивних одредби које су присутне у осигурању као целини. Два су примарна репрезента ове тежње, присутне у поморском осигурању. Први је

⁸⁷ Marine insurance, CMI yearbook, 2000, str.116

⁸⁸ Policy Statement on Substandard Shipping, Maritime Transport Committee, OECD, 2011, str.3

очита склоност ка већој слободи уговорног регулисања односа, а други је ослањање, готово у потупности, на аутономне изворе трговачног права као што су клаузуле и услови осигурања. У поморском осигурању није присутно изненађење у погледу доступних инструмената за моделиране облигационих односа. То је, баш као и код целине осигурања, уговор односно полиса. Уговор или полиса поморског осигурања је споразум код кога се једно лице, означено као осигуравач, саглашава да тачно према условима уговора, пружи заштиту другом лицу, означеном као осигураник, од губитака повезаних са имовином, као што је брод, роба или друге покретне ствари, укључене у поморски транспорт. Другим речима, осигуравач осигурава или преузима ризик, када се реч „ризик“ користи у контексту указивања на могућност губитка која постоји у вези са осигураном имовином и овај ризик губитка у себи обједињује не само актуелне имовинске губитке већ и финансијске губитке, који резултују из нестанка терета, новца путника, профита од комисиона, као и оне који произилазе из одговорности за штете према трећим лицима.⁸⁹

Субјекти који узимају учешће у закључивању уговора о поморском транспортном осигурању су углавном истоветни онима који су ангажовани у другим типовима осигурања, мада су присутна и одређена одступања. У осигурању, као и у свакој другој делатности, постоји потреба за специјализацијом. То произилази из бројности врста осигурања и опште сложености и посебности пословања у делатности осигурања. Стога је неопходно обезбедити специјалисте већ при склапању послова осигурања, те стручњаке потребне за процену насталих штета.⁹⁰ Поменута специјализација долази до пуног изражаја управо приликом закључивања уговора о поморском осигурању. Том приликом су ангажовани од стране осигуравача аквизитери, повереници, агенти и брокери који осим тога што морају бити врсни познаваоци услова осигурања које презентују клијенту, морају имати техничко знање из области поморства, нарочито уколико је реч о каско пловидбеном осигурању. Употреба ових теренских посредника који делују у име осигуравајуће компаније у поморском осигурању учесталија је него у другим гранама осигурања. Као њихови партнери јављају се трговачке и транспортне компаније са којима успостављају дугорочну сарадњу на бази добрих пословних обичаја и начела поступања у доброј вери.

Наспрам осигуравача, односно његовог заступника, током вођења преговора за закључење и самог закључења уговора о поморском осигурању, налази се уговарач осигурања. Постојање осигуравача и уговарача осигурања не сме бити доведено у питање приликом закључивања уговора о поморском осигурању и уговора о осигурању уопште. Њима, нарочито код уговора о поморском осигурању, може бити придодат и трећи субјект, корисник осигурања. Важно је нагласити да присуство корисника осигурања није одлучујуће за закључење уговора, већ се он најчешће јавља уколико се оствари осигурани случај и штета наступи. Тада корисник, уколико је тако предвиђено уговором, има право да се обрати осигуравачу са захтевом за накнаду штете. У својству корисника и уговарача осигурања јавља се, најчешће, једно те исто лице – осигураник. Стога, назив корисник осигурања треба употребљавати, пре свега, када је лице које користи осигурање било ван уговора, у тренутку његовог закључивања, не појављујући се, ни лично, нити преко заступника. Иначе, осигурање за туђ рачун настало је у поморском осигурању, али је нашло примену и у многим другим врстама осигурања.⁹¹

⁸⁹ (83) Report by the UNCTAD secretariat, *op.cit.* str.8

⁹⁰ Luka Stanić, Jerko Glavaš, Uloga i značaj menadžmenta u osiguranju, *Ekonomski vjesnik*, God. XXVI, Br. 2/2013, str.646

⁹¹ Владимир Чоловић, Осигуравајућа друштва (законодавство Србије, право ЕУ, упоредно право), Институт за упоредно право, Београд, 2010, стр.14

Важно је нагласити да субјекти који суделују код закључивања уговора о поморском осигурању, у међусобним односима иступају доста равноправније него ли што је то случај код других типова осигурања. Пошто су и уговарач осигурања и осигуравач привредни субјекти, не може се пружати апсолутна заштита уговарачу као а priori слабијој уговорној страни. Пракса је показала постојање доста покушаја злоупотреба и фразулозног вршења права од стране уговарача осигурања. Због тога су се у поморском осигурању развили посебни институти и услови, чије је оправдање настанка жеља да се пружи заштита осигуравачима и успостави једнака вредност узајамних давања према слову уговора о поморском осигурању. Тако је формирана установа „seaworthiness“, која се може описати као оспособљеност брода за пловидбу. Неизвесност је карактерни део уговора о осигурању и од осигуравача се не може очекивати да пружају осигурање против извесних догађаја и неизбежних губитака. Уколико је брод послат на пловидбу у неспособљеном (unseaworthy) стању, онда је изложен већем ризику него обично и вероватноћа наступања губитка је веома велика. Другим речима, догађај у овом случају је, на неки начин, детерминисан од осигураника и није тотално неизвестан.⁹² Као дубља разрада установе „seaworthiness“ уследили су униформни услови састављени од стране заједнице осигуравача, који су били постављени пред уговарача осигурање пред закључење уговора. Неки од најважнијих услова су следећи:⁹³ 1. осигурано пловило мора бити оспособљено за пловидбу на почетку путовања; 2. правац превозног пута описан у полиси мора бити праћен директно без скретања; 3. осигураник мора саопштити осигуравачу све чињенице везане за ризик, под претпоставком да су познате осигуранику или су морале бити познате према редовном току пословања; 4. сви материјални докази приказани са стране осигураника, а који се тичу ризика, морају бити уважавајуће коректни, без указивања на преварну намеру.

Правичност ипак остаје врховни принцип на чијем остваривању се инсистира у поморском осигурању. На осигураника се не може гледати као на страну која стално покушава да изигра осигуравача, да га доведе у заблуду и издејствује за себе нешто што јој не припада. Напротив, доста је чешћа таква ситуација и такав склоп личности и пословна политика на страни осигуравача. Зато и осигураник мора уживати заштиту у уговорним односима поморског осигурања која мора бити макар еквивалентна заштити која се пружа осигуравачу. У одређеним случајевима, а нарочито уколико дође до реализације ризика и наступања штете, пожељно би било да се осигуранику обезбеди преференцијални положај у тим тешким моментима. Са тим циљем је генерално установљен принцип да осигурана вредност брода или робе превазилази стварну тржишну вредност истих. Разлика између ове две вредности помаже осигуранку да покрије додатне финансијске обавезе које би могао да има, након измирења свих осталих дугова које има (на пример, плаћање посаде).⁹⁴ Уопште укупан износ накнаде из осигурања која се исплаћује по полиси код било ког типа транспортног осигурања треба да покрије:⁹⁵

1. утврђену вредност добара која су предмет превоза, укључујући паковање;
2. целокупне трошкове превоза, уколико нису обухваћени претходном величином, а то је вредност добара;
3. 10 до 15% додатно за друге последице евентуалног инцидента.

⁹² (79) Soyer, *op.cit.* str.85

⁹³ William Reynolds Vance, *History of the Development of the Warranty in Insurance Law*, Yale Law Journal, Vol. XX, 1911, str.526

⁹⁴ *The Cost to Users of Substandard Shipping*, SSY Consultancy&Research Ltd, OECD,2000, str. 12

⁹⁵ *Guidelines on Logistic and Transportation*, CIDA Aid project, 2004, str. 10

Разноврсност и шароликост решења понуђених у поморском осигурању остварује се и кроз конкретан избор уговора о поморском осигурању. До сада је образовано више различитих типова уговора о поморском осигурању, у зависности од жеља и потреба уговорних страна, количине робе којом уговарач осигурања располаже, висине премије коју је спреман да плати и других руководних поставки. У поморском осигурању је препозната и уважена та разноликост жеља и могућности, пре свих осигураника и због тога је присутно тако често одступање од строгих правила које намеће централно право осигурања. Поморско осигурање од свог формирања у првом плану деловања имало је интерес привреде и светске трговине, уз максимално могуће поштовање јавног интереса и неизазивање поремећаја на том пољу. Постоји готово небројено много могућности доступних за уговор о поморском осигурању. Имовина која се том приликом осигурава може бити „процењена“, у ком случају се стране слажу унапред по питању новчане вредности те имовине, или може бити „отворена“ када уговорне стране морају одредити вредност у време реализације ризика. У пракси, већина уговора о поморском осигурању су процењени. Покриће које се пружа може бити за одређено време или за одређено путовање. Већина каско осигурања се закључује за одређено време, док се карго осигурање закључује за одређено путовање⁹⁶

На крају када је реч о регулисању поморског осигурања кроз изворе конвенцијског карактера треба укратко поменути да су у овој области донети Конвенција о унификацији правила о праву које се односи на теретницу из 1924, позната као Хашка правила, Протокол о ревизији Хашких правила из 1968. (Хашко-Визбијска правила), Конвенција о превозу робе морем (Хамбуршка привила) из 1992. и коначно Конвенција УН о уговорима о међународном превозу робе делимично или у целини морем (Ротердамска правила) 2009. Заједничко свим поменутих актима јесте да им није примарни задатак да на директан начин уреде питање поморског осигурања, било каско, било карго осигурања. Оне су усредсређене углавном на питање одговорности бродара, те се с тога могу применити за утврђивање случајеве када би бродар требало да закључи уговор о осигурању од одговорности, а када би могао да послује и без њега. Са друге стране подробнијим упознавањем са текстом наведених конвенција и протокола могу се уочити одређена одступања и кретање у правцу обухвата области поморског осигурања. Тако Хашка правила са својим протоколима предвиђају у члану 3. ставу 8. да клаузула којом се превознику уступа корист из осигурања, као и свака слична клаузула, сматраће се клаузулом која превозника ослобађа од одговорности. Даље, анализирају ли се Хамбуршка правила и период њихове примене након усвајања, може се уочити да су оставила снажан утисак на осигураваче и сектор поморског осигурања. Генерално, бродари и њихови осигуравачи се снажно противе примени Хамбуршких правила, за која тврде да ставља комерцијално неразумни ниво одговорности на бродара и да неизбежно воде повећању цена теретног транспорта.⁹⁷ Још озбиљније критике осигуравачи износе на рачун Ротердамских правила, међутим предности које она доносе за поморско осигурање су веома значајне. Наиме, повећане суме расположиве надокнаде штете и рок за подизање тужбе, увођење теже обавезе о пловидбеној способности као и очигледно непостојање

⁹⁶ (14) Bernstein, op.cit. str.68

⁹⁷ Jose Angelo Estrella Faria, Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules, Vol 44:277, 2009, str.299

приговора наутичке грешке на који су превозници пре имали право по Хашко-Визибијским правилима, требало би очигледно да буду у корист пошиљаоца.⁹⁸

5.2 Осигурање у мултимодалном транспорту

У теорији и пракси као синоними за комбиновани и мултимодални транспорт често се користе појмови: интегрални транспорт, интегрирани транспорт, интермодални транспорт, директни транспорт, мешовити транспорт, узастопни транспорт, вишеначински транспорт, унимодални транспорт ...⁹⁹ Мултимодални транспорт је тип транспорта који се развио као покушај одговора на све потешкоће и несавршености које су везане за друге облике транспорта. Израз је тежње за проналажењем таквог решења у међународном транспорту које би сублимирало и максимизирало све предности присутне код других врста саобраћаја. Чини се да је мултимодални транспорт данас најбоље решење за сложене подухвате реализовања међународног промета. Његове основне карактеристике су:¹⁰⁰

1) да се транспорт робе (по правилу расутог терета) обавља с најмање два различита превозна средства из две различите превозне гране,

2) да се у транспортом подухвату по правилу не склапа онолико уговора о превозу колико је суделовало транспортних грана, односно различитих врста превозних средстава, већ само један

3) да се прибавља или испоставља само једна исправа о превозу, јер толико уговора постоји

4) да целокупни транспортни процес може организовати један или више оператера транспорта (Combined Transport Operator - skr. CTO)

На истом трагу у описивању овог типа превоза налази се и Конвенција УН о међународном мултимодалном транспорту робе из 1980, која као његова основна обележја наводи:

1) Оператер и прималац робе налазе се у две различите државе;

2) Превоз робе се обавља с најмање два различита превозна средства, односно да у таквом транспортном процесу суделују најмање две различите гране превоза;

3) Целокупни транспортни подухват одвија се на основу једног уговора о превозу;

4) Целокупни процес међународног мултимодалног транспорта извршава или организује оператер мултимодалног транспорта (Multimodal Transport Operator - skr. MTO)

5) Претходно наведени уговор склапа оператор мултимодалног транспорта с пошиљаоцем робе.

6) Током целокупног подухвата међународног мултимодалног транспорта испоставља се или се прибавља само једна исправа о превозу робе (FBL – NEGOTIABLE FIATAMULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING)

Овакав начин дефинисања мултимодалног транспорта наглашава чињеницу да се превоз заснива на једном једином уговору, закљученом од стране превозника или оператера мултимодалног транспорта, који га обавезује превозничком одговорношћу. Уговор који само обезбеђује везу између различитих комбинованих уговора, а који је типичан за

⁹⁸ Susanna Marsden, Reforma premijskog sistema: Uticaj Roterdamskih pravila na pošiljaoca i osiguravače karga, Revija za pravo osiguranja broj 3/2012, str.49

⁹⁹ Gordana Nikolić: Multimodalni transport – čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, Zbornik radova Sveučilišta u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21. Sv. 2 (2003), str. 95

¹⁰⁰ Ratko Zelenika, Prometni sustavi, Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001, str. 56.

аранжмане које праве посредници, налази се изван параметара мултимодалног превозничког уговора.¹⁰¹

Међународна трговина подразумева транспорт робе који се може обављати на краћој релацији (између суседних држава), средњој релацији (државе региона или континента), али и на изузетно дугој релацији (између континента). Процес глобализације и савремене технологије електронских комуникација последично су довели до тога да се пословни односи заснивају између просторно дистанцираних субјеката. Због тога је неопходно да транспортни сектор понуди такве системе транспорта који су високо поуздани и флексибилни. Мултимодални транспорт (или интермодални, како се означава у појединим правним системима) препознат је у пословном свету као прави одговор на њихове захтеве. Ту се свакако, са стране привредника, дужна концентрација пажње управља према процени трошкова превоза. Мултимодални превоз се и на том пољу показао као најадекватније решење које редуцира трошкове превоза по километру пређене раздаљине у поређењу са другим врстама превоза. Сва та предност мултимодалног транспорта проистиче из употребе контејнера за складиштење робе и даљу манипулацију током превоза. У главном се и због својеврсне револуције у употреби контејнера током 60-их и 70-их година пракса посленика у области транспортне логистике драматично променила. Такође, постало је јасно да употреба искључиво дотадашњих услова поморског транспорта није прикладна за контејнерску трговину. Процес тзв. контејнеризације отворио је врата мултимодалном транспорту, јер се контејнери могу лако пребацивати са једног на друго средство транспорта, значајно редукујући шансу за оштећење или крађу.¹⁰²

Поред интересовања за трошкове и ефикасност транспорта, привредници су посвећени анализи организационих питања такође повезаних са транспортом. Њих интересује да ли транспорт робе подразумева њихово даље инволвирање и након предаје робе првом превозиоцу, или се свако њихово учешће у даљем превозу робе завршава тим иницијалним избором. Понекад економске калкулације показују да је најцелисходније током истог превозног подухвата уговорити, ако је потребно, и поморски и железнички и друмски превоз. Дилема која се тада појављује је да ли је могуће контактом са првим превозиоцем обухватити све доцније фазе превоза робе које подразумевају њен претовар на друга превозна средства, добијање нових транспортних докумената и закључивање новог уговора о осигурању. Такве и сличне дилеме беспредметном чине мултимодални транспорт и процес контејнеризације. Управо они омогућавају да појединачни оператер у транспорту преузме контролу над каргом током целог путовања и на тај начин изврши замену превоза од „луке до луке“ са размишљањем о превозу од „врата до врата“.¹⁰³ Контејнери омогућавају да се роба безбедно ускладишти према унапред утврђеном редоследу и да се тако натоварени контејнер, уз лаку манипулацију, пребаци са брода на железнички вагон или камион. Контејнер представља ново рационално решење у транспортној делатности.¹⁰⁴ Контејнеризација се може дефинисати као начин превоза робе у великим једнообразним јединицама које се могу превозити и претоварити са једног превозног средства на друго.¹⁰⁵

¹⁰¹ Hoeks Marian, *Multimodal transport law*, Erasmus University Rotterdam, 2009, str. 5

¹⁰² Joanas Malfliet, *Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term*, Genth University, 2011 str.172

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ Зоран Радовић, „Контејнеризација с освртом на осигурање“, *Осигурање и привреда*, Загреб, бр. 10-11/69, стр.48

¹⁰⁵ G.V.Hepworth, „The contener revolution and marine insurance“, *The Journal of Commerce and Shipping Telegraph*, 1967, str.23

Са аспекта осигурања за мултимодални транспорт важе сва правила која се иначе примењују на друге типове осигурања. Међутим, постојао је покушај да се у оквиру UNCITRAL-а донесе конвенција која би обухватила само мултимодални транспорт и фокусирао се на њега, као и на сва питања која се у вези са њим јављају, па и питање осигурања. Иста је након дужег процеса преговарања и донета, међутим, није ступила на снагу јер је није ратификовао број држава који је прописан да би конвенција ступила на снагу. Упркос томе, очигледно постоји потреба да се регулише одговорност предузетника мултимодалног транспорта. Поједине државе, нпр. Индија, прописима су регулисале одговорност предузетника мултимодалног транспорта. Постоје знатне разлике између међународних конвенција које регулишу превоз робе различитим превозним средствима. Чине се напори да се у овој области хармонизује право и то доношењем конвенције о превозном праву.¹⁰⁶

Из тог разлога област осигурања код мултимодалног транспорта је регулисана на начин који није идентичан као код осталих облика транспорта, код којих је слика у делу регулативе потпуна и свеобухватна. Одступања су приметна како у делу примарних нормативних извора које чине конвенције, тако и у делу клаузула и услова који регулишу питање ризика и обавеза осигурања. За уређивање области осигурања, а и других области код мултимодалног транспорта, неопходно је применити на сваки његов сегмент препознате делове других конвенција које у целини свог текста третирају тип транспорта којем су посвећене. То изискује значајну стручност и веома детаљно познавање позитивноправног обухвата међународног транспорта уопште, са свим његовим засебним деловима. У зависности од ступња у одвијању превозничке трансакције потребно је применити поморско право, тачније Хамбуршка или Ротердамска правила, право у области железнице (COTIF Конвенција), односно право у области друмског транспорта (CMR Конвенција). Без обзира што је битна одредница мултимодалног транспорта постојање само једног уговора о превозу, у области осигурања влада партикуларизам који би био превазиђен постизањем сагласности држава и ступањем на снагу Конвенције УН о међународном мултимодалном транспорту из 1980. године.

Када је реч о транспортним клаузулама и условима специфичност се огледа у извесним терминолошким одступањима и несавршеностима, али и у нескладу суштинске природе. Наиме, доста често је готово немогуће утврдити у ком делу пута су се губитак или оштећење робе догодили, када је реч о контејнерском превозу. То би могло да доведе до извесног јаза или празнине у осигурању уколико се догоди одређени случај на роби док се налази на терминалу, а пре смештања на спремиште брода или воза. У пракси се доста често догађа да на терминалима долази до пожара. Чак и у случају да купчева полиса осигурања садржи тзв. транзитну клаузулу, а што значи да осигуравајуће покриће траје од складишта до складишта, продавац од тога не би могао да има користи. Постоје два разлога за то. Први је да продавац нема својство стране уговорнице у купчевом осигуравајућем уговору, а други је да када се уговара осигурање по општим условима и клаузулама, купац нема интерес за осигурање робе пре него што роба буде укрцана на палубу или стављена на вагон, односно на камионску приколицу.¹⁰⁷

У трговини уз употребу контејнера примопредаја добара се врши било на контејнерској теретној станици (CFS), било на контејнерском пољу за постепени утовар. То значи да продавац најпре предаје робу достављачу на одређеној тачки на копну, уместо

¹⁰⁶ Зоран Радовић, Осигурање оператера међународних транспортних терминала од одговорности, Токови осигурања, број 1, Београд, 2013, стр.6)

¹⁰⁷ (103) Malfliet, op.cit. str.173

да је поставља на палубу брода. INCOTERMS правила предвиђају да уколико је уговорена извесна клаузула, продавац се ослобађа одговорности када роба пређе ограду брода. Уколико под тим околностима продавац настави да продаје робу под условима из клаузула FOB и CIF, то значи стварање претпоставке да је ризик губитка или оштећења остварен када није постојала никаква контрола над робом. То значи да, уколико нешто пође наопако током тог периода, и пре него што су добра била смештена на палубу брода, продавац није удовољио својој обавези. Последично, могао би бити позван од стране купца да обезбеди супститутивну робу или да плати ликвидацију штете или неку другу компензацију на име одлагања или неиспуњења.¹⁰⁸

Извесне модификације као и стална прилагођавања услова осигурања и одговорности намећу се као прикладан закључак који треба следити уколико и када се уговара мултимодални транспорт. Посебности самог транспортног процеса изискују посебност у осигурању која мора бити уважена. Уколико осигурање не би препознало значај мултимодалног транспорта и своје услове ускладило са њим, све његове предности и комодитети који су неспорно присутни у поређењу са другим облицима транспорта били би изгубљени и неатрактивни. Без схватања и разумевања те чињенице не може се постићи раст удела мултимодалног транспорта у укупној расподели транспорта роба. Спутавање процеса контејнеризације, узроковано недореченостима у регулисању осигурања у превозу спутало би и прогрес целе светске трговине.

5.3 Осигурање у осталим видовима транспорта

Приликм обраде теме каква је међународно транспортно осигурање, преосталим типовима транспорта попут железничког, друмског, ваздушног и поштанског, може бити дата ограничена пажња. Имајући у виду тему, академски најприхватљивије решење подразумевало би њихову групну обраду и један заједнички, сумарни приказ. Разлози за такав став леже у чињеницама одређене тежине и значаја. Пре свега предмет на који је фокусиран овај рад је транспортно осигурања и његов међународно-правни аспект, без лимитирања на оквиру постављене домаћим економским и царним границама. Непобитна чињеница је да у међународно обојеним облицима транспорта доминирају поморски и мултимодални транспорт, који обухватају скоро 90% укупног светског транспорта. Железнички и друмски транспорт, иако значајни, углавном су ограничени на унутрашњи промет, нарочито у државама са великом територијом попут САД, Канаде, Русије, док међународни префикс добијају код држава које нису територијално простране и без директног излаза на морску обалу. Ова два вида транспорта добијају међународни карактер у пуном обиму када се користе у склопу интермодалног транспорта. Поред тога, напоменуто је да каско осигурање у железничком и друмском транспорту не припада групи транспортних осигурања, већ да је реч о осигурању имовине, чиме се искључује као предмет разматрања у овом раду. Карго осигурање у железничком и друмском транспорту се углавном заснива на INCOTERMS правилима која су подробно обрађена у делу рада који говори о изворима права међународног транспортног осигурања. Једина врста осигурања која се може дотаћи, а која се тиче друмског и железничког транспорта, јесте осигурање превозника од одговорности, што је уређено међународним конвенцијама.

У том смислу у употреби су Међународна конвенција о превозу робе на железницама (СИМ конвенција) која је стављена ван снаге Конвенцијом о међународном превозу робе железницом (COTIF) и Конвенција о уговору о међународном друмском

¹⁰⁸ Ibid. str.172

превозу робе (CMR конвенција). COTIF конвенција и Протокол о њеној измени из 1999. године, садрже неколико чланова који се реферишу на питање осигурања превозника од одговорности. Најпре је у области превоза путника одређено да уколико превоз, који је предмет једног јединог уговора о превозу, обавља више узастопних превозника, превозник који је обавезан на основу уговора о превозу да осигура превозну услугу у току које се догоди удес, биће одговоран у случају смрти и повреде путника. Ако је превозну услугу осигурао извршни превозник, а не превозник, оба превозника одговарају за целокупну штету у складу са Јединственим правилима¹⁰⁹ Иначе наведени члан је у целини посвећен питању основа одговорности превозника и ослобођењу од одговорности. Даље је Јединственим правилима за уговор о коришћењу инфраструктуре у међународном железничком саобраћају, одређено да управљач инфраструктуре може да затражи од превозника доказ о томе да је закључио довољно осигурање од одговорности. Превозник мора годишње да даје доказ путем одговарајуће потврде да осигурање од одговорности или одговарајуће мере и даље постоје (члан 6. CUI додатака конвенције). CMR конвенција са своје стране помиње осигурање у делу у коме говори о садржини товарног листа када његов део могу бити и пошиљаочеве инструкције превозиоцу у погледу осигурања робе¹¹⁰ и у делу где говори о безвредности одредби противних конвенцији. Изричито се наглашава да ће коришћење осигурања од стране превозиоца или ма које друге сличне клаузуле, или ма која клаузула која преноси обавезу доказивања бити ништава и безвредна.¹¹¹

Поред железничког и друмског транспорта и ваздушни транспорт не задовољава услове посебне обраде у овом раду. Ради се о типу транспорта који је од свих побројаних најмање заступљен, јер су и трошкови највећи, али поседује значајно већи међународни карактер у поређењу са железничким и друмским транспортом. Његова употреба није широка и углавном остварује своју сврху у хитним случајевима транспорта лако кварљиве робе на изузетно дугима релацијама. Користи се у задовољењу неких изузетних потреба за робом коју је потребно допремити у веома кратком временском интервалу на удаљену дестинацију, типа за снабдевање држава западне Европе тропским воћем из Африке или Јужне Америке. Од свих претходно наведених типова транспорта, једини се не укључује у мултимодални превоз из разлога што најчешће не постоје техничке могућности за то. Реч је о осигурању које је најмање нормативно уобличено, јер се и осигураваачи доста ретко сусрећу са њим у пракси. Због тога је успостављен у нормативном смислу знак једнакости између поморског пловидбеног и ваздушног осигурања, без прављења разлике на области карго и каско осигурања. Ваздухополовно осигурање неспорно, историјски посматрано, наслања се на поморско као старије. Сличност ризика је велика, али не и увек истоветна. Посебан значај има осигурање одговорности, где примат има осигурање одговорности за телесни интегритет путника, као и осигурање вануговорне одговорности за штете које ваздухоплови причине на земљи.¹¹²

Слично железничком и друмском транспорту и у ваздушном транспорту је на међународном плану решено питање одговорности превозника и професионалног осигурања од одговорности. Његово уобличавање је прошло више фаза, конвенција и протокола да би данас било концентрисано у Конвенцији за унификацију извесних правила у међународном ваздушном превозу, познатој као Монреалска конвенција из 1999. године. Осигурању превозника у ваздушном транспорту посвећен је члан 50. конвенције

¹⁰⁹ Члан 26. став 5. COTIF конвенције

¹¹⁰ Члан 6. став 2. CMR конвенције

¹¹¹ Члан 41. став. 2 CMR конвенције

¹¹² (6) Ивошевић, *op.cit.* стр.15

који дефинише да ће државе уговорнице захтевати од превозника да одрже адекватно осигуравајуће покриће своје одговорности према одредбама ове конвенције. Држава уговорница може захтевати од превозника који у њој послује да пружи доказ о поседовању адекватног осигуравајућег покрића своје одговорности према конвенцији.

Са одређеном сличношћу са ваздушним транспортним осигурањем, јавља се и осигурње транспорта пошиљки. Тамо где су поштански сервиси поуздани, мале парцелисане пошиљке робе често могу бити послате, доста јефтиније ваздушним поштанским сервисом или копненим путем уколико време није од примарног значаја. Ово, међутим значи да пошиљке увек требају бити регистроване и осигуране. Главна забринутост постоји у погледу поузданости поштанских сервиса лоцираних у месту дестинације пошиљке и обавештавања консигнатара о доласку пошиљке, која у многим случајевима, мора да прође царинску контролу пре испоруке.¹¹³ Највећи поштански системи попут DHL-а или Fedex-а¹¹⁴ у понуди својих услуга имају и услугу комисионог закључења уговора о осигурању пошиљки које отпремају. Област осигурања у поштанском саобраћају готово је у целини препуштена општим условима пословања донетим од стране великих поштанских система.

¹¹³ UNDP Shipping and INCOTERMS practice guide, UNDP Practice series, Procurement Support Office, Bureau of Management, 2008, str.6

¹¹⁴ www.dhl.com/postal_insurance_services, www.fedex.com

6. РИЗИК КОД МЕЂУНАРОДНОГ ТРАНСПОРТНОГ ОСИГУРАЊА

Може се рећи да је ризик један од битних, практично основних елемената без којег осигурање не постоји. Познато је да не постоји јединствена дефиниција појма „ризик“ која би задовољила све учеснике у његовом сагледавању.¹¹⁵ Једна од најчесталије цитираних дефиниција која се фокусира на економско-технички аспект ризика као појма, приказује ризика као вероватноћу наступања неког штетног догађаја.¹¹⁶ Правни теоретичари говоре о ризику као будућем неизвесном догађају чијим остварењем може да настане нека штета.¹¹⁷ Уобичајено је да се под појмом ризика подразумева предмет осигурања (зграда осигурана од ризика пожара, брод који превози терет и сам терет од ризика потонућа и сл.), али и осигурана локација где се налази осигурана имовина. Практично се појам ризика односи на опасност која угрожава предмет осигурања. Оваква употреба речи „ризик“ уобичајена је у условима осигурања домаћих друштава за осигурање која дефинишу обим опасности које су покривене у случају материјализације појединих ризика или да би се назначила обавеза осигураваача.¹¹⁸

Транспортни ризик се одређује на сличан начин, као скуп свих могућих штета које могу настати на роби приликом њеног превоза, односно опасности које се могу догодити на превозном путу од места полазишта до места одредишта и могу изазвати делимичну или потпуну штету.¹¹⁹ У овом случају горе цитираној дефиницији транспортног ризика треба придодати и чињеницу да се могућност настајања штета појављује у међународном окружењу. Елемент иностраности је неизоставна и једна од водећих одредница која се мора уважити приликом дефинисања појма међународног транспортног осигурања, па и ризика који прете, а који су његов саставни део.

Ризици који се јављају код међународног транспорта су веома бројни и специфични. Повећан ризик произилази из природе саме делатности као што је транспорт. Теретни транспорт подразумева употребу превозних средстава попут комбинованих возила, камиона, теретних бродова, возова са вагонима, ваздухоплова, који се дефинишу као опасне ствари. Самим тим што су у обављање ове привредне делатности укључене опасне ствари, чини је ризичнијом, а уједно ствара много веће изазове за осигураваача, него ли што је то случај са, на пример, животним осигурањем или осигурањем стамбеног објекта. Затим, услови у којима се међународни транспорт одвија, почевши од климатских, преко политичких, све до географско-просторних и економских, су веома захтевни и нестабилни. Треба напоменути да на повећани ниво ризика доста често утиче врста и карактеристике робе која се превози, а која може бити запаљива, експлозивна, токсична, канцерогена, радиоактивна и слично. Сама количина и габарити као и велика комерцијална вредност робе која се превози, не доприносе томе да ризици буду мањи и занемарљиви.

Систематична обрада питања ризика, подразумева успостављање јасне класификације ризика. Те класификације могу бити уже и шире, у зависности од начина идентификовања самог ризика, препознавања њиховог значаја, као и могућности за његово даље разлагање на саставне чиниоце. Што се тиче класификација ризика које су по свом обухвату шире, једна од најосновнијих и примарних подела ризика у осигурању, па и у

¹¹⁵ Слободан Самарџић, Осигурање имовине по начелу „сви ризици“, Ревизија за право осигурања, број 1-2/2008, стр.13

¹¹⁶ Тасић Антоније, Основи осигурања, Заједница осигурања имовине и лица Војводина, Нови Сад, 1975, стр.17

¹¹⁷ (59), Шулејић, *op.cit.* str.83

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ Вања Францисковић, Међународна осигурања, Загреб, 2011, стр. 36

међународном транспортном осигурању, је подела на објективне и субјективне ризике. Први се остварују не само без човекове воље него и, по правилу, без икакве везе с његовим деловањем и понашањем. Субјективни узроци одражавају утицај човека на остварење осигураног случаја. Он може својим поступцима и предузимањем заштитних мера спречити узрок који изазива штету, али такође може својом непажњом, немарношћу, или чак намерно сам проузроковати остварење опасности. Субјективна страна врло је значајна за оцену ризика, а њен утицај зависи од врсте осигурања и обима у коме људски чинилац може утицати на величину ризика.¹²⁰ Поред наведене поделе, своје место у теорији осигурања заузимају и друге, попут разликовања сталних и променљивих ризика, чистих (известан је само губитак) и шпекулативних (постоји могућност да се поред губитка оствари и одређени профит)¹²¹, општих и појединачних, нерасподељивих и расподељивих, немерљивих и мерљивих,¹²² предвидивих и непредвидивих, итд.

У оквиру диференцирања ризика на предвидиве и непредвидиве, значајно је напоменути да предвидиви ризици за транспортно осигурање су без посебног значаја. Реч је о ризицима који иако постоје и стварају опасност могу бити неутралисани правилном употребом транспортних средстава и њихових инсталација, као и повећаном опрезношћу и показивањем дужне пажње, лица ангажованих у њиховом коришћењу. Ова категорија ризика је искључена из осигурања. Другим речима, осигурање не обезбеђује покриће за њих на основу закљученог уговора, па према томе не постоји могућност за компензацију, уколико се остваре.¹²³ Међутим, за непредвидиве ризике има места анализи у области међународног транспортног осигурања. Како не постоји могућност да се предвиди на било који начин да ли ће ризик уопште наступити и уколико наступи, када ће наступити и какве ће бити његове последице, овакви ризици могу бити прихваћени у портфељ од стране осигураваача. Осигурљиви непредвидиви ризици се могу даље разложити на генералне и специјалне ризике. Генерални ризици састоје се углавном од догађаја за које осигураваачи пружају компензацију, као што је ризик судара, олује и сл, као и догађаја везаних за робу уопште, као што је пожар, експлозија, самозапаљивање, итд. Специјални или посебни ризици могу настати због природе добара која се превозе или због других посебних случајева као што су лом, цурење течности, испаравање, пуцање, гребане и сл.¹²⁴ Ова подела одговара подели која се код нас прави на основне и допунске ризике, с том разликом што се у ту глобалну поделу код нас додају још и ратни и политички ризици, док су ризици за штете услед мане или природног својства робе, познати у нашем праву, већ обухваћени категоријом специјалних ризика.

Са ризицима који су присутни у материји међународног транспортног осигурања најбоље се може упознати уколико се анализирају општи услови пословања неких од водећих осигуравајућих друштава у свету. Тако, на пример, у општим условима пословања АХА осигуравајуће корпорације¹²⁵ предвиђено је да полиса осигурања обухвата следеће ризике:

1. Ризик избијања пожара и експлозије

¹²⁰ (29) Жарковић, *op.cit.* стр.48

¹²¹ James Trieschmann, Sandra Gustavson, *Risk Management and Insurance*, South-Western College Publishing, Cincinnati, Ohio, 1998, str. 5-6

¹²² Јосип Вилхнер, Изводи из економике осигурања, Сложена заједница осигурања и реосигурања имовине и лица „Војводина“, Нови Сад, 1983, стр. 75-76

¹²³ *Risk in water transport, concept of damage and ships insurance (casco insurance)* Marius Chiru, *Universitatea „1 Decembrie 1918” Alba Iulia*, str.62

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ AXA Cargo Insurance, AXA Corporate Solutions, General Insurance Conditions

2. Ризик превртања и исклизнућа из шина
3. Ризик испадања робе са палубе брода и потонућа
4. Ризик судара или контакта са другим возилом или објектом
5. Ризик заплене робе од стране органа јавне власти
6. Ризик земљотреса, удара грома и ерупције вулкана
7. Ризик злонамерног и малициозног оштећења
8. Ризик крађе и одлагања транспорта
9. Ризик губитка и оштећења изазван унутрашњим разлогом или природом материје која се превози
10. Ризик продирања морске, речне или језерске воде у труп брода, контејнере или складишни простор
11. Ризик општег просечног жртвовања робе
12. Ризик потпуног губитка робе приликом утовара или истовара са превозног средства
13. Ризик пиратства
14. Ратни ризици, напади, побуне, грађански немири, укључујући тероризам или било какви политички мотивисани акти појединца
15. Ризик од употребе атомског или нуклеарног оружја
16. Ризик уобичајеног цурења течности, изливања, губитка у тежини или запремини робе, као и уобичајени растур и мањак
17. Ризик инсуфицијенције и нестабилности паковања
18. Ризик инсолвентности или финансијских потешкоћа власника превозног средства или превозника

Оваква листа разноврсних ризика, у потпуности илуструје сву комплексност и потешкоће које се појављују у менаџменту међународног транспортног осигурања. Управљање ризиком овде захтева ангажовање најискуснијих, врхунских стручњака из области осигурања. Мноштво дивергентних ризика компликује њихову правилну процену, а самим тим отежава и одмеравање висине премије осигурања, која мора бити таква да не дестимулише привредне субјекте да осигуравају робу коју транспортују и превозна средства којима тај транспорт врше. Неки од претходно наведених ризика биће обрађени у наставку овог рада.

Ризик тероризма је крајем XX, а нарочито у XXI веку постао ризик који носи са собом велику опасност и чије су потенцијалне последице девастирајуће. Трошкови санирања штета које наступе као последица извођења терористичких аката су, у погледу људских жртава и материјалних губитака, толики да је неопходно да овакви ризици буду дати у реосигурање Разарајући карактер тероризма као ризика, ипак није довео до тога да га водећа осигуравајућа друштва, укључују као стандардни део полисе транспортног осигурања. Наиме, осигуравачи поморских бродова, ваздухоплова и робе (карга) у превозу бродовима и ваздухопловима, немају јединствен приступ када је реч о ризику тероризма. За овај се ризик у општим условима пословања осигуравајућих друштава често не наводи ни да је укључен, нити искључен из покрића. Овај ризик осигурава се само на захтев уговарача осигурања, по правилу уз ратне и политичке ризике.¹²⁶ Уговарач осигурања може обезбедити осигурање од ризика тероризма, позивајући се на одредбе Институтских клаузула. Ове клаузуле препознају ризик тероризма, мада не довољно диференциран у односу на опште ратне ризике, који су много комплекснији и поред тероризма обухватају и

¹²⁶ Зоран Радовић, Ризик тероризма у транспортном осигурању, Поредбено поморско право вол. 42 но 157 2003, стр.155

друге ризике, као што су побуна, употреба војне силе, грађански немири и слично. Такав је случај и са Институтском клаузулом за осигурање бродова од ратних и политичких ризика (C1. 281, 1/11/95), као и са Институтском клаузулом за осигурање робе на броду против ратних ризика (C1. 262, 1/6/82). Уочене су тешкоће у вези с утврђивањем околности, на основу којих се може доказати је ли једна штета проузрокована терористичким нападом. Често није једноставно утврдити је ли једна штета проузрокована деловањем терористичког напада или деловањем појединих ратних и политичких ризика.¹²⁷ Ипак без обзира на наведене потешкоће, ризик тероризма мора бити покривен током обављања међународног транспорта, имајући у виду да је реч о појави која је брзо нарастајућа и учестала, а последице се могу манифестовати на свакој тачке земаљске кугле.

Када је реч о осигурању од последица терористичких аката, најдаље су у правном регулисању отишле Сједињене Америчке Државе. То може бити разумљиво с обзиром да подаци говоре да укупни губици након напада на Светских трговинских центар, 09. 11. 2001. износе приближно 42,1 милијарди америчких долара. Забринуте због ограничавајућих могућности осигураваача да ризик тероризма покрију, као и због његовог утицаја на целокупну економију, Конгрес је донео Закон о осигурању од тероризма (TRIA). Закон представља привремени програм који, у случају великог терористичког напада, омогућава осигураваачима и федералној влади да поделе губитке по посебној формули.¹²⁸

У извесној вези са ризиком тероризма јавља се нарочито у области поморског, а донекле и друмског теретног транспорта, и **ризик пиратства**. Пиратство је појава која је стара колико и светска трговинска размена. Размена робе и робно – новчани промет који изискује прелазак велике раздаљине и дуго путовање кроз различите пределе, створили су пирате који уз претњу употребе или употребу силе, преузимају контролу над трговачким бродовима, врше заплону и отуђење робе велике вредности која се превози, а у модерно доба посаду лишвају слободе и захтевају откуп. У Конвенцији УН о праву мора из 1982. године, пиратство се дефинише као сваки противзаконити акт насиља или принудног задржавања, почињен из приватних намера од стране посаде или путника приватног брода или приватног ваздухоплова, а који је извршен против брода, ваздухоплова, особе или имовине који се налазе изван надлежности било које државе. Под пиратством се подразумева и свако добровољно учествовање у операцијама на броду или ваздухоплову, са знањем за чињенице које тај брод или ваздухоплов чине пиратским.¹²⁹ Поред тога, Међународни поморски биро дефинише пиратство као радњу укрцавања или покушаја укрцавања на брод, с намером да се изврши крађа или злочин, уз способност коришћења насиља у извршењу овог дела.¹³⁰

Година 2009. је у првој деценији XXI века, према расположивим подацима била рекордна, када је реч о учесталости пиратства као појаве. Подаци Међународног поморског бироа показују да је глобална стопа пиратства порасла за 11%, док је на подручју Источне Африке достигла огромних 200%. Укупан износ отпремнине, исплаћен од стране осигураваача износио је чак 78 милиона америчких долара, а при том је проценат успешно окончаних акција ослобађања посаде и проналаска и повратка бродова износио 24%. Две године касније, у 2011. откупнине исплаћене од осигураваача достижу суму од чак 145 милиона долара, а проценат успешности пада на крајње забрињавајућих 19%.¹³¹ Поред

¹²⁷ Ibid. стр.157

¹²⁸ Insurance information institute, Understanding terrorism insurance, 2011, str.2

¹²⁹ Члан 101. Конвенције УН о праву мора из 1982

¹³⁰ Symon Ross, The modern-day pirates, Insurance Day, London, 2003

¹³¹ Извор података: Control Risk 2012

подручја Источне Африке и Југоисточне Азије, ризик од пирата појављује се на подручјима где је дуго био непознат. Тако на пример пиратство скоро није ни постојало дуж Гвинејског залива пре 10 године, док је данас постало питање које ствара растућу забринутост, водећи при том до раста осигуравајућих премија у том региону. Издаци који настају заобилажењем високо ризичних области где делују пирати и улагање у обезбеђење, представљају додатне трошкове изазване пиратством. Процењује се да су директни губици проузроковани пиратством у поморској индустрији досегли износ између 3,4 милијарди и 8,7 милијарди америчких долара у 2010. години. Међународна поморска организација (ИМО) пријавила је у 2010. години 46 пиратских инцидената у 7 држава, дуж Гвинејског залива. Тај број се у 2011. години повећао на 63 инцидената у 9 држава.¹³² Као последица свеопштег раста процента отетих бродова од стране пирата, поморски осигуравачи са седиштем у Лондонском басену повећали су проценте премија осигурања за пловила која плове дуж Гвинејског, али пре свега Аденског залива, где неки извештаји показују да су премије до десет пута веће него ли што су биле 2008 године. Распон и комплексност проблема стварају стрес за традиционални процес заједничке хаварије, кроз који власници отетих пловила траже допринос од различитих страна укључених у путовање и њихових осигуравача.¹³³

Међутим, контрадикторно је, али ипак потпуно тачно, да у већини случајева данас, пирати нису заинтересовани за робу која се превози, већ њихов циљ представљају личне ствари посаде, плаћање откупнине, садржина бродског сефа у коме се често налазе позамашне своте новца, намењене плаћању лучких такси. У неколико случајева бележи се да су пирати приморали посаду да напусти брод, а након тога исти управили до луке, где је био префарбан и где је добио нов идентитет кроз фалсификоване документе.¹³⁴ Ипак глобана бродарска индустрија је највише забринута за судбине пловила која превозе такав тип робе као што је нафта, хемикалије, гвожђе, племенити метали, бакар, угљ, жито и слично, из разлога што су се оваква пловила показала рањивијим за нападе пирата, него ли пловила која превозе контејнере са индустријски произведеном робом. Мишљење које преовладава је да су пловила са контејнерима, тежа за заробљавање од стране пирата, зато што се током пловидбе издижу знатно више изнад површине воде, па је насилно укрцавање на палубу и заплена тежа него ли што је то случај са мањим бродовима.¹³⁵

Питање пиратства наставља да раздире индустрију транспортног карго и каско осигурања, без конкретног решења на видику. Неки аутори сугерирају да данас постоји друга генерација пирата, мање спретна и обучена него ли њихови претходници, који су се сада повукли како би уживали у свом тешко стеченом плену. Делује да је тешко прихватити, али је ипак донекле тачно да су се мере сигурности и обезбеђења које су предузете од стране бродарских компанија, показале као растући ефикасне.¹³⁶

Са нарастајућим процесима политичке дестабилизације, веома значајна тема постају оружани сукоби, акти јавних власти у виду заплена и забране уласка на територију и уопште **ратни односно политички ризици**. То су ризици који су били познати у прошлости, а који су се интензивирали и постали нарочито актуелни у другој половини 20. века, па све до данашњих дана. Природа међународног транспорта подразумева пролазак кроз различита подручја, на којима могу у датом тренутку или током дужег временског

¹³² Review of maritime transport 2012, Report by UNCTAD secretariat, United Nations, New York and Geneva, 2012, str.64

¹³³ Issues Book, American Institute of Marine Underwriters, 2013, str.10

¹³⁴ Stella Sakellaridou, Maritime insurance and Piracy, Zurich, 2009, str. 9

¹³⁵ Rawel O. King, Ocean piracy and its impact on insurance, Congressional research service, 2008, str. 3

¹³⁶ Beyond the horizon, Willis Marine Market Review, april 2012, str.3

периода, владати сукоби већих или мањих размера. Такође постоје неке традиционално политички турсне области, попут Блиског Истока, Северне и Централне Африке, Источне Европе, Југоисточне Азије. Вероватноћа избијња рата или било ког другог вида оружаног сукоба, ту је значајна и од стране осигуравача незанемарљива. Са друге стране, мора се имати у виду да управо ту, кроз та места, пролазе неки од најзначајних поморски, ваздушних, железничких и друмских транспортних коридора. Дакле, овде постоји колизија између изузетно велике важности коју ова подручја имају за међународни транспорт уопште и изражене опасности од деловања великих ратних ризика. Због тога је обезбеђивање осигуравајућег покрића од ратних ризика, за превознике који саобраћају на овом подручју, а којих није мало, императив.

Ратни ризик у смислу узрока штете подразумева ратним чином узрокован догађај, који има за последицу уништење или оштећење осигураног предмета.¹³⁷ Ратни ризици су веома разноврсни, а да би постојали није неопходно да буде проглашено ратно стање. Појавни облици кроз које се манифестују ратни ризици су бројни и могу подразумевати мере које предузимају представници државне власти, али и акте појединаца или организованих група који делују ван државне контроле. У области транспортног осигурања следећи ратни ризици су препознати и означени као релевантни да произведу правно дејство:

1. рат, односно међународни ратни сукоб
2. грађански рат
3. револуција, побуна и устанак
4. заплена, заустављање, узапћење, ограничење или задржавање (capture, seizure, arrest, restraint, detainment)
5. остали ратни ризици – заостале мине, торпеда, бомбе и друго напуштено ратно оружје

Рат се може одредити као одбрана интереса или њихово насилно остваривање од стране једне или више држава путем својих оружаных снага.¹³⁸ Као што је речено, поред државног ангажовања код ратних ризика може постојати и организовано деловање неких неформалних, паравојних група или неконтролисане масе појединаца. У сваком случају, велика деструктивна сила која се том приликом генерише, заједнички је иманитељ који повезује ове облике. Огромни штетни потенцијал који ове појаве носе, сврстава их у ред ризика чије се девастирајуће последице осећају у тренутку њихове релаизације, али и у дужем периоду након тога.

Од самих почетака модерног транспортног осигурања, препознат је значај ратних ризика, те су исти били подразумевани као стандардни део пакета транспортног осигурања, без нарочитог наглашавања. Тако су своје место нашли и у чувеној Лојдовој S. G. полиси поморског осигурања. Захваљујући највише Наполеоновим освајањима, ратни су ризици 1899. године, посебном одредбом у тој полиси искључени из осигурања (Free of capture and seizure clause)¹³⁹ Мотив за овакав поступак налазио се у великој учесталости оружаных сукоба у то време, као и великим трошковима надокнаде штете у односу на висину премије, што је са становишта осигуравача било економски неиздрживо. Са развојем установе реосигурања и уласком државе као осигуравача током глобалних оружаных сукоба, ситуација на плану ликвидације штета насталих остваривањем ратних ризика постаје знатно уређенија и стабилнија.

¹³⁷ Drago Pavić, Osiguranje ratnih rizika, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46, 3/2009, стр. 471

¹³⁸ Зоран Радивојевић, Бранимир Јанковић, Међународно јавно право, Ниш, 2009, стр. 454

¹³⁹ Ibid. стр.467

Иако је и даље владајуће правило да уговарањем осигурања нису обухваћени и ратни ризици, већ да се исти морају посебно уговорити, привредни субјекти као корисници међународног транспорта много су заштићенији постојањем посебне Институтске клаузуле – Institute War Clauses. Имплементирањем ове клаузуле у уговор о осигурању, осигуравајућим покрићем бивају обухваћени сви ратни ризици, засебно именовани. Наиме, осигурани ризици појединачно су наведени („named perils concept”) испод наслова „Perils” у свакој збирци институтских клаузула.¹⁴⁰ Свеобухватним набрајањем ратних ризика, које је усавршено током ревизија клаузула из 1963, 1982 и 2009. године, учињено је све како би били предупређени покушаји осигуравача да искључе постојање своје обавезе надокнаде штете. Једино искључење које је уврштено је да су искључени губици, оштећења или трошкови непосредно или посредно настали због или произашли из употребе сваког оружја или направе која користи атомску или нуклеарну физију и/или фузију или другог оружја сличног деловања односно, радиоактивне силе или ствари. (клаузула 4.7) Ово искључење третира случајеве настале штете, као последица употребе атомског или нуклеарног оружја. Ова клаузула је по први пут уведена у Институтске клаузуле из 1982. године с циљем искључења из осигурања било какве употребе нуклеарног оружја (“any use” of nuclear weapons).¹⁴¹

Ризик климатских промена нарастајућа је опасност, јер данас не постоји никаква дилема, ни међу озбиљним научним круговима, нити у широј јавности, да се климатски услови у којима се одвија људски живот убрзано и интензивно мењају. Поплаве великих размера, катастрофални пожари, разарајуће суше, као последица екстремних временских неприлика, не утичу само на свакодневни живот људи већ и на њихово привређивање и кретање економске активности. Као и друге делатности и транспорт трпи штетне последице оваквог развоја догађаја. Опасностима од изненадних урагана, цунамија и олуја на мору и у ваздуху изложени су велики теретни бродови и ваздухоплови као и товар који носе, док на копну вребају катастрофалне поплаве, торнада и екстремне врућине. Све већи изазов постаје очување транспортних средстава и заштита робе која се превози од физичког уништења или погоршања њеног квалитета. О значају климатских промена као ризика у осигурању говори и чињеница да је председник лондонског Лојда изјавио да су климатске промене питање број један, за ту велику осигуравајућу групу. Алијанц, највећи осигуравач у Европи на становишту је да климатске промене претендују да повећају губитак од екстремних догађаја у просеку за 37% кроз једну деценију. Осигуравачи препознају да је недостатак акције за борбу против климатских промена права претња њиховој индустрији и широј економији. Хватање у коштац са овим проблемом и проналажење решења представља, не само дужност за осигураваче већ и замах економском расту. Сектор осигурања је стога на првој линији борбе против климатских промена.¹⁴²

Осигуравајућа друштва морају имати проактивни приступ тако озбиљном питању као што су климатске промене и морају му ићи у сусрет. Она то углавном и чине, крирајући нове производе, намењене давању доприноса смањеног ефекта стаклене баште, подстицају производње „зелене“ енергије, смањењу коришћења фосилних горива и емисије штетних гасова. Примери тих нових производа су давање дисконта имаоцима полисе осигурања од аутоодговорности која се односи на хибридни аутомобил и онима који мање возе своје аутомобиле (pay-as-you-drive политика), као и код полиса осигурања

¹⁴⁰ (138) Pavić, op.cit. str.470

¹⁴¹ (47) Lovrić, op.cit. str.346

¹⁴² Evan Mills, Responding to climate change – the insurance industry perspective, Berkeley, 2013, str.100.

имовине за објекте „зелене“ градње, који штеде енергију.¹⁴³ Овакав напредни и отворени приступ се бележи, пре свега, у области осигурања од аутоодговорности и осигурања имовине, док у области покривања самог ризика климатских промена у домену транспорта, осигуравајућа друштва још увек не могу да пронађу право решење. Изузетак чине Програми за катастрофе, формиран у појединим државама САД. Ови програми се најпре усредсређују на пружање задовољавајућег осигурања приватне имовине, али њима би могли бити обухваћена и транспортна средства, као и роба која се њима транспортује. Они се фокусирају на питање савладавања тзв. неосигурљивих ризика. Неосигурљиви ризици су ризици који не могу бити покривени средствима приватних осигуравајућих компанија, прикупљених на „добровољном тржишту“, односно тржишту осигурања где плаћање премије није обавезно. 31 држава САД има тзв. FAIR (Fair Access to Insurance Requirements) планове. Ови планови се користе у Калифорнији за покривање катастрофалних штета од шумских пожара, у Њујорку за осигурање делова изложених удару великих морских таласа, док на Флориди делује Асоцијација осигуравача штета од олуја (FWUA). Сви поменути планови, укључујући и FAIR и планове за олује, функционишу тако што шире ризик међу осигуравачима који послују у овим државама. Саме власти не пружају било какву финансијску подршку за ове планове.¹⁴⁴

Разлог за благо неадекватан одговор осигуравајућих друштава на нарастајућу опасност од климатских промена можда лежи у огромним размерама штете, које је овакав ризик способан да продукује, уколико се реализује у свом пуном замаху. Штете које настану као директна или индиректна последица деловања искључиво климатских фактора, далеко превазилази вишедеценијске износе штета насталих здруженим деловањем свих осталих ризика заједно. То се односи не само на област међународног транспорта, већ и све друге гране неживотних осигурања. Ослањање искључиво на осигураваче и реосигураваче у тим случајевима, са захтевима за надокнаду целокупне штете је неодрживо. Ако региони који су највише изложени ризику нису у стању да установе одбрамбену инфраструктуру, институције и сервисе, веома је вероватно да ће искусити повећано оштећење своје имовине. Већи ризици од екстремних догађаја узрокованих климатским променама могли би да доведу до већих премија и смањења осигуравајућих покрића. У најрањивијим подручјима, покриће штета на имовини могло би чак да постане недоступно.¹⁴⁵

Осигурање, као најчешћа форма трансфера ризика, пребацује изложеност ризику на осигуравача у замену за плаћање премије. Међутим то зависи и од способности осигуравача да профитабилно апсорбује распон ризика, кроз њихову диверзификацију у времену и простору. То постаје знатно теже како катастрофе постају учесталије. Од катастрофалних догађаја који су највише коштали у последњих 40 година, две трећине се догодило од 2001. године.¹⁴⁶ Као довољно илустративни пример могу се навести статистички подаци приказани у табели 1, који показују да од 10 догађаја у периоду од 1970. до 2012. године који су највише коштали, посматрано из угла осигурања, чак њих 6 су директна последица климатских промена и опасности које оне са собом носе. За само тих 6 разарајућих догађаја, осигуравајућа друштва су била принуђена да исплате накнаду штете у невероватном износу од 190 006 милиона америчких долара. Иако се наведена

¹⁴³ Insurance Handbook, A guide to insurance: what it does and how it works, Insurance information institute, 2014, str. 37

¹⁴⁴ Guy Carpenter, World Catastrophe Report, The World Catastrophe Reinsurance Market, 2007, str. 12. i 13.

¹⁴⁵ Bernd Schanzenbacher, Evan Mills, Climate change from an insurance perspective, Institute for business and home safety, 1997, str. 2

¹⁴⁶ Risk Management in Regulatory Frameworks: Towards a Better Management of Risks, United Nations Economic Commission for Europe, New York and Geneva, 2012, str.19

цифра не попуњава само у области транспортног осигурања, ван сваке сумње је да је допринос, у надокнади штете испољене на транспортним средствима и добрима која су била у транспорту на тим подручјима, значајан и незанемарљив. Ово са тог разлога што су подручја која су највише погођена овим догађајима, била подручја живе привредне активности кроз које пролазе значјани локални, али и међународни транспортни коридори.

Табела 1: Десет најскупљих осигураних губитака у свету у периоду од 1970 – 2012 (износи у милионима америчких долара)¹⁴⁷

	Датум	Држава	Догађај	Осигурани губици у САД доларима
1.	25. август 2005.	САД, Мексички залив, Бахами, Северни Атлантук	Ураган Катрина; поплаве, пробијање брана, штете на нафтним пољима	76 254
2.	11. март 2011.	Јапан	Земљотрес који је изазвао цунами	35 735
3.	24.октобар 2011.	САД	Ураган Сенди; поплаве	35 000
4.	23.август1992.	САД и Бахами	Ураган Ендру; поплаве	26 180
5.	11.септембар2001.	САД	Терористички напад на WTC, Пентагон и друге објекте	24 349
6.	17.јануар 1994.	САД	Земљотрес у Нортрицу	21 658
7.	6.септембар 2008.	САД, Кариби, Мексички залив	Ураган Ајк; поплаве	21 585
8.	2.септембар 2004.	САД, Кариби, Барбадос	Ураган Иван; оштећења на нафтним пољима	15 672
9.	27. јул 2011.	Тајланд	Поплаве изазване јаким монсунских кишама	15 315
10.	22. фебруар 2011.	Нови Зеланд	Земљотрес	15 315

Ризик климатских промена зато намеће успостављање другачијег начина организовања сектора осигурања, као би био у стању да увећа своју способност, да у будућности, лакше савлада овај ризик. У противном доводи се у питање сврха постојања и сам опстанак осигуравајућих друштава уопште. Тако је у децембру 2005. године, 20 водећих инвеститора послало писма на адресе 30 највећих осигуравајућих компанија у Северној Америци, изражавајући своју забринутост због потенцијалног утицаја климатских промена на вредност акција у сектору осигурања и затражило проналажење решења за ризик изложености климатским променама и креирање превентивних стратегија.¹⁴⁸

¹⁴⁷ Извор: Swiss Re, sigma, No. 2/2013.

¹⁴⁸ Evan Mills, From Risk to Opportunity: How Insurers Can Proactively and Profitably Manage Climate Change, Ceres report, august, 2006, str.6

7. ПОСЕБНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ УГОВОРА И ДОКУМЕНТИ У МЕЂУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТНОМ ОСИГУРАЊУ

Осигурање у целини, а са њим и транспортно осигурање у себи обједињују особине и грађанског и привредног права. То значи да је примарни алат за уређивање свих односа који се јављају у осигурању уговор. Уговор као основни документ у осигурању је почетна тачка за даље излагање и анализу веома широке палете докумената, који се користе у транспортном осигурању или у вези са њим. Уговор је несумњиво и најадекватнији инструмент за усаглашавање ставова и дефинисање свих кључних елемената и обавеза, пре почетка, током и по окончању превоза. Односи у осигурању су контрактуални односи који могу опстати и успешно функционисати само уколико су одредбе прецизне и недвосмислене. Задатак уговора о транспортном осигурању је да не напуштајући оквире деловања омеђене конвенцијама, законима, условима осигурања, пословним обичајима и судском праксом, у духу добре пословне праксе, а уз међусобно разумевање својих учесника, покуша да задовољи максимум захтева уговорних страна, без негативног ефекта по јавни интерес шире заједнице.

Када се говори о елементима уговора о осигурању, намеће се питање форме уговора, односно да ли је реч о консесуалном уговору који производи дејство постизањем сагласности воља о битним елементима или је неопходна и писана манифестација његове садржине. Посматрано на чисто локалном нивоу домаће регулативе ЗОО је по овом питању изричит, захтевајући да уговор о осигурању мора бити закључен у писаној форми¹⁴⁹ Међутим, екстензивним тумачењем може се пронаћи одступање, садржано у другој одредби истог законског текста, која допушта конвалидацију уговора којима недостаје форма.¹⁵⁰ Средство којим се „лечи“ овај пропуст оличен у непостојању писане форме је испуњење обавеза из уговора, у целини или претежном делу, обеју уговорних страна. Једино ограничење конвалидације је циљ због кога је форма прописана, а из којег произилази нешто друго.

Поменути изузетак је општег типа и односи се на све облигационе уговоре, међутим изузетак који је још директније везан за уговор о осигурању допушта да уговор о осигурању не мора бити закључен у писаној форми када је то у несумњивом интересу осигураника.¹⁵¹ Овакав изузетак који је законодавац свесно направио све своје бенефите може приказати у материји транспортног осигурања. Ту су преговори који претходе међународној продаји робе између просторно удаљених привредних субјеката, веома дуги и доста често исцпљујући. Када се у одређеном тренутку постигне сагласност и постави се захтев од стране купца да испорука буде извршена промтно, продавац има веома мало времена да уговори осигурање робе. Због тога је за задовољење његовог интереса довољно да пронађе најповољније услове осигурања, док обезбеђивање писане форме није пресудно. Оваква одредба тада користи њему и динамичности трговинског промета. Још конкретније, либерализација питања форме код уговора о осигурању проистиче и из друге одредбе ЗОО која дозвољава закључивање уговора о осигурању актом плаћања премије, наравно ако за тако нешто постоји упориште у општим условима осигурања. Као подршка ставу о томе да пуноважност уговора о транспортном осигурању није условљена задовољењем писане форме, може се навести одредба Закона о поморској и унутрашњој пловидби који, као *lex specialis*, не инсистира на писаној форми. Наведени закон дозвољава

¹⁴⁹ Члан 901

¹⁵⁰ Члан 73

¹⁵¹ Члан 900.

слободу уговорним странама да, према својим потребама, уреде своје односе у области транспортног осигурања, без међусобног оптерећивања у погледу обезбеђивања писане верификације постигнутог споразума. Иако све претходно наведено, као и потреба за експедитивним и хитним поступањем у пословним односима, говори у прилог томе да је уговор о транспортном осигурању консесуалан, уобичајени начин закључивања тог уговора је писмена форма.¹⁵² Као најчешћа материјализација те писмене форме у пракси осигурања се сусреће полиса осигурања. Закључивање уговора о транспортном осигурању препоручљиво је не само због бољег покривања транспортног ризика, јер је јемство превозника ограничено, него га захтевају и кредитори код многих алтернативних облика финансирања у спољној трговини.¹⁵³

Значјани и незанемарљиви фактори одређују постојање овакве форме уговора о транспортном осигурању и постојање обавезе издавања полисе. Првенствено, ту је разлог правне сигурности. Привредни субјекти који суделују у осигурању се из садржине полисе могу прецизно упознати са условима осигурања, са обавезама које за њих произилазе у погледу доспелости премије за плаћање, ризика који су покривени, поступка пријаве наступелог осигураног случаја и сл. Затим, издата полиса осигурања олакшава наплату испоручене робе путем отвореног документарног акредитива. Поред тога делује као легитимациони папир ради идентификације осигураника, односно трећег лица у чију је корист осигурање уговорено. Полиса осигурања може остварити функцију хартије од вредности када може гласити на име, по наредби и на доносиоца. Тако полиса може послужити као средство обезбеђења за одобравање кредита. Олакшава пут и смањује процедуралне формалности приликом утврђивања штете и њене наплате. Речју, полиса осигурања је незаменљива творевина без чије услужности и употребе транспортно осигурање какво је нама данас познато, не би могло да функционише.

Полиса осигурања не треба да буде препозната као исправа која нужно дерогира постојање и примену уговора о осигурању. Постојање полисе не претпоставља одсуство уговора о осигурању. То су два појма између којих углавном постоји, али не увек, знак еквивалентности, јер има места за став према коме се полиса означава као исправа о осигурању која представља само доказ о закљученом уговору и садржини уговора, али није битан услов за постојање уговора.¹⁵⁴ Тиме се ни у ком случају не умањује значај полисе осигурања, већ се само скреће пажња на још једну функцију коју обавља и која јој може бити придодата. У случају када истовремено постоје полиса осигурања и уговор од есенцијалне важности је елиминисање сваке неусаглашености њихових одредби. У противном поставља се дилема око тога који је текст веродостојан и којем треба дати предност у односу на други.

За Закон о поморској и унутрашњој пловидби дефинитивно је била одагната свака сумња у погледу евентуалног приоритета уговора о осигурању над полисом осигурања. Својом нормом из члана 735. овај закон предвиђа да је осигуравач обавезан да уговарачу осигурања на његов захтев преда уредно издату и потписану полису осигурања. Иако је реч о нормирању које не води порекло из међународног извора, његова примена на међународно транспортно осигурање је оправдана. Тражено оправдање пружа Закон о осигурању и његова одредба којом је предвиђено да се имовина и лица у нашој земљи могу осигуравати код домаћих друштава за осигурање, док се имовина која је предмет

¹⁵² (2) Ђирић, Ђуровић, *op.cit.* стр.222

¹⁵³ Андријанић Иво, Рајсман Маријан, *Транспортно осигурање с освртом на њемачку пословну праксу*, Загреб, 2008, стр. 3

¹⁵⁴ (2) Ђирић, Ђуровић, *op.cit.* стр.223

економских односа са иностранством и друга имовина и лица за које то пропише Влада Републике Србије, могу осигурати и код иностраних осигуравајућих организација.¹⁵⁵ Сходно претходно установљеној обавези издавања полисе из Закона о поморској и унутрашњој пловидби, истоветну обавезу коју имају домаћи осигуравачи имали би и иностранци. Тиме је потврђена важност полисе осигурања, не само на унутрашњем, већ и на међународном тржишту осигурања увек када се на њему појављују домаћи субјекти као они којима се пружа услуга осигурања.

Уколико се пажња усмери искључиво на полису осигурања и њене особености, може се увидети да постоји више типова полиса. Та чињеница сведочи да су осигуравачи антиципирани потребе својих клијената које нису увек идентичне и своје пословање прилагодили њима, креирајући производе који су разноврсни и флексибилни. Од различитих типова полиса најпре треба поменути отворену или генералну полису. Ово је најубичајени облик осигурања робе, при чему полиса покрива више пошиљки. Полиса може бити на тачну вредност која се обнавља након што се потроши осигурана сума у виду трајне отворене полисе која се прави на одређени период без обзира на количину пошиљки¹⁵⁶. За уговарање генералне полисе осигурања потребне су следеће информације: 1. подаци о роби и паковању; 2. начин транспорта; 3. територијални лимит; 4. база на коју се обрачунава премија; 5. назив брода или ознака превозног средства; 6. процена промета робе; 7. ниво покривености осигурањем.¹⁵⁷ Закон о поморској и унутрашњој пловидби такође препознаје постојање отворене полисе, одређујући да уколико осигураник из незнања или крајње непажње не пријави све пошиљке које су обухваћене генералном полисом, осигуравач има право да раскине општи уговор о осигурању и да одбије исплату штете на непријављеним пошиљкама. То ни у ком случају не дира у његово право да наплаћену премију задржи. У оквиру генералне полисе разликује се флотантна – отписна полиса, бланкет, валутирана, невалутирана, карго и каско, полиса на одређено време и за одређено путовање.¹⁵⁸

Осигураник може имати интерес да му се изда појединачна полиса за сваку отписану пошиљку. Осигуравач у том случају мора удовољити таквом захтеву осигураника за издавањем појединачне полисе. Појединачна или специфична полиса заступљена је углавном на неразвијеним тржиштима осигурања. Погодан је облик осигурања за мала и средња предузећа која немају трајну полису на одређени период.¹⁵⁹ Њен примарни недостатак огледа се у томе што за сваку појединачну пошиљку робе која се одашиље мора бити издата засебна полиса. То изискује поновно успостављање контакта отпремача са својим агентом осигурања, поновно уношење битних података у полису, њено потписивање и издавање новог примерка уговарачу осигурања, као и поновно упознавање уговарача осигурања са условима осигурања који су се у међувремену модификовали. За разлику од појединачне полисе, код генералне полисе накнадне промене у почетно представљеним условима осигурања начелно не производе ефекат, мада су уговорне стране, позивајући се на промене околности, слободне да постигну задовољавајући компромис.

За пошиљаоце карга који редовно отпремају на исте дестинације значајне количине груписане робе, генерална полиса представља најпрактичније и најпрофитабилније решење, где се циљ постиже уз редуковање сувишних манипулативних трошкова и

¹⁵⁵ Члан 7. Закона о осигурању

¹⁵⁶ Приручник ИК Спедитор, Нови Сад, 2011, стр. 18

¹⁵⁷ Горан Бркић, Извоз робе и услуга, 2008, Сарајево, стр. 13

¹⁵⁸ (5) Јанковец, Миладиновић, *op. cit.* стр.280

¹⁵⁹ (157) ИК Спедитор, *op.cit.* стр.19

папирологије. Генерална полиса, наспрам појединачне, најбоље резултате даје код збирне шпедиције. Код збирне шпедиције, шпедитер организује заједнички превоз пошиљки различитих комитената и то тако да појединачне пошиљке не шаље на превоз појединачно, већ их сабира и на основу уговора о превозу предаје превозиоцу као једну пошиљку.¹⁶⁰ Како шпедитер одговара за губитак или оштећење ствари до кога не би дошло да није било збирне шпедиције, препоручљиво је да обезбеди генералну полису осигурања. Велики и редовни прилив робе, упућене шпедитеру, омогућава му да се определи за генералну полису осигурања, јер постоји вероватноћа да ће значајну количину робе отпремити у истом правцу, у релативно правилним временским интервалима. Шпедитери по правилу успостављају чврсте пословне односе на дугорочној бази са својим комитентима којима су потребне њихове услуге, а то их чини поузданим партнерима осигуравајућих кућа. Иначе уколико би у понуди осигураваача своје место заузимала само појединачна полиса осигурања, збирна шпедиција практично не би могла да опстане. Шпедитери би тада били принуђени да осигуравају сваку појединачну пошиљку коју одашиљу у неправилним интервалима, уместо да најпре прикупе пошиљке, па тек онда организују њихов периодични групни превоз.

Сем наведене, у пракси се јавља још једна подела полиса, узрокована спољнотрговинском разменом. То је разликовање увозне од извозне полисе, према смеру у коме се осигурана роба креће приликом преласка државне границе. Закон о спољнотрговинском пословању извоз робе дефинише као изношење, слање, односно испорука робе са територије Републике Србије на територију друге државе или царинске територије, у складу са царинским прописима Републике Србије. Увоз робе је уношење, допремање, односно испорука робе са територије друге државе или царинске територије на територију Републике Србије, у складу са царинским прописима Републике Србије.¹⁶¹ Увозна полиса као што се може наслутити из самог назива користи се при увозу робе. Поред значаја који има за односе између осигураваача и осигураника, значајну улогу има и за царинске органе, односно за обрачун и наплату царине. По правилу, за царинску основицу узима се вредност робе увећана за транспортне трошкове и трошкове осигурања од преласка робе преко наше царинске границе.¹⁶² Овде полиса поред своје основне привредне и економске функције, остварује и административну функцију.

Друга, за међународни робни пормет значајна полиса транспортног осигурања, асоцијативног назва је извозна полиса. Обезбеђивање ове полисе је значајна мера подстицања извоза која се примењује у циљу уклањања спољнотрговинског дефицита у робној размени. Извозници, нарочито они ситнији, често приликом започињања и каснијег интензивирања своје извозничке делатности, не располажу са довољно материјалних могућности да уговоре осигурање. Тиме доводе у питање профитабилност свог пословања које излажу огромном ризику током транспорта, а који уколико се оствари потпуно онемогућава даљи извоз и у тежим случајевима сам опстанак таквог привредног субјекта. Због тога спровођењем *cost – benefit* анализе предузетник који је имао тенденцију да постане извозник, лимитира се на домаће тржиште, уколико ту може пронаћи мање задовољавајући, али уједно и мање ризични пласман својих производа. У таквим ситуацијама у помоћ би требало да прискоче међународна или национална тела, специјализована за осигурање извоза. Код нас је формирана посебна Агенција за

¹⁶⁰ (3) Миленовић, *op.cit.* стр.192

¹⁶¹ члан 17. Закона о спољнотрговинском пословању

¹⁶² (5) Јанковец, Миладиновић, *op.cit.* стр.395

осигурање и финансирање извоза (АОФИ)¹⁶³ Задатак оваквих и сличних агенција је да кроз субвенционисање цене извозне полисе исту учине доступнијом привредницима који показују интерес за извоз. Ове агенције такође пружају стручне услуге саветовања, по питању која извозна полиса највише одговара величини и потребама извозника, олакшавајући његов избор. Тржиште осигурања је разноврсно и високо специјализовано, тако да су привреди доступни различити пакети извозних полиса. Оне се разликују по трајању периода осигуравајућег покрића, ризицима који су обухваћени, висини премије, итд.

Полиса осигурања је ван сваке дилеме најзаступљенија исправа у осигурању, но међународни транспорт, са свим својим особинама, је веома динамична појава која захтева ефикасност и прецизност деловања, а коју процедура састављања полисе не може увек у целини да испрати. За састав полисе је неопходно располагати потпуним и непроменљивим подацима који на почетку транспорта нису увек доступни. На пример, могуће је да шпедитер који одашиље робу нема потпуне податке о количини робе која ће бити послата, јер очекује доставу истих од стране комитента. Могуће је да се у току превоза измени место опредељења, услед промењених околности. Овакве и сличне промене које су уобичајене у транспортној пракси нешто су што полиса осигурања не може успешно да испрати. Због тога у области транспортног осигурања сем полисе креирани су адиционални документи који могу бити привременог или супститутивног карактера у односу на полису осигурања. Ту најпре треба истаћи улогу сертификата осигурања.

За издавање овог сертификата неопходно је да постоји захтев упућен од стране осигураника. Адреса на коју се упућује овај захтев не мора увек бити осигуравајуће друштво које је матични осигуравач. Сертификат може издати и шпедитер или брокер који има генерални уговор о осигурању за рачун својих комитената.¹⁶⁴ Да би овако издати сертификат могао да оствари своју функцију потребно је да о његовом издавању, од стране другог ауторизованог лица, буде обавештен осигуравач.

Што се саме садржине сертификата тиче може се рећи да иако не садржи све елементе који су саставни део полисе, ипак има сасвим довољно прегледно постављених елемената, како би реализовао своју функцију. Анализом његове садржине могу се уочити две веће целине. Прва је покриће које се обезбеђује, а друга су пратећи елементи који се тичу субјеката, држаоца сертификата и услова и дејства отказа. У заглављу се означава да је реч о сертификату о осигурању како би се извршила његова идентификација. Затим следи пун назив осигуравајућег друштва које пружа услугу осигурања, са навођењем регистарског броја његове лиценце. Након тога своје место заузима тачно и прецизно навођење уговарача осигурања.¹⁶⁵ Наводе се сасосигуравајуће и реосигуравајуће компаније којима се држалац сертификата може обратити ради накнаде штете, наравно уколико постоје и ангазоване су. Централно место у садржини сертификата припада делу о покрићу, које је и за осигуравача и осигураника најважније питање. Ту су листом наведене врсте осигурања, а која се могу тицати опште одговорности, одговорности за употребу возила и одговорности за несрећни случај, одговорности за акте запослених и остали типови одговорности. Преосталим делом обухваћени су и бројеви полиса, датуми почетка и окончања дејства. Последњи, а можда и најважнији елемент чине делови који се односе

¹⁶³ Закон о агенцији за осигурање и финансирање извоза, „Службени гласник“ број 61/05 и 88/10

¹⁶⁴ Борис Маровић, Осигурање и шпедиција, Нови Сад, 2001, стр.68

¹⁶⁵ Обично се у сам сертификат имплементира обавештење да је њена функција информативна и да ни на који начин не проширује, сужава нити врши имене у покрићу обезбеђеном полисама.

на штету на роби, персоналу, штете од пожара, медицинске трошкове, итд. Један специфични део у оквиру покрића односи се на именовање додатног или адиционалног осигураника. Ту се наводе субјекти који такође могу остварити корист од сертификата, уколико их задеси осигурани случај. Они могу остварити право само под условима на вeденим у сертификату и само током једног ограниченог периода. Садржина сертификата завршава се одредбама о држаоцу сертификата који мора бити овлашћен од осигураника, као и одредбама о условима, роковима и дејству отказа и представљањем ауторизованог заступника осигурања и његови потписом. Што се тиче дела о отказу, исти може бити извршен само на начин индикуван сертификатом са роком од најмање 30 дана. Није довољно да заступник осигуравача стави свој печат, већ се инсистира на његовом потписивању сертификата.

Из наведеног се може закључити да се сертификат саставља сумарно у односу на полису осигурања, али да без обзира на то поседује кључне елементе неопходне да би остварио своју функцију, својеврсне потврде о постојању осигурања. Попут увозне полисе и сертификат осигурања, када се примењује као потврда о закљученом уговору о осигурању, веома је користан за органе царине и утврђивање висине царинске основице на коју ће се применити царинска стопа. Сертификат осигурања се користи како би се удовољило захтевима осигураника или банака, уз поштовање сваке одредбе отворене полисе, на чијим темељима се може издати. Број отворених полиса под чијим условима се користи у сертификату се обавезно наводи, а повремено чак и услови оригиналног покрића. Сертификат мора садржати печат у случају кад је оригинална полиса опскрбљена истим.¹⁶⁶

Са донекле сличним дејством као и сертификат осигурања у нашем праву заступљен је лист покрића. Ова исправа није непознаница ни за ЗОО који је први установио. Он дозвољава да полиса осигурања буде привремено замењена листом покрића у који се уносе битни састојци уговора.¹⁶⁷ Лист покрића по правилу садржи елементе које садржи полиса, што је посебно значајно за осигураника јер добија заштиту осигурања одмах након потписа од стране осигуравача. Са друге стране и осигуравач стиче право на наплату премије.¹⁶⁸ Лист покрића је по својим носећим особинама еквивалентан другим документима, радо коришћеним у транспортном осигурању држава неолибералног, капиталистичког усмерења привреде. Примери тих докумената су *slip i cover pote*. Руководна премиса њиховог стварања и имплементирања у област транспортног осигурања је истоветна са намером стварања претходно обрађених исправа. То је давање одговора на брзо и ефикасно одвијање међународног транспорта, који има потребе за осигурањем, али не и довољно временских ресурса, неопходних да се пруже сви подаци потребни за израду полисе. *Slip* је посреднички документ, најчешће у употреби од стране лица које посредују у осигурању. Након постигнутог договора између осигураника и осигуравача, односно реосигуравача, посредник подноси *slip* осталим заинтересованим осигуравачима да, уколико желе, преузму део ризика у осигурање све до потпуног покрића осигураног износа.¹⁶⁹ *Cover pote* се издаје на темељу *slip note*. Има углавном информативну улогу у случају када је заступник осигураника закључио осигурање. Његов информативни задатак се реализује у односу према осигураннику, када он није упознат са закључењем осигурања, као ни са његовим условима, попут висине осигуравајућег покрића, премијске стопе и сл.

¹⁶⁶ Marine insurance, Diploma in insurance service, Bangkok, 2013, str. 27 i 28

¹⁶⁷ Члан 902.

¹⁶⁸ (5) Јанковец, Миладиновић, op.cit. стр.282

¹⁶⁹ Ibid. стр.283

Поред исправа које су у употреби приликом заснивања уговорног односа на релацији осигураник – осигуравач и почетног успостављања дејства осигуравајућег покрића, важно је пажњу посветити документима који се јављају у терминалној фази овог односа. Реч је о документима чији значај долази до пуног изражаја, реализовањем осигураног случаја и наступањем штете. Тада осигураник, да би остварио права чији је носилац на основу полисе или сличних исправа, мора обезбедити доказе да је штета заиста наступила као последица осигураног случаја, као и да је предузео све мере како би штету предупредио или ублажио њене ефекте. Документи који су тада од кључног значаја могу се груписати у две крупне целине, а то су документи у оквиру поморских захтева и документи из захтева у копненом транспорту. Одштетни захтеви постављени у оквиру полиса поморског осигурања морају бити подржани извесним документима, која варирају зависно од врсте губитка као и појединости самог захтева. Могуће су комбинације следећих докумената: 1. обавештење осигуравајућој компанији (intimation to the insurance company) – подноси се на стандардизованом формулару сачињеном од осигуравача у што краћем времену од наступања случаја; 2. полиса осигурања (policy); 3. теретница (bill of lading) служи као доказ да су добра заиста и послата; 4. декларација са ценом (invoice) – као доказ да осигурана вредност робе не одступа од њене стварне вредности; 5. попис губитака (survey report) – приказује узрок и размере губитка и апсолутно је неопходан за изравнање захтева, а најчешће се користи са ознаком „without prejudice“; 6. захтев са износом потраживања (debit note) – приказује износ који осигураник захтева поводом штете или губитка; 7. копија протеста (copy of protest) – саставља га јавни нотар, а њиме заповедник брода изјављује да није одговоран за штету, већ да је иста наступила као последица деловања ризиак на мору; 8. писмо суброгације (letter of subrogation) – за остваривање права осигуравача према лицу одговорном за штету; 9. царинска декларација (bill of entry) – означава износ плаћених царина, датум доласка итд.¹⁷⁰ Што се тиче захтева повезаних са копненим транспортом (железничким и друмским), исправе које морају бити обезбеђене као подршка одштетном захтеву су: 1. оригинал полисе или сертификата; 2. декларација робе са ценом у оригиналу или копији; 3. сертификат о штети у оригиналу, обезбеђен од превозника; 4. потврда о неиспоруци; 5. копија захтева против железнице или друмског превозника; 6. писмо суброгације са печатом; 7. оверено посебно адвокатско пуномоћје ако је исти ангажован; 8. писмо железничким властима са потписом консигнатара кад год је од њега упућено; 9. писмо осигуравачу у случају потпуне неиспоруке и 10. захтев са износом потраживања¹⁷¹

Број и разноврсност исправа које своју примену налазе у међународном транспортном осигурању, свакако се не може занемарити. Овде се користе не само документи који су стриктно везани за осигурање, већ и документи попут теретнице, товарног листа, царинских докумената, спецификација робе и декларација, који су примарно везани за неке друге процедуре, али пружају драгоцене податке и у транспортном осигурању. Све оно што може олакшати реконструкцију следа догађаја приликом настанка штете, пожељно је да буде презентовано од стране осигураника, уколико жели да оствари своја права. Сви документи, како би се предупредиле злоупотребе морају бити снабдевени печатом, ако се презентују у оригиналу, односно оверени, уколико је реч о копијама. Иако се спроводи теренска контрола настале штете, пратећи писани материјални докази су неопходни.

¹⁷⁰ (167) Diploma in insurance service, op.cit. str.29,30,31

¹⁷¹ Ibid. str.27. i 28.

8. ЗАКЉУЧАК

Кроз досадашњи рад на предметној области међународног транспортног осигурања, могао се стећи одређени увид у ову област. Закључак који се може конструисати је да се ради о веома комплексној, разноврсној и динамичној области која је део права осигурања, као шире, све актуелније области. Односи који владају у међународном транспортном осигурању су сложени и у великој мери специфични, посматрано према односима у осигурању уопште. Разлике крећу од самог почетка, у погледу дефинисања појма међународног транспортног осигурања који није јединствен, преко анализе његовог историјског развитка који је посебан, до субјеката који су његови носиоци, докуменат која се користе и самог уговора. Иако се сматра делом права осигурања, запажа се тежња да његов развој покуша да тече изоловано у односу на друге институте и установе права осигурања. Један од главних разлога је изражена потреба за већом брзином и учесталости промена, а којима осигурање као целина није у толикој мери подложно и у крајњем нема ни толики захтев као транспортно осигурање. Због тога је оно од тренутка свог настанка пратило сопствени правац који није увек био лак и доста често се налазио у застоју, али је ипак одржан, тако да се данас може рећи да транспортно осигурање има своју заслужену аутономију у склопу права осигурања.

Консеквентно наведеном, у раду су постојала настојања да обухват ове области буде што шири, колико је то могуће. Међународно транспортно осигурање са своје стране је веома богат извор, који нуду разноврзне могућности и прилике за анализу и изношење критичког мишљења. Полазећи најпре од саме његове интернационалности, намеће се потреба за упознавањем са упоредно-правним решењим на овом подручју, међународно постигнутим сагласностима, али и националним изворима који третирају ову област. Затим, везаност транспортног осигурања са привредом, економским и финансијским пословањем креира још једно полазиште, а то је упознавање са основним светским економским токовима и начином функционисања светске трговинске размене, за коју транспорт и осигурање са њим имају круцијални значај. Јер осигурање погађа све и све погађа осигурање.¹⁷² Због тога се уопштено разуме да осигурање дозвољава онима који партиципирају у економији да произведу добра и услуге без оног паралишућег страха, да ће их одређени изненадни инцидент онемогућити да функционишу.¹⁷³ Међународно транспортно осигурање као једна интердисциплинарна појава, самим својим постојањем захтева широкоумност у сагледавању свих законитости које у њему функционишу.

Иако су изазови са којима се сусреће у ери процеса глобализације и деградације неолибералног концепта веома велики, међународно транспортно осигурање наставља да пружа чврсту потпору светској трговини. Ипак, примећује се растући тренд постављања учесталијих и већих захтева према осигуравачима, који је под утицајем већег броја фактора укључујући климатске промене, урбанизацију и интензивни економски развој у подручјима склоним катастрофама. Овакав тренд поседује потенцијал да изврши утицај на профитабилност резултата осигуравача.¹⁷⁴ Ризици који су постали разноврснији, тежи и фреквентнији него икад у свету непрестаних промена, постављају услове пред међународно транспортно осигурање који не смеју бити пренебрегнути. Ти услови се тичу главних карактеристика које транспортно осигурање на међународном плану мора да поседује. Ту пре свега спадају флексибилност, усклађеност са правним системима, брзина

¹⁷² A firm foundation: How insurance supports the economy, Insurance information institute, 2014, str.1

¹⁷³ Ibid.

¹⁷⁴ Lloyd's Three-Year Plan 2013 – 2015, Lloyd's, London, 2012, str.12

реаговања, партнерски однос, универзалност, ефикасност, професионалности и етичност. Без поседовања тих и изградње нових особина, уз максимално редуковање шпекулативног карактера, не може се говорити о томе да међународно транспортно осигурање буде поуздани водич даљег развоја међународних трговинских односа.

Светску трговину крајем XX и почетком XXI века карактерише учестала и све већа интеграција транспортних сервиса са другим сервисима. То укључује менаџмент инвентара, складиштење, паковање, етикетирање производа, банкарство и осигурање.¹⁷⁵ Осигурање у транспорту постаје тако све више део једног дужег ланца снабдевања који творе професионални посредници, ангажовани током или у вези са транспортом. Тај ланац организованости који се формира поводом транспорта одређује се заједничким термином, а то је логистика. Пословни људи који суделују у различитим фазама тог логистичког процеса, примењују сопствене комерцијално изграђене слојеве заштите од непредвиђених ризика, укључујући праксу посвећивања дужне пажње прикупљању препорука, провери кредитне способности, потписивању уговора и наравно примени инструмената осигурања.¹⁷⁶ Тенденција која се овде уочава указује на нови изазов са којим се сусреће област међународног транспортног осигурања, а који се тиче његовог интегритета. Иако је током година пратило свој сопствени правац развоја и настојало да се диференцира од осигурања као целине, све више постају изражена стремљења да се данас транспортно осигурање подведе под другу, новоформирану област права транспортне логистике. Међутим, овакве тежње нису никаквог званичног академског карактера, већ су израз практичних потреба и развоја самог логистичког сектора. Ту се појављују субјекти који пружају све услуге које се односе на судбину робе од њеног напуштања производног круга до њеног пријема од стране финалних потрошача.

Површном анализом можда се може закључити да ангажовање посредника у процесу отпремања робе ствара беспотребни издатак и поскупљује цену производа. Међутим, обављањем свих процедура само на једном месту код специјализованог, високостручног и искусног професионалног посредника штеди се у времену и чувају се сопствени ресурси који се у потпуности могу усмерити на производњу. Значај ових посредника у логистичком ланцу је велики захваљујући њиховој ангажованости на промоцији значаја међународног транспортног осигурања и потребе његовог поседовања. Поред њих, своје место у овим промотивним активностима морају узети и сама осигуравајућа друштва, не само из чисто маркетиншких разлога, већ и из разлога давања већег доприноса сигурности светске трговине. Може се запазити да осигуравајућа друштва не посвећују довољно пажње овој области осигурања, макар не онолико колико она заслужује. Углавном се усредсређују на животно и чисто имовинско осигурање, препознајући ова тржишта као најиздашнија и најпрофитабилнија. Са друге стране, светска трговинска размена је оно на чему се темељи опстанак човечанства и њено подстицање, нарочито од појаве светске економске кризе постаје императив. Осигуравајуће компаније имају зато прилику да дају већи допринос остваривању тог циља кроз продубљивање свести о важности међународног транспортног осигурања и чињење истог доступнијим привредним субјектима различитих капацитета.

Из садржине овог рада можда се може стећи импресија да се од међународног транспортног осигурања очекује превише и да не завређује пажњу која му се поклања. Такође може се рећи да његов утицај на привредне токове није и да никад није ни био

¹⁷⁵ Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective, OSCE-UNECE, Vienna, Geneva, 2012. str. 64

¹⁷⁶ Ibid, str. 57

одлучујући и да је реч о једној области која представља само један од инструмената светске трговине. Тачност оваквих схватања не би могла да се оповргне. Наиме исправно је рећи да је међународно транспортно осигурање тек један део у целокупном сложеном механизму од којег зависи ток међународне привреде. Међутим, не сме се сметнути са ума да је реч о механизму у коме су сви делови подједнако важни и који не може исправно да функционише уколико његови саставни делови нису најпре конструисани правилно, а затим и тачно уграђени и унапређивани током времена. Само правилно формиран систем међународног транспортног осигурања у садејству са другим елементима, као што је међународни систем плаћања, валутни систем, кредитни систем, финансијски систем, порески систем, транспортни систем и други, може представљати основу светске економије. Првом приликом чим један од ових делова не функционише како треба и не остварује своју намену у пуном обиму, у питање бива доведено функционисање целине светске економије. Тачна је чињеница да међународно транспортно осигурање, индивидуално посматрано нема толику снагу свог утицаја, али та сила утицаја расте и мултипликује се како му се прикључују други елементи у образовању јединствене слике организма светске привреде. Без брижљиво моделираног система међународног транспортног осигурања не може се очекивати да други елементи дају свој пуни ефекат, нити се без других, коректно имплементираних фактора и система глобалне економије може очекивати да њен предводник буде само осигуравајући сектор. Релације које се на овом важном пољу успостављају су од пресудне важности и због тога концентрација мора бити усмерена на њих појединачно и на њихове интерне односе.

На основу досадашњих утисака, прикупљених током упознавања са историјским развојем транспортног осигурања, може се извести закључак да је реч о области којој не мањка добрих и применљивих одредби и норми. Она се већ дуже време налази у средишту интересовања врха власти држава, привредних комора и професионалних удружења, истакнутих правних и економских стручњака, а данас и посебних међународних организација. Сви су они појединачно и у садејству са другима уткали у област међународног транспортног осигурања део свог интелектуалног потенцијала и искуства. Свеобухватно уређено транспортно осигурање тако је постало потпора светској робној и трговинској размени, поуздани партнер са којим повезаност у будућности може постати само тешња. Зато се оправданим чине очекивања да даљи рад на усавршавању правила међународног транспортног осигурања неће бити заустављен и да ће везаност пословне, али и научне заједнице за ову област бити још живље и активније.

- СПИСАК КОРИШЋЕНЕ ЛИТЕРАТУРЕ:

A firm foundation: How insurance supports the economy, Insurance information institute, 2014.

Андријанић Иво, Рајсман Маријан, Транспортно осигурање с освртом на њемачку пословну праксу, Загреб, 2008.

AXA Cargo Insurance, AXA Corporate Solutions, General Insurance Conditions, 2014

Baris Soyer, Warranties in Marine Insurance, Cavendish Publishing Limited, London, 2001

Benedetto Farsaci, Уговор о осигурању: историјски и теоријски профил из угла европског права, Ревиија за право осигурања, број 4/2012

Bernd Schanzenbacher, Evan Mills, Climate change from an insurance perspective, Institute for business and home safety, 1997.

Beyond the horizon, Willis Marine Market Review, 2012.

Borselli Angelo, Некоректни услови у уговорима о осигурању, Ревиија за право осигурања, број 2/2011

Царић Славко, Јанковец Ивица Јанковец, Шулејић Предраг, Трајковић Миодраг, Саобраћајно право, Нови Сад, 1998

Chiru Marius, Risk in water transport, concept of damage and ships insurance (CASCO insurance), University "1 December 1918", Alba Iulia

Тесић Златко, „Perils of the sea” као изузети случај и осигурани ризик пловидбеног потхвата, Поморски зборник, vol. 41, Ријека, 2003.

Ђирић Александар, Ђуровић Радомир, Међународно трговинско право – посебни део, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2005.

Ђирић Александар, Међународно трговинско право, Општи део – прво издање, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2010

Ђирић Александар, Међународно трговинско право, Општи део – друго издање, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2012.

Чоловић Владимир, Осигуравајућа друштва (законодавство Србије, право ЕУ, упоредно право), Институт за упоредно право, Београд, 2010.

Драшкић Младен, Станивуковић Маја, Уговорно право међународне трговине, Службени лист СЦГ, Београд, 2005.

Evan Mills, From Risk to Opportunity: How Insurers Can Proactively and Profitably Manage Climate Change, Ceres report, 2006.

Evan Mills, Responding to climate change – the insurance industry perspective, Berkeley, 2013.

G.B.Hepworth, „The contener revolution and marine insurance“, The Journal of Commerce and Shipping Telegraph, 1967

Guidelines on Logistic and Transportation, CIDA Aid project, 2004

Guy Carpenter, World Catastrophe Report, The World Catastrophe Reinsurance Market, 2007.

Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective, OSCE-UNECE, Vienna, Geneva, 2012

Hoeks Marian, Multimodal transport law, Erasmus University Rotterdam, 2009.

Hugh Griffiths, Michael Jenks, Maritime transport and destabilizing commodity flows, SIPRI Policy paper, 2012

Insurance Handbook, A guide to insurance: what it does and how it works, Insurance information institute, 2014.

Introduction to cargo insurance, A plain English guide to cargo insurance for UK brokers, Allianz Global Corporate & Specialty UK, 2014

Ивковић Ђорђе, Хамбуршка правила, Пиран, 1994.

Ивошевић Борислав, Транспортно осигурање, Београд, 2009.

Ивошевић Борислав, Уџбеник транспортног осигурања, Тиват, 2010.

Issues Book, American Institute of Marine Underwriters, 2013

Јакаша, Бранко, Право осигурања, Правни факултет у Загребу, Загреб, 1972.

James Trieschmann, Sandra Gustavson, Risk Management and Insurance, South-Western College Publishing, Cincinnati, Ohio, 1998

Јанковец Ивица, Миладиновић Зоран, Право осигурања, Центар за публикација Правног факултета у Нишу, Ниш, 2006.

Јанковец Ивица, Уговори у привреди, Београд, 1987.

Joanas Malfliet, Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term, Genth University, 2011

Jose Angelo Estrella Faria, Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules, Vol 44:277, 2009

Klein W. Robert, Principles for Insurance Regulation: An Evaluation of Current Practices and Potential Reforms, Georgia State University, 2011

Kyriaki Noussia , The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts, Springer, Berlin, 2007

Legal and documentary aspects of the marine insurance contract, Report by the UNCTAD secretariat, UNCTAD, Geneva, 1982

Li Tian, Right of subrogation in marine insurance: A comparative study of English and Chinese Law, Lund University, Faculty of law, 2012

Lloyd's Three-Year Plan 2013 – 2015, Lloyd's, London, 2012.

Ловрић Ивана, Institute cargo clauses: Nova revizija 2009, Поредбено поморско право, vol. 51, no. 166, 2012.

Маровић Борис, Осигурање и шпедиција, Нови Сад, 2001.

Marsden H. Susanna, Институтске карго клаузуле (А) 2009: реконтекстуализација, Ревизија за право осигурања, број 2/2013

Marsden H Susanna, Реформа премијског система: Утицај Ротердамских правила на пошљаоце и осигураваче карга, Ревизија за право осигурања, број 3/2012

Marine insurance, CMI yearbook, London, 2000

Marine insurance, Diploma in insurance service, Bangkok, 2013.

Medić Marija, Osiguranje odgovornosti broдача putem P&I klubova, Praktični menadžment, vol. I, br. 1

Миленовић Дара, Пословно право, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2011.

Миленовић Дара, Субјекти привредног права, Центар за публикације Правног факултета у Нишу, Ниш, 2006.

Neil Bernstein, Insurance law in United States, Kluwer Law International, New York, 2003

Nikolić Gordana, Multimodalni transport – čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, Zbornik radova Sveučilišta u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21. Sv. 2, 2003.

Padovan Adriana, Posebnosti pomorskih i transportnih osiguranja, Jadranski zavod HAZU, Portorož, 2012

Пак Јасна, Право осигурања, Универзитет Сингидунум, Београд, 2011.

Павић Драго, Осигурање ратних ризика, Зборник радова Правног факултета у Сплиту, год. 46, 3/2009

Pavliha Marko, Overview of Marine Insurance Law, IMO International Maritime Law Institute, Malta, 2010

Петровић Томић Наташа, Клаузуле института за осигурање робе из 2009. године – поређење клаузула Института из 1982. и 2009. године са коментаром, Ревизија за право осигурања, број 4/2010

Петровић Томић Наташа, Медијација у осигурању, Зборник радова Правног факултета у Ријеци, Ријека, 1991.

Петровић Томић Наташа, Неправичне клаузуле и Принципи европског уговорног права осигурања, Ревизија за право осигурања, број 2/2014

Policy Statement on Substandard Shipping, Maritime Transport Committee, OECD, 2011

Приручник ИК Спедитор, Нови Сад, 2011

- Радивојевић Зоран, Јанковић Бранимир, Међународно јавно право, Ниш, 2009.
- Радишић Јаков, Облигаионо прво – општи део, Осмо прерађено издање, Номос, Београд, 2008.
- Радовић Зоран, Злоупотреба права из осигурања, Правни живот 11/2000
- Радовић Зоран, Осигурање оператера међународних транспортних терминала од одговорности, Токови осигурања, број 1, Београд, 2013.
- Радовић Зоран, Ризик тероризма у транспортном осигурању, Поредбено поморско право, vol. 51, no 166, 2012.
- Радовић Зоран, Контејнеризација с освртом на осигурање, Осигурање и привреда, Загреб, бр. 10-11/69
- Rawel O. King, Ocean piracy and its impact on insurance, Congressional research service, 2008.
- Review of maritime transport 2012, Report by UNCTAD secretariat, United Nations, New York and Geneva, 2012
- Risk Management in Regulatory Frameworks: Towards a Better Management of Risks, United Nations Economic Commission for Europe, New York and Geneva, 2012.
- SITPRO International trade guides, Cargo insurance, London, 2008
- Самарцић Слободан, Осигурање имовине по начелу „сви ризици“, Ревивија за право осигурања, број 1-2/2008
- Станивуковић Маја, Живковић Мирко, Међународно приватно право, Општи део, Службени гласник, 2010.
- Stanić Luka, Glavaš Jerko, Uloga i značaj menadžmenta u osiguranju, Ekonomski vjesnik, God. XXVI, Br. 2/2013
- Станојевић Обрад, Зајам и камата, Институт за правну историју Правог факултета у Београду, Београд, 1966.
- Stella Sakellaridou, Maritime insurance and Piracy, Zurich, 2009
- Swiss Re, Sigma, No. 2/2013

Symon Ross, The modern-day pirates, Insurance Day, London, 2003

Шулејић Предраг, Право осигурања, Правни факултет у Београду, Београд, 2005.

Тасић Антоније, Osnovi osiguranja, Zajednica osiguranja imovine i lica Vojvodina, Novi Sad, 1975

The Cost to Users of Substandard Shipping, SSY Consultancy&Research Ltd, OECD, 2000

Токови осигурања, број 1, 2013.

Understanding terrorism insurance, Insurance information institute, 2011

UNDP Shipping and INCOTERMS practice guide, UNDP Practice series, Procurement Support Office, Bureau of Management, 2008

Вилхнер Јосип, Изводи из економике осигурања, Сложена заједница осигурања и реосигурања имовине и лица „Војводина“, Нови Сад, 1983.

Владетић Срђан, Станковић Емилија, Fenus nauticum – праизвор осигурања, Ревивија за право осигурања, број 1/2014

Вукадиновић Радован, Међународно пословно право, посебни део, Крагујевац, 2009.

Вуковић Симић Љиљана, Основи спољне трговине, Београд, 2012

William Reynolds Vance, History of the Development of the Warranty in Insurance Law, Yale Law Journal, Vol. XX, 1911

Wolfgang Rohrbah, Историја осигурања – луксуз или допринос бранши?, Ревивија за право осигурања, број 4/2008

Жарковић Небојша, Економика осигурања, Универзитет Сингидунум, Београд, 2008.

Zelenika Ratko, Lotrič Tomaž, Bužan Ervin, Multimodal Transport Operator Liability Insurance Model, Promet –Traffic&Transportation, Vol. 23, 2011, No. 1

Zelenika Ratko, Prometni sustavi, Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001

Законски текстови:

Закон о агенцији за осигурање и финансирање извоза („Службени гласник“ број 61/05 и 88/10)

Закон о железници („Службени гласник РС“ број 45/2013)

Закон о облигационим и основима својинско-правних односа у ваздушној пловидби („Службени гласник РС“ број 87/2011)

Закон о облигационим односима („Сл. лист СФРЈ“ број 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Сл. лист СРЈ", бр. 31/93 и "Сл. лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља)

Закон о осигурању („Службени гласник РС“ број 116/2013)

Закон о поморској и унутрашњој пловидби („Сл. лист СРЈ 12/98, 44/99, 74/99 и 73/2000)

Закон о превозу у друмском саобраћају („Службени гласник РС“ број 61/2005, 91/2005, 62/2006 и 31/2011)

Закон о спољнотрговинском пословању („Службени гласник“ број 35/2009)