

Originalni naučni rad

UDK 368.234:347.795.3

DOI 10.7251/SVR1612135V

RIZICI TRANSPORTNOG OSIGURANJA I PODELA RIZIKA PREMA PLOVNIM PUTEVIMA

Prof. dr Željko Vojinović¹

Ekonomski fakultet NUBL

Dr Blaženka Piuković Babičković²

Poreska Uprava Republike Srbije

Apstrakt: Rizik je čovekov svakodnevni pratilac. U bilo kom položaju, na bilo kom mestu i u bilo koje vreme čovek je izložen različitim dešavanjima i mogućnostima različitih ishoda tih događaja. Pitanje je samo kakav nas ishod očekuje, da li je pozitivan ili negativan za nas, i u kojoj meri i intezitetu je taj rezultat za čoveka. Stanje svesti koje nas prati na našim putovanjima neće izostati ni kada smo na moru, jezeru ili reci. Bez obzira da li je putovanje turističko, poslovno ili neke druge prirode, da li nosimo samo lične stvari ili smo u pratnji robe.

Na vodi možemo biti izloženi raznim rizicima po imovinu i lica opasnim dešavanjima. Sva štetna dešavanja na vodenim plovnim putevima mogu biti usmerena na plovna sredstva, opremu, robu koja se transportuje i lica koja su tim dešavanjima izložena. Tu možemo uključiti i osiguranje od odgovornosti ali je to posebno pokriće i nije sva odgovornost mogući rizik za osiguranje.

Ključne reči: *rizik, brod, čamac, brodar, putnici, roba, plovidba, osiguranje, pokriće.*

UVOD

Prevoz vodenim putevima obavlja se brodom, splavom i drugim prevoznim sredstvima na vodi. Rizici koji pogađaju prevozna sredstva i njihovu opremu imovinskog su karaktera i pokrivaju se kasko osiguranjem.

Vodeni putevi mogu biti more, jezero i reka a tim putevima mogu se prevoziti roba i druge vredne stvari. Kargo osiguranjem pokrivena je vrednost koja se prevozi, roba u transportu a kasko osiguranje pokrivaju se rizici koji prete prevoznim sredstvima na vodi.

¹ Doktor ekonomskih nauka, profesor NUBL

² Doktor ekonomskih nauka

Roba i prevozna sredstva na vodi mogu biti izložena sledećim dešavanjima: plovnim nezgodama, elementarnim nepogodama, eksploziji, požaru i udaru groma, krađi i drugim vrstama razbojništva. Takođe se ugovaraju i rizici od neisporuke, grešaka u utovaru, pretovaru i istovaru tj. manipulaciji. Mogu se ugovarati i pokrića rizika u slučajevima kada brodari svojim delovanjem izlažu brod ili robu uništenju, oštećenju ili konfiskaciji. To u anglosaksonskom pravnom sistemu zovu *Baraterija*, i smatra se nedozvoljenim i namernim delovanjem u pravcu izazivanja štete.

OSIGURANJE TRANSPORTA

Osnovne karakteristike osiguranja transporta je da se njime pokrivaju prevozna sredstva i roba u transportu. Prema tome dve su osnovne podelu transportnog osiguranja. Prva se odnosi na podelu prema predmetu osiguranja a druga prema vrsti vodenih puteva.

Prema predmetu osiguranja imamo:

- osiguranje prevoznih sredstava ili kasko osiguranje,
- osiguranje robe u transportu, kargo osiguranje.

Prema vrsti prevoza tj. prema putevima prevoza imamo pomorski i rečno-jezerski transport. Prema datim pedelama da se zaključiti da je transportno osiguranje u zavisnosti od puteva kojima se obavlja prevoz šireg karaktera od samog prevoza vodenim putevima.

Prevoz vodenim putevima se obavlja brodom, čamcima i jedrilicama a osiguranjem je moguće obuhvatiti i brodove u izgradnji.

U Republici Srpskoj, oblast transportnog osiguranja je regulisana Zakonom o osiguranju imovine i lica a svaka osiguravajuća kuća ima svoje interne propise kojima reguliše ovu oblast.

Ukoliko se zaključiti polisa osiguranja plovnih objekata, osiguranjem će biti pokriveni nepredviđeni događaji bez obzira da li se plovi ili je usidren, bilo da je plovilo ukotvljeno u marini ili se nalazi u smestištu na kopnu, postoji sigurnost da ima pokriće od svih eventualnih šteta.³

Brodovi i druga plovila se osiguravaju od opasnosti kojima su izloženi za vreme plovidbe kao što su događaji: sudar, udar, požar, potonuće, nasedanje i drugi. Osiguranjem se pokrivaju brodske pogonske mašine od rizika loma koji nije posledica dotrajalosti, zamora određenog materijala ili neodržavanja plovila.

Osiguranje na unutrašnjim vodama

Osiguranje transporta na vodenim putevima možemo posmatrati i sa stanovišta mesta tih puteva, prevoz rekom ili jezerom zovemo *Osiguranje transporta na unutrašnjim vodama*. Za ovu vrstu osiguranja važe iste polise i uslovi kao i za prevoz drumom ili železnicom.

³ Tomašić, V. (1987). „Transportno osiguranje“, 132. Beograd

Na unutrašnjim vodenim putevima moguće je osigurati:

- ❖ Plovne objekte,
- ❖ Čamce i jahte,
- ❖ Odgovornost prema trećim licima,
- ❖ Brodove u izgradnji, rizika brodogradnje,
- ❖ Odgovornost kapetana,
- ❖ Odgovornost iz delatnosti marina.

Predmet osiguranja su:

- Trup broda,
- Mašine, uređaji, oprema i inventar broda,
- Putarine,
- Zalihe goriva, maziva i ostalih potrebnih materijala za brod,
- Zalihe hrane i pića za posadu i eventualne putnike,
- Roba, ambalaža i drugo.

Brod na vodi predstavlja opasnost i rizik i za treće osobe i njihovu imovinu pa predmet osiguranja može biti i imovina trećih lica. Uz osiguranje broda, kasko, obično se ugovara i osiguranje odgovornosti za štete nanete trećim licima usled sudara i udara, ali se štete usled zagađenja isključuju iz osiguranja.

Vrste brodova koji se mogu prihvatiti u osiguranje su:

- Putnički brodovi,
- Hidrokrilni brodovi,
- Trajekti,
- Teretni brodovi,
- Tegljači,
- Tehnički brodovi,
- Ribarski brodovi,
- Brodovi za hitne intervencije,
- Vojni i policijski brodovi i drugi.

Transportno osiguranje vodenim putevima obavlja se i međunarodnim vodama i regulisano je međudržavnim sporazumima. Bez obzira na karakter određenih puteva, rizici koji se mogu očekivati i koji mogu ugroziti transport su:

1. Nezgode,
 - Brodolom, nasukavanje, potonuće,
 - Sudar, udar u drugi predmet, udar o dno, obalu ili hrid.
2. Elementarne nepogode: oluja, udar groma, poplave i drugo,
3. Požar,
4. Nezgode prilikom manipulacije: utovar, istovar, pretovar,
5. Eksplozija na brodu ili van njega,
6. Udar drugog prevoznog objekta, pad letilice ili drugih delova,
7. Krađa i razbojništvo broda ili robe,
8. Oštećenja nuklearnih uređaja ili reaktora,

Pored nabrojanih osnovnih rizika imamo i dopunske rizike koji se odnose na:

- Oštećenja trupa broda usled nezgode,
- Sudar, udar, nasukanje ili požar ako izazivaju oštećenja mašina, motora, opremi broda i inventaru,
- Doprinos u kompletnoj havariji.

Ukoliko transport ili sam promet robe dobiju određene elemente inostranog tj. ukoliko se odvijaju van granica države, na njih se primenjuju međunarodne konvencije.

Pojedinačne pošiljke se osiguravaju pojedinačnim polisama koje moraju biti zaključene pre početka transportnog puta. Ukoliko osiguraniku nisu poznati svi elementi potrebni za izradu polise, onda će pošiljku prijaviti osiguravaču (privremena prijava), osiguravač će mu potvrditi prijem pošiljke u osiguranje, a osiguranik će, čim sazna nedostajuće elemente, od osiguravača zatražiti definitivnu polisu osiguranja.⁴

Ako se radi o većem broju sukcesivnih isporuka nije potrebna pojedinačna polisa nego se ugovor pravi o otvorenom pokriću što je slično generalnoj polisi. Ugovor o otvorenom pokriću se zaključuje između osiguranika i osiguravača na neodređeno vreme sa ugovorenim otkaznim rokom. Obaveza osiguranika po ovom ugovoru je da svaku pošiljku redovno prijavljuje a sa druge strane osiguran je do iznosa odgovarajućeg pokrića. Osiguravaču se ovakvim oblikom ugovaranja smanjuju troškovi i osigurava posao.

Osiguranje brodova u izgradnji

Ovim vidom osiguranja se pokriva brodograditelj od gubitka ili oštećenja broda u gradnji. Predmet osiguranja je trup broda sa svim ugrađenim delovima, opremom i materijalima kao i sa svim koji su na zalihama tj. čekaju da budu ugrađeni. Trajanje ovog osiguranja se ugovara na sve vreme koje je potrebno za izgradnju odgovarajućeg broda a do predaje broda naručiocu.

Uobičajeno je da se ovim pokricem rizika obuhvati i odgovornosti iz vlasništva nad brodom. Pokriće se uglavnom ugovara kao *svi rizici*, uz neka isključenja.

Suma osiguranja se ugovara na punu vrednost gotovog broda ili na vrednost izgrađenog plus materijali i oprema koji čekaju. Na ovaj drugi način osigurana vrednost raste iz faze u fazu izgradnje.

Ovo osiguranje se uglavnom sprovodi po već utvrđenim međunarodnim standardima za ovu vrstu osiguranja. Brodogradnja se u međunarodnom transportu ugovara u slučaju kada inostrani naručilac od domaćeg brodogradilišta zahteva to. Pokriće se pruža prema zbiricama

⁴ DDOR (1996). „Priručnik za praksu u osiguranju i reosiguranju“, 340., Novi Sad, Srbija

klauzula Instituta za rizike brodogradnje i po premiskim stopama koje odredi reosiguravač.

Kao što se vidi ovo je specifično osiguranje jer se u njemu isprepliću plovidbeni rizici, rizici montaže i rizici porinuća broda. Četiri su osnovne faze gradnje odnosno faze rizika brodova u gradnji i sve su obuhvataju jednom polisom:

- I. Gradnja na navozu ili suvom doku, odnosno gradnja i montaža pojedinih sekcija, montaža glavnih i pomoćnih mašina i uređaja,
- II. Porinuće broda,
- III. Dalja gradnja i opremanje broda na vodi,
- IV. Probna vožnja.

Pokrće se pruža prema uslovima osiguranja londonskog Instituta, a i premijske stope od inostranih reosiguravača.

Odgovornost brodoupavljača

Odgovornost upavljača brodom se pokriva osiguranjem. Pokriće se pruža samo za brodove primljene na popravku i traje dok se brod nalazi na odgovarajućoj popravci.

Ovim pokrićem se ne osiguravaju brodovi koji se remontuju ili rekonstruišu radi povećanja tonaže ili radi povećanja tovarnog prostora. Brodovi na remontu ili čuvanju se osiguravaju kao brodovi u gradnji.

Vlasnik ili zapovednik broda odgovara za svaku štetu koju prouzrokuje prema trećim licima. Kod osiguranja od odgovornosti vlasnika malih brodova, osiguravač pokriva dokazanu odgovornost osiguranika za štete pričinjene trećim licima do unapred dogovorenog limita po pojedinačnom slučaju za štete na stvarima i licima.

Kod većih brodova osiguranjem se pokriva odgovornost koja je prema Institutskim klauzulama već uključena u kasko osiguranje, do $\frac{3}{4}$ odgovornosti osiguranika za štetu koja nastaje kod sudara osiguranog broda. Osiguranje brodarka od odgovornosti za štete na robu primljenoj na prevoz se sprovodi uz ostala osiguranja od odgovornosti uglavnom preko klubova na bazi uzajamnosti.

Pokrće odgovornosti za štete prema trećim licima osigurava se uz kasko. Obaveza osiguravača limitirana je sumom osiguranja plovnog objekta a izuzetak ovog osiguranja jesu štete nastale kao posledica događaja zagađenja.

Odgovornost iz delatnosti marina

Ovim osiguranjem se pokriva odgovornost osiguranika za štete pričinjene trećim licima nastalim iz delatnosti posedovanja ili korišćenja prostora marine i zaključenog ugovora o pružanju usluga.

Obaveza osiguravača jeste da isplati sve štete osiguraniku koje su pričinjene trećim licima a koje su nastale kao posledica njegovog delovanja ili njegovih zaposlenih tj. svih lica za koja osiguranik odgovara. Štete koje se pokrivaju usled korištenja prostora marine mogu biti:

- Na brodu, čamcu, jahti ili drugom plovnom objektu u prostoru marine ili van prostora marine ali pod nadzorom osiguranika a radi čuvanja i održavanja kao i drugih radova koje osiguranik ne može da obavi u prostoru marine,
- Na demontiranim delovima broda, isključujući krađu ili nestanak demontiranog dela u krugu marine,
- Od krađe stvari na brodu,
- Smrt, povreda i narušavanja zdravlja trećeg lica izuzev radnika osiguranika,
- Šteta na imovini trećih lica.

Marina mora da ima kontinuiranu službu obezbeženja koja pokriva 24 časa i prostor marine mora biti propisno ograđen i obezbeđen.⁵

OSIGURANJE ROBE – KARGO

Roba u prevozu na vodenim putevima može biti na moru, jezeru, reci ili kanalu i osnovna razlika jeste u pravnoj regulativi pomorskog i nepomorskog prevoza robe. Pošto je u zbog transporta rekom u uslove osiguranja uneta klauzula o generalnoj havariji, oni imaju karakter uslova za plovidbena osiguranja, na njih se ne primenjuju odredbe Zakona o obligacionim odnosima, nego odredbe Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kao i međunarodne konvencije koje se odnose na pojedine vidove nepomorskog transporta.⁶

Roba u prevozu morem

Pomorsko osiguranje kao preteča ostalim vrstama osiguranja i faktor razvoja osiguravajuće delatnosti, moramo priznati, da je veoma bitno za svaku privredu i svetsko tržište. Roba u prevozu morskim putevima se osigurava sa tri tipa polisa na engleskom jeziku, uz dodavanje zbirki i klauzula čime se definiše širina pokrića.

Pomorsko osiguranje je ugovor o obeštećenju, po kome se osiguravač obavezuje da osiguranika obešteti u slučaju gubitka, štete ili izdatka u vezi sa osiguranim rizicima navednim u ugovoru (polosis), o osiguranik se obavezuje da osiguravaču plati premiju osiguranja.⁷

⁵ <http://gsimaster.rs/>

⁶ DDOR (1996). „Piručnik za praksu u osiguranju i reosiguranju“350., Novi Sad

⁷ Fuchs, R. (1954). „Pomorsjka špedicija“, 84., Zagreb,.

Prva polisa *LLOYD S.G.* (engl. Ship and goods, u prevodu – brod i roba) je tipskog karaktera na koji se ispisuju podaci o: osiguraniku, predmetu osiguranja, osiguranom iznosu, osigurano putovanje sa datumom početka putovanja a dalje je tekst o uslovima pomorskog osiguranja.

Uslovi pomorskog osiguranja su nastali početkom XVII veka i pretrpeli su dosta izmena ali je tekst dosta arhaičan. Iz uslova su isključeni politički i ratni rizici pa ih ni u tekstu nema a ako osiguranik ipak želi i to pokriće onda mora dodatno ugovoriti klauzulu koja se odnosi na te rizike.

Obzirom na širinu pokrića u prevozu robe morskim putem postoje tri nivoa pokrića pa tako i tri opšte klauzule za osiguranje svih vrsta robe:

1. Institutska klauzula FPA⁸,
2. Institutska klauzula WA⁹,
3. Institutska klauzula AAR¹⁰,

Rizike koji su pokriveni S.G. polisom možemo podeliti u osnovne i dopunske rizike. Osnovni rizici su:

- Pomorski rizik ili rizik mora, to su svi rizici kojima su brod i roba izloženi za vreme plovidbe morem a to su sudar, udar, nasukanje, oluja, brodolom, nestanak broda, nestanak robe sa palube, dodir sa slanom vodom i dr.,
- Požar, od udara groma, eksplozije i sl.,
- Krađa, provalna krađa od strane treće osobe uz upotrebu sile na brodu ili u skladištu,
- Bacanje u more, ovaj rizik se danas uzima kao generalna zajednička havarija i nastaje bacanjem tereta u more radi spašavanja broda ili drugog tereta.

Dopunski rizici su:

- ❖ eksplozija,
- ❖ dodir broda sa nekim predmetom,
- ❖ gubitak celog koleta,
- ❖ šteta prilikom iskrcaavanja,
- ❖ rđa,
- ❖ oštećenje ambalaže,
- ❖ kašnjenje broda i dr.

Usvajanjem i primenom Nove engleske polise prestala je potreba za S.G. polisom, mada kod nas još postoji u različitim formama u primeni.

Nova engleska pomorska polisa, *Marine*, u prevodu - pomorska, je nastala kao rezultat prilagođavanja potrebama pomorskog osiguranja. Težnji zemalja u razvoju da se umanju engleska dominacija u oblasti pomorskog osiguranja, kao i činjenica da je S.G. polisa bila haotična i

⁸ Engl. *Free of Particular Average*, u prevodu-bez partikularne havarije,

⁹ Engl. *With Average*, u prevodu-sa havarijom,

¹⁰ Engl. *Against All Risks*, u prevodu-protiv svih rizika,

zastarela, englesko tržište osiguranja je odgovorilo sa stvaranjem blanko formulara **MAR**, kao novom polisom pomorskog osiguranja.

Ova polisa sadrži ime i naziv osiguranika ili glasi na donosioca, osigurani predmet, osigurani iznos, osigurano putovanje, ime broda, datum otpočinjanja putovanja, pokrće osiguranja, klauzule i uputstvo o postupanju uslučaju štete.

Ovom polisom se pre svega osigurava roba, kargo, ali i samo prevozno sredstvo, kasko, a primenjuje se i u vazdušnom i kopnenom prevozu robe.

Pored predhodne dve polise postoje međunarodni uslovi i polisa **UNCTAD¹¹**, nastala 1985. godine. polisa sadrži sve potrebne elemente a pokrće se definiše u tri nivoa:

- All Risks Cover, ARC - protiv svih rizika,
- Intermediate Cover, IC - međuzavisno pokrće,
- Restricted Cover, RC - suženo pokrće.

Ovi uslovi nisu u potpunosti prisutni u praksi verovatno zbog određene prednosti koju donose uslovi londonskog Instituta i njihova savremenost i praktičnost u praksi.

Institut londonskih osiguravača (Institut of London Underwriters) osnovan je 1884. godine kao stručno udruženje. U okviru njega radi komisija koja ima zadatak da stalno prati pomorsko osiguranje, razmatra uslove i donosi zaključke u vidu klauzula koje regulišu ovu oblast. Technical and Clauses Committee, naziv komisije, ako se ukaže potreba formulišu nove klauzule koje ulaze u komplete. Retke su promene institutskih klauzula pa su zato poznate učesnicima u poslovima osiguranja i zato ih oni rado i ugovaraju.

Potrebno je istaći da nisu sve odgovornosti brodarara moguće za preneti u soiguranje pa su na osnovu toga brodari osnovali klubove u kojima na bazi solidarnosti pokrivaju svoju odgovornost.

Solidarni klubovi, Protecting and Indemnity Club (P&I), rade na principu članarine na godišnjem nivou. Članovi nisu brodari već brodovi.

ZAKLJUČAK

Transportno osiguranje je veoma značajna oblast za razvoj osiguravajuće delatnosti ali i za razvoj i funkcionisanje nacionalnih ekonomija što svakako utiče i na svetsku ekonomiju. Transportno osiguranje u zavisnosti od puteva delimo na pomorsko i kopneno. U ovom radu data je prednost pomorskom osiguranju.

¹¹ *United Nations Conference on Trade and Development* - Konferencija UN o trgovini i razvoju,

Razvoj pomorskog osiguranja, posebno KARGO, doprinelo je izuzetno bogatoj pravnoj regulativi, institucionalnom odnosu struke prema toj vrsti osiguranja i stvaranju precizno definisanih uslova za delatnost osiguranja.

U svetskim okvirima došlo se do unificiranja i standardizacije pravila i uslova. Pomorskim osiguranjem štite se ekonomski interesi uz razvijenu pravnu zaštitu tako da je ta vrsta osiguranja postala spona u povezivanju interesa. Istovremeno ta vrsta osiguranja ima značajan međunarodni aspekt u trgovinskoj razmeni.

Danas u savremenim ekonomskim uslovima teško je opstati bez razmene sa svetom, povezivanja u tehničkom i tehnološkom smislu, političkim i drugim vezama trasirati put za ostvarenje nacionalnih interesa. Pomorski saobraćaj ima u svemu tome veliku i značajnu ulogu a osiguranje kao delatnost je nezaobilzna u zaštiti lica i imovine.

Uslovi koji su potrebni za nastanak ugovora pomorskog osiguranja podrazumevaju postojanje stranaka koje su pravno i poslovno sposobne i koje imaju interes za osiguranje. Ugovor pokriva rizike koji su za osiguranje prihvatljivi i čisti, izražava volju obe ugovorne strane i sadrži obaveze stranaka, sa jedne strane premiju a sa druge isplatu štete.

Transportno osiguranje je široka oblast, sastavljena od više vrsta transporta. Prevoz robe može da se vrši morem, pomorsko osiguranje, rekama i jezerima, veoma slično osiguranje pomorskom osiguranju. Pored vodenih puteva postoje: kopneni i vazdušni. Bitno je razdvojiti i razlikovati različite vidove transporta robe jer po svojoj specifičnosti nose sa sobom i različite rizike. Posmatranje rizika po pojedinim vidovima transporta zadatak je struke i potrebno je sve rezultate pretvoriti u odgovarajuće uslove a od njih sačiniti pravnu formu kao što je i do sada bilo u praksi pomorskog osiguranja.

RISKS OF THE TRANSPORT INSURANCE AND DIVISION OF RISK BY WATERWAYS

Professor Željko Vojinović PhD; Blaženka Piuković Babičković PhD

Abstract: The risk is a man's daily companion. In any position, at any place and anytime the man is exposed to a variety of events and opportunities of different outcomes of these events. The only question is what outcome expect us, whether positive or negative for us, and the extent and intensity of this result for humans. The state of mind that follows us on our journeys will not be absent when we are at sea, lake or river. Regardless of whether it is a tourist trip, business or other nature, whether we carry only personal things or we escorted the goods.

On the water we can be exposed to various risks related to property and persons dangerous events. All adverse events on the waterway may be directed to the vessels, equipment, goods which are transported and the persons who are exposed to these

events. Here we can include liability insurance, but it is specifically cover and it is not all responsibility possible risk for insurance..

Keywords: *risk, ship, boat, ship operator, passengers, cargo, shipping, insurance, coverage*

LITERATURA

1. Avdalović, V., Marović, B., Kalinić, Z., Vojinović, Ž., (2009).”*Upravljanje rizicima u osiguranju*“, NUBL, Banja Luka
2. Bijelić, M., (2002).”*Osiguranje i reosiguranje*“, Tectus, Zagreb
3. DDOR, (1996).”*Priručnik za praksu u osiguranju i reosiguranju*“, Novi Sad
4. <http://www.ddor.co.rs/sr/osiguranje/vozila/pomoc-na-putu.asp/>,
5. <http://www.dunavre.co.rs/>,
6. <http://www.gsimaster.rs/>.
7. OECD Insurance Statistics, OECD, Paris, 2008
8. Pavić, D. (1986).”*Pomorsko osiguranje*“, ZOIL Croatia, Zagreb
9. Tomašić, V. (1987).”*Transportno osiguranje*“, Beograd