

Fakultet za poslovni menadžment - Bar



- MASTER STUDIJE -

Prof. dr Milorad Kilibarda, dipl. inž.

MEĐUNARODNI TRANSPORT, ŠPEDICIJA I OSIGURANJE

U Baru, 2020. godine

SADRŽAJ:

1. MEĐUNARODNI TRANSPORT	4
1.1. Međunarodni drumski transport	5
1.1.1. Osnovna obeležja drumskog transporta	5
1.1.2. Organizacija drumskog transporta	6
1.1.3. Regulatorna i dokumenta u međunarodnom drumskom transportu	7
1.2. Međunarodni železnički transport	8
1.2.1. Osnovna obeležja železničkog transporta	8
1.2.2. Organizacija železničkog transporta	10
1.2.3. Regulatorna i dokumenta u međunarodnom železničkom transportu	11
1.3. Međunarodni pomorski transport	13
1.3.1. Osnovna obeležja pomorskog transporta	13
1.3.2. Organizacija pomorskog transporta	14
1.3.3. Regulatorna i dokumenta u međunarodnom pomorskom transportu	14
1.3.4. Ugovori u međunarodnom pomorskom transportu	15
1.3.5. Proces opsluživanja brodova i tereta u luci	17
1.4. Međunarodni vazdušni transport	22
1.4.1. Osnovna obeležja vazdušnog transporta	23
1.4.2. Organizacija vazdušnog transporta	24
1.4.3. Regulatorna i dokumenta u međunarodnom vazdušnom transportu	24
2. MEĐUNARODNA ŠPEDICIJA	26
2.1. Osnovni poslovi i zadaci špedicije	26
2.2. Razvoj špedicije u svetu	29
2.3. Vrste špediterskih kompanija	30
2.4. Institucionalni okviri za razvoj špediterske delatnosti	33
2.4.1. Privredno pravni položaj špedicije	33
2.4.2. Položaj špedicije u međunarodnom pravnom sistemu	34
2.4.3. Položaj špedicije u našem pravnom sistemu	36
2.4.4. Organizacija špediterskih i agencijskih kompanija	38
2.4.5. FIATA savez i špediterska udruženja	39
2.5. Uloga špedicije u carinskom posredovanju	40
2.5.1. Osnovni pojmovi u carinskom posredovanju	44
2.5.2. Osnovni poslovi špedicije u carinskom posredovanju	45
2.5.3. Odvijanje robnog toka u okviru carinskog postupka	47
2.5.4. Postupak carinskog pregleda robe	58

2.5.5. Osnovna dokumenta u carinskom postupku	58
3. OSIGURANJE	60
3.1. Osnovna obeležja osiguranja	60
3.2. Osnovne funkcije osiguranja	62
3.3. Subjekti i elementi osiguranja	62
3.3.1. Subjekti osiguranja	62
3.3.2. Elementi osiguranja	64
3.4. Osnovna obeležja rizika u osiguranju	66
3.4.1. Obeležja rizika	67
3.4.2. Podela rizika	69
3.5. Upravljanje rizikom u osiguranju	70
3.5.1. Procena težine rizika	71
3.5.2. Proces upravljanja rizikom	71
3.5.3. Pravila pri upravljanju rizikom	73
3.6. Ugovaranje osiguranja	75
3.6.1. Vrste ugovora o osiguranju	75
3.6.2. Vrednost osiguranog predmeta	75
3.6.3. Osigurani iznos	76
3.7. Premija osiguranja	78
3.7.1. Struktura premije osiguranja	78
3.7.2. Određivanje premije osiguranja	79
3.7.3. Plaćanje premije osiguranja	80
3.7.4. Franšiza i samopridržaj	81
3.8. Dokumenta u transportnom osiguranju	85
3.9. Reosiguranje i saosiguranje	87
3.9.1. Reosiguranje	88
3.9.2. Saosiguranje	89
3.10. Osiguranje robe u međunarodnom transportu	90
3.10.1. Osiguranje robe u transportu	90
3.10.2. Vrste transportnog osiguranja	91
3.10.3. Obeležja transportnog osiguranja	93

1. MEĐUNARODNI TRANSPORT

Pojam transport je učestali glagol (označava neku radnju, stanje ili zbivanje koja se ponavlja i dodaje kao atribut nekoj imenici) dok se reč saobraćaj najčešće koristi kao imenica (imenuje bića, stvari i pojave). Pojam transport (EN. Transport, US. Transportation, SRB. Prevoz), potiče od latinske reči *transportāre* (*trans* + *portāre* – nositi). U prevodu transport, podrazumeva prenošenje nečega (tereta, putnika, informacija i/ili energije) sa jednog mesta na drugo što predstavlja proces kretanja ili zbivanja radnje transporta sa promenom lokacije ili mesta nalaženja nečega ili nekoga. Ako je reč o transportu tereta, treba podrazumevati prenos praćene pošiljke sa određenim dokumentom i vozečom, pod određenim uslovima i zahtevima, u posebnom prostoru ili državi koristeći različita vozila ili prenos iz ruke u ruku odnosno od lica do lica. Transport može biti i odluka o vožnji, preuzimanju, isporuci i distribuciji robe ili nečega u određenom vremenu i na određenoj relaciji. U stranoj literaturi, transport označava posao ili sistem transportovanja ljudi ili tereta, transportni plan, odluku ili izjavu o izvršenju transporta. Za reč transport koriste se i sledeći sinonimi: *navigation* (u brodskom saobraćaju), *hauling*, *trucking* (aktivnost transporta robe drumskim vozilom), *connection* (priključenje na drugi vid ili sredstvo transporta), *expressage*, *express* (brz transport), *ferrying*, *ferry* (transport brodom ili avionom), *on-line/off-line* (transport na definisanim i nedefinisanim maršutama u nekom prostoru) i dr. U komercijalnom smislu, transport (sinonim prevoz) je proces vršenja transakcija u smislu otpreme, manipulisanja, prodaje i nabavke robe, materijala i usluga prema postavljenim ciljevima nekog društva, aktivnost u promociji robe i usluga uključujući finansijski i komercijalni aspekt. U stranoj literaturi, koriste se termini: *freight*, *freightage* (transport robe u komercijalnom smislu sa cenom nižom od ekspresnog transporta), *transshipment* (transfer robe sa jednog mesta na drugo u smislu dalje otpreme brodom) i dr. U praksi inženjeri transporta vrše nadzor nad svim transportnim uslugama u nekoj organizaciji, uključujući transport robe kamionom, avionom, železnicom od skladišta do krajnjeg korisnika, koordinaciju svih vidova transporta, planiranje ruta, otpremu vozača, upravljanje sredstvima u sektoru transporta, obučavaju svoje izvršne radnike i dr. Pojam transport, se koristi i u drugim procesima npr. kod deportovanja osuđenih lica, kolona vozila kod konvoja vojnih snaga i opreme, transporta dečijim kolicima, i dr. U stranim jezicima koriste se izrazi: French: *transport*, Italian: *trasporto*, German: *befirderung/strafgevangene*.

1.1. MEĐUNARODNI DRUMSKI TRANSPORT

1.1.1. Osnovna obeležja drumskog transporta

Drumski saobraćaj glavnu konkurentsku prednost zasniva **na visokoj elastičnosti prevoza**. Ta elastičnost počiva na velikoj gustini sobračajne mreže (oko 10-tak puta većoj od železnice) i relativno malim eksploatacionim jedinicama. Sa malim transportnim jedinicama, i velikom gustinom saobraćajne mreže, ovaj vid transporta može da obezbedi prevoze raznolikih količina roba na veliki broj odredišta, odnosno prevoz „od vrata do vrata“ na svim kontinentalnim relacijama. Drugim rečima, drumski prevoz može da **preveze bilo koju količinu robe, na bilo koju udaljenost prevoza, u bilo koje vreme**.

Takođe, drumski prevoz odlikuje i visoka **fleksibilnost u pogledu vremena prevoza**, jer su njegove transportne jedinice u tehnološkom pogledu samostalne, i ne zahtevaju posebne procedure u organizaciji proizvodnje prevoznih usluga. Na napred istaknutom mestu, drumski saobraćaj zasniva i obezbeđuje **veće komercijalne brzine prevoza** (organizacija prevoza nema puno uticaja na drumski prevoz).

Ovaj vid transporta odlikuje i **relativno dobra pouzdanost, urednost i tačnost**, iako je ona manja u odnosu na železnicu. Bitne prednosti su mu i relativno **mala ulaganja u nabavku prevoznih kapaciteta**, koja su dostupna i malim firmama, tako da veliki broj firmi može da poseduje sopstveni vozni park.

Generalno rečeno u vršenju prevoza na kraće udaljenosti značajan uticaj imaju dve podele troškova: početno-završni i čisti troškovi prevoza, odnosno fiksni i varijabilni troškovi. U pogledu troškova, drumski saobraćaj ima manje terminalne troškove od železnice, ali i značajno veće operativne troškove koji nastaju na prevoznom putu.

Iz tih razloga troškovno-cenovna konkurentnost ovog vida transporta dolazi do posebnog izražaja kod prevoza na **kratke udaljenosti**. Ona se održava i kod prevoza do udaljenosti oko 200 km, da bi se kod dužih prevoza umanjivala, a kod prevoza na velike udaljenosti ovaj vid transporta postaje izrazito cenovno inferioran.

Takođe, što se tiče **odnosa fiksnih i varijabilnih troškova** drumski saobraćaj je najbolje rangiran vid transporta imajući u vidu da u strukturi njegovih troškova ne preovlađuju fiksni troškovi (kao što je to u svim ostalim saobraćajnim granama) već varijabilni troškovi.

Vidimo da je drumski prevoz najmanje opterećen fiksnim troškovima, što automatski znači da je manje osetljiv na promenu nivoa obima prevoza u tom smislu što je moguće da obim prevoza padne, ali i većina troškova drumskog prevoza može da se smanji, što sa druge strane ima velike implikacije na cenovnu politiku.

Nedostaci drumskog prevoza su niska bezbednost, velika energetska potrošnja po jedinici prevoza i visoki eksterni-ekološki troškovi, zbog zagađivanja životne sredine. Potrošnja energije je 13 (u javnom drumskom saobraćaju) do 23 (u privatnom drumskom prevozu) puta veća u odnosu na železnički elektro pogon. Takođe, eksterni efekti vezani za buku i zagađenje životne sredine su svakako među najvišim u odnosu na ostale vidove saobraćaja. Ipak, poseban

problem leži i u nedovoljnoj bezbednosti drumskog prevoza koja može da ima različite implikacije i u prevozu robe, a posebno u prevozu putnika.

U prevozu robe (zbog prirode udžbenika izostavljamo prevoz putnika) loša bezbednost utiče na veliki broj materijalnih šteta na vozilima i robi koja se prevozi, odnosno poskupljuje troškove transporta kroz povećano izdvajanje za osiguranje robe u transportu.

Osim toga *nedostatak* drumskog prevoza je i *mala transportna sposobnost njegovih transportnih jedinica*, što se dobrim delom može otkloniti povećanjem njihovog broja. Kapaciteti drumskog transporta su različiti – kreću se od kapaciteta ispod 500 kg nosivosti (mali automobili tzv pic-up), do 26 tona nosivosti (kamion sa prikolicom u skladu sa Zakonom o bezbednosti saobraćaja). Postoje i vanstandardne forme kapaciteta u drumskom transportu koje mogu da ponesu i preko 40 tona robe (specijalni transporti).

Iz svih napred navedenih razloga, *drumski saobraćaj ima izrazitu konkurentsku prednost kod prevoza manjih količina roba na kraće do srednjih udaljenosti*. Tu prednost on obezbeđuje i kod prevoza na veće udaljenosti, ili zato što na njima nema mogućnosti korišćenja racionalnijih vidova, ili zato što se na tim relacijama prevoze relativno male količine robe.

1.1.2. Organizacija drumskog transporta

U drumskom transportu ima više vrsta prevoza zavisno od kriterijuma koji se uzima kao osnov za podelu:

1. **Prevoz za sopstveni i prevoz za tuđi račun.** Ovde se misli na industrijske, trgovačke i druge privredne organizacije koje vrše prevoz sopstvenim voznim parkom (jedno lice je i korisnik prevoza i prevozilac),
2. **Linijski prevoz i prevoz od slučaja do slučaja.** Linijski prevoz se obavlja po redu vožnje, s tim što se prevozni troškovi naplaćuju po tarifi. U prevozima od slučaja do slučaja vrše se pojedinačni prevozi, ovde se i prevoz i prevozni troškovi zasnivaju na ugovoru stranaka,
3. Vrste prevoza s obzirom na **vrstu tereta, kvalitet i fizički obim tereta:**
 - Prevoz generalnih tereta (nije potrebno posebno voditi računa o teretu tokom prevoza),
 - Prevoz lako kvarljive robe (teret zahteva naročitu pažnju i prevozi se po pravilu rashladnim uređajima),
 - Prevoz specijalnih tereta. To je prevoz tereta koji prelazi dozvoljene profile za saobraćaj na drumovima, ili za koji se traži specijalni režim na celom prevoznom putu, ili se pak radi o osetljivim pošiljkama (žive životinje i sl.).
4. **Kombinovani prevoz i prevoz uzastopnih vozara.** Kod kombinovanog prevoza, roba se bez pretovara, zajedno sa vozilom prevozi drugim prevoznim sredstvom (brodom, železnicom i sl.) na jednom delu puta. Kod prevoza uzastopnih vozara u prevozu učestvuju više prevozioca u transportu na relaciji od polazne do odredišne tačke,
5. **Komadni i kolski prevoz.** U međunarodnom drumskom transportu pod komadnim prevozima podrazumevaju se oni čija masa pošiljke ne prelazi 5.000 kg, a pod kolskim čija masa, po pravilu, prelazi 5.000 kg.

1.1.3. Reglativa i dokumenta u međunarodnom drumskom transportu

Transport robe u međunarodnom drumskom saobraćaju regulisan je Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prevozu robe drumom (CMR - *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*), koja je zaključena 1956. godine u Ženevi, od strane Ujedinjenih nacija¹. CMR konvencija se primenjuje na sve ugovore o prevozu robe drumskim transportnim sredstvima, uz plaćanje vozarine, a između različitih zemalja, od kojih je bar jedan zemlja potpisnica konvencije. Prema ovoj konveciji, postojanje ugovora o prevozu potvrđuje se izdavanjem tovarnog lista (CRM - tovarnog lista). Međutim, potrebno je znati da ugovor o prevozu kao i odredbe ove konvencije važe ukoliko dođe do gubitka ili određeni nepravilnosti u tovarnom listu.

Međunarodni drumski tovarni list (CRM) se ispostavlja u tri originalna primerka, koje potpisuje pošiljalac i prevoznik. Ovi potpisi mogu biti štampani ili zamenjeni pečatom ako zakonodavstvo zemlje gde se tovarni list ispostavlja to dopušta. Prvi primerak se daje pošiljaocu, drugi prati robu, a treći zadržava prevoznik. Tovarni list pruža dokaz o uslovima ugovora i o prijemu robe od strane prevoznika, dok se protivno ne dokaže.

Tovarni list se obično izdaje za jedno vozilo, ali može i za više vozila koja prevoze robu od jednog pošiljoaoca ka jednom primaocu (prevoz u konvoju). Međutim, ako se radi o prevozu različitih vrsta roba koje se prevoze u odvojenim delovima pošiljalac ili prevoznik imaju pravo da traže izdavanje tovarnog lista za svaki odvojeni deo pošiljke.

Tovarni list sadrži sledeće podatke: datum i mesto ispostavljanja tovarnog lista; ime i adresu pošiljoaoca; ime i adresu prevozioca; mesto i datum preuzimanja robe i mesto određeno za isporuku; mesto i adresu primaoca; uobičajeni opis vrste robe i način pakovanja, i, u slučaju opasne robe, njen opštepriznati opis; broj paketa i njihovu specijalnu oznaku i brojke; bruto težinu robe ili drukčije izraženu količinu; troškove u vezi sa prevozom (troškove prevoza, dodatne troškove, carinu i druge izdatke učinjene od zaključenja ugovora do vremena isporuke); potrebne instrukcije za carinske i druge formalnosti; izjavu da prevoz podleže odredbama CMR konvencije, bez obzira na bilo koje suprotne propise. Pored navedenog tovarni list može sadržati i sledeće podatke: naznaku da pretovar nije dozvoljen; troškovi koje pošiljaoc preuzima na sebe; iznos plaćanja koji se ima izvršiti u trenutku isporuke; deklaraciju o vrednosti robe i iznos koji pretstavlja specijalni interes isporuke; pošiljaočeve instrukcije prevoziocu u pogledu osiguranja robe; ugovorni rok u kome prevoz ima da se izvrši; spisak dokumenata predatih prevoziocu.

Podatke potrebne za popunjavanje tovarnog lista daje pošiljalac robe, odgovoran je za njihovu tačnost i snosi sve troškove, gubitak i štetu koju eventualno ima prevoznik zbog netačnih i nekompletnih podataka.

¹ Konvenciju je ratifikovala Federativna Narodna Repulika Jugosalvija 1958. godine ("Sl. list FNRJ - Međunarodni ugovori i drugi sporazumi", br. 11/58)

1.2. MEĐUNARODNI ŽELEZNIČKI TRANSPORT

1.2.1. Osnovna obeležja železničkog transporta

Železnica je vid transporta koji, generalno govoreći, u kontinentalnom saobraćajnom sistemu, ima najveću transportnu sposobnost i koji obezbeđuje najniže troškove transporta. Kapaciteti železničkog transporta u svetu su različiti imajući u vidu dva koncepta ovog transporta:

- uslovno rečeno američko-ruski tip železnice: to su železnice širokih koloseka, većih vagona i jačih lokomotiva; kapaciteti pojedinačnih vagona se kreću do 50 t, dok se ukupni kapaciteti kompozicije kreću na nivou od 3000 t (60 vagona);
- uslovno rečeno evropski tip železnice, prisutan i u ostatku sveta: kapaciteti pojedinačnih vagona se kreću od 20t – 40t, a kompozicije 1500 t;

Postoje značajne razlike u kapacitetu jednog i drugog tipa železnice u svetu, što je posledica veličine zemalja u kojima je železnica postavljena i količina roba koje se ovim vidom transporta prevoze. Otuda železnica najveću prednost ima kod prevoza masovnih roba, niže pojedinačne vrednosti, na relacijama između glavnih proizvodno-potrošnih (distributivnih centara), koji zahtevaju minimalan obim manipulacije, ili kod onih kod kojih na transportnom putu ne postoji potreba za dodatnim manipulisanjem, klasifikacijom i sortiranjem pošiljki. Drugim rečima, izrazitu konkurentnu prednost železnica ima u prevozu velikih količina roba koje dozvoljavaju formiranje direktnih (maršutnih) vozova ili bar vagonskih pošiljki, koje je moguće prevesti od uputne do odredišne tačke bez pretovara. To podrazumeva lociranost uputnih i odredišnih tačaka robe uz železničku mrežu, ili njihovu povezanost sa tom mrežom putem industrijskih (internih) koloseka.

Dalje, železnica može biti **pouzdan, uredan i tačan transporter**, jer njen prevoz ne može biti ozbiljno ugrožen nepovoljnim vremenskim uslovima kao u nekim drugim vidovima transporta (kontinualnost transporta se podrazumeva pod urednošću prevoza). Tačnost železnice je danas prioritet svuda u svetu posebno u onim zemljama koje imaju koncept tzv. brzih vozova (Nemačka, Francuska, Japan). Domaće železnice se trenutno na žalost ne mogu pohvaliti tačnošću.

Osim toga prednost železničkog transporta je i **visok stepen bezbednosti prevoza, energetska štedljivost i izrazito manje zagađivanje sredine (ekološka tolerantnost)** u odnosu na drumski saobraćaj. Energetska štedljivost i niži eksterni efekti posebno važe za železnicu koja se pokreće na elektro pogon.

Brzina prevoza sve više postaje konkurentna prednost železničkog saobraćaja. Maksimalne brzine koje novi koncepti (brzi vozovi) ovog prevoza mogu da ostvare su se približili 600 km/h (poslednji rekord japanskog voza Maglev, koji funkcioniše na principima tzv. magnetne levitacije iznosi 584 km/h). Ipak, pri proceni brzina koje se postižu na železnici treba imati u vidu pored maksimalne i brzinu vožnje i komercijalnu brzinu. **Brzina vožnje** je uvek manja od maksimalne brzine imajući u vidu trenutnu situaciju na prevoznom putu (stepen izraubovanosti) kao i trenutno stanje mobilnih sredstava. Ova vrsta brzine se u stvari može smatrati

uobičajenom brzinom putovanja železnicom, što je u evropskim okvirima do 250 km/h, dok je na nižim prugama to trenutno oko 60 km/h.

Komercijalna brzina se odnosi na brzinu isporuke robe i ona je najbitnija sa aspekta korisnika koji svoju robu šalje železnicom. Komercijalna brzina je po pravilu manja od brzine vožnje za sve zastoje, manipulisanje robom, promenu transportnih jedinica itd. To znači da ona u najvećoj meri zavisi od organizacije saobraćaja i može biti veoma niska u odnosu na standardnu brzinu vožnje.

Komercijalna brzina naših železnica se nikako ne može oceniti pozitivnom ocenom, kao i rok dostave robe. Uzroke ovako lošem stanju treba potražiti u lošoj organizaciji železničkog transporta što se između ostalog manifestuje kroz koeficijente praznih hodova (na svakih 100 km oko 45 km vagoni su prazni).

Konkurentna prednost železnice dolazi do izražaja kod **prevoza na srednja i duža rastojanja (preko 200 km)**. Kod prevoza na kraće udaljenosti ta prednost se bitno umanjuje i gubi, pre svega zbog visokih terminalnih (početno-završnih) troškova. Progresivna degresija tih troškova kad udaljenost prevoza raste, upravo je osnova za progresivan rast njene konkurentnosti kod prevoza na veća odstojanja.

Osim troškovno-cenovne nekonkurentnosti kod prevoza na kraće udaljenosti, uslovljene visokim terminalnim troškovima, bitan nedostatak železnice je **mala elastičnost prevoza**. Ta neelastičnost prevoza je uslovljena relativno malom gustinom saobraćajne mreže i visokom transportnom sposobnošću njenih prevoznih kapaciteta. Mala gustina saobraćajne mreže onemogućuje prevoz od vrata do vrata, između svih onih polaznih i odredišnih tačaka prevoza koje nisu povezane železničkom mrežom. Visoka transportna sposobnost njenih kapaciteta čini je nekonkurentnom kod prevoza malih pojedinačnih pošiljki. Odnosno **neelastičnost železnice izražena je u njenoj nemogućnosti da preveze manje količine roba na veliki broj odredišta** (što je upravo glavna prednost drumskog prevoza).

Železnički prevoz je i znatno **manje vremenski fleksibilan u odnosu na drumski**. Pre svega je manja fleksibilnost njenih redova vožnje, što rezultira u manjoj frekventnosti prevoza, a preuzete vagonске pošiljke po pravilu značajan deo vremena moraju čekati na formiranje vozova za pojedine pravce (relacije) prevoza. Sve to zajedno rezultira i u smanjivanju komercijalnih brzina prevoza, koje su znatno niže od drumskog saobraćaja. Izuzetak čine komercijalne brzine prevoza veoma velikih pošiljki, koje omogućuju formiranje maršutnih vozova.

Visoka intenzivnost investicija koje zahtevaju železnički kapaciteti, kao i tehničko-tehnološko jedinstvo sistema železnice (infrastrukture, vučnog i prevoznog parka), koje uslovljava prilagođavanje eksploatacionih parametara najlošijem elementu u sistemu, takođe umanjuje tržišnu prilagodljivost železnice. To prilagođavanje, zasnovano na unapređenju i modernizaciji kapaciteta, zahteva velika sredstva i duži vremenski period za realizaciju i ostvarivanje efekata

1.2.2. Organizacija železničkog transporta

U železničkom transportu pod **pošiljkom se podrazumeva** jedna ili više vrsta materijalnih dobara (stvari) koje se prevoze železnicom jednim prevoznim dokumentom (tovarnim listom). Pošiljka može biti:

- **kolska** – pod kolskim pošiljkama podrazumeva se ona pošiljka, za čiji prevoz je neophodna upotreba posebnih kola, kao i pošiljke koje se po zakonskim odredbama moraju prevoziti posebnim kolima
- **komadna (denčana)** – pod komadnim pošiljkama podrazumevaju se one pošiljke čija je težina manja od 5000 kg i za čiji transport se ne zahteva upotreba posebnih kola.

Za otpremu i transport **kolskih pošiljki** pošiljalac **naručuje kola** od železnice kolskom narudžbenicom (KOL. 23). Kola se redovno naručuju: najkasnije dva dana pre vremena otpreme za kola obične konstrukcije ili najkasnije tri dana za kola specijalne konstrukcije. Utovar robe u železnička kola može se realizovati na industrijskim (manipulativnim) kolosecima korisnika (pošiljaoca), železničkoj robnoj stanici ili nekom drugom robnom terminalu. Utovar robe može obaviti železnica, pošiljalac ili neko specijalizovano pretovarno preduzeće. Bez obzira ko obavlja utovar, roba mora biti u skladu sa propisima za tovarenje železničkih kola (prema Pravilniku RIV Spt 46). Pošiljalac je dužan da organizuje (obavi) utovar svih kolskih pošiljki i predmeta koji su teži od 500 kg po komadu, ako nisu paletizovani, kao i predmete vanrednog obima i nepakovane žive životinje. **Komadne (denčane) pošiljke** se predaju na prevoz u železničkim robnim stanicama. Dužnost korisnika (pošiljaoca) je da robu preda (dopremi) i preuzme u skladištu robne stanice.

Prema načinu prevoza i računanja prevoznine, roba može biti otpremljena u:

- **redovnom prevozu** – prevozu koji se obavlja u okviru redovnog reda vožnje i vremena transporta,
- **oročenom prevozu** – prevoz kolskih pošiljki u ograničenom vremenu koje je ugovorom precizno određeno,
- **dogovorenom prevozu** – prevoz za koji je ugovorom između železnice i korisnika definisana dinamika otpreme i prevoza za određeni vremenski period,
- **ekspresnom prevozu** – prevoz sa vrlo kratkim vremenom otpreme i isporuke,
- **brzovoznom prevozu** - prevoz sa kraćim vremenom isporuke, koji se odnosi na uvoz i izvoz robe.

U zavisnosti od organizacije i tehnologije transportnog procesa, izdvajaju se sledeći **načini transporta: direktan, klasičan kombinovani, intermodalni, prevoz od “vrata do vrata”**.

Ugovor o prevozu robe železnicom predstavlja sporazum dve strane, po kome jedna strana (železnica) preuzima obavezu da pošiljku koju joj je predala druga strana (pošiljalac) preveze do određene tačke u stanju u kome je primila pošiljku na prevoz. Ugovor o prevozu robe železnicom smatra se zaključenim kada pošiljalac preda robu železnici zajedno sa tovarnim listom, a otpremna (otpravna) stanica na popunjenom tovarnom listu stavi datumski žig ili otisak računara u rubriku “žig otpremne stanice” i to na sve primerke tovarnog lista. Žigosani tovarni list je dokaz o prijemu robe na prevoz i zaključenju ugovora o prevozu robe železnicom.

1.2.3. Reglativa i dokumenta u međunarodnom železničkom transportu

Razvojem železničkog prevoza, koji je brzo prelazio granice jedne države, nametnuta je potreba donošenja određenih pravila vezanih sa izvršenje prevoznog posla. Tako je krajem IX veka, tačnije 1890. godine, nastala prva Međunarodna konvencija o prevozu robe železnicom (Franc. Convention internationale pour le transport des marchandises par chemins des fer – CIM). U narednih, skoro 100 godina, pravila definisana CIM konvencijom doživla su različite revizije i promene. Tako je 1980. godine u Bernu donešena nova konvencija o međunarodnom prevozu robe železnicom pod nazivom COTIF 1980 (COTIF - Convention concerning International Carriage by Rail). To je bila “krovna” konvencija o međunarodnom prevozu železnicom, koja je imala i dva dodatka. Dodatak A odnosio se na Jedinostvena pravila o ugovoru međunarodnog prevoza putnika i prtljaga (CIV konvencija), dodatak B koji se odnosio na Jedinostvena pravila za ugovor o međunarodnom prevozu robe (CIM konvencija). Sama konvencija CIM kao dodatak B osnovne konvencije imala je četiri aneksa: Aneks I – Odredbe o međunarodnom železničkom prevozu opasnih materija (RID); Aneks II – Odredbe o međunarodnom železničkom prevozu privatnih vagona (RIP); Aneks III – Odredbe o međunarodnom železničkom prevozu kontejnera (RICO) i Aneks IV – Odredbe o međunarodnom železničkom prevozu ekspresnih pošiljaka (RIEx).

Razvoj tržišta i pojavljivanje privatnih železničkih prevoza na području Evropske unije zahtevali su dalje revizije i promene navedenih konvencija. Tako je 1999. godine usvojen Protokol o izmeni konvencije o prevozu železnicom pod nazivom COTIF 1999., a čiji je sastavni deo, pored drugih, i CIM konvencija.

Jedinostvena CIM pravila važe za svaki ugovor o železničkom prevozu robe uz naknadu, kada se mesto preuzimanja robe na prevoz i mesto isporuke nalaze u dve različite države članice. Prema ovim pravilima ugovorom o prevozu prevoznik se obavezuje da će robu, uz naknadu, prevesti do uputnog mesta i tamo je isporučiti primaocu. Ugovor o prevozu se potvrđuje tovarnim listom u skladu sa jedinstvenim obrascem. Međutim, nedostatak, neispravnost ili gubitak tovarnog lista neće uticati na postojanje ili važnost ugovora koji ostaje podložan ovim Jedinstvenim pravilima. Jedinostvena pravila za ugovor o međunarodnom železničkom prevozu robe odnose se na: zaključivanje i izvršenje ugovora o prevozu robe, tovarni list, prava, obaveze i odgovornosti pošiljaoca, prevoznika i primaoca robe.

Tovarni list i druga dokumenta u prevozu robe železnicom

Za svaku pošiljku treba sastaviti jedan tovarni list. Ukoliko između pošiljaoca i prevoznika nije drugačije dogovoreno, isti tovarni list može se odnositi samo na tovar u jednim kolima. Tovarni list potpisuje pošiljalac i prevoznik. Potpis se može zameniti žigom, otiskom računara ili nekim drugim odgovarajućim načinom. Prevoznik je dužan da, na odgovarajući način, potvrdi preuzimanje robe na duplikatu tovarnog lista i da vrati duplikat pošiljaocu. Međunarodna

udruženja prevoznika utvrđuju jedinstveni obrazac tovarnih listova. Tovarni list kao i njegov duplikat mogu se ispostaviti u obliku elektronskog beleženja podataka, koji mogu da se pretvore u čitljivo pisane znake. Postupci koji se koriste za beleženje i obradu podataka moraju biti isti u funkcionalnom pogledu, naročito u pogledu dokazne snage tovarnog lista.

Sadržaj tovarnog lista i ugovor o prevozu robe uređen je prema Jedinstvenim pravnim propisima za ugovore o međunarodnom železničkom prevozu robe (CIM). Prema tim pravilima tovarni list sadrži sledeće podatke: mesto i datum ispostavljanja; ime i adresu pošiljaoca; ime i adresu prevoznika; ime i adresu osobe kojoj je roba stvarno izdata ukoliko to nije prevoznik; mesto i datum preuzimanja robe; mesto izdavanja robe; ime i adresu primaoca; naznačenje vrste robe i pakovanja (tako na primer, kod opasnih roba propisano naznačenje prema Pravilniku o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe-RID); količinu (broj komada) i posebne oznake i brojeve potrebne za identifikaciju komadnih pošiljaka; broj kola kod prevoza kolskih pošiljaka; broj železničkog vozila koje se prevozi na sopstvenim točkovima (ako se predaje na prevoz kao roba); podaci o intermodalnim transportnim jedinicama (vrsta, broj ili ostala obeležja potrebna za identifikaciju); bruto masu robe ili podatke o količini robe izražene na neki drugi način; tačno nabranje isprava koje zahtevaju carinski ili drugi upravni organi, koje su priložene uz tovarni list ili su stavljene na raspolaganje prevozniku u određenom službenom mestu ili mestu koje je ugovorom dogovoreno; troškove u vezi sa prevozom (prevoznina, naknade za sporedne usluge, carinske dažbine i ostali troškovi koji nastanu od zaključenja ugovora do izdavanja), ukoliko troškove plaća primalac ili neko drugo uputstvo prema kojem troškove plaća primalac; izjavu da prevoz, bez obzira na bilo kakvo odstupanje, podleže ovim jedinstvenim CIM pravilima.

U određenim slučajevima tovarni list mora da sadrži i druge podatke. Tako na primer, kada u prevozu robe učestvuje više prevoznika mora biti upisan prevoznik koji je zadužen da isporuči robu primaocu. Isto tako, potrebno je upisati troškove koje preuzima pošiljalac robe ili iznos koji se treba naplatiti pouzecom kod izdavanja robe. U tovarni list treba upisati i podatke o vrednosti robe i iznosu za obezbeđenje urednog izdavanja, kao i ugovoreni rok prevoza i isporuke. Dodatni podaci koji se upisuju u tovarni list mogu se odnositi na: ugovoreni prevozni put, isprave koje se predaju prevozniku (spisak isprava), podatke pošiljaoca o broju i opisu plombi koje je on stavio na kola i dr. Strane u ugovoru o prevozu mogu uneti u tovarni list i druge podatke koji se smatraju korisnim.

Izgled obrasca CIM tovarnog lista i uputstvo za njegovo popunjavanje uređeni su Priručnikom za tovarni list CIM (GLV-CIM). Osnovni obrazac se sastoji od pet standardnih listova označenih brojkama od 1 do 5 i nazivom prema sledećem:

- 1 **Original tovarnog lista.** Ovaj list prati pošiljku do odredišne / uputne stanice i izdaje se primaocu zajedno sa robom.
- 2 **Tovarna karta.** Ovaj list je obračunski dokument koji prati pošiljku do uputne stanice i zadržava ga prevoznik u prispeću. Uputne stanice dostavljaju ovaj list odeljenju kontrole prihoda (OKP-u).
- 3 **Izveštaj o prispeću / carina.** U odredišnoj/uputnoj železničkoj stanici služi za izveštavanje primaoca o prispeću pošiljke. Kod pojednostavljenog tranzitnog postupka za uvozne pošiljke,

ovaj list se koristi kao carinski tranzitni dokument za završetak tranzitnog postupka u određenoj carinarnici.

4 Duplikat tovarnog lista. Posle zaključenja ugovora o prevozu predaje se pošiljaocu u polaznoj / otpravnoj stanici.

5 Kopija tovarnog lista Ovaj list zadržava prevoznik u polaznoj železničkoj stanici / carinskoj ispostavi ili prati pošiljku do određene / izlazne železničke stanice, koja ga dostavlja odeljenju kontrole prihoda (OKP-u).

1.3. MEĐUNARODNI POMORSKI TRANSPORT

1.3.1. Osnovna obeležja pomorskog transporta robe

Pomorski saobraćaj uglavnom karakterišu *visoka transportna sposobnost i niski troškovi (cene) prevoza*. Transportne jedinice pomorskog saobraćaja mogu da obezbede jednovremen prevoz tereta, ne samo od više desetina, već i više stotina hiljada tona robe. Tako, na primer, maksimalna nosivost tankera (prevoz nafte) iznosi oko 500.000 tona, specijalizovanih brodova za prevoz rasutih tereta (za prevoz žitarica, građevinskog materijala itd.) oko 300.000 tona, a linijskih brodova (prevoz komadne robe – finalnih proizvoda) oko 80.000 tona.

Velika transportna sposobnost pomorskom saobraćaju omogućava da, korišćenjem *ekonomije obima u transportu*, obezbedi niske prevozne cene, a samim tim i niske troškove transporta za korisnika. Po ovom elementu pomorski saobraćaj je uz cevovode izrazito konkurentniji od kontinentalnih vidova transporta (druma i železnice).

U poređenju sa drugim vidovima kopnenog saobraćaja nedostatak pomorskog transporta je veliko ulaganje u transportna sredstva (brodove), ali su relativno mala ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu (koriste se prirodni plovni putevi). Takođe, nedostaci ovog vida transporta su: *male brzine prevoza, slaba elastičnost i prilagođavanje zahtevima korisnika, kao i niži stepen pouzdanosti i urednosti*, zbog osetljivosti eksploatacije na vremenske uslove.

Konkurentne prednosti pomorskog saobraćaja dolaze do izražaja kod prevoza masovnih i jeftinih tereta-roba (uglja, ruda, nafte, žitarica, nemetalnih minerala i sl.), koje ne zahtevaju brz prevoz, pod uslovom da postoji infrastruktura i mogućnost pomorskog prevoza.

1.3.2. Organizacija pomorskog transporta

More je najprostraniji prevozni put i obuhvata dve trećine zemljine kugle. Oko 2/3 svetskog prometa odvija se pomorskim putem. S obzirom na prostranstvo, ne postoji mogućnost zakrčenja u saobraćaju. Postoji nekoliko vrsta pomorskih plovidbi.

Slobodna i linijska plovidba. Obično se za transport traži brod takvog kapaciteta koliko ima raspoložive robe za prevoz. Slobodna plovidba pruža određene pogodnosti. U ovoj plovidbi prevoze se po *pravilu jednolični tereti*, a kod prevoza takvog tereta brodski prostor se racionalnije koristi. Kad su tereti jednolični, utovar i istovar su brži i jeftiniji. **Pogodnost slobodne plovidbe** ogleda se u nižim vozarinskim stavovima, troškovima manipulacije i u bržem prevozu. Na osnovu navedenih pogodnosti omogućava se prevoz jeftinijih sirovina, koje

ne mogu podneti skuplji prevoz, i masovnog tereta (gvozdena ruda, šećer, uglj i sl.). U slobodnoj plovidbi pored uobičajnih koriste se specijalni brodovi (brodovi tankeri, brodovi hladnjače itd.), pa se tada postižu još povoljniji efekti.

Nasuprot slobodnoj plovidbi postoji organizovana plovidba u kojoj brodovi stalno povezuju određene **luke po redu plovidbe – linijska plovidba**. Linijska plovidba koristi se za prevoz različitih tereta i raznih korisnika prevoza. Obično se koriste brodovi od 5.000 t koji su snabdeveni dobrom mehanizacijom i konstruktivno podešeni da se ne zakrčuju brodski prostori, kako bi se olakšalo slaganje i odvajanje tereta za pojedine luke. **Linijska plovidba je pogodnija za raznovrsne i skuplje robe.**

Pošiljalac zna vreme prispeća broda radi ukrcaja, pa će blagovremeno pripremiti teret, znaće kada će teret prispjeti u određenu luku te će se na taj način dobiti pozitivni efekti u postizanju potrebnih brzina prevoza i ekonomičnosti.

Mala obalna, velika obalna i duga plovidba. Mala obalna plovidba povezuje mesta iste obale. Velika obalna plovidba povezuje mesta u okviru zatvorenih mora (npr. plovidba u Sredozemnom moru). Duga plovidba saobraća po okeanu i praktično povezuje sve luke na svetu. Plovidba koja se obavlja u granicama jedne zemlje naziva se kabotažom.

Podela po pravcima plovidbe. Ovde imamo npr. severno američki pravac, nord (obuhvata Rusiju, skandinavske i baltičke zemlje), južno američki pravac, daleko istočni i itd.

1.3.3. Regulativa i dokumenta u međunarodnom pomorskom transportu

Prevoz robe pomorskim transportom regulisan je različitim pravnim dokumentima i konvencijama. Prva konvencija koja je pravno regulisala odgovornosti brodarka, za robu koju je primio na prevoz, donešena je 1924. godine u Briselu pod nazivom Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, a koja je u stručnoj javnosti poznatija pod nazivom Haška pravila. Haška pravila o odgovornosti brodarka za teret koji je primio na prevoz, široko su prihvaćena u pomorskim poslovnim krugovima, tako da je ova međunarodna konvencija uvek isticana kao primer uspešne unifikacije pomorskog prava. Kasnije (1979. godina) ova Konvencija je dopunjena jednim Protokolom koji je nazvan Vizbijska pravila (Visby Rules). Ovim protokolom su izvršene neke dopune koje su vodile računa o novim tehnologijama transporta robe, kao što su transport paleta i kontejnera. Dodatno je definisan pojam jedinice tereta (unit of cargo). Dopunjen je način utvrđivanja gornje granice odgovornosti, tako što je uvedeno ograničenje po kilogramu tereta koji se prevozi, u slučajevima kada je to povoljnije. Uvedena su posebna prava vučenja, čime su ova Pravila usaglašena sa obračunskim sistemom koji je opšte prihvaćen u transportnom pravu. Ovako ustanovljeni režim odgovornosti za teret postao je poznat kao Haško-Vizbijska pravila (Hague-Visby Rules).

Teretnica i tovarni list u pomorskom transportu

Posle završetka utovara brodarka je dužan da pošiljaocu, na njegov zahtev, izda prevoznu ispravu. Osnovni dokument u pomorskom transportu je teretnica ili konosman (connaissance, konossement, Polica di carico, Bill of lading). Teretnica kao prevozna isprava ima tri osnovne funkcije. Prvo, potvrđuje postojanje ugovora o prevozu robe. Teretnica ima dokaznu snagu, što znači da je, za zainteresovane stranke u prevozu, merodavno samo ono što je navedeno u

teretnici. Drugo, teretnica je dokaz da je brodar preuzeo robu na prevoz, u stanju navedenom u teretnici. Treće, teretnica predstavlja hartiju od vrednosti, jer na osnovu njene prezentacije primalac može da preuzme robu. Smatra se da teretnica spada u stvarno-pravne hartije od vrednosti što znači da ona svom zakonskom imaoocu daje pravo svojine. Ugovorom o prevozu robe morem, ugovorne strane mogu da predvide da se umesto teretnice izdaje tovarni list.

Potrebno je znati da i kada prevozna isprava nije izdata ili je prevozna isprava nepotpuna, to ne utiče na punovažnost ugovora o prevozu robe. Ako je roba, koja je kao predmet prevoza, morala da bude utovarena u različite brodove, ili kada su u pitanju različite vrste robe, ili je roba podeljena u razne partije, brodar i pošiljalac imaju pravo da zahtevaju da se za svaki upotrebljeni brod, ili za svaku vrstu robe, ili za svaku partiju otpreme izda posebna teretnica ili tovarni list. Ako se na brod utovari roba u rasutom stanju, pošiljalac ima pravo da zahteva da se za određene količine robe izda posebna teretnica ili tovarni list.

Teretnica može da glasi na ime, na donosioca i po naredbi. Teretnicu na ime (engl. Bill of Lading to a named person, Straight B/L) ima tačno upisanog i određenog primaoca robe, koji je ovlašćen za preuzimanje robe. Prava iz teretnice mogu se prenositi samo ugovorom o ustupanju (cesijom). Prema licu kojem je teretnica ustupljena brodar zadržava sve prigovore koje je imao i prema imaoocu teretnice na ime. Teretnica na donosioca (engl. Bill of Lading to bearer) je teretnica kojom se omogućava da robu može preuzeti bilo koji donosilac, odnosno držalac teretnice. Na njoj ne piše ničije ime, a prenosi se običnom predajom „iz ruke u ruku“. Roba se predaje licu, koje se pojavi i legitimise sa ispravnom teretnicom, a brodar ne mora utvrđivati identitet lica. Teretnica po naredbi (engl. Bill of Lading to order) je oblik teretnice koji se najčešće koristi u pomorskom prevozu. Brodar je tada u obavezi da teret preda onom licu koje je u teretnici po naredbi određeno. Teretnica se može izdati po naredbi pošiljaoca ili po naredbi treće osobe. Teretnica po naredbi se prenosi indosamentom ili naredbom.

1.3.4. Ugovori u međunarodnom pomorskom transportu

U pomorskom transportu postoje sledeće vrste ugovora:

1. **Ugovor o prevozu pojedinih stvari (vozarinski ugovor)** odnosi se uglavnom na transport linijskim brodovima i obuhvata prevoz određene robe, obično u manjim količinama (npr 50t kukuruza). Ovi ugovori se ne zaključuju u pismenoj formi, već pod „linijskim uslovima“ (linear terms). Prevoz se rezerviše zaključnicom za prevoz (Cargo booking note), a teretnica kao dokument zamenjuje prevozni ugovor i služi kao potvrda o ukrcanju robe u određeni brod,
2. **Brodarski ugovor (ugovor o čarteru)** – charter party obuhvata prevoze za određena putovanja, pa se naziva i „brodarski ugovor na putovanje“ (voyage charter party). Može obuhvatiti prevoze sa celim brodom i sa određenim delom brodskog prostora. Može biti zaključen za jedno ili više putovanja. To je najčešći vid ugovora o prevozu u pomorskom transportu,
3. **Ugovor o prevozu na vreme (time charter)** vrlo je sličan zakupu. Ovi ugovori zaključuju se kada je korisnicima potrebno transportovati veće količine tereta, obično u jednom vremenskom periodu u više uzastopnih vožnji, tako da ne mora za svaki prevoz da se zaključuje ugovor o čarteru. Prednost je osiguravanje strana od kolebanja na tržištu brodskog prostora. Ovim ugovorom brodar obezbeđuje brod za neko ugovoreno vreme

zajedno sa zapovednikom broda i posadom. Ugovor se najčešće zaključuje na šest meseci sa pravom produženja. Vozarina se obično plaća mesečno. Brodar o svom trošku izdržava brod i posadu (plata i hrana). Za vreme trajanja ugovora naručilac snosi ostale troškove, kao što su pogonski materijal, lučke i plovidbene naknade (takse za utovar, istovar, tegljenje itd.). **Ugovor o prevozu na vreme treba da sadrži sledeće elemente:** ime broda, tonažu i klasifikaciju, vreme trajanja ugovora, iznos naknade i kako će se ona plaćati, koji se tereti isključuju iz prevoza, granice plovidbe, luku u kojoj se brod predaje naručiocu i način povratka broda brodaru.

4. **Ugovor o zakupu (Demise charter).** Ovde se određeni brod uzima na upotrebu uz obavezu zakupca da plaća zakupninu. U zakup se može uzeti opremljen brod sa posadom (Demise charter), a može i „goli brod“ bez posade i opreme (Bare boat charter). Bitna razlika između ugovora o zakupu i ugovora o prevozu na vreme je što kod ugovora o zakupu svojstvo brodaru prelazi na zakupca. Zakupac ugovara prevoz sa korisnicima, te na taj način zakupcu pripadaju odgovarajuća prava i obaveze prema korisniku prevoza (na naplatu vozarina, odgovornost za teret, izdržavanje posade itd.).

Potreba brzog i efikasnog poslovanja dovela je do formiranja **tipskih ili standardnih prevoznih ugovora**. Ovi ugovori su štampani kao formulari, i oni se razlikuju među sobom zavisno od vrste tereta i pravca plovidbe. U tim ugovorima predviđeno je sve što je potrebno i što se takvo pokazalo tokom niza godina u praksi kao potrebno da se unese. Oni sadrže sve obaveze i prava strana koje stupaju u ugovorni odnos. Takvi ugovori pružaju ugovornim stranama mogućnost što bržeg i sigurnijeg načina sporazumevanja prilikom zaključenja ugovora bez obzira na udaljenost brodaru i naručioca. Svaki standardni ugovor sadrži garancije i uslove prevoza.

Garancije daje brodar i odgovara za tačnost ovih podataka. **Brodar garantuje:**

- **Sposobnost broda za plovidbu** - za propast robe brodar snosi svu štetu koja nastupi usled nesposobnosti broda za plovidbu, osim ako je do nesposobnosti došlo zbog: greške u materijalu, pucanja elise ili dovodnih cevi, itd;
- **Kojoj klasi brod pripada** - svaki brod ima klasifikacioni sertifikat na osnovu koga se vidi sposobnost broda za plovidbu i stabilnost broda za prevoženje tereta. Po pravilu brodovi se pregledaju svake 4 godine radi izdavanja klasifikacionog sertifikata. Brodovi se dele na 3 klase. Prvoj klasi pripadaju odlični i čvrsto sagrađeni brodovi, a u druge dve brodovi slabije konstrukcije i dotrajali;
- **Položaj broda u času zaključenja ugovora** - ova pozicija uverava naručioca u realnost samog ugovora, odnosno da će brod zaista moći da stigne u luku u ugovoreno vreme;
- **Nosivost broda** - može se podrazumevati nosivost uopšte i nosivost za specifičan teret koji treba utovariti. Bruto nosivost broda (DWT) obuhvata maksimalnu masu tereta koji istovremeno može da se preveze sa brodom sa posadom, sa opremom, pogonskim i potrebnim materijalom, putnicima sa prtljagom, životnim namirnicama i vodom za posadu i putnike. Korisna nosivost broda odnosi se na masu tereta i putnika koji se mogu jednovremeno prevoziti. Bruto registarska tonaža broda obuhvata prostor za smeštaj tereta, putnika sa prtljagom, za smeštaj namirnica i vode za posadu i putnike, za smeštaj posade i pogonskog i pomoćnog materijala. Neto registarska tonaža broda obuhvata prostor korisne nosivosti, a to je prostor za smeštaj tereta i putnika.

U okviru uslova prevoza ugovori treba da sadrže sledeće elemente:

- Ime broda,
- Ime brodara i naručioca,
- Dan i krajnji rok do kad se brod mora prijaviti naručiocu u luci ukrcavanja,
- Vreme koje se naručiocu stavlja na raspolaganje za ukrcaj tereta (stojnice),
- Odštetu - dangubinu ako se prekorači rok za ukrcaj tereta (prekostoynice),
- Mesto gde teret treba da se ukrca i mesto gde teret treba da se iskrca, način kako će se teret ukrcavati i iskravati i na čiji trošak idu uskladištenje i iskrcaj tereta,
- Vrstu i količinu tereta,
- Iznos vozarine.

Osim glavnih elemenata, svaki ugovor sadrži i druge elemente zavisno od tipa, a to su npr. klauzula o postupku u slučaju generalne havarije, o proviziji agentu itd. Ugovor na kraju sadrži potpis ugovorenih strana odnosno njihovih punomoćnika (agenata). Teretnica (konosman, bill of lading) je po svojoj funkciji i značaju najvažniji dokument na pomorskom tržištu. Ona je dokaz o slanju robe između prodavca i kupca. Teretnica je isprava kojom brodar potvrđuje da je primio određenu robu radi prevoza morem i obavezuje se da tu robu isporuči ovlašćenom imaoocu teretnice i uz uslove navedene u teretnici. U njoj je sadržana vrsta robe i količina koja je predana na prevoz. Teretnica u praksi može da služi: kao pismeni dokaz da je zaključen ugovor o pomorskom prevozu; kao pismena potvrda da je roba primljena od strane brodara na prevoz; kao prenosiva hartija od vrednosti koja predstavlja robu o kojoj se radi.

1.3.5. Proces opsluživanja brodova i tereta u luci

Prijem, sadržaj i forma dispozicije

Zahteve za pružanjem lučkih usluga luka prima putem pismenog naloga – *dispozicije za rad*. Dispozicija se predaje na propisanom formularu i u određenom broju primeraka. Korisnik usluge je odgovoran za tačnost podataka koji su sadržani u dispoziciji. Ukoliko zbog netačnih podataka iz dispozicije nastupi šteta po luku, njen podnosilac je dužan istu nadoknaditi. Dispozicija mora da sadrži sve potrebne podatke (definisane obrascem). Uz dispoziciju je, prilikom njenog dostavljanja luci, neophodno *priložiti sledeća dokumenta*: kopiju broskog ugovora (C/P ili izvod iz iste), manifest tereta, skladišne liste, dokument «bez zapreke», kargo plan, plan učvršćivanja tereta.

Dispozicija može biti: *generalna* (za kompletnu količinu tereta) i *parcijalna* (za deo toga tereta). Dispozicija se predaje najkasnije uz dnevni nalog za izvršenje. Smatra se primljenom kada se overi od strane ovlašćenog radnika luke. Prihvatanje dispozicije ne obavezuje luku u odnosu na vreme kada će se konkretna usluga izvršiti. Vreme izvršenja usluga konkretizuje se u procesu operativnog planiranja (u toku koga se definiše dnevni operativni plan).

Korisnik usluge je dužan da dostavi luci *najavu o dolasku broda za utovar - istovar tereta* najmanje 48 časova pre njegovog prispeća u luku. U protivnom luka ne garantuje vez brodu. Predlog dnevnog operativnog plana se formira na osnovu naloga za izvršenje dispozicija (u kojima mora biti uspostavljena jednoznačna veza sa odgovarajućom dispozicijom), uzimajući u obzir propisane tehnologije rada i raspoložive lučke resurse (radna snaga, sredstva tehničke opremljenosti, skladišni prostor,...), kao i adekvatne upravljačke kriterijume (prioritet poslova

sa stanovišta troškova,...). Za formiranje predloga dnevnog operativnog plana, luka uzima u obzir naloge za izvršenje dispozicija koji su joj toga dana predati. U situacijama kada raspolaže slobodnim kapacitetima, luka može prihvatiti naloge za izvršenje dispozicija koji su joj predati i posle označenog roka.

Predlog dnevnog operativnog plana se usaglašava sa korisnicima lučkih usluga na dnevnoj eksternoj koordinaciji. Tako na primer, koordinacija sa korisnicima se obavlja svakog radnog dana u 11,00 časova na mestu koje određuje luka. Tom prilikom se usaglašava plan rada za II i III smenu toga dana i za I smenu narednog dana. Za poslove koje treba realizovati subotom u II i III smeni, nedeljom i ponedeljkom u I smeni, koordinacija se obavlja subotom, a za poslove koje treba realizovati u dane državnih praznika i u I smeni prvog radnog dana nakon njih, koordinacija se održava prethodnog radnog dana. U posebnim slučajevima (ako luka raspolaže slobodnim kapacitetima,...), i na eksternoj koordinaciji se može primiti nalog za rad, koji ima važnost kao da je blagovremeno predat. Nakon koordinacije formira se **konačna verzija dnevnog operativnog plana**, koji sadrži sve bitne elemente izvršenja konkretne usluge (lokaciju rada, predmet rada, identifikaciju dispozicije na osnovu koje se rad vrši, vrstu manipulacije, angažovane resurse pri radu).

Prihvat, izdavanje i primopredaja tereta

Kod brodskih pošiljki, predaja i prijem tereta od strane luke **vrši se isključivo ispod čekrka**. Primopredaja se vrši u prisustvu predstavnika broda i predstavnika luke – brojača. Količine tereta ustanovljene prilikom **primopredaje se evidentiraju u posebnom obrascu luke** (brojačkom listiću), koji potpisuju zainteresovane strane. Tako overeni podaci su **obavezujući kako za onoga koji predaje teret, tako i za primaoca**. Kada se sa teretom vrše manipulacije na relacijama sredstva kopnenog transporta – zatvoreno lučko skladište (i obratno), **prijem i predaja se vrše na vratima skladišta**, a u slučaju manipulacija sredstva kopnenog transporta – otvoreno lučko skladište, prijem i predaja tereta se vrše **na granici otvorenog skladišta**. Količine tereta prilikom predaje i prijema evidentiraju se u brojačkom listiću, a overavaju se od strane ovlašćenih predstavnika vlasnika tereta i predstavnika luke. Smatra se da je teret napustio granicu otvorenog skladišta kada se on utovari u/na prevozno sredstvo na teritoriji otvorenog skladišta. Momenat primopredaje tereta predstavlja trenutak kada odgovorno lice luke potpisom potvrdi prijem, odnosno izdavanje tereta korisniku usluge. **Luka prima robu po deklarisanjoj količini**, ukoliko drugačije nije ugovoreno. Za sve nedostatke - oštećenja nastala na teretu pre istovara iz broda ili istovara iz sredstava kopnenog transporta, odnosno posle utovara u brod ili utovara u sredstvo kopnenog transporta, luka ne snosi odgovornost niti uvažava reklamacije. **Nedostaci - oštećenja na teretu** treba da budu odmah kod primopredaje pismeno konstatovani. Luka odgovara samo za ona oštećenja koja je, prilikom rada, počinila svojom radnom snagom i sredstvima mehanizacije.

U slučaju da oznake tereta, koje omogućavaju njegovu identifikaciju (po količini, vrsti,...), prilikom transporta morem ili kopnom **postanu nečitljive**, korisnik usluga je dužan, u roku od 48 časova, na svoj trošak i rizik, da dostavi obaveštenje o deklaraciji. Ako nastane sumnja o deklarisanjoj vrsti ili težini tereta, luka može komisijski proveriti tačnost dostavljenih podataka. Ukoliko se ustanove greške, odgovornost je na korisniku usluga.

Pakovanje tereta koji se predaje luci mora biti odgovarajuće, kako bi se osiguralo da se sačuva kvalitet i količina robe. Loše ili nedovoljno upakovan teret može biti primljen samo uz prethodnu pismenu izjavu korisnika usluga, kojom se otklanja svaka odgovornost luke za oštećenja koja eventualno mogu nastati. U slučaju da se **neadekvatnost pakovanja tereta** utvrdi

tek nakon njegovog preuzimanja od strane luke, to je neophodno zapisnički konstatovati. Bilo kakva oštećenja na neodgovarajuće pakovanom teretu će se smatrati kao posledice tog neodgovarajućeg pakovanja. U posebnim slučajevima, kada je to u interesu održavanja kvaliteta i kvantiteta upakovanog tereta, luka je ovlašćena da, i bez prethodne dozvole korisnika usluga, izvrši potrebne popravke na pakovanju tereta. Troškovi nastali po ovom osnovu padaju na teret korisnika usluga. Manipulacija **sa živim zverima ili opasnim životinjama** luka izvršava samo ukoliko su propisno osigurane, tako da je pod normalnim uslovima isključena svaka opasnost.

Primedbe o kvalitativnom i kvantitativnom stanju tereta ili njegovom pakovanju luka konstatuje zapisnički ili pismenom primedbom na dokumentima koja ona ispostavlja ili prima. Zapisnik ili primedbu potpisuju predstavnici luke i korisnik usluge. Ako prilikom utovara - istovara broda nastane sumnja o havariji tereta, neophodno je o tome odmah obavestiti korisnika usluga i eventualno obustaviti dalji utovar - istovar do naknadnog uputstva korisnika. Ukoliko je korisnik usluga nepoznat, luka može, prema svojim tehničkim mogućnostima, ali na rizik broda, istovariti teret i preuzeti ga sa primedbom o stanju tereta.

U slučaju da se na teretu, primljenom od strane luke, uoče promene koje mogu dovesti do negativnih promena njegovih karakteristika, **luka o tome mora odmah obavestiti korisnika usluga**, a u hitnim slučajevima preduzeti odgovarajuće mere radi sprečavanja negativnih promena na teretu. Troškovi u vezi sa prethodnim padaju na teret korisnika usluga. Ako je za sprečavanje negativnih promena karakteristika tereta, ili za njihovo vraćanje u početno stanje, neophodno angažovanje radne snage posebnih kvalifikacija ili sredstava tehničke opremljenosti sa kojima luka ne raspolaže, može se dozvoliti korisnicima da sami izvrše potrebne radove.

Samo na osnovu posebnog pismenog sporazuma luka vrši prijem sledećih tereta:

- lako zapaljivih tereta,
- eksplozivnih materija,
- skupocenih tereta: umetničkih dela, novca, vrednosnih papira, kao i ostalih skupocenih materijala,
- lako lomljivih tereta, kao i tereta podložnih kvarenju.

Kalo i rastur na teretima

Kod **uskladištenja generalnih tereta**, luka se zadužuje jedinicama tih tereta (komad, vez, paleta,...). Luka odgovara isključivo za broj primljenih jedinica tereta. Prilikom **pretovara rasutih tereta**, usled klimatskih, tehničko-tehnoloških i drugih uslova, luka ima pravo da na količinu tereta koja je predmet manipulacije, **zaračuna rastur i manipulativni kalo kao što sledi:**

- za železnu rudu: do 0,5%
- za koncentrate ruda: do 1%
- za ostale vrste ruda i minerala: do 1%
- za staro i sirovo gvožđe: do 1%
- za ugalj: do 1%
- za žitarice, preko silosnih uređaja i pri direktnoj manipulaciji do 0,5%.

Brodske manipulacije

Dozvolu za **vezivanje broda** daje nadležni pomorsko upravni organ, s tim što mesto vezivanja, na osnovu karaktera manipulacije koja će se vršiti sa teretom, određuje luka. Radna snaga luke,

angažovana na brodskim manipulacijama, radi isključivo po nalogima i instrukcijama ovlašćenih radnika luke - organizatora rada na brodu. Rukovaoce brodskih sredstava mehanizacije daje luka, ukoliko drugačije nije precizirano ugovorom.

Ovlašćeni predstavnici luke imaju pravo da, pre početka rada sa brodskim sredstvima mehanizacije zahtevaju da im se na uvid stave dokazi o ispravnosti sredstava i/ili da provere njihovu funkcionalnost. Ukoliko brod ne raspolaže adekvatnom dokumentacijom ili ukoliko se u toku provere (ili nakon početka izvršenja manipulacija sa teretom) ispostavi neispravnost brodskih sredstava mehanizacije, **luka ima pravo da odbije njihovu upotrebu**. Eventualni sporovi oko ocene stanja brodskih sredstava mehanizacije rešavaju se arbitražom od strane neutralne komisije. Angažovanje lučkih sredstava mehanizacije se u tim slučajevima vrši samo na osnovu naloga korisnika usluga.

U slučaju loše složenosti tereta u brodu (prilikom istovara), luka može sastaviti komisiju od predstavnika luke i broda ili angažovati arbitražnog veštaka kako bi se na licu mesta konstatovalo činjenično stanje. Ukoliko se ustanovi da je teret loše složen u brodu, luka ne snosi odgovornost za vanredne troškove, dangube i eventualna oštećenja tereta. Brod odgovara za svaku štetu koja je, njegovom krivicom, učinjena na objektima lučke infrastrukture ili sredstvima tehničke opremljenosti luke.

Odgovornost Luke

Luka snosi odgovornost za rad svog osoblja, kao i za funkcionalnost svojih tehničkih sredstava, te za svoje propuste odgovara korisnicima lučkih usluga, odnosno njihovim predstavnicima. Luka ne odgovara za štete prilikom izvršenja manipulacija sa teretima, ako su one nastale bez krivice angažovanih radnika i sredstava tehničke opremljenosti luke.

Odgovornost luke se, takođe, isključuje i u sledećim slučajevima:

- a) kada nastanu poremećaji u radu koji su izazvani uticajnim faktorima koji deluju nezavisno od lučkog poslovnog sistema: elementarne nepogode (zemljotres, visoka ili niska temperatura, poplava, jak vetar...), nestanci električne struje zbog kvarova nastalih na mreži izvan luke, posebni nalozi državnih organa,...
- b) kada dođe do poremećaja u radu zbog nezgoda teže povrede radnika,...),
- c) kada su poremećaji u radu posledica vršenja carinskih, sanitarnih, veterinarskih, fitopatoloških i sl. kontrola,
- d) kada, zbog neizvršenih obaveza korisnika usluga, dođe do: zakašnjenja, pomanjkanja ili nedostatka tereta, odnosno nemogućnosti adekvatnog prijema tereta od strane luke (uzrokovane nepotpunim ili nejasnim oznakama na teretu,...)
- e) kada dolazi do poremećaja u radu zbog prirodnih svojstava tereta,
- f) kada nastanu štete na teretu usled požara ili upotrebe sredstava za gašenje požara,
- g) u svim ostalim situacijama na koje luka, pod normalnim okolnostima, ne može da utiče.

Luka je u obavezi da, u skladu sa svojim mogućnostima, **preduzima potrebne mere** kako bi izbegla ili umanjila negativne promene u kvalitetu i kvantitetu tereta. Ispunjenje carinskih, sanitarnih, veterinarskih, fitopatoloških i drugih formalnosti, dužnost je korisnika lučkih usluga. Luka ne snosi odgovornost za njihovo neblagovremeno ispunjavanje.

Reklamacije i ostale odredbe

Reklamacije koje se upućuju luci moraju biti obrazložene. Isto tako, u reklamaciji je neophodno navesti sve osnovne podatke iz dispozicije po kojoj je sporna usluga izvršena.

Na zahtev luke, korisnici lučkih usluga su u obavezi da dokazima potvrde ***odgovornost luke zbog manjka, oštećenja ili ostalih negativnih promena na teretu.*** Reklamacije za naknadu štete luka uzima u obzir samo uz odgovarajući odštetni zahtev korisnika usluga. U slučaju krađe, oštećenja ili gubitka tereta, nastalih nakon prijema tereta od strane luke, luka će izvršiti naknadu do iznosa vrednosti tereta iz dispozicije ili potvrde uskladištenja, ali najviše u vrednosti CIF luka za uvoznju robu i u vrednosti FOB luka za izvoznju robu. ***Luka nadoknađuje samo stvarno učinjenu štetu na robi.*** Za izvoznju, uvoznju i tranzitnu robu, reklamacije se moraju dostaviti najkasnije u roku od 30 dana nakon otpreme robe sa područja luke. Nakon isteka ovog roka reklamacije se neće uzimati u obzir. Luka je dužna da korisniku usluga odgovori na reklamaciju u roku od 5 dana.

Luka ima ***zakonsko založno pravo i pravo retencije (pridrđaja)*** tereta kojeg je primila, ukoliko korisnik usluge, u predviđenom roku, nakon pismenog upozorenja, ne izvrši naknadu lučkih troškova. Luka ovaj teret može prodati na javnoj licitaciji, kako bi se nadoknadili odgovarajući troškovi. Ukoliko luka ne može da podmiri svoja potraživanja sredstvima dobijenim putem javne prodaje, za preostalu razliku može pokrenuti sudski spor. Ukoliko su u pitanju ***brzo kvarljivi tereti,*** koji ne mogu da čekaju javnu prodaju, prodaja se vrši po skraćenom postupku. Isto važi za terete koji se nalaze u luci, a kojima se ne može ustanoviti vlasnik i pored javnog poziva.

Rok čuvanja tereta primljenog od strane luke je šest meseci, računajući od dana uskladištenja. Ovaj rok se može produžiti uz podnošenje nove dispozicije, uz saglasnost luke, ali ne duže od 12 meseci. Rok čuvanja tereta kome nije poznat vlasnik iznosi 3 meseca, nakon čega luka sa njim slobodno raspolaže.

Korisnici lučkih usluga obavezni su da luci uplate fakturisane iznose u roku od 15 dana od dana ispostavljanja fakture. U slučaju neblagovremenog plaćanja luka zaračunava ***zakonsku zateznu kamatu, primenom konformne metode.*** Na zahtev korisnika usluga, luka može izvršiti premeštaj robe iz jednog skladišta u drugo, ukoliko se raspolaže potrebnim skladišnim prostorom, a priroda tereta to zahteva.

Ukoliko ***je premeštaj tereta iz jednog skladišta u drugo*** izvršen u svrhu sprečavanja kvara tereta, troškove manipulisanja teretom snosi korisnik usluga. Teret se može premestiti iz jednog u drugo odgovarajuće skladište i po potrebi luke. O tome se blagovremeno obaveštava vlasnik tereta, a luka snosi troškove manipulisanja sa teretom.

Pokrivanje i specijalno čuvanje tereta se vrši na zahtev korisnika usluga. Ukoliko nema zahteva korisnika usluga, a uskladištenom teretu prete negativne promene karakteristika, luka može i bez zahteva izvršiti pokrivanje tereta. Rad se obavlja na račun korisnika usluga.

Korisnici usluga za vreme uskladištenja tereta mogu vršiti prenos prava raspolaganja. O prenosu prava raspolaganja luka mora biti obavještena putem posebne dispozicije. Dispozicija mora sadržati izjavu subjekta na koga se pravo raspolaganja prenosi o preuzimanju prošlih i budućih troškova u odnosu na luku. Luka izdaje teret po oznakama, brojevima, dispozicijama i ostalim karakteristikama samo ako je to, od strane korisnika usluga, zatraženo dispozicijom.

U slučaju *istovara i uskladištenja izmešanog tereta* koji podleže sortiranju, *troškove sortiranja snosi stranka* koja je disponirala istovar i uskladištenje takvog tereta. Kod sortiranja bez oznake ili nedovoljno vidljive oznake luka ne snosi odgovornost za identitet tereta. Kod prijema tereta, luka ima pravo da proveri podatke o količini primenjujući tzv. *probno vaganje*. Ukoliko stvarna težina ne odgovara dispoziciji korisnika, korisnik usluge snosi troškove vaganja. *Za svako službeno vaganje* i brojanje robe, luka izdaje, na zahtev korisnika usluge, posebni dokument *iskaz težine*. Ovaj se dokument potpisuje od strane korisnika usluga i ovlašćenog radnika luke. Luka može na dokument iskaz težine staviti svoje primedbe u odnosu na teret. Iskaz težine može se dati u formi dopisa.

1.4. MEĐUNARODNI VAZDUŠNI TRANSPORT

1.4.1. Osnovna obeležja vazdušnog transporta

Vazdušni saobraćaj glavnu prednost ima u *velikim brzinama prevoza*. Velike brzine njegovu konkurentnost vezuju za prevoze na *velike udaljenosti*, pre svega, u međunarodnom saobraćaju. Inače maksimalne brzine prevoza u avio transportu je do skoro ostvarivao super brzi avion tipa Concorde (preko 2000 km/h), ali je on od skoro izbačen iz saobraćaja jer su velike brzine koje je ostvarivao označavale i visoke eksploatacione troškove (pre svega troškove goriva), a samim tim i cenu prevoza ovim avionom. Standardne brzine avio prevoza se kreću u rasponu od 800-1200 km/h.

Aspekt brzine je posebno bitan kada se ima u vidu ranije pomenuta komercijalna brzina, odnosno vreme isporuke robe. Po tom pitanju je avio prevoz neprikosnoven na *dužim relacijama*, dok je na srednjim relacijama ova njegova komparativna prednost u poslednje vreme malo ugrožena brzinama koje se postižu pre svega u železničkom saobraćaju (brzi vozovi) i drumskom saobraćaju (rasprostranjenost infrastrukture za prevoz od vrata do vrata).

Osim toga, ovaj vid saobraćaja se odlikuje i *dobrom pouzdanošću i frekventnošću*, posebno na relacijama koje povezuju velike centre, na kojima funkcionišu redovne vazduhoplovne linije. Takođe, vazdušni saobraćaj karakteriše *najbolja relativna bezbednost* (procenat incidentnih situacija u odnosu na broj časova leta), iako je ona poslednjim političkim događajima u svetu malo narušena. Konačno, sve bolje karakteristike avio prevoz ima na *polju elastičnosti prevoza*, što je itekako povezano sa brzinom dostave robe. Naime, infrastrukturna mreža ovog vida saobraćaja se sve više širi po svetu što doprinosi poboljšanju njegove dostupnosti korisnicima prevoza.

Visoki troškovi čine ga nekonkurentnim kod prevoza najvećeg broja proizvoda. Odnosno, svoju konkurentnost vazdušni saobraćaj može da ispolji kod prevoza male količine i težine, a velike vrednosti. Kod takvih roba transportni troškovi imaju malo učešće u ceni, a velike brzine dostave omogućuju smanjivanje njihovih drugih logističko-distributivnih troškova, pre svega troškova držanja zaliha. Smanjivanje ovih troškova posebno je moguće u interkontinentalnoj razmeni proizvoda, gde brzi vazdušni servisi za konkurenta imaju izrazito sporiji vođeni (pomorski) transport.

Iako je zbog visokih troškova izrazito inferioran u odnosu na druge vidove transporta, postoje segmenti robnog transportnog tržišta na kojima vazdušni saobraćaj može da iskaže svoju

konkurentnost. U literaturi se ističu sledeći **razlozi koji upućuju na korišćenje vazdušnog prevoza**:

- Hitne isporuke delova za održavanje i popravke kritične ili skupe opreme;
- Hitne isporuke pošiljaka radi sprečavanja gubljenja prodaja na značajnom tržištu, do kojih bi došlo zbog rasprodanosti proizvoda;
- Popunjavanje zaliha kritičnim jedinicama za održavanje kontinuiteta proizvodnih procesa;
- Smanjivanje troškova držanja zaliha i skladištenja;
- Smanjivanje ukupnih troškova transporta, kada vazdušni saobraćaj drastično smanjuje dužinu transportnih ruta i troškove transportnog pakovanja;
- Proširenje tržišta na područja koja nije moguće na drugi način snabdevati, zbog kvarljivosti, veoma ograničenog roka trajanja, ili nekih drugih karakteristika proizvoda.

Eksterni efekti (buka i zagađenje okoline) su negativne karakteristike avio prevoza. Uz to se avio prevoz ne može pohvaliti **ni visokom urednošću** (zbog čestih vremenskih neprilika), što mu u zajedničkom posmatranju urednosti i tačnosti umanjuje ocenu (iako je po pitanju samo tačnosti ovaj vid prevoza odličan). Konačno, kapaciteti avio prevoza nisu preterano veliki, ali su ipak dovoljni za prevoz skuplje robe koja pre svega gravitira ka ovom vidu transporta.

Očigledno se vazdušni saobraćaj koristi pre svega za **isporuke manjih količina roba**, koje mogu da **podnesu visoke transportne troškove, odnosno za hitne isporuke** koje treba da preduprede veće gubitke u proizvodnji ili obimu prodaje. Ipak, treba reći da se sve više ovi prevozi zasnivaju i na razlozima smanjivanja ukupnih logističko-distributivnih troškova, kod pojedinih specifičnih proizvoda. Organizovanje specijalizovanih servisa za pružanje brzih vazdušnih isporuka robe, pre svega manjih paketskih isporuka, do bilo koje određene tačke, pokazuje da postoji tržišni prostor i za veće korišćenje ovog vida transporta kod prevoza roba.

Kada se ukaže potreba za davanje prioriteta brzini prevoza, poslužićemo se vazdušnim transportom. Vazdušni transport je idealan za prevoz robe koja ne može izdržati dug prevoz (npr. lako kvarljiva roba, životinje itd.), skupocene robe koje mogu podneti srazmerno visoke troškove prevoza (npr. hemikalije), kao i za slučaj hitne potrebe za nekom robom (npr. važan rezervni deo za mašinu zbog koga bi u nekoj fabrici moglo doći do zastoja u radu).

U vazdušnom transportu **srazmerno su visoki troškovi prevoza**. Korisni tovarni prostor u odnosu na vozila drugih vidova transporta relativno je ograničen. Izgradnja, održavanje i eksploatacija vazduhoplova i instalacija zahtevaju velike investicije te je amortizacija visoka, mada je ona nešto ublažena u izvesnom smislu činjenicom da je za vazdušni prevoz usled brzine prevoza dovoljan manji broj prevoznih jedinica. U odnosu na druge vidove transporta potrošnja pogonskog goriva je veća. Sve su to elementi koji utiču da vazdušni transport ne bude jeftin. Budućnost razvoja zasniva se na ozbiljnom traženju izlaza iz energetske krize i postupnom prelazu na druge izvore energije.

1.4.2. Organizacija vazdušnog transporta

Transport robe u vazdušnom saobraćaju moguće je organizovati na dva karakteristična načina:

- otprema i transport redovnim linijskim prevozom, gde se određena količina robe ili pojedinačne pošiljke prevoze na osnovu ugovora o vazdušnom prevozu robe. To je u principu neformalan ugovor, koji se odnosi na jedan ili više prevoza. Predmet ugovaranja je količina robe za prevoz (broj komada, težina, zapremina, dimenzije ili kombinovano). Naručilac predaje robu u skladištu prevozioca.
- otprema i transport na osnovu čarterskog ugovora (ugovor o čarteru na putovanje ili ugovor o čarteru na vreme), gde se za prevoz robe angažuje čitav kapacitet vazduhoplova ili deo kapaciteta. Kod čarterskog ugovora bitan je broj putovanja tj. broj prevoza ili vreme iskorišćenja vazduhoplova u prevozne svrhe. Ugovori o čarteru kod vazdušnog prevoza su punovažni jedino ako su zaključeni u pismenoj formi.

1.4.3. Regulatorika i dokumenta u međunarodnom vazdušnom transportu

Prevoz robe vazdušnim transportom regulisan je domaćom i međunarodnom regulatorikom. Kada je u pitanju domaća regulatorika najvažniji je Zakonom o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju ("Sl. glasnik RS", broj 87/2011). Ovim zakonom su regulisani odnosi i elementi ugovora o vazdušnom prevozu robe (stvari). Međunarodni prevoz robe regulisan je Montrealskom konvencijom iz 1999. godine u kojoj su objedinjena pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem. Narodna skupština Republike Srbije 13. maja 2009. godine usvojila je Zakon o potvrđivanju Konvencije o objedinjavanju izvesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem - Montrealska konvencija ("Sl. glasnik RS - Međunarodni ugovori", br. 38/2009), a od 4. aprila 2010. godine počela je njena primena u Srbiji. Montrealskom konvencijom vrši se izmena Varšavske konvencije o objedinjavanju izvesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem. Varšavska konvencija, potpisana je 1929. godine u Varšavi, a nekadašnja Kraljevina Jugoslavije ratifikovala 1931. godine. Svrha donošenja Montrealske konvencije jeste uvođenje ujednačenih i savremenijih pravnih rešenja koja se odnose na odgovornost avio-prevozioca za štetu prouzrokovanu putnicima, prtljagu i robi u međunarodnom vazdušnom saobraćaju.

Vazduhoplovni tovarni list

Za robu koja se prevozi vazdušnim transportom izdaje se vazduhoplovni tovarni list (AWB – air waybill). Avio-prevoznik ima pravo da traži od pošiljaoca da sačini i da mu preda vazduhoplovni tovarni list, a pošiljalac ima pravo da traži od avio-prevozioca da primi tu ispravu. **Pošiljalac sačinjava tovarni list u tri originalna primerka i predaje ih zajedno sa robom avio-prevoziocu.** Prvi primerak zadržava avio-prevoznik, drugi primerak prati robu, a treći primerak avio-prevoznik predaje pošiljaocu, pošto ga potpiše. Predajom trećeg primerka tovarnog lista pošiljaocu smatra se da je zaključen ugovor o prevozu i da je stvar primljena na prevoz pod uslovima koji su u tovarnom listu navedeni. Tovarni list mora biti potpisan od pošiljaoca i avio-prevozioca. Taj potpis može da bude odštampan ili zamenjen pečatom.

Pošiljalac i avio-prevoznik mogu ugovoriti da će se treći primerak tovarnog lista (primerak za pošiljaoca) izdati kao tovarni list „po naredbi” ili „na donosioca“. Radi se o tzv. **prenosivom tovarnom listu** i ako je izdat ovakav tovarni list, potrebno je na svim ostalim primercima to

naznačiti. **Prenosivi tovarni list po naredbi** prenosi se indosamentom, a prenosivi tovarni list na donosioca – predajom. Potrebno je napomenuti da na oblik i pravno dejstvo indosamenta primenjuje se zakon kojim se uređuju menice, izuzev odredbi koje se odnose na regres. Ako u tovarnom listu po naredbi nije označen primalac robe, takav tovarni list prenosi se naredbom pošiljaoca. Ukoliko u tovarnom listu nije izričito navedeno da je reč o prenosivom tovarnom listu, smatra se da je izdat neprenosivi tovarni list. Pošiljalac i avio-prevoznik mogu zahtevati da se za njihove potrebe sačini prepis prenosivog tovarnog lista. Na svakom primerku prepisa to mora biti vidno označeno i ti prepisi moraju imati upozorenje da se na osnovu njih ne može raspolagati robom.

Vazduhoplovni tovarni list ili potvrda o prijemu robe sadrži: ime i adresu pošiljaoca i avio-prevoznika; mesto polaska i mesto opredeljenja; jedno od mesta sletanja ako se mesto polaska i opredeljenja nalaze na teritoriji iste države ugovornice, i ako je jedno ili više sletanja predviđeno na teritoriji neke druge države; težinu pošiljke, iznos naknade za prevoz, odnosno zabeležku da je naknada plaćena unapred, odredbu o svoti kojom je pošiljka opterećena, mesto i dan izdavanja tovarnog lista. Pored toga, u tovarni list mogu biti unesene i druge odredbe ugovora o prevozu.

2. MEĐUNARODNA ŠPEDICIJA

Reč "špediter", odnosno "špedicija" je latinskog porekla i nastala je od reči "expedire", što se može prevesti kao "odrešiti", "urediti", „otposlati“, dok se u praktičnoj primeni prevodi sa "poslati", "otpremiti". Stoga je u našem jeziku najispravniji izraz za špeditera "otpremnik"¹.

Uz nagli razvoj špedicije kao delatnosti, počela je da se razvija i špedicija kao naučna disciplina i njen razvoj traje više od trista godina. Može se reći da je u pitanju kompleksna interdisciplinarna i multidisciplinarna nauka, koja se bavi izučavanjem fenomena i zakonitosti pod kojima se realizuju brojni i složeni špediterski poslovi i zadaci, i primenom datih saznanja u cilju unapređenja datih poslova, aktivnosti i struke u celini. U literaturi je izučavana sa više stanovišta, u okviru više osnovnih naučno-obrazovnih polja i oblasti, u kojima stručnjaci sa različitim akademskim predznanjem izučavaju i objašnjavaju direktno ili indirektno pojave u špediciji i sakupljaju i dele saznanja potrebna da se uspešno obavljaju špediterski poslovi i unapređuje špediterska delatnost u praksi²⁰. Tu su, pre svega, tehničko-tehnološke nauke, u okviru kojih se posebno izdvajaju saobraćajno inženjerstvo, elektrotehničko i računarsko inženjerstvo, organizacione nauke, biotehničke nauke. Među prirodno-matematičkim naukama mogu se izdvojiti matematičke, geo-nauke, računarske nauke, a među društveno-humanističkim naukama posebno se ističu ekonomske nauke, pravne nauke, menadžment i biznis kao najznačajnije. Treba istaći da nabrojanim lista oblasti u kojima se izučavaju različite pojave u špediciji nije iscrpljena²¹. Posebno je važno da se ima u vidu da špedicija i u naučnom i u stručnom aspektu pripada logistici, koja je takođe interdisciplinarna i multidisciplinarna nauka. Poseban uspon i afirmaciju špedicija kao naučna disciplina beleži od osnivanja Međunarodne asocijacije špediterskih udruženja FIATA-e, 31.05.1926. godine u Beču. O ovoj organizaciji i njenom radu biće više reči u nastavku. Izučavanje špedicije u našem regionu doživelo je pravi razvoj posle drugog svetskog rata. Posebno je u drugoj polovini dvadesetog veka više stručnjaka dalo dragoceni doprinos razvoju ove naučne oblasti sa više aspekata. No, i dalje su kvalitetna literatura o špediciji i sistematičan teorijski pristup problematici na prostoru celog regiona relativno retki, iako se problematika može izučavati u okviru više nauka i oblasti.

2.1. OSNOVNI POSLOVI I ZADACI ŠPEDICIJE

Uvoznici i izvoznici, zakonski gledano, mogu i sami da se bave otpremom robe u međunarodnom prometu. No, korišćenjem usluga međunarodnih špeditera mogu da ostvare značajne prednosti u otpremi bez razvijanja skupih resursa za te potrebe. U osnovne prednosti spadaju:

- tarifne - ekonomske prednosti, smanjenjem prevoznih troškova oblikovanjem optimalnih transportnih lanaca, čvrstim kalkulacijama ili paušalnim cenama (forfetom), ostvarivanjem povlašćenih vozarinskih stavova u svim saobraćajnim granama, ostvarivanjem refakcija na osnovu sopstvenih ili zajedničkih količina robe, zbirnim prometom i sl.;

- transportno-tehničke prednosti uvežbanom radnom snagom pri manipulisanju sa robom, primenom optimalnih transportnih tehnologija, uštedama na ambalaži upotrebom kontejnera i zakupljene ambalaže i sl.;
- prednosti u distribuciji korišćenjem špediterovih skladišta, prevoznih sredstava, stručne radne snage, uopšte, korišćenjem dobro poznatih razvijenih distributivnih kanala, čime se komitent oslobađa ulaganja u skladišta i vozni park za sopstvene potrebe;
- ostale prednosti na primer, pružanje saveta pri ugovaranju poslova, posredovanje kod naplate potraživanja, zastupanja kod generalne havarije, naplata pouzeća i slično.

Već je delimično objašnjeno koliko su poslovi međunarodnog špeditera složeni, obimni i raznoliki, a često i vrlo delikatni. Da bi špediter mogao ispunjavati obaveze koje proističu iz delokruga njegovog rada, on mora stalno da prati sve promene, u određenom ekonomskom okruženju, u pojedinim granama transporta, u pogledu propisa koji su na snazi, uopšte sve promene koje mogu direktno ili indirektno uticati na robne tokove, njegove aktivnosti vezane za upravljanje tim tokovima i veze sa ostalim učesnicima u lancu. Budući da poslovanje i sam opstanak međunarodnog špeditera zavise direktno od dobijanja poslova od uvoznika-izvoznika, on pre svega treba da štiti interese svog komitenta. On je prvenstveno njegov zastupnik i zaštitnik interesa. Međutim, pored zaštite interesa svog nalogodavca, špediter treba da vodi računa i o interesima privrede u celini. Treba istaći da je špediterova uloga vrlo odgovorna. Iako je delatnost uređena zakonski, u situacijama kada propisi ne regulišu eksplicitno obaveze i ponašanje, špediter je dužan da postupi sa pažnjom dobrog privrednika, štiteći ne samo lične, već i interese nalogodavca, ostalih posrednika i društva u celini. To može biti vrlo složen zadatak, jer su nekada ti interesi sukobljeni. Ukoliko bi prilikom izvršavanja špediterskih poslova došlo do sukoba interesa komitenta sa društvenim interesom, špediter treba da posavetuje svog nalogodavca kako da uskladi svoj posao i zahteve sa interesima zajednice. Osnovni zadatak međunarodnog špeditera je da svog nalogodavca oslobodi celokupne brige oko otpreme ili dopreme robe, kao i svih poslova s tim u vezi. Savet špeditera može biti koristan još prilikom sklapanja kupoprodajnog ugovora u vezi načina isporuke, što će kasnije biti dodatno objašnjeno.

Zbog kompleksnosti poslova koje obavlja, vremenom je dobio vrlo laskave nazive - „arhitekta transporta“, „specijalista za transportna pitanja“ U Opštim uslovima o poslovanju međunarodnih špeditera navedeno je da su špediterski poslovi, odnosno usluge naročito:

- davanje stručnih saveta i učestvovanje u pregovorima radi zaključenja ugovora o međunarodnoj kupoprodaji sa aspekta transporta, osiguranja, carinskih manipulacija itd.;
- nalaženje najpovoljnijih prevoznih puteva i klauzula koje treba primeniti u međunarodnoj kupoprodaji i međunarodnom prevozu robe radi zaštite interesa komitenta;
- osiguranje povlastica, refakcija i drugih pogodnosti od stranih i domaćih prevoznika i drugih učesnika u realizaciji logističkih lanaca; - organizovanje zbirnog prometa;
- organizovanje multimodalnog i integralnog transporta robe i fizičke distribucije po sistemu "od vrata do vrata";
- zaključivanje ugovora o prevozu u svim granama transporta;

- zaključivanje ugovora o utovaru, istovaru, pretovaru, sortiranju, pakovanju, odnosno vršenju ovih i sličnih logističkih usluga;
- zaključivanje ugovora o uskladištenju robe, odnosno uskladištenje robe; - zaključivanje ugovora o osiguranju robe;
- zastupanje i obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe (carinsko posredovanje); - uzimanje uzoraka, utvrđivanje količine robe bez izdavanja sertifikata;
- učestvovanje u naplati isporučene robe;
- izdavanje špediterskih potvrda, kao instrumenta u plaćanju u spoljnotrgovinskom prometu robe, te izdavanje ostalih FIATA dokumenata;
- ispostavljanje ili pribavljanje transportnih i drugih isprava;
- kontrola obračunske ispravnosti transportnih dokumenata te obračun transportnih i drugih troškova;
- preduzimanje mera za obeštećenje u slučajevima gubitka, oštećenja ili zakašnjenja isporuke robe;
- pribavljanje tranzitnih dozvola i ostalih dokumenata; - organizovanje doleđivanja, te hranjenja i pojenja živih životinja;
- obavljanje usluga na međunarodnim sajmovima, samostalnim i specijalnim izložbama i sličnim priredbama u zemlji i inostranstvu;
- unutrašnja (loko) špedicija;
- ostali poslovi uobičajeni u međunarodnoj špediciji.

Iz gore navedenog detaljnog opisa se jasno vidi koliko je špedicija kompleksna, multidisciplinarna i interdisciplinarna delatnost, te da je špediter osoba koja treba da bude vešta i komunikativna, visprena, kompetentna, stručna u oblasti logistike, prava, ekonomije i spoljne trgovine, da poznaje dobro primenu savremenih informacionih tehnologija u poslovnim i logističkim procesima. Špedicija obuhvata specifične funkcije, poslove, operacije koji se realizuju u postizanju špediterskih ciljeva. Kao špediterski cilj slobodno možemo da navedemo poznatih logističkih "7P" - doprema prave robe, na pravo mesto, u pravom obliku, količini, po pravoj ceni, pravom primaocu i u pravo vreme. Ovaj logistički cilj se ne može postići bez uspešne realizacije špediterskih poslova. Stoga se s pravom kaže da je špediter „arhitekta transporta", kreator transporta, organizator otpreme robe, specijalista za transportna pitanja, a u novije vreme povezuje se i sa ulogom operatora multimodalnog transporta, provajderom logističkih usluga, itd. Špediter je skoro nezaobilazni posrednik koji povezuje sve učesnike u lancu snabdevanja. No, posrednik koji pre svega zastupa interese nalogodavca. Definicija UNECE u okviru terminologije koja se koristi u kombinovanom transportu glasi: "Špediter je posrednik koji uređuje prevoz dobara u ime nalogodavca"⁸⁰. Treba takođe istaći još jednu važnu ulogu špeditera u savremenom društvu. Kako se povećava obim protoka dobara, menja se i uobičajen način kontrole robe na državnim granicama. Sve češće umesto kontrole svake pojedinačne pošiljke vrši se kontrola pojedinačnih pošiljki prema proceni rizika. U tom smislu, svaka dodatna kontrola pored carinske je izuzetno važna. Špediter kao aktivni učesnik u carinskom postupku i lice ovlašćeno da rukuje carinskom robom dolazi u neposredan kontakt sa njom; mogućnost kontrole robe sa njegove strane i uočavanja nepravilnosti na pošiljci ili u carinskom postupku kroz saradnju sa carinskim organima, drugim državnim institucijama, kontrolnim kućama i drugim posrednicima može direktno da utiče ne samo na nesmetan međunarodni protok robe čiji je promet dozvoljen, već i na bezbednost i zdravlje građana, zaštitu životne sredine, kulturnog, istorijskog i prirodnog blaga zemlje i interesa domaće

privrede. Dobar špediter dakle, treba da bude zastupnik svog komitenta, posrednik u povezivanju i umrežavanju svih učesnika u lancima snabdevanja, arhitekta transporta, logistički provajder u čitavom lancu snabdevanja, zaštitnik domaće ekonomije, opštih nacionalnih interesa i zdravlja građana.

2.2. RAZVOJ ŠPEDICIJE U SVETU

Teško je tačno odrediti kada je nastala špedicija. Teoretičari zastupaju različita mišljenja. U starom i srednjem veku još nije postojala razvijena privreda, a trgovina i transport još nisu bili u takvom odnosu da bi zahtevali špediciju kao posebnu delatnost. Prema nekim autorima, začeci špedicije kao delatnosti u savremenom smislu te reči potiču iz trinaestog veka i vezuju se za doba prosperiteta Venecije. Prema nekim izvorima, tada se prvi put spominje reč „ekspediter“. Tadašnji mletački trgovci su u trgovini sa alpskim i prekoalpskim zemljama koristili posrednike koji su se brinuli o sigurnom prevozu robe koja je u Veneciju dopremana morem. Na odredištu, ti su posrednici kupcima predavali robu uz potpis na jednoj vrsti izdatnice-priznanice, pa se te potvrde smatraju i prvim transportnim ispravama. Iako su potrebe za transportom dobara bile velike, on se obavljao na nesiguran i skup način. Razbojništva i pljačke na putu bile su česte pojave. Roba u transportu je podlegala čestim i visokim dažbinama (carine, gradski porezi, putarine, vozarine itd)²⁴. Trgovci često nisu imali poverenja u vozare. To je uslovalo da je osnovna karakteristika prvobitne špedicije bila odgovornost špeditera za izvršenje transporta od strane vozara. Razvoj međunarodne trgovine, pogotovu nakon otkrića prekomorskih zemalja, zahtevao je prebacivanje sve većih količina roba između novih zemalja i evropskog kontinenta, najčešće u kombinovanom prevozu kopno - more - kopno. U novonastaloj situaciji trgovci više nisu bili u stanju da dostavljaju robu kupcima sami i vlastitim prevoznim sredstvima i ljudskim resursima, već su tražili posrednike u realizaciji sve složenijih transportnih procesa. Takvi posrednici bavili su se iznajmljivanjem transportnih sredstava, ali su istovremeno davali trgovcima i potrebne savete pod kakvim uslovima da prodaju robu. Preuzimajući brigu o organizaciji otpreme, takav posrednik trebalo je da pošiljaocu (prodavcu) potvrdi prijem robe radi transporta i preuzme obavezu da robu uredno preveze i preda primaocu (kupcu) u ugovorenom mestu. Na taj način nastale su prevozne isprave koje se još i danas usavršavaju. Nekoliko poslova i običaja u trgovačkoj praksi se mogu smatrati kao začeci špedicije u savremenom smislu.

U početku, samostalni strani posrednici su kombinovali trgovinu i špediciju. Dodatno, zahvaljujući regulativi u nekim zemljama i gradovima, počeli su da se razvijaju specijalizovani agenti koji su organizovali i nadgledali manipulativne operacije i kontrolisali dobra koja su se istovarala za lokalnu prodaju. Takvi posrednici mogu da se smatraju pravim pretečama današnjih špeditera, jer su korak po korak širili svoje usluge u smeru organizacije otpreme i carinskog posredovanja. U celini, potreba za špedicijom kao posebnom delatnošću rasla je sa porastom rastojanja i količine robe koja se premešta, jer je organizator otpreme morao da dobro poznaje sve puteve i pogodna mesta za odmorište ljudi i tovarnih životinja, lokalne zakone i običaje, takse za prolaz, opasnosti i rizike na putu, kao i načine da ih izbegne. Jednom rečju, umnožavala su se znanja i veštine potrebni da se uspešno premeste dobra koja su bila predmet trgovine i saobraćaja. Još važnije, umnožavala se i količina dobara koje je trebalo premestiti između udaljenih mesta. Iz tog razloga se prvo kao zanimanje izdvajaju prevoznici različitih vidova i načina prevoza i prenosa robe, koji su prvo prevozili robu za jednog trgovca, a zatim i

za više njih odjednom. Daljim porastom kompleksnosti znanja, od trgovine izdvojili su se i oni koji su posredovali i upravljali procesima otpreme. Kao što se ranije odvojila trgovina od proizvodnje, tako se odvojio saobraćaj od trgovine. Dalje, usled društvene podele rada, složenost odnosa između saobraćaja i trgovine, pogotovo kad se radilo o kombinovanim prevozima, podela odgovornosti između prevoznika i korisnika usluga prevoza, iziskivala je usavršavanje prevoznih isprava, kao i potrebu da se između saobraćaja i trgovine postavi posrednik koji će organizovati prevoz, odnosno premeštanje robe od polaznog do određenošog mesta. Delikatnost samog posla zahtevala je da ove poslove obavljaju neutralne osobe, u koje će imati poverenje prodavac, kupac, prevoznici i svi drugi učesnici. Tako su nastali špediteri, a delatnost koju oni obavljaju naziva se špediterska delatnost, ili kraće špedicija.

Danas je međunarodni robni promet nezamisliv bez špediterske delatnosti. Prema nekim izvorima, međunarodni špediteri organizuju i kontrolišu oko 80% svetskog zbirnog transporta i oko 80% svetskog kontejnerskog transporta. Takođe, oko 90% svih ugovora u međunarodnom multimodalnom transportu međunarodni špediteri sklapaju kao multimodalni transportni operatori (MTO), a sklapaju i oko 90% svih ugovora o međunarodnom kargo transportnom osiguranju, oko 80% svih ugovora o skladištenju robe, i učestvuju u oko 90% svih carinskih postupaka nad robom kao posrednici. Iako su se vremenom razdvojili proizvodnja, trgovina, transport i špedicija, između njih postoji velika međuzavisnost i povratna sprega u razvoju. Kako naglašavaju neki stručnjaci, „oni se uslovljavaju i prate, razvijajući se čak međusobno i na taj način što se u prometu robe često kritikuju, podučavaju,

2.3. VRSTE ŠPEDITERSKIH KOMPANIJA

Špediterska preduzeća se mogu deliti prema različitim kriterijumima, a ovde su navedeni najznačajniji: - prema teritorijalnom delokrugu rada, - prema osnovnim obeležjima poslovanja, - prema veličini preduzeća, - prema specijalizaciji u području poslovanja, odnosno poslovnim aktivnostima (vrsta robe, smer kretanja robe, vid transporta i slično). Prema području delovanja, odnosno teritorijalnom delokrugu rada, špediterska preduzeća se mogu podeliti na preduzeća za unutrašnju i preduzeća za međunarodnu špediciju. Preduzeća za unutrašnju špediciju preuzimaju i realizuju poslove koji ne prelaze državnu granicu zemlje u kojoj je sedište odnosne špedicije. Preduzeća za međunarodnu špediciju preuzimaju i realizuju poslove otpreme robe u uvozu, izvozu i provozu (tranzitu). Špediterska preduzeća se, po pravilu, bave međunarodnom špedicijom, jer tek kod kompleksnih lanaca snabdevanja dolaze do izražaja prednosti koje ona mogu da pruže komitentu. Dalja podela međunarodne špedicije prema teritorijalnom delokrugu može biti vezana za specijalizaciju za određeni region ili veću zemlju (na primer, Evropska unija, Latinska Amerika, Rusija, Kina, Bliski i Daleki istok i slično). Prema veličini preduzeća, špediterska preduzeća mogu biti mala (uključujući i mikro preduzeća), srednja, velika na nacionalnom nivou, te regionalne ili globalne logističke kompanije. Veličina preduzeća direktno je povezana sa specijalizacijom za određene poslove – što je preduzeće veće, okuplja veći broj stručnih kadrova a samim tim je i lepeza usluga koje se nude veća i kompleksnija. Primera radi, prema nekim istraživanjima, u Srbiji veća preduzeća češće nude usluge zbirnog transporta i kontejnerskog transporta.

U novijoj literaturi postoji i podela prema veličini i delokrugu rada preduzeća na međunarodne špeditere – „megalogističke operatore“ i „niša logističke operatore“⁷¹. Megalogistički operatori u svoje ime i za svoj račun, kao i korišćenjem spoljnih izvora (outsorsingom) realizuju ili organizuju realizaciju brojnih logističkih aktivnosti, neophodnih za međunarodnu otpremu ili dopremu robe u jednom kompleksnom lancu. To su velike multinacionalne kompanije sa desetinama i stotinama hiljada zaposlenih širom sveta, globalno razvijenom logističkom infrastrukturom i velikim obrtom kapitala. Kao takvi, preovlađuju u globalnim, makro i mikrologističkim sistemima i predstavljaju osnovnu podršku globalnim lancima snabdevanja. Niša logistički operatori su mala ili srednja preduzeća vezana uglavnom za lokalna tržišta, specijalizovana za određeni segment lanca snabdevanja ili određene špediterske poslove i aktivnosti. U tom smislu, podela niša operatora se nastavlja prema specijalizaciji, koja može biti prema mestu špeditera u transportnom lancu, prema glavnom transportnom sredstvu, industriji, odnosno poslovima za koje se specijalizuje, regionu i slično. Prema segmentu logističkog lanca i industriji gde je usmereno njihovo delovanje, špediterska preduzeća mogu biti specijalisti za lance nabavke, ili za fazu distribucije. Takođe mogu da razvijaju kompletna logistička rešenja, visoko sofisticirana i prilagođena lancima snabdevanja u određenoj industriji, na primer u automobilskoj ili prehrambenoj industriji. Novi trendovi koji podrazumevaju porast međunarodnih tokova otpada takođe pružaju vrlo perspektivan prostor za visoku specijalizaciju špediterskih preduzeća. Kontinentalni špediteri obično obavljaju poslove otpreme u distributivnim lancima, uključujući prijem, otpremu, prevoz, carinjenje, osiguranje, uskladištenje, distribuciju, kao i druge poslove u vezi s tim. Granični špediteri imaju sedišta na frekventnim graničnim prelazima između dva carinska područja i uglavnom se bave posredovanjem u carinskom postupku, organizovanjem graničnih kontrola, pribavljanjem svih potrebnih dokumenata i drugim poslovima povezanim sa pravovremenim i nesmetanim prelaskom robe i vozila, a za račun većih špeditera. Poslednjih decenija u Evropi značaj graničnih špeditera je opao, zbog formiranja jedinstvenog carinskog područja na teritoriji Evropske unije i razvojem pojednostavljenog carinskog postupka gde se razmena informacija na granici vrši elektronski i bez podnošenja carinskih isprava. Prema vrsti logističkih procesa, špediteri mogu da se specijalizuju za rad sa prevoznicima svih vidova prevoza, uključujući i multimodalni, ili mogu biti specijalisti za različite vrste logističkih centara – recimo da budu specijalisti za velike habove, lučku, aerodromsku špediciju i slično. Specijalizacijom za određene vidove transporta nastaju drumski, vazdušni, železnički, vodni ili multimodalni špediteri. Ova vrsta specijalizacije često povlači sa sobom tesnu saradnju i zastupanje određenih prevoznika na tržištu, ili razvoj kapaciteta za sopstvene potrebe. Na primer, železnički špediteri imaju čvrstu saradnju sa železnicom, a ponekad i pripadaju železničkim preduzećima, te imaju za cilj da što više robe privlače ka železničkom transportu. Čak i u regionalnim i globalnim logističkim kompanijama, koje imaju specijaliste za sve vidove transporta, obično postoji podela na „divizije“, ili sektore za pomorski transport, vazdušni transport, distribuciju i slično. Takođe treba istaći da manji špediteri koji se specijalizuju za određenu delatnost ili vid transporta mogu biti u toj oblasti na lokalnom tržištu vrlo konkurentni u poređenju sa poslovnicama globalnih kompanija, koje funkcionišu obično rigidnije i u skladu sa „top-down“ iskustvima i pravilima poslovanja.

U takvim slučajevima špediteri često nastupaju i kao agenti prevoznika. Na primer, ako su špediteri specijalisti za vazdušni ili pomorski transport, oni mogu nastupati kao posebno obučeni i ovlašćeni agenti koji mogu ostvariti niže tarife kod brodarka i avioprevoznika. Mogu posedovati i koristiti svoje kontejnere, ili ih uzimati u zakup. Oni izdaju tovarni list, nastupaju

kao prevoznici pred komitentom ("virtuelni prevoznici") i u nekim slučajevima odgovorni su za gubitak ili štetu nad teretom, za razliku od tradicionalne uloge klasičnog špeditera. Osim toga, oni često nisu specijalizovani za druge vidove transporta i moraju da sarađuju sa drugim špediterima da bi na najbolji način organizovali lokalnu dopremu i otpremu, osim ako nisu sklopljeni neki dugoročni ugovori sa lokalnim prevoznicima.

Ako je špediter, na primer, agent IATA (eng. International Air Transport Association), on dobija procenat od cene usluge prevoznika. Na taj način on je motivisan da promoviše vazdušni transport i da prodaje ove vrste transportnih usluga i onda kada to možda nije u najboljem interesu komitenta, pa ni sa aspekta šire društvene zajednice i zaštite životne sredine. Takođe, pod pretpostavkom da špediter ima slične ugovore i sa prevoznicima drugih vidova prevoza, opet nadoknade u obliku procenta koje dobija po određenom poslu od prevoznika mogu da utiču da odluka o izboru prevoznog puta i sredstva ne bude u najboljem interesu nalogodavca. Konflikt interesa je manje izražen ako špediter ima sklopljene slične ugovore sa prevoznicima svih vidova prevoza. Ovo je izuzetno važno, jer špediterov osnovni zadatak je otprema robe pod najboljim uslovima u postojećim ograničenjima. U tom smislu on je pre svega zastupnik svog nalogodavca i njegov interes ima najviši prioritet. Špediteri mogu da se posebno usmere na neke od posebnih oblika organizovanja otpreme, čime ovi poslovi postaju neke od glavnih delatnosti i izvora profita preduzeća. Tu se najčešće ističu špediteri koji se bave zbirnim prometom, paketskim pošiljkama, selidbama ili sajamskom špedicijom. Poslednjih decenija se rapidno razvija segment kurirskih, ekspresnih i paketskih usluga koji se može dodati tradicionalnim špediterskim uslugama kao direktno povezan sa zbirnim transportom⁷⁴. Špediteri se mogu specijalizovati i za otpremu određene vrste robe, to jest prema predmetu otpreme, na primer za drvo, naftu i derivate, žitarice, špeditere za otpremu specijalnih (vangabaritnih i posebno teških) tereta, i slično. Neki autori ističu i specijalizaciju prema vrsti prevoza (špedicija za brzovozne, sporovozne, ekspresne, masovne, čarterske pošiljke, te konvencionalni, kombinovani i multimodalni transport)⁷⁵, smeru kretanja robe (uvozna, izvozna, tranzitna špedicija) i slično. Treba istaći da u praksi retko postoje striktno podele u koje se uklapaju cela špediterska preduzeća, osim ako nisu eventualno u pitanju mala i mikro preduzeća sa par specijalista za određene oblasti. Češći je slučaj da se u okviru jednog preduzeća zaposleni specijalizuju za neku od oblasti navedenih u prethodnim podelama. Takođe, i pored specijalizacije, špediteri po pravilu preuzimaju svaki posao koji im se ponudi a za koji veruju da mogu da izvrše uspešno u saradnji sa drugim špediterima, ukoliko procene da bi mogli da ostvare dobit. Naime, čak i ako se špeditersko preduzeće ne bavi određenim poslovima jer nema odgovarajuće kapacitete, znanja, veštine i slično, ono može da prepusti posao drugom, kompetentnom špediteru delmično ili u potpunosti, uz nadoknadu⁷⁶. Takođe, razumljivo je da primena jedne od navedenih podela ne isključuje primenu druge prilikom svrstavanja špediterskih preduzeća.

2.4. INSTITUCIONALNI OKVIRI ZA RAZVOJ ŠPEDITERSKE DELATNOSTI

2.4.1. Privredno pravni položaj špedicije

Osim pojma špediter, u špediterskoj delatnosti se upotrebljavaju i pojmovi: **glavni špediter, međušpediter, podšpediter, vozar, agent, komisionar, nalogodavac (korisnik, komitent), sl.**

Glavni špediter je pravno ili fizičko lice koje je sa nalogodavcem zaključilo ugovor o špediciji, odnosno otpremi i isporuci robe. Glavni špediter oblikuje, organizuje i realizuje međunarodne robne tokove.

Međušpediter je fizičko ili pravno lice na koga glavni špediter prenosi deo svojih poslova, zbog nemogućnosti da lično obavi sve preuzete poslove. To su najčešće poslovi u inostranstvu vezani za: otpremu robe, prevoz robe na određenim relacijama, regulisanje pravnih pitanja, prijem i isporuka robe krajnjim korisnicima i dr. Međunarodni špediter mora poznavati transportne i carinske propise, propise o osiguranju i to u svim zemljama kroz koje roba prolazi na putu od pošiljaoca do krajnjeg primaoca. Iz tih razloga se vrlo često angažuju međušpediteri, koji mogu vrlo stručno i kvalitetno obaviti potrebne poslove u svojoj zemlji ili regionu. Glavni špediter ne odgovara za njegov rad, ali odgovara za njegov izbor.

Podšpediter u celosti obavlja poslove špedicije vezane za realizaciju određenog robnog toka. U slučajevima kada glavni špediter nema mogućnosti da organizuje određeni robni tok, on kompletne poslove prepušta podšpediteru. Ovi poslovi mogu biti organizacione, tehničke ili pravne prirode. Glavni špediter odgovara i za rad i za izbor podšpeditera.

Vozar (transporter, prevoznik) je pravno ili fizičko lice koje realizuje proces prevoza robe (železnicom, drumskim vodnim ili vazдушnim transportom).

Komisionar je pravno ili fizičko lice koje radi u svoje ime i za tuđ račun.

Agent je pravno ili fizičko lice koje radi u tuđe ime i za tuđ račun. Zaključuje ugovor sa trećim licima u ime svog nalogodavca i za njegov račun.

Nalogodavac (komitent, korisnik, klijent) je pravno ili fizičko lice za koje špediter pruža logističke usluge (industrija, trgovina, uslužne delatnosti, državna administracija, i dr).

U robnim tokovima međunarodne trgovine pojavljuje se čitav niz posrednika, koji se mogu svrstati u dve grupe: agentski i trgovinski posrednici.

U agentske posrednike spadaju:

- Zastupnici (Representatives), koji posreduju i aranžiraju kontakte između proizvođača i kupca. Po nalogu i u interesu svog nalogodavca (principala) uspostavljaju i održavaju odnose sa postojećim i potencijalnim kupcima na određenom tržištu.
- Brokери predstavljaju nezavisne agente, pojedince ili firme, koji istovremeno izlaze u susret i kupcima i prodavcima. Brokери ne rade na ekskluzivnoj niti kontinuiranoj osnovi, već mogu da pružaju usluge i konkurentskim preduzećima. Pored nekretnina, osiguranja i hartija od vrednosti, brokери rade i na tržištu hrane i robe koja se prodaje u velikim količinama.
- Faktori predstavljaju specifičnu vrstu agenata, koji se po pravilu formiraju u bankama ili uz banke i finansijske institucije. Faktori pružaju iste usluge kao brokери, uz dodatne usluge finansiranja. Po pravilu i brokери i faktori svoju proviziju naplaćuju od prodavca za izvršene usluge, jer ih prodavac uglavnom angažuje.

- Vezani agenti (Managing agents) posluju sa inostranstvom na osnovu isključivog ugovornog odnosa sa matičnim kompanijama. Može se reći da se radi o tipu ekskluzivnih agenata, koji su čvrsto vezani za svog nalogodavca.

Najvažniji trgovački posrednici su:

- Distributeri – trgovački posrednici koji imaju ekskluzivno pravo prodaje, u svoje ime i za svoj račun, na određenoj teritoriji ili celom području svoje zemlje. Oni se na tržištu legitimišu kao ekskluzivni uvoznici te, kao takvi, uvezene proizvode prodaju trgovačkim firmama (veleprodaja) ili industrijskim kupcima. Zbog kontinualne saradnje i ekskluzivnog odnosa, proizvođač je u poziciji da ima veću kontrolu nad cenama, promotivnim aktivnostima, zalihama, kao i postprodajnim uslugama.
- Dileri – imaju istu posredničku ulogu i dugoročan ekskluzivni odnos sa proizvođačem kao i distributeri, s tom razlikom što oni predstavljaju i završnu kariku u distributivnom lancu i vrše funkciju maloprodaje na određenom tržištu.
- Uvozni džoberi (Import Jobbers) imaju iste funkcije kao distributeri, ali nemaju ekskluzivno teritorijalno pravo. Radi se o klasičnim uvoznicima tj. slobodnim trgovačkim posrednicima.

2.4.2. Položaj špedicije u međunarodnom pravno privrednom sistemu

U međunarodnom privrednom pravu razlikuju se tri sistema, koja definišu špeditersku delatnost i to: anglosaksonski, nemački i francuski. Poslednja dva se često svrstavaju u jedan, takozvani evropski sistem.

Položaj špedicije u anglosaksonskom pravnom sistemu

U anglosaksonskom sistemu, špediter se definiše kao agent, koji radi u tuđe ime i za tuđi račun. Praktično, on zaključuje ugovore sa trećim licima po nalogu i za račun svog nalogodavca. Špediter, odnosno agent u Engleskoj ne odgovara nalogodavcu za rad trećih lica, jer je nalogodavac u direktnom pravnom odnosu sa tim licima. U SAD u principu, postoji dva tipa špediterskih kompanija. Prvi tip su „kopneni“ špediteri koji se bave organizacijom sabirno distributivne funkcije, tj. sakupljanjem i distribucijom komadnih pošiljki i organizacijom zbirnog transporta. Drugi tip su špediterske kompanije koje su smeštene u pomorskim lukama i uglavnom se bave sklapanjem ugovora o prevozu robe u linijskoj plovidbi, odnosno organizacijom otpreme i dopreme robe pomorskim transportom. Ugovaranjem i otpremom-dopremom robe u slobodnoj plovidbi, uglavnom se bave specijalizovani agenti (brokeri).

Položaj špedicije u evropskom pravnom sistemu

U evropskom pravnom sistemu špediter se tretira kao komisionar, tj. radi u svoje ime a za tuđi račun, tj. za račun svoga nalogodavca. Prema evropskom pravnom sistemu, špediterski poslovi spadaju u podvrstu komisionih poslova, pa se u nedostatku posebnih propisa o špediciji i na špediciju primenjuju propisi vezani za komisione poslove. Evropska zakonodavstva na različite načine definišu odgovornosti špeditera za druge učesnike u poslu, posebno odgovornosti za rad vozara, međušpeditera i podšpeditera. Tako se može praviti razlika između francuskog i nemačkog pravnog sistema.

Prema nemačkom pravnom sistemu, koji se primenjuje u Austriji i drugim zemljama srednje Evrope, špediter odgovara za izbor vozara i drugih učesnika, s kojima je pri izvršenju nalagodavčeve disopozicije (naloga) sklopio ugovor, ali ne odgovara za njihov rad. Špediter odgovara nalagodavcu samo ako vozara ili drugog izvršioca poslova nije izabrao s pažnjom dobrog privrednika. Špediterova odgovornost prestaje u trenutku kada je robu predao vozaru. Praktično to znači da špediter ne odgovara za eventualnu štetu do koje je došlo tokom prevoza, jer je vozar dužan nadoknaditi štetu, odnosno ako je roba za vreme transporta bila osigurana štetu snosi osiguravajuće društvo. Špediterova je dužnost da u slučaju oštećenja ambalaže, oštećenja ili manjka robe, blagovremeno preduzme sve potrebne mere da bi očuvao nalagodavčeva prava prema trećim licima. Pored toga, špediter je dužan obezbediti dokaze (pisana dokumeta) o oštećenju robe, kako bi nalagodavac mogao ostvariti odštetni zahtev prema vozaru ili drugom odgovornom subjektu.

Prema nemačkim propisima špediter odgovara za izbor međušpeditera, ali ne odgovara za njegov rad. Drugim rečima, špediter nije dužan nadoknaditi štetu, koja je nastala krivicom međušpeditera, ali je obavezan obezbediti mu potrebna dokumenta (dokaze) za korišćenje njegovih odštetnih prava prema međušpediteru.

Odgovornost špeditera za rad podšpeditera, definisana je na jedinstven način u svim evropskim zemljama, i to da špediter odgovara i za izbor i za rad podšpeditera. Ovo ne važi ako je nalagodavac sam izabrao podšpeditera.

Prema francuskom pravnom sistemu špediter ima veću odgovornost u odnosu na nemačko zakonodavstvo. Špediter je odgovoran i za izbor i za rad vozara i drugih subjekata s kojima je sklopio ugovor pri organizaciji otpreme (dopreme) robe. Praktično, on je odgovoran za štetu koja je nastala na robu tokom prevoza, a oslobađa se odgovornosti ako je šteta nastala zbog više šile. Prema francuskom zakonodavstvu špediter odgovara za izbor i za rad međušpeditera. Špediter je dužan nalagodavcu nadoknaditi štetu, koja je nastala krivicom međušpeditera. Međutim, špediter može koristiti odštetni zahtev, direktno prema međušpediteru, a sva potraživanja koja je po toj osnovi naplatio zadržava za sebe, jer te pravno-ekonomske radnje preduzima za svoj račun. Kao i u ostalim evropskim sistemima i u francuskom pravnom sistemu, špediter je odgovoran za izbor i za rad podšpeditera.

U praksi odgovornost špeditera i prema nemačkom i francuskom sistemu je približno ista, jer se roba redovno osigurava, pa se time i odgovornost špeditera, prema francuskom zakonu, znatno ublažava

Na osnovu izloženog može se konstatovati da međunarodni špediter u evropskom pravnom sistemu ima tri statusa: status agenta (obavlja poslove u ime i za račun nalagodavca), status komisionara (obavlja poslove u svoje ime, a za račun nalagodavca), status samostalnog privrednog subjekta. (obavlja poslove u svoje ime i za svoj račun).

U praksi manje špediterske kompanije najčešće obavljaju poslove u statusu agenta, srednje i veće kompanije su ređe u statusu agenta, sve češće su u statusu komisionara ili samostalnog privrednog subjekta.

Velike špediterske kompanije predstavljaju logističke provajdere, koji realizuju izuzetno kompleksne procese i aktivnosti u logističkim lancima. Logistički provajderi su samostalni privredni subjekti, koji pružaju usluge na osnovu različitih ugovornih formi sa korisnicima i koji imaju prava i obaveze zasnovane na konkretnim ugovorima („ugovorna logistika“). Logistički provajderi, najčešće, sve svoje aktivnosti u složenim logističkim lancima i mrežama realizuju u svoje ime i za svoj račun. Pravni odnosi koje logistički provajderi uspostavljaju s velikim brojem drugih učesnika u logističkom lancu, često izlaze iz okvira špediterskog ili transportnog prava, pa je realno očekivati da se u bliskoj budućnosti pojavi logističko pravo kao posebna grana prava.

Na području međunarodnih robnih tokova, naročito kod interkontinentalnih tokova, afirmisali su se operatori multimodalnog transporta (MTO Multimodal transport operator), koji imaju

status samostalnog privrednika. Oni obavljaju poslove u svoje ime i za svoj račun, pa kao takvi imaju obaveze, prava i odgovornosti.

2.4.3. Položaj špedicije u našem privredno pravnom sistemu

U našoj zemlji špediter se tretira kao i kod većine evropskih zemalja. **Špediter je subjekt koji obavlja posao u svoje ime a za tuđ račun.** Njihov status je, u našem pravu, regulisan Zakonom o obligacionim odnosima. Pored ovog zakona, posao špeditera je delimično regulisan Zakonom o spoljnotrgovinskom poslovanju, Carinskim zakonom i dr.

Položaj i pravni status špedicije – otpremanja kod nas regulisani su odredbama Zakona o obligacionim odnosima (Službeni list SFRJ", br. 29/78, 39/85, 45/89, 57/89, "Službeni list SRJ", br. 31/93, 22/99, 23/99, 35/99, 44/99). Prema opštim odredbama Zakona špedicija (otpremnik) se obavezuje da u svoje ime i za račun nalogodavca zaključi ugovor o prevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje isporuke robe, kao i da obavi ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavac se obavezuje da mu za to isplati određenu naknadu. Ako je ugovorom o špediciji predviđeno, špediter (otpremnik) može zaključivati ugovor o prevozu i preduzimati druge pravne radnje u ime i za račun nalogodavca. Nalogodavac (korisnik, komitent) može po svojoj volji odustati od ugovora, ali u tom slučaju dužan je nadoknaditi špediteru sve troškove koje je do tada imao i da mu isplati mu srazmeran deo naknade za dotadašnji rad. Na odnose nalogodavca i špeditera, primenjuju se pravila iz ugovora o komisijonu, odnosno trgovinskom zastupanju.

OBAVEZE ŠPEDICIJE (OTPREMNIKA):

Prema Zakonu o obligacionim odnosima špediter (otpremnik) ima sledeće obaveze:

- Upozorenje na nedostatke naloga – špediter je dužan upozoriti nalogodavca na nedostatke u njegovom nalogu, naročito na one koji ga izlažu većim troškovima ili šteti.
- Upozorenje na nedostatke pakovanja - ako roba nije upakovana ili inače nije pripremljena za otpremu kako treba, špediter je dužan upozoriti nalogodavca na te nedostatke, a kad bi čekanje da ih nalogodavac ukloni bilo od štete za njega, špediter je dužan da ih sam ukloni na račun nalogodavca.
- Čuvanje interesa nalogodavca – špediter je dužan u svakoj prilici postupiti kako to zahtevaju interesi nalogodavca i sa pažnjom dobrog privrednika. On je dužan da bez odlaganja obavesti nalogodavca o oštećenju robe, kao i o svim događajima od značaja za njega i da preduzme sve potrebne mere radi očuvanja njegovih prava prema odgovornom licu.
- Postupanje po uputstvima nalogodavca – špediter je dužan držati se uputstava o: transportnom pravcu i putu, transportnim sredstvima i načinu prevoza, kao i ostalih uputstava dobijenih od nalogodavca. Ako nije moguće postupiti po uputstvima sadržanim u nalogu, špediter je dužan tražiti nova uputstva, a ako za to nema vremena ili je to nemoguće, špediter je dužan postupiti kako to zahtevaju interesi nalogodavca. O svakom odstupanju od naloga špediter je dužan bez odlaganja obavestiti nalogodavca. Ako nalogodavac nije odredio transportni pravac, put, vid, sredstvo i način transporta, špediter će ih odrediti kako zahtevaju interesi nalogodavca u datom slučaju. Ako je špediter odstupio od dobijenih uputstava odgovara za štetu nastalu usled više sile, izuzev ako dokaže da bi se šteta dogodila i da se držao datih uputstava.
- Odgovornost špeditera za druga lica – špediter odgovara za izbor prevoznika kao i za izbor drugih lica sa kojima je u izvršenju naloga zaključio ugovor (uskladištenje robe i sl.), ali ne odgovara i za njihov rad, izuzev ako je tu odgovornost preuzeo ugovorom. Špediter koji izvršenje naloga poveri drugom špediteru umesto da ga sam

izvrši, odgovara za njegov rad. Ako nalog sadrži izričito ili prećutno ovlašćenje špeditera da poveri izvršenje naloga drugom špediteru ili ako je to očigledno u interesu nalogodavca, on odgovara samo za njegov izbor, osim ako je preuzeo odgovornost za njegov rad. Navedene odgovornosti ne mogu se ugovorom isključiti ni ograničiti.

- Carinske radnje i plaćanje carine - ukoliko ugovorom nije drukčije određeno, nalog za otpremu robe preko granice sadrži obavezu za špeditera da sprovede potrebne carinske radnje i isplati carinske dažbine za račun nalogodavca.
- Prevoz i drugi poslovi – špediter može i sam izvršiti potpuno ili delimično prevoz stvari čija mu je otprema poverena, ako nije nešto drugo ugovoreno. Ako je špediter sam obavio prevoz ili deo prevoza, ima prava i obaveze prevoznika i u tom slučaju pripada mu i odgovarajuća naknada za prevoz pored naknade po osnovu otpremanja i naknade troškova u vezi sa otpremanjem. Isto važi u pogledu drugih poslova obuhvaćenih nalogom, običajima ili opštim uslovima.
- Osiguranje pošiljke – špediter je dužan da osigura pošiljku samo ako je to ugovoreno. Ako ugovorom nije određeno koje rizike treba da obuhvati osiguranje, špediter je dužan da osigura stvari od uobičajenih rizika.
- Polaganje računa - špediter je dužan nakon završenog posla položiti račun nalogodavcu. Prema zahtevu nalogodavca špediter je dužan položiti račun, i u toku izvršavanja naloga.

OBAVEZE NALOGODAVCA:

Prema Zakonu o obligacionim odnosima nalogodavac ima sledeće obaveze:

Isplata naknade - nalogodavac je dužan isplatiti špediteru naknadu prema ugovoru, a ako naknada nije ugovorena, onda naknadu određenu tarifom ili nekim drugim opštim aktom, a u nedostatku ovoga, naknadu određuje sud. Špediter može zahtevati naknadu kad izvrši svoje obaveze iz ugovora o otpremanju.

Troškovi i predujam - nalogodavac je dužan naknaditi špediteru potrebne troškove učinjene radi izvršenja naloga o otpremanju robe. Špediter može zahtevati naknadu troškova odmah pošto ih je učinio. Nalogodavac je dužan na zahtev špeditera predujmiti mu potrebnu svotu (dati mu akontaciju) za troškove koje zahteva izvršenje naloga o otpremanju robe.

Opasne stvari i dragocenosti - nalogodavac je dužan obavestiti otpremnika o osobinama stvari kojima može biti ugrožena sigurnost lica ili dobara ili nanesena šteta. Kad se u pošiljci nalaze dragocenosti, hartije od vrednosti ili druge skupocene stvari, nalogodavac je dužan obavestiti o tome otpremnika i saopštiti mu njihovu vrednost u času predaje radi otpremanja.

Kada je ugovoreno da špediter naplatiti svoja potraživanja od primaoca robe, špediter zadržava pravo da traži isplatu naknade od nalogodavca, ako primalac odbije da mu je isplati.

POSEBNI SLUČAJEVI OTPREMANJA

Otprema sa fiksnom naknadom

Kad je ugovorom o otpremanju određena jedna ukupna svota za izvršenje naloga o otpremanju stvari, ona obuhvata naknadu po osnovu otpremanja i naknadu za prevoz i naknadu svih ostalih troškova, ako nije šta drugo ugovoreno. U tom slučaju, špediter odgovara i za rad prevozioca i drugih lica kojima se putem ovlašćenja iz ugovora poslužio.

Zbirna otprema

Špediter može u izvršavanju dobijenih naloga organizovati zbirnu otpremu, osim ako je ugovorom to isključeno. Ako zbirnom otpremom postigne razliku u vozarini u korist

nalagodavca, špediter ima pravo na posebnu dodatnu naknadu. U slučaju zbirne otpreme špediter odgovara za gubitak ili oštećenje stvari nastale za vreme prevoza do kojih ne bi došlo da nije bilo zbirne otpreme.

Založno pravo otpremnika

Radi obezbeđenja naplate svojih potraživanja nastalih u vezi sa ugovorom o špediciji (otpremanju), špediter ima pravo zaloge na stvarima predatim radi otpremanja i u vezi sa otpremanjem sve dok ih drži ili dok ima u rukama dokument (ispravu) pomoću koje može raspolagati njima. Kad je u izvršenju otpremanja učestvovao i drugi špediter, on je dužan starati se o naplati potraživanja i ostvarenju prava zaloge prethodnih špeditera. Ako drugi špediter isplati špediterova potraživanja prema nalagodavcu, ta potraživanja i špediterovo pravo zaloge prelaze na njega po samom zakonu. To isto važi ako drugi špediter isplati potraživanja prevoznika.

2.4.4. Organizacija špediterskih i agencijskih kompanija

Unutrašnja organizacija špediterskog preduzeća uglavnom se vrši prema vrstama pojedinih špediterskih poslova i zadataka, tako da su špedicije organizovane u sektore, odnosno službe. Obično postoji sektor uvoza, izvoza, tranzita, tarifni sektor, akvizicije i ispitivanje tržišta, saobraćajno i agencijsko poslovanje, transport i skladištenje, kao i sajamski poslovi, carinski poslovi, finansijsko-računovodstveni i kadrovski poslovi. Svaki sektor unutar špediterskog preduzeća može biti poseban profitni centar tj. može imati svoje prihode i troškove. U okviru špediterskog preduzeća mogu postojati različiti oblici centralizacije ili decentralizacije poslovnih jedinica i radnih mesta. Zbog prirode špediterskog posla špedicije moraju imati razvijene snažne logističke i poslovne mreže, koje obuhvataju: filijale, poslovne jedinice, ispostave, predstavništva, pojedinačna radna mesta. Filijale se osnivaju u regionalnim ili većim privrednim centrima, gde redovno samostalno nastupaju na tržištu, naravno u okviru unapred usvojene poslovne politike preduzeća. Za razliku od njih, poslovne jedinice, ispostave i predstavništva često nisu samostalni na tržištu i u svom poslovanju su podređeni filijalama kojima geografski ili poslovno pripadaju ili direktno centrali preduzeća.

Poslovne funkcije i zadaci špedicije grupišu se u određene organizacione jedinice. Mogući su različiti pristupi i kriterijumi grupisanja poslova i zadataka te špediterska preduzeća mogu biti organizovana kao:

- funkcionalne organizacije, gde se srodni poslovi i zadaci grupišu u posebne poslovne funkcije i organizacione nivoe. Ovo je centralizovan, najjednostavniji i najčešći model organizacije,
- divizona organizacija, gde se pojedine funkcije organizuju decentralizovano po uslugama, geografskim područjima ili tržištima. Decentralizovana organizaciona struktura primenjuje se kod složenih preduzeća koja su prostorno dislocirana,
- matična organizacija, gde se koriste prednosti funkcionalnog i tržišnog grupisanja. Sve organizacione jedinice su dvodimenzionalno pozicionirane. Prednost matične organizacije su: fleksibilnost, racionalno korišćenje resursa, stalno stručno osposobljavanje i dr
- procesna organizacija, gde se svi poslovi i aktivnosti vezuju u jedan jedinstven proces veza za realizaciju konkretnog ugovora, odnosno posla. Zahtevi korisnika su u prvom planu i sve je podređeno ispunjenju tih zahteva.
- virtuelna organizacija, gde se uspostavljaju privremene i fleksibilne kooperativne mreže koje su orijentisane prema određenom cilju. U organizaciji se formiraju timovi ad hoc, prema potrebi iz okruženja i prevazilaze se geografske i vremenske barijere.

2.4.5. Fiata savez i špediterska udruženja

Kao i u svim drugim privrednim granama i špediteri se udružuju radi zaštite sopstvenih interesa. Udruženja nastaju na nacionalnom, ali i globalnom nivou. Prva strukovna udruženja nastala su još 1908. godine u Bazelu. Brojni su razlozi udruživanja, a među najznačajim mogu se navesti sledeći:

- unapređenje delatnosti,
- zaštita zajedničkih interesa profesije,
- zajednički nastupi pred državnim organima i drugim strukovnim udruženjima,
- razvijanje dobrih poslovnih odnosa,
- uređivanje uslova za bavljenje profesijom,
- sprečavanje nelojalne konkurencije i monopola,
- itd.

Mogu se izdvojiti **tri nivoa udruživanja** špediterskih preduzeća (Slika 20):

- nacionalna i poslovna udruženja,
- regionalna – višenacionalna udruženja,
- međunarodni savez špediterskih udruženja

Nacionalna udruženja špeditera prave i izdaju „opšte uslove poslovanja” kojima regulišu pravni položaj, prava i obaveze špeditera, nalogodavaca i drugih učesnika spoljnotrgovinskog poslovanja.

Slično špediterskim kompanijama udružuju si i agenti u pomorskom i rečnom transportu. Agenti formiraju svoja udruženja radi lakšeg sporazumevanja sa nalogodavcima (naručiocima poslova), državnim institucijama i drugim učesnicima u poslu. Na nivou udruženja može biti definisana zajednička poslovna politika; zajednička obrada tržišta; zajedničko planiranje; uzajamno obaveštavanje.

Međunarodni savez špediterskih udruženja – FIATA savez

FIATA je međunarodni savez špediterskih udruženja (skraćenica od francuskog: *Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles* ili na engleskom: *International Federation of Freight forwarders Associations – IFFA*). FIATA je osnovana u Beču, 1926. godine. Sedište FIATA je u Cirihu, u Švajcarskoj. FIATA je nevladina organizacija i danas predstavlja industriju koja pokriva približno oko 40 000 špediterskih i logističkih firmi, koje zapošljavaju između 8 i 10 miliona ljudi u 150 zemalja sveta.

Ciljevi FIATA saveza su :

- bolja saradnja nacionalnih udruženja špeditera,
- standardizacija postupaka, procedura, obrazaca, a samim tim i nivoa znanja i usluga koje pružaju špedicije,
- pružanje pomoći u oblasti profesionalne obuke i usavršavanja kadrova,
- razmena iskustava i poslovnih veza,

- zaštita interesa špeditera, promovisanje i predstavljanje delatnosti na ekspertskim skupovima međunarodnih organizacija,
- upoznavanje privrede i javnosti sa uslugama koje pruža špedicija.

Organizaciona struktura FIATA saveza

Rad FIATA saveza obavlja se kroz aktivnosti Generalne skupštine, Upravnog odbora, savetodavnog tela i radne grupe. Generalna skupština odlučuje o najvažnijim pitanjima vezanim za Organizaciju i struku i bira ostale Organe. U njoj su zastupljeni svi članovi. Sastaje se jednom godišnje, na Kongresima FIATA. Upravni odbor, sekretarijat i Predsednik vode organizaciju, operativno. Bira ih Generalna skupština, kojoj i odgovaraju.

Instituti se bave tehničkim pitanjima vezanim za pojedine oblasti. U okviru instituta postoje stalne radne grupe. Postoje tri instituta:

- institut za avio špediciju,
- institut za carinska pitanja,
- institut za multimodalni transport.

Pitanjima koja se odnose na celu profesiju bave se savetodavna tela:

- savetodavno telo za opasne materije,
- savetodavno telo za informacione tehnologije,
- savetodavno telo za pravna pitanja,
- savetodavno telo za odnose sa javnošću,
- savetodavno telo za profesionalnu obuku i usavršavanje.

U cilju definisanja regionalnih interesa, saradnje, objedinjavanja regionalnih aktivnosti i rešavanja regionalnih problema, FIATA je nacionalne asocijacije podelila na 4 regiona:

- Afrika i Srednji istok,
- Amerika,
- Azija i Pacifik,
- Evropa,

Kongresi FIATA saveza

Svake godine FIATA održava Svetski Kongres. Ovaj međunarodni događaj spaja špeditersku industriju i korisnike i druge nosioce logističkih usluga. Služi za unapređenje poslovanja špediterske delatnosti, a FIATA Kongres je i prilika za uspostavljanje poznanstava i zaključivanje novih poslovnih dogovora. Na svakom kongresu učestvuje između 800 i 1500 osoba.

Članstvo u FIATA

FIATA članovi mogu biti:

- Nacionalna udruženja,
- Grupni članovi,
- Individualni članovi,
- Počasni članovi.

Članovi doprinose ostvarivanju ciljeva FIATA najbolje što mogu i poštuju Statut, pravila, procedure i direktive Predsedništva.

Nacionalna udruženja

Nacionalna udruženja su organizacije koje predstavljaju celokupni špediterski sektor jedne zemlje. Odluku o primanju ili isključivanju članova donosi Skupština na zahtev Predsedništva. Ova odluka je finalna. Nacionalno udruženje je ovlašćeno da koristi FIATA logo u svom poslovanju. Isključivo nacionalno udruženje jedne zemlje može izdavati FIATA dokumenta svojim članovima, a u skladu sa direktivama saveza. U izuzetnim slučajevima skupština može, na osnovu predloga predsedništva, dati individualnim članovima status nacionalnog udruženja. Ovo se dešava u periodu kada neka zemlja nije osnovala nacionalno udruženje i podnela zahtev za članstvo u FIATA. Sekretarijat će odmah izvestiti postojeće nacionalno udruženje jedne zemlje ukoliko dobije zahtev za registrovanje nacionalnog udruženja od strane druge organizacije iz iste zemlje. Tada postojeće nacionalno udruženje ima rok od četiri nedelje da predsedništvu uloži prigovor. Po ulaganju prigovora razmatra ga skupština saveza.

Grupni članovi

Grupni članovi mogu biti:

- međunarodne organizacije koje predstavljaju špediterske grane grupe zemalja,
- međunarodne špediterske grupe koje zastupaju iste ili slične interese pred FIATA,
- međunarodna udruženja čiji su članovi aktivni samo u pod – sektorima špediterske grane.

Odluku o primanju ili isključivanju članova donosi Skupština na zahtev Predsedništva. Ova odluka je finalna. Svaki Grupni član ima pravo glasa i druga izborna prava preko svog delegata.

Individualni članovi

Individualni članovi su špediterska preduzeća ili pravni entiteti blisko povezani sa špediterskom industrijom. Odluku o primanju ili isključivanju članova donosi Skupština na zahtev Predsedništva. Ova odluka je finalna. Prihvatanje zahteva za članstvo od strane špediterskog preduzeća je moguće samo uz pismeno odobrenje Nacionalnog udruženja zemlje iz koje je to špeditersko preduzeće.

Počasni članovi

Počasni članovi su osobe koje su bile od naročite koristi FIATA savezu ili špediterskoj industriji uopšte. Odluku o primanju ili isključivanju članova donosi Skupština na zahtev Predsedništva. Počasni članovi u svom delovanju nemaju ovlašćenja da glasaju, niti bilo kakva druga izborna prava.

Provera članstva

Adrese svih špediterskih kompanija i Nacionalnih udruženja pod okriljem FIATA mogu se naći na FIATA veb sajtu pod direktorijom Online Members. Tu se nalazi lista koja sadrži 92 nacionalna udruženja u 85 zemalja i više od 4 500 individualnih članova u 140 zemalja. Ova lista se stalno obnavlja i svako joj može pristupiti.

Izdavanje dokumenata

Standardizacija špediterskih dokumenata i obrazaca je jedan od osnovnih ciljeva FIATA, koja je standardizovala putem jasno izraženih boja sledeća dokumenta:

- 1970. - FBL - prenosivi tovarni list kombinovanog transporta (plavi)
- 1992. - dodatak na FBL - multimodalni na mesto kombinovanog (plavi)

- 1996. - FWB - neprenosivi multimodalni železnički list (belo/zeleni)
- 1955. - FCR - špeditersko uverenje o prijemu (zeleni)
- 1959. -FCT - špeditersko uverenje o prevozu (žuti)
- 1975. - FWR - uverenje o uskladištenju (narandžasti)

i formulare:

- 1984. -FFI - špediterske instrukcije (beli)
- 1984. - SDT - deklaracija isporučioaca za prevoz opasnih materija (belo crveni)
- 1997. - SIC - intermodalno uverenje isporučioaca o težini (belo/zeleni)

Pravilnik o izdavanju dokumenata sadrži sledeća pravila:

1. Ovlašćenje da kontroliše štampanje i distribuciju FIATA dokumenata je ograničeno isključivo na organizacije članice FIATA.
2. Nacionalne organizacije špeditera (Udruženja) su odgovorne za štampanje dokumenata na Engleskom, Francuskom i Nemačkom jeziku što se tiče teksta i dizajna, nakon odobrenja. Ukoliko je neophodno, dozvoljeno je da se doda tekst na jeziku Udruženja (organizacije) na dokumentu, kao dodatak jednom od tri FIATA jezika. Članice Udruženja treba da označe dokument koji distribuiraju kroz sufiks oznake prema šifri zemlje date od strane Ujedinjenih Nacija, na primer: Austrija AT, Japan JP itd.
3. Serijski broj potreban je na svim dokumentima, za razliku od FIATA formulara SDT, SIC i FFI.
4. Pre nego što se izda dokument FIATA Udruženja, članice treba da dostave konačne primerke Sekretarijatu FIATA na odobrenje.
5. FIATA dokumenta i formulari se distribuiraju od strane Udruženja, članice FIATA, svojim članicama prema oficijelnim instrukcijama i objašnjenjima o upotrebi. Radi kontrole štampanja ovih dokumenata nacionalna udruženja drže registar firmi članica koje su primile kopije istih, unoseći pri tom njihove serijske brojeve.
6. FIATA poseduje autorsko pravo na FIATA FCR, FIATA FCT, FWR, FBL, FWB, SDT i SIC formulare. Reprodukција ovih dokumenata od strane pojedinačnih firmi je strogo zabranjena.

Da bi se sačuvala svetska reputacija i prihvatanje FIATA dokumenata u međunarodnoj trgovini, izdavanje ovih dokumenata od strane špeditera mora biti pod kontrolom Nacionalnih udruženja koja su članovi FIATA. Zato odgovornost za štampanje i distribuciju FIATA dokumenata ima Nacionalno udruženje svake zemlje. Može se kontaktirati Nacionalno udruženje u svojoj zemlji i od njih dobiti dokument, pod uslovom da je to udruženje član FIATA, i ako kompanija ispunjava zahteve za izdavanje tog dokumenta. FIATA dokumenta nisu na raspolaganju nijednom špediteru u zemlji u kojoj FIATA nema Nacionalno udruženje kao člana.

Edukacija

FIATA kursevi se mogu pohađati individualno kroz program samostalnog učenja ili u razredu kroz Autorizovani Trening Centar (ATC). Vreme pohađanja može dosta varirati od osobe do osobe, ali nezavisni student može očekivati da će uložiti približno 200 sati učenja da završi Introductory kurs i oko 100 sati učenja za kurseve International Air Cargo Rating i Dangerous Goods Regulations. Materijal za učenje, za različite kurseve, sadrži uputstva i publikacije kao komplet.

Diploma FIATA garantuje visoke standarde treninga i poznata je širom sveta i prihvaćena kao kvalitetan proizvod od strane svetskih avio prevoznika i kargo udruženja. Dobro znanje pisanog engleskog jezika, svetska geografija i osnovna znanja iz matematike su od suštinskog značaja za kurseve na svim jezicima.

Rešavanje nesporazuma između špeditera

FIATA sada nudi svojim individualnim članovima arbitracioni kod koji omogućava pravne rasprave između špediterskih agenata, koje se mogu rešiti po veoma niskim troškovima bez odlaska na sud.

To je veoma jednostavan arbitracioni kod koji omogućava da se rasprave između njih reše najbrže, najjednostavnije i najjeftinije moguće. Ključni elementi ovog arbitracionog koda su da se arbitracioni tribunal sačinjava od predstavnika iz FIATA Savetodavnog tela za pravna pitanja. Arbitracioni tribunal će doneti konačnu odluku samo ako su obe sukobljene strane pismeno prihvatile arbitracioni kod. Procedura će generalno biti vođena pismenim putem na engleskom jeziku (bez putnih troškova) i biće krajnje jeftina (između 500 i 3000 \$).

Menadžment rizika

U svakoj međunarodnoj trgovinskoj transakciji postoji element rizika. Kako je složenost međunarodne trgovine znatno veća u poređenju sa lokalnom trgovinom, tako i menadžment rizika u međunarodnoj trgovini zahteva alate koji su daleko više sofisticirani. Međunarodni trgovci traže od svojih špeditera da ih savetuju i asistiraju im u minimiziranju naročito onih rizika koji su povezani sa transportom robe – gubitak, oštećenje i uništenje.

Finansije i plaćanje

Špediterima se poverava roba koja veoma često saobraća u uslovima gde kupac i prodavac nisu poznati jedan drugom. Pod ovim okolnostima špediter mora da obezbedi isporuku od vrata do vrata, što se naročito ogleda u tačnoj i pravovremenoj izradi neophodne dokumentacije – izvanrednost na ovom polju vodi brzom isporuci kupljene robe i zadovoljstvu trgovaca. Špediteri se stalno obaveštavaju o ulasku novih izvoznika i uvoznika na međunarodno tržište. Vrlo često ovo uključuje i savetovanje oko alternativnih metoda finansiranja transakcija i uspostavljanja metoda plaćanja koje su jednako prihvatljive za kupca i prodavca.

2.5. ULOGA ŠPEDICIJE U CARINSKOM POSREDOVANJU

2.5.1. Osnovni pojmovi u carinskom posredovanju

U procesu carinjenja robe pojavljuje se niz različitih pojmova i termina koji su definisani kroz carinski zakon i različite carinske propise. Da bi se lakše mogla pratiti problematika vezana za carinsko posredovanje i sprovođenje carinskih postupaka, daje se kratak pregled značenja osnovnih pojmova, kao što su:

Carinska roba - Carinska roba je roba koja se uvozi, odnosno unosi ili prima u carinsko područje, koja se iz tog područja izvozi, odnosno iznosi ili šalje, ili je preko tog područja u tranzitu, odnosno prenosi se preko carinskog područja.

Carinski status - je status robe u carinskom postupku, kao domaće ili strane;

Carinski dug - je obaveza lica da plati iznos carine i drugih uvoznih dažbina za određenu robu u skladu sa propisima;

Uvozne dažbine - su carina i druge dažbine koje se plaćaju pri uvozu robe;

Carinski nadzor - je skup opštih mera i radnji Uprave carina u cilju sprovođenja carinskih i drugih propisa u odnosu na robu koja podleže carinskom nadzoru, uključujući mere za obezbeđenje istovetnosti robe od prispeća na carinsko područje do okončanja carinskog postupka (praćenje i čuvanje carinske robe, uzimanje uzoraka, prospekata, fotografija ili drugih podataka), stavljanje carinskih obeležja i overu propisanih dokumenata;

Carinska kontrola - je preduzimanje pojedinih radnji od strane Uprave carina, kao što su: pregled robe, uzimanje uzoraka, kontrola postojanja i autentičnosti dokumentacije, pregled knjigovodstvenih i drugih dokumenata, pregled prevoznih sredstava, pregled prtljaga i druge robe koju jedno lice nosi sa sobom ili na sebi i sprovođenje službenih provera i sličnih radnji u cilju obezbeđivanja pravilne primene carinskih i drugih propisa;

Deklarisanje - je radnja kojom lice od carinskog organa zahteva, u propisanoj formi i na propisani način, sprovođenje odgovarajućeg carinskog postupka nad robom; podnosilac deklaracije-deklarant je lice koje podnosi deklaraciju u svoje ime ili lice u čije ime se podnosi deklaracija;

Carinski dozvoljeno postupanje - sa robom i upotreba je stavljanje robe u carinski postupak, unošenje robe u slobodnu zonu, ponovni izvoz robe iz carinskog područja, uništenje i ustupanje robe u korist države;

Carinski postupak - je postupak stavljanja robe u slobodan promet, postupak tranzita, postupak carinskog skladištenja, postupak aktivnog oplemenjivanja, postupak prerade pod carinskom kontrolom, postupak privremenog uvoza, postupak pasivnog oplemenjivanja i postupak izvoza, gde učesnici u postupku stiču prava i obaveze vezane za robu;

Aktuelni Carinski Zakon Srbije donet je u julu 2003. (Sl. glasnik Republike Srbije br.73/2003), a primenjuje se od 1. januara 2004 godine. Na osnovu Carinskog zakona, uredbi i raspisa sprovodi se carinski postupak na području Srbije. Uredbe i carinski raspisi detaljnije definišu proceduru primene pojedinih odredbi iz zakona.

2.5.2. Osnovni poslovi špedicije pri carinskom posredovanju

Špedicija zastupa komitenta (nalogodavca), po njegovoj dispoziciji u carinskom postupku. Komitetnt može odrediti zastupnika za sve ili samo neke poslove u postupku pred carinskim organima. Nalog komitenta za carinsko zastupanje daje se kroz dispoziciju. Ako nije drugačije ugovoreno, smatra se da je davanjem dispozicije za organizaciju uvoznih i izvoznih robnih tokova, dat i nalog za carinsko zastupanje.

Carinsko zastupanje može biti:

- neposredno, ako zastupnik istupa u ime i za račun drugog lica, ili
- posredno, ako zastupnik istupa u svoje ime, a za račun drugog lica.

Posredni zastupnik je pravno ili fizičko lice registrovano za poslove međunarodne špedicije, koje je upisano u poseban registar zastupnika kod Uprave carina. Posredni zastupnik je dužan da vodi evidenciju o svim radnjama, koje preuzima kao zastupnik pred carinskim organima, a na način koji odredi Uprava carina.

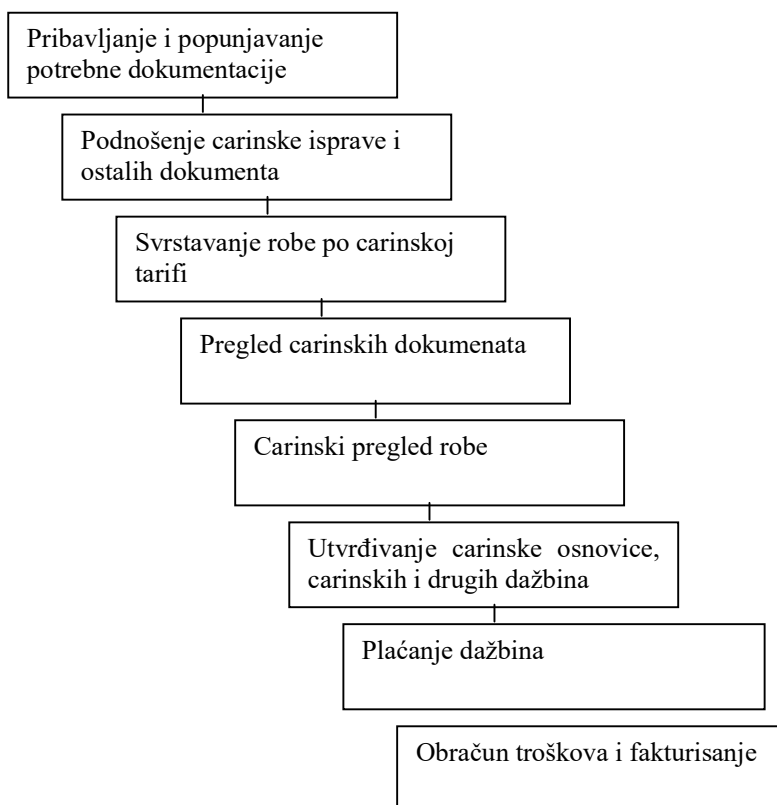
Carinski agent je fizičko lice koje je zaposleno u međunarodnoj špediciji, a koje je ovlašćeno, od strane Uprave carina, za sprovođenje radnji u carinskom postupku ili u vezi sa tim postupkom. Uprava carina izdaje fizičkom licu dozvolu za rad kao carinskom agentu, ako:

- položi ispit posle obuke koju organizuje i čiji program utvrđuje Uprava carina,
- nije zaposlen u Upravi carina ili nije član uže porodice lica zaposlenog u Upravi,
- nije pravosnažno osuđivano lice ili lice kažnjavano za krivična dela ili prekršaje spoljnotrgovinskih, deviznih, carinskih ili poreskih propisa, ili za druga dela ili prekršaje nespojive sa položajem carinskog agenta.

Carinskom agentu upisanom u registar dodeljuje se poseban identifikacioni broj, identifikaciona kartica i lični pečat. Uprava carina vodi registar carinskih agenata. Carinski agent može poveriti drugom licu, zaposlenom u međunarodnoj špediciji, izvršenje pojedinih radnji u carinskom postupku. Carinski agent je odgovoran za radnje tog lica. Uprava carine može privremeno, najduže šest meseci, oduzeti dozvolu carinskom agentu, ako ne plati carinski dug ili ako ne postupa u skladu sa obavezama utvrđenim Carinskim zakonom.

Carinsko posredovanje podrazumeva zastupanje nalogodavca (carinskog obveznika) u postupku carinjenja robe u uvoznim, izvoznim i tranzitnim robnim tokovima. Osnovni poslovi špedicije pri carinskom posredovanju podrazumevaju sledeće aktivnosti (Slika 1):

- prikupljanje dokumentacije za obavljanje carinskog postupka i sredstava za plaćanje carinskih dažbina,
- tarifiranje, odnosno svrstavanje robe prema Carinskoj tarifi,
- izradu, popunjavanje i predaju carinske i prateće dokumentacije carinskom organu radi carinjenja,
- carinski pregled robe, gde je špediter dužan da prisustvuje fizičkom carinskom pregledu robe,
- plaćanje carinskih i ostalih dažbina,
- obračun troškova, ispostavljanje računa i dostava carinske dokumentacije nalogodavcu.

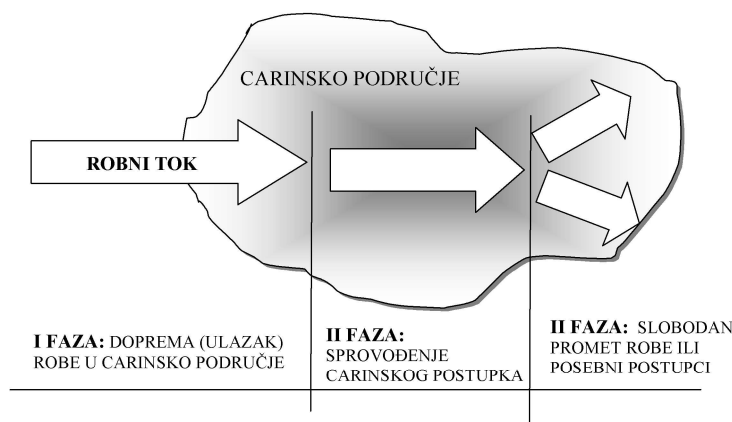


Slika 1. Osnovni poslovi špedicije pri carinskom posredovanju

Potrebno je da špedicija pripremi dokumentaciju i potrebne resurse za obavljanje carinskog postupka sa robom. Uglavnom je potrebno pribaviti određena komercijalno-trgovačka i transportna dokumenta, koja prate robni tok. To su uglavnom sledeća dokumenta: trgovačka faktura u dva primerka, specifikacija robe, lista pakovanja, razne potvrde i sertifikati, inspeksijska uverenja, tovarni list ili drugi transportni dokument, polisa osiguranja itd. Na osnovu ovih dokumenata špediter popunjava Jedinstvenu Carinsku Ispravu (JCI) i druga carinska dokumenta. Kad špediter pribavi i popuni sva potrebna dokumenta dužan je uporediti podatke u dokumentima sa faktičkim stanjem prispele pošiljke (po težini, broju koleta, vrednosti, vrsti robe, mestu isporuke i paritetu, itd). U slučaju da postoje neslaganja između primljenih dokumenata i faktičkog stanja pošiljke, špediter će preduzeti sve mere da ukloni nejasnoće i eventualne greške. Popunjena carinska i prateća dokumenta špediter predaje carinskom organu, čime prijavljuje robu carini i pokreće carinski postupak. Potrebno je da špediter izvrši tarifiranje robe tj. svrsta je prema važećoj nomenklaturi iz carinske tarife (odredi tarifni broj za robu i upiše ga u JCI). Špediter je dužan da fizički prisustvuje carinskom pregledu robe, plati uvozne carinske dažbine (prema dogovoru sa komitentom) i nalogodavcu dostavi dokumenta o izvršenom carinskom pregledu. Na kraju špediter obračunava sve troškove vezane za sprovođenje carinskog postupka i ispostavlja račun nalogodavcu.

2.5.3. *Odvijanje robnih tokova u okviru carinskog postupka*

U okviru carinskog postupka moguće je izdvojiti tri karakteristične faze robnog toka



Slika 2. Osnovne faze robnog toka u okviru carinskog postupka

Doprema (ulazak) robe u carinsko područje - I faza toka

Roba koja ulazi u carinsko područje od trenutka ulaska podleže merama carinskog nadzora, a po potrebi i merama carinske kontrole, u skladu sa Carinskim zakonom. Roba ostaje pod carinskim nadzorom dok se ne utvrdi carinski status robe ili dok se njen carinski status ne promeni. Lice koje unosi robu u carinsko područje dužno je da robu prijavi carini. Carinski organ određuje dalji tok kretanja robe, a lice koje unese robu dužno je da bez odlaganja robu preveze određenim putem, na način i u roku koji je odredila carina (transport robe do mesta za carinski pregled ili do drugog mesta koje odredi ili odobri carinski organ, ili u slobodnu zonu). Lice koje preuzme odgovornost za prevoz robe posle unošenja u carinsko područje odgovorno je za izvršavanje ovih obaveza

Ukoliko se roba u carinsko područje doprema vazdušnim ili vodnim transportom, zapovednik broda ili vazduhoplova (ili lice koje zapovednik ovlasti), odmah po dolasku, a pre istovara robe, podnosi carinskom organu manifest za svu robu koja se prevozi brodom ili vazduhoplovom. Brod ili vazduhoplov ne mogu napustiti carinsko područje luke, odnosno aerodrom bez odobrenja carinskog organa. Isto tako zapovednik broda ili vazduhoplova koji napušta carinsko područje, pre odlaska podnosi carinarnici manifest za svu robu koja se prevozi brodom ili vazduhoplovom. Forma i sadržina manifesta mora biti u skladu sa međunarodnim standardima. Zapovednik broda ili vazduhoplova (ili ovlašćeno lice u Srbiji) mora da potvrdi da manifest sadrži kompletne, istinite i tačne podatke. Kad je brod ili vazduhoplov primoran da se zbog nepredviđenih okolnosti ili više sile zaustavi ili privremeno zadrži na carinskom području, zapovednik je dužan da odmah o tome obavesti carinski organ. Carinski organ utvrđuje mere koje treba preduzeti da bi se omogućio carinski nadzor nad robom.

Kad zbog nepredviđenih okolnosti ili više sile dođe do gubitka robe i nije moguće ispuniti obaveze prema Carinskom zakonu, neophodno je odmah o tome obavesti nadležni carinski organ. Ukoliko nije došlo do potpunog gubitka robe, potrebno je odmah obavestiti najbliži carinski organ o mestu gde je roba smeštena.

Ukoliko se roba u carinsko područje doprema drumskim transportom, sva drumska transportna sredstva moraju se zaustaviti kod graničnog branika. Drumska transportna sredstva ne mogu da nastave putovanje, sve dok granična carinarnica ne izvrši radnje predviđene carinskim zakonom i pratećim propisima.

Kada se roba uvozi železničkim transportom, železnička kompozicija se zaustavlja na graničnoj železničkoj stanici, gde se sprovode mere carinskog nadzora. Kada pređe graničnu liniju kompozicija se zaustavlja na tzv. carinskim kolosecima (koje je odredila železnica). Granična železnička stanica je dužna da odmah prijavi voz graničnoj carinarnici, a voz ne može nastaviti put dok carinarnica ne obavli sve predviđene radnje prema carinskim propisima.

Vlada može propisati posebne uslove za uvoz, odnosno tranzit putem dalekovoda i cevovoda. Isto tako vlada propisuje posebne mere carinskog nadzora i carinski postupak koji se primenjuju u putničkom prometu, kao i u različitim vidovima saobraćaja (drumski, železnički, vazdušni, rečni i poštanski). Za robu koja je dopremljena u carinsko područje dalje se sprovodi određena procedura koja u ovoj fazi obuhvata: a) deklarisanje robe i podnošenje sažete deklaracije, b) određivanje carinski dozvoljenog postupanja ili upotrebu robe i c) privremeni smeštaj robe.

a) DEKLARISANJE ROBE (PODNOŠENJE SAŽETE DEKLARACIJE)

Za robu koja je dopremljena carinskom organu, ili do drugog mesta koje je carinski organ odredio ili odobrio, potrebno je izvršiti deklarisanje robe (podneti carinsku deklaraciju). Deklarisanje podrazumeva prijavljivanje robe carini od strane lica koje je unelo robu u carinsko područje ili lica koje je preuzelo odgovornost za robu posle njenog ulaska, ili od njih ovlašćenog lica. U praksi se ovo lice često naziva deklarant. Po dopremi robe, a pre deklarisanja, uz odobrenje carinarnice, roba se može pregledati i mogu se uzeti uzorci radi određivanja carinski dozvoljenog postupanja ili upotrebe robe. Odobrenje za dalje carinski dozvoljeno postupanje ili upotrebu robe daje se na zahtev lica koje je ovlašćeno da nad robom sprovede carinski dozvoljeno postupanje ili upotrebu.

Prijavljivanje i deklarisanje robe obavlja se pomoću carinskog dokumenta (propisanog obrasca) koji se naziva Sažeta deklaracija. Sažeta deklaracija služi za identifikaciju dopremljene robe. Sažeta deklaracija podnosi se odmah po dopremi robe carinskom organu i mora obuhvatati svu dopremljenu robu. Carinski organ može produžiti rok za podnošenje sažete deklaracije, a najduže do isteka prvog radnog dana posle dopreme robe. Carinski organ može odobriti korišćenje komercijalnih i transportnih isprava (faktura, pakung lista, specifikacija, tovarni list, manifest, teretnica, konosman i sl.) umesto sažete deklaracije, pod uslovom da sadrže podatke neophodne za identifikovanje robe.

Na zahtev deklaranta, carinski organ može odobriti prethodno deklarisanje robe, ako je takav zahtev podnet najkasnije tri dana pre dopreme robe. Sažeta deklaracija ne podnosi se u pisanoj formi za robu koju unose putnici, za pismonosne pošiljke i poštanske pakete (ako se time ne sprečava sprovođenje mera carinskog nadzora i sprovođenje carinskog postupka).

b) ODREĐIVANJE CARINSKI DOZVOLJENOG POSTUPANJA ILI UPOTREBE ROBE

Carinski organ određuje carinski dozvoljeno postupanje ili upotrebu za robu koja mu je dopremljena. Radnje koje su potrebne da se za robu obuhvaćenu sažetom deklaracijom, odredi carinski dozvoljeno postupanje ili upotreba, moraju da se obave u roku od:

- 45 dana od dana podnošenja sažete deklaracije za robu dopremljenu vodenim putem, ili
- 20 dana od dana podnošenja sažete deklaracije za robu dopremljenu na drugi način.

U izuzetnim slučajevima u zavisnosti od okolnosti, carinski organ može odrediti kraće rokove ili odobriti produženje rokova iz tog stava.

Roba se može istovariti ili pretovariti iz prevoznih sredstava na osnovu odobrenja carinskog organa, i to na mestu i u vreme koje je za to odredio, odnosno odobrio taj organ. Ovo odobrenje nije potrebno u slučaju neposredne opasnosti koja uslovljava da se roba ili deo robe odmah istovari, o čemu carinski organ mora biti obavešten bez odlaganja. Radi pregleda robe i prevoznih sredstava kojima se ona prevozi, carinski organ može u svakom trenutku zahtevati

da se roba istovari, odnosno raspakuje. Roba se ne sme premeštati sa mesta na koje je prvobitno smeštena bez odobrenja carinskog organa.

c) PRIVREMENI SMEŠTAJ ROBE

Roba dopremljena carinskom organu ima status robe u privremenom smeštaju sve dok joj se ne odredi carinski dozvoljeno postupanje ili upotreba. Roba u privremenom smeštaju može biti smeštena na mestu i pod uslovima koje je odobrio carinski organ. Carinski organ može da zahteva od držaoca robe da položi obezbeđenje za naplatu carinskog duga koji može nastati u skladu sa Carinskim zakonom. Nad robom u privremenom smeštaju mogu se preduzimati radnje neophodne za očuvanje u nepromenjenom stanju, odnosno radnje kojima se ne menja njen izgled i bitna svojstva. Ako u predviđenim rokovima nisu sprovedene neophodne radnje radi odobravanja carinski dozvoljenog postupanja ili upotrebe robe, carinski organ bez odlaganja preduzima neophodne mere za određivanje statusa robe, uključujući i njenu prodaju. Dok se ne odredi status robe, carinski organ može, na rizik i o trošku držaoca robe, da premesti robu na drugo mesto pod nadzorom tog organa.

U slučaju opasnosti po život i zdravlje ljudi, ili opasnosti od zagađenja, carinski organ može preduzeti mere radi otklanjanja opasnosti, uključujući i uništenje dopremljene robe, o čemu je dužan da obavesti držaoca robe. Troškove preduzetih mera, uključujući i troškove uništenja robe, snosi držalac robe. Ako carinski organ utvrdi da je roba neovlašćeno uneta u carinsko područje ili da roba nije stavljena pod carinski nadzor, preduzeće neophodne mere radi određivanja statusa robe, uključujući i njenu prodaju.

Stavljanje robe u carinski postupak - II faza toka (Podnošenje redovne deklaracije – JCI dokument)

Roba koja je dopremljena u carinsko područje i koja se nalazi u privremenom smeštaju stavlja se u carinski postupak, tako što se podnosi redovna deklaracija na propisanom obrascu – Jedinstvena Carinska Isprava (JCI). JCI je međunarodni standardizovani carinski dokument i može se podneti u pisanoj formi ili elektronskom razmenom podataka. Roba nad kojom treba da se sprovede carinski postupak mora da bude obuhvaćena deklaracijom za taj carinski postupak.

Na osnovu redovne deklaracije i prateće dokumentacije carinski organ određuje carinski dozvoljeno postupanje ili upotrebu robe, bez obzira na njenu vrstu ili količinu, poreklo, odredište ili način otpreme. Izuzetno, carinski dozvoljeno postupanje ili upotreba neće se odrediti ako je to u suprotnosti sa merama zaštite javnog morala, zaštite zdravlja i života ljudi, životinja ili bilja, zaštite nacionalnog blaga istorijske, umetničke ili arheološke vrednosti ili zaštite prava intelektualne svojine i sl. (utvrđene propisima koji uređuju te oblasti).

Redovna deklaracija mora da bude potpisana od njenog podnosioca, kao i da sadrži sve podatke neophodne za primenu propisa kojima je uređen carinski postupak za koji se roba prijavljuje. Uz deklaraciju se prilažu isprave potrebne radi primene propisa carinskog postupka za koji se roba prijavljuje. Carinski organ će odmah prihvatiti deklaraciju koja je podneta u skladu sa Carinskim zakonom, ukoliko je roba, koja je obuhvaćena deklaracijom, dopremljena carinarnici. Deklaraciju sa pratećim ispravama, potrebnim radi primene propisa prema predviđenom postupku, može da podnese uvoznik/izvoznik ili lice koje on ovlasti (subjekt koji podnosi deklaraciju naziva se deklarant). Posle prihvatanja deklaracije deklarant može na sopstveni zahtev, uz odobrenje carinskog organa, da izmeni ili dopuni jedan ili više podataka u deklaraciji. Izmene i dopune se odnose samo na robu koja je prvobitno bila obuhvaćena tom deklaracijom. Carinski organ neće odobriti izmene i dopune ako je zahtev za izmenu, odnosno dopunu podnet nakon što je: obavestio deklaranta da namerava da pregleda robu, utvrdio da su podaci netačni, ili pustio robu deklarantu. Carinski organ, na zahtev deklaranta, poništiće prihvaćenu deklaraciju ako deklarant dostavi dokaze da je roba greškom prijavljena za carinski

postupak. Deklaracija se može poništiti ukoliko, zbog posebnih uslova, sprovođenje carinskog postupka nad robom nije više opravdano. Ako je carinski organ obavestio deklaranta da će izvršiti pregled robe, zahtev za poništenje deklaracije neće biti prihvaćen dok se pregled ne izvrši. Deklaracija se ne može poništiti posle stavljanja robe u slobodan promet, osim ako propisima nije drukčije predviđeno. Poništenje deklaracije ne sprečava primenu kaznenih odredbi carinskog zakona.

U sprovođenju carinskog postupka za koji je roba deklarirana primenjuju se propisi koji važe na dan prihvatanja deklaracije, ako nije drukčije propisano. Carinski organ može, radi kontrole prihvaćene deklaracije da: izvrši pregled isprava koje su priložene uz deklaraciju; zahteva da mu deklarant dostavi i druge isprave kako bi utvrdio tačnost podataka navedenih u deklaraciji; izvrši pregled robe ili uzme uzorke radi analize i ispitivanja robe. Ukoliko je podneta dokumentacija ispravna i prihvaćena od strane carinskog organa, obavlja se fizički pregled robe. Prevoz robe do mesta gde će se izvršiti njen pregled ili uzimanje uzoraka, kao i druge neophodne radnje sa robom obavlja deklarant, ili se obavlja na njegovu odgovornost. Troškove koji iz toga nastanu snosi deklarant. Deklarant ima pravo da prisustvuje pregledu robe ili uzimanju uzoraka. Carinski organ može da zahteva da deklarant ili njegov zastupnik prisustvuje pregledu robe ili uzimanju uzoraka, na mestu i u vreme koje odredi carinski organ, kako bi pružio neophodnu pomoć radi olakšavanja pregleda ili uzimanja uzorka. Za uzorke uzete u skladu sa važećim propisima, carinski organ nije u obavezi da plati naknadu. Troškove analize i pregleda snosi carinski organ.

U slučaju kad je pregledan deo robe koja je obuhvaćena deklaracijom, rezultat delimičnog pregleda primenjuje se na svu robu obuhvaćenu tom deklaracijom. Deklarant može da zatraži ponovni pregled robe ako smatra da rezultat delimičnog pregleda nije odgovarajući za preostalu prijavljenu robu. Kad deklaracija obuhvata dva ili više naimenovanja (dve ili više vrsta roba), smatra se da podaci koji se odnose na svako naimenovanje predstavljaju posebnu deklaraciju. Ako je deklaracija kontrolisana, rezultati kontrole, kao i druge utvrđene činjenice su osnov za primenu propisa koji uređuju carinski postupak u koji je roba stavljena. Ako deklaracija nije kontrolisana, podaci koje je deklarant naveo u deklaraciji su osnov za primenu propisa koji uređuju carinski postupak u koji je roba stavljena. Carinski organ dužan je da preduzme mere potrebne za identifikaciju robe ukoliko je ta identifikacija neophodna. Carinska obeležja stavljena na robu ili prevozna sredstva može ukloniti ili uništiti carinski organ. To se ne može učiniti bez odobrenja carinskog organa, osim u slučajevima kad je, zbog nepredviđenih okolnosti ili više sile, njihovo uklanjanje ili uništenje neophodno radi zaštite robe ili prevoznog sredstva.

Carinski organ će «pustiti robu» deklarantu ako su ispunjeni uslovi za stavljanje robe u određeni carinski postupak i ako roba nije predmet mera ograničenja ili zabrana, kad podatke u deklaraciji proveri i prihvati, ili ih prihvati bez kontrole. Carinski organ će pustiti robu deklarantu i u slučaju kad se kontrola deklaracije ne može završiti u primerenom roku i kada radi kontrole deklaracije nije neophodno da roba bude na mestu gde se vrši kontrola deklaracije. Roba obuhvaćena jednom deklaracijom pušta se istovremeno. Ako je deklaracijom obuhvaćeno više vrsta robe, smatraće se da je za svaku vrstu robe podneta posebna deklaracija. Ako prihvatanjem deklaracije nastane carinski dug, roba će biti puštena deklarantu posle plaćanja iznosa carinskog duga ili posle polaganja obezbeđenja u tom iznosu.

Carinski organ može preduzeti potrebne mere, uključujući vraćanje robe u inostranstvo, oduzimanje robe i njenu prodaju, ako: a) roba ne može biti ocarinjena jer: nije bilo moguće početi ili nastaviti sa pregledom robe u roku koji je odredio carinski organ iz razloga koje je prouzrokovao deklarant, ili nisu bile podnete isprave potrebne da bi se roba stavila u određeni carinski postupak, ili carinski dug nije plaćen, odnosno nije dato obezbeđenje za plaćanje tog duga u propisanom roku, ili je roba predmet zabrana i ograničenja. b) roba nije u propisanom roku preuzeta, nakon što je ocarinjena.

Carinski organ, radi pojednostavljenja postupka, može odobriti podnošenje pojednostavljene deklaracije. To podrazumeva da deklaracija ne sadrži neke od podataka ili da uz nju nisu priloženi neki od pratećih isprava. Isto tako moguće je da neka od komercijalnih ili službenih

isprava priloženih uz zahtev za stavljanje robe u carinski postupak zameni deklaraciju, odnosno da se roba stavi u određeni postupak na osnovu knjigovodstvenih isprava. U tom slučaju carinski organ može deklaranta osloboditi i obaveze dopremanja robe carinarnici. Ovaj postupak se može koristiti za deklarisanje ekspresnih pošiljaka. Pojednostavljena deklaracija, komercijalna, službena ili knjigovodstvena isprava moraju sadržati podatke neophodne za identifikaciju robe. Knjigovodstvena isprava mora sadržati datum unošenja.

Deklarant je dužan da, u roku koji odredi carinski organ, podnese dopunsku deklaraciju koja može biti opšta, periodična ili zbirna. Dopunska deklaracija i pojednostavljena deklaracija čine celinu na koju se primenjuju propisi koji važe na dan prihvatanja pojednostavljene deklaracije. Prihvatanje knjigovodstvene isprave ima isto pravno dejstvo kao i prihvatanje deklaracije.

Kad se deklaracija podnosi elektronskom razmenom podataka, usmeno ili na drugi način, primenjuju se odgovarajuće odredbe carinskog zakona. Kad se deklaracija podnosi elektronskom razmenom podataka, carinski organ može odobriti da se uz deklaraciju ne podnose isprave, s tim da su te isprave dostupne carinskom organu

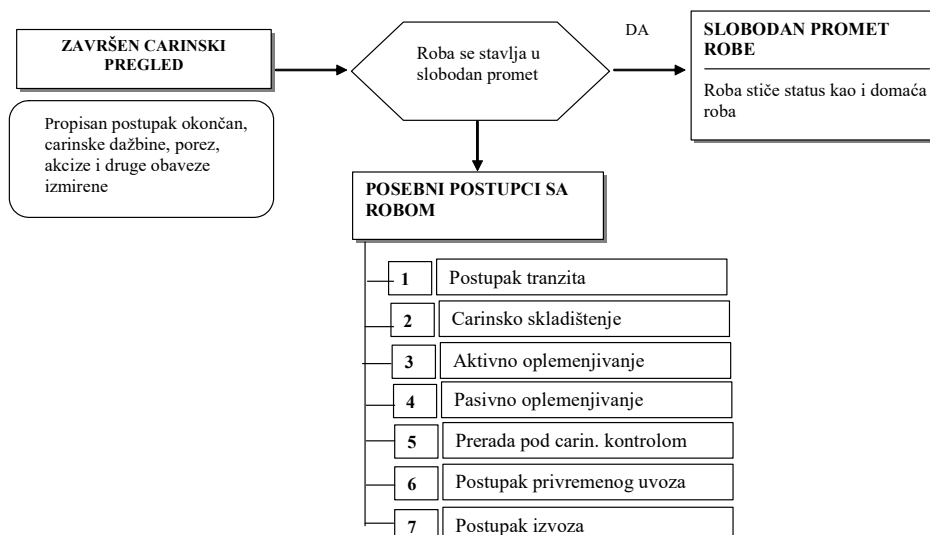
Domaća roba prijavljena za izvoz, pasivno oplemenjivanje, postupak tranzita ili postupak carinskog skladištenja nalazi se pod carinskim nadzorom od trenutka prihvatanja deklaracije do trenutka napuštanja carinskog područja, uništenja, odnosno do razduženja deklaracije.

Carinski organ može, po službenoj dužnosti ili na zahtev deklaranta, proveravati ispravnost deklaracije i posle puštanja robe. Carinski organ može posle puštanja robe, radi provere tačnosti podataka navedenih u deklaraciji, da izvrši kontrolu komercijalnih dokumenata i podataka u vezi sa uvozom i izvozom te robe ili u vezi sa naknadnim komercijalnim poslovima sa tom robom. Kontrola može da se obavi u prostorijama deklaranta, u prostorijama drugog lica koje je uključeno u poslovni odnos, odnosno u prostorijama lica koje poseduje isprave i podatke. Carinski organ može da izvrši i pregled robe, ako je roba još uvek dostupna. Ako se naknadnom proverom deklaracije utvrdi da su propisi koji uređuju carinski postupak primenjeni na osnovu neistinitih ili potpunih podataka, carinski organ će, u skladu sa propisima, preduzeti potrebne mere za pravilno sprovođenje postupka, u skladu sa novim okolnostima.

Sprovođenje carinski dozvoljenih postupaka sa robom - III faza robnog toka

(Slobodan promet robe i posebni carinski postupci)

Uvozna roba se može naći u okviru više carinski dozvoljenih postupaka. U principu roba može biti namenjena slobodnoj prodaji na tržištu, gde nakon plaćanja svih uvoznih dažbina stiče status domaće robe, ili može da bude stavljena u neki od tzv. posebnih postupaka.



Slika 3. Blok dijagram odvijanja robnog toka nakon carinskog pregleda robe

A. STAVLJANJE ROBE U SLOBODAN PROMET

Stavljanjem robe u slobodan promet (što podrazumeva okončanje propisanih postupaka u vezi sa uvozom robe, kao i naplatu svih propisanih uvoznih dažbina, poreza, akciza i drugih naknada) strana roba stiče status domaće robe.

Roba stavljena u slobodan promet uz povoljniju stopu carine ili bez plaćanja carine, pod uslovom da se upotrebljava u određene svrhe, ostaje pod carinskim nadzorom. Carinski nadzor prestaje kad prestanu i uslovi zbog kojih je odobrena povoljnija stopa carine, ili zbog kojih carina nije plaćena. Carinski nadzor prestaje i kada se roba izveze ili uništi ili kada je dopuštena upotreba robe u druge svrhe, od onih koje su propisane za primenu povoljnije stope carine, pod uslovom da su plaćene uvozne dažbine.

Roba stavljena u slobodan promet gubi status domaće robe, ako je:

deklaracija za stavljanje robe u slobodan promet poništena posle stavljanja robe u slobodan promet, ili

iznos uvoznih dažbina koji se za robu plaća vraćen: u postupku aktivnog oplemenjivanja uz primenu sistema povraćaja,

roba sa nedostacima ili ne zadovoljava uslove iz ugovora u skladu sa kojim je uvezena,

izvršen povraćaj uvoznih dažbina uslovljen izvozom, odnosno ponovnim izvozom robe ili stavljanjem robe u neki drugi odgovarajući carinski dozvoljen postupak ili upotrebu.

B. POSEBNI CARINSKI POSTUPCI

Pod posebnim postupcima (prema Carinskom zakonu) podrazumevaju se:

postupak tranzita;

postupak carinskog skladištenja;

postupak aktivnog oplemenjivanja uz primenu sistema odlaganja;

postupak pasivnog oplemenjivanja;

postupak prerade pod carinskom kontrolom;

postupak privremenog uvoza.

POSTUPAK TRANZITA

Postupak tranzita je kretanje robe pod carinskim nadzorom između dva mesta unutar carinskog područja, i to:

strane robe koja pri tome ne podleže naplati uvoznih i drugih dažbina ili merama komercijalne politike;

domaće robe namenjene izvozu za koju je postupak izvoznog carinjenja sproveden u carinarnici u unutrašnjosti zemlje.

Kretanje robe u okviru tranzitnog postupka može biti:

- u okviru klasičnog postupka tranzita;
- na osnovu TIR karneta, pod uslovom da to kretanje: počinje ili se završava van carinskog područja (odnosi se na isporuku robe koja mora biti istovarena u carinskom području a koja se transportuje sa robom koju treba istovariti u drugoj državi);
- na osnovu ATA karneta koji se koristi kao tranzitni dokument;
- od jednog do drugog mesta u carinskom području;
- putem pošte, uključujući i poštanske pakete.

Postupak tranzita počinje deklarisanjem robe u ulaznoj graničnoj carinarnici ili carinarnici gde je roba prethodno deklarisana, a završava kad se roba, sa odgovarajućim ispravama, dopremi odredišnoj carinarnici. Postupak tranzita može se odobriti za robu čiji uvoz nije zabranjen. Postupak tranzita završava se predajom robe i odgovarajućih tranzitnih dokumenata odredišnoj carinarnici u skladu sa odredbama ovog zakona. Carinski organ okončaće postupak kada je u mogućnosti, da poređenjem podataka koji su na raspolaganju kod ulazne i odredišne carinarnice, utvrdi da je postupak završen na propisan način. Lice koje je preuzelo odgovornost za robu u postupku tranzita odgovorno je za: predaju robe odredišnoj carinarnici u nepromenjenom stanju, u roku i uz poštovanje mera koje su preduzete radi obezbeđenja identičnosti robe; poštovanje odredaba postupka tranzita.

Prevoznik ili primalac robe koji primi robu, a koji zna da je roba u postupku tranzita, odgovorni su za predaju robe odredišnoj carinarnici u nepromenjenom stanju i u roku koji odredi carinski organ, uz poštovanje mera preduzetih radi utvrđivanja istovetnosti robe. Domaća roba u postupku tranzita može se kretati iz jednog mesta u drugo u carinskom području, sa prelaskom preko teritorije druge države, bez promene njenog carinskog statusa. Ovo se može obaviti pod uslovom da je takva mogućnost predviđena međunarodnim ugovorom; na osnovu TIR karneta; na osnovu ATA karneta koji se koristi kao tranzitni dokument; poštom, uključujući i poštanske pakete.

POSTUPAK CARINSKOG SKLADIŠTENJA

Postupak carinskog skladištenja može se odobriti za smeštaj u carinsko skladište:

strane robe, koja u tom slučaju ne podleže plaćanju uvoznih dažbina i merama komercijalne politike;

domaće robe namenjene izvozu, koja smeštajem u carinsko skladište podleže primeni mera koje se, u skladu sa propisima, primenjuju na izvoz te robe.

Carinsko skladište je mesto gde se roba može smestiti u skladu sa propisanim uslovima, koje odobri carinski organ i koje je pod carinskim nadzorom. Carinsko skladište može biti javno skladište ili privatno skladište. Javno skladište je carinsko skladište u kome lice može skladištiti

robu. Privatno skladište je carinsko skladište namenjeno skladištenju robe držaoca skladišta. Držalac skladišta je lice kome je carinarnica odobrila da upravlja carinskim skladištem. Korisnik skladišta je lice koje je prema deklaraciji obavezno da stavi robu u postupak carinskog skladištenja ili lice na koje su prava i obaveze tog lica prenete. Za upravljanje skladištem potrebno je odobrenje carinskog organa, osim u slučaju kad carinski organ upravlja carinskim skladištem. Lice koje želi da upravlja carinskim skladištem mora da podnese carinarnici pisani zahtev sa podacima potrebnim za davanje odobrenja, sa obrazloženjem ekonomske potrebe za skladištenjem robe.

Držalac carinskog skladišta odgovoran je: da se roba smeštena u carinskom skladištu ne uzima ili ne premešta bez mera carinskog nadzora; za ispunjenje obaveza koje proizlaze iz postupka carinskog skladištenja; za ispunjenje posebnih uslova sadržanih u odobrenju za upravljanje carinskim skladištem. Držalac carinskog skladišta dužan je da vodi evidenciju o robi koja se nalazi u postupku carinskog skladištenja na način koji odobri carinski organ. Roba koja je predmet postupka carinskog skladištenja mora se evidentirati čim se unese u carinsko skladište.

Kad postoje opravdani ekonomski razlozi koji ne otežavaju carinski nadzor, carinski organ može odobriti: da se u prostoru carinskog skladišta smesti domaća roba, preradu strane robe u prostorima carinskog skladišta, u okviru postupka aktivnog oplemenjivanja, u skladu sa uslovima za sprovođenje tog postupka; preradu strane robe u prostorima carinskog skladišta, u okviru postupka prerade pod carinskom kontrolom, u skladu sa uslovima za sprovođenje tog postupka.

Držanje robe u postupku carinskog skladištenja nije vremenski ograničeno. Uvozna roba može biti predmet uobičajenog postupanja koje se obavlja radi očuvanja robe, poboljšanja njenog izgleda ili kvaliteta, odnosno pripreme za tržište. Roba se može privremeno izneti iz carinskog skladišta, ako to zahtevaju posebne okolnosti. Ako je za uvozna robu u postupku carinskog skladištenja nastao carinski dug, troškovi skladištenja i održavanja robe koji nastanu za vreme skladištenja neće se uračunati u carinsku vrednost robe, pod uslovom da su ti troškovi prikazani odvojeno od stvarno plaćene cene, odnosno cene koju treba platiti za tu robu.

POSTUPAK AKTIVNOG OPLEMENJIVANJA

Postupak aktivnog oplemenjivanja u carinskom području obuhvata primenu jednog ili više procesa oplemenjivanja, i to za:

carinsku robu, za koju se ne plaća carina niti podleže merama komercijalne politike, a namenjena je ponovnom izvozu u obliku dobijenih proizvoda (sistem odlaganja);

carinsku robu, koja je stavljena u slobodan promet uz plaćanje carine, za koju se može odobriti povraćaj carinskog duga, ako se roba izveze iz carinskog područja u obliku dobijenih proizvoda (sistem povraćaja).

Proces oplemenjivanja je obrada robe (uključujući njenu montažu, sklapanje i ugradnju u drugu robu) i opravka robe (uključujući njenu restauraciju i dovođenje u ispravno stanje). Aktivno oplemenjivanje podrazumeva i upotrebu određene robe, koja omogućava ili olakšava proizvodnju. U skladu sa odredbama carinskog zakona, carinski organ odobrava: oplemenjivanje uz upotrebu ekvivalentne robe; da se proizvodi dobijeni od ekvivalentne robe mogu izvesti pre uvoza robe. Ekvivalentna roba mora da bude istog kvaliteta i istih svojstava kao i uvozna roba.

Carinski organ određuje rok u kome se dobijeni proizvodi moraju izvesti ili se moraju ponovno izvesti, odnosno u kome se mora zahtevati drugi carinski dozvoljen postupak ili upotreba. Prilikom određivanja roka carinski organ uzima u obzir vreme potrebno za obavljanje aktivnog oplemenjivanja i otpremu dobijenih proizvoda. Rok počinje da teče od dana kad je carinska roba stavljena u postupak aktivnog oplemenjivanja.

Carinski organ utvrđuje normativ za proizvode dobijene iz određene količine uvozne robe u postupku aktivnog oplemenjivanja odnosno, kad je to moguće, metod za utvrđivanje normativa. Normativ se utvrđuje prema okolnostima u kojima se vrši ili treba da se vrši aktivno oplemenjivanje. Kad to okolnosti dozvoljavaju, a posebno kad se aktivno oplemenjivanje obavlja uz jasno određene tehničke uslove s robom istih svojstava, a dobijeni proizvodi su ujednačenog kvaliteta, carinski organ može na osnovu prethodno utvrđenih stvarnih podataka odrediti standardne normative.

Dobijeni proizvodi i roba u nepromenjenom stanju moraju se ponovno izvesti. Postupak aktivnog oplemenjivanja može se okončati i stavljanjem dobijenih proizvoda i robe u nepromenjenom stanju u slobodnu zonu, stavljanjem u postupak carinskog skladištenja ili stavljanjem u slobodan promet. Uslovi za stavljanje dobijenih proizvoda i robe u nepromenjenom stanju u slobodan promet ispunjeni su kad nosilac odobrenja izjavi da nije u stanju da za takvu robu odredi drugo carinski dozvoljeno postupanje ili upotrebu za koje ne bi bilo potrebno plaćanje uvoznih dažbina.

POSTUPAK PRERADE POD CARINSKOM KONTROLOM

U postupku prerade pod carinskom kontrolom odobrava se upotreba strane robe na carinskom području radi prerade kojom se menja njena priroda ili stanje. Na robu koja se prerađuje pod carinskom kontrolom ne plaćaju se uvozne dažbine niti se primenjuju mere komercijalne politike. Proizvodi koji se smatraju prerađenim proizvodima mogu se staviti u slobodan promet, uz obračun uvoznih dažbina po stopi koja je za njih utvrđena.

Ako u postupku prerade robe pod carinskom kontrolom nastane carinski dug, iznos tog duga utvrđuje se na osnovu propisa koji važe za određivanje iznosa uvoznih dažbina. Ako je u vreme kada je stavljena u postupak prerade pod carinskom kontrolom uvozna roba ispunjavala uslove za preferencijalni carinski režim (povlašćenu carinu na osnovu ugovora o slobodnoj trgovini) takav se režim može primeniti i za proizvode nastale preradom, a koji se stavljaju u slobodan promet.

POSTUPAK PRIVREMENOG UVOZA

U postupku privremenog uvoza carinski organ odobrava privremenu upotrebu strane robe u carinskom području. Strana roba nakon privremene upotrebe ponovo se izvozi (vraća) u neizmenjenom stanju, osim uobičajenog smanjenja vrednosti zbog upotrebe. Roba se privremeno uvozi uz potpuno ili delimično oslobođenje od plaćanja uvoznih dažbina i bez primene mera komercijalne politike. Carinski organ određuje rok u kome se uvezena roba mora ponovno izvesti ili se mora odobriti novo carinski dozvoljeno postupanje ili upotreba te robe, pri čemu ovaj rok mora biti dovoljan za postizanje svrhe privremenog uvoza. Iznos uvoznih dažbina koje se delimično plaćaju na privremeno uvezenu robu utvrđuje se u visini od 3% od iznosa uvoznih dažbina koje bi se platile za robu kad bi se ona stavila u slobodan promet, na dan prihvatanja deklaracije za privremeni uvoz, za svaki mesec ili deo meseca za vreme dok je roba privremeno uvezena. Ukupan iznos uvoznih dažbina ne može biti viši od iznosa koji bi se platio ako bi se roba stavila u slobodan promet na dan kad je stavljena u postupak privremenog uvoza, s tim da u taj iznos ne ulaze kamate. Ako je za robu koja se stavlja u slobodan promet plaćen ukupan iznos uvoznih dažbina, smatra se da je za tu robu izmiren carinski dug. U slučaju da je za robu koja se stavlja u slobodan promet iznos uvoznih dažbina delimično plaćen, naplatiće se razlika između plaćenog iznosa i iznosa koji bi trebalo platiti ako bi se roba stavila u slobodan promet na dan kad je stavljena u postupak privremenog uvoza.

POSTUPAK PASIVNOG OPLEMENJIVANJA

Postupak pasivnog oplemenjivanja može se odobriti za domaću robu koja se privremeno izvozi iz carinskog područja radi oplemenjivanja. Proizvodi koji nastanu u postupku pasivnog oplemenjivanja mogu se staviti u slobodan promet sa potpunim ili delimičnim oslobođenjem od plaćanja uvoznih dažbina. Na privremeni izvoz domaće robe primenjuju se mere komercijalne politike i drugi uslovi predviđeni za izvoz domaće robe iz carinskog područja. Odobrenje za postupak pasivnog oplemenjivanja izdaje carinski organ na pisani zahtev lica koje organizuje ili je preuzelo obavezu organizacije oplemenjivanja.

Carinski organ određuje rok u kome se dobijeni proizvodi moraju ponovo uvesti u carinsko područje. Izuzetno, carinski organ može produžiti rok za ponovni uvoz dobijenih proizvoda na osnovu blagovremenog i opravdanog zahteva nosioca odobrenja. Taj rok ne može biti duži od 12 meseci od dana izvoza. Potpuno ili delimično oslobođenje od plaćanja uvoznih dažbina, može se odobriti kad se dobijeni proizvodi deklariraju za stavljanje u slobodan promet u ime ili za račun: nosioca odobrenja ili lica koje ima saglasnost nosioca odobrenja, a ispunjava uslove iz odobrenja.

Iznos uvoznih dažbina utvrđuje se tako što se od iznosa uvoznih dažbina obračunatih za dobijene proizvode koji se stavljaju u slobodan promet odbije iznos uvoznih dažbina koje bi bile obračunate na isti dan za privremeno izvezenu robu, ako bi se ona uvozila iz države u kojoj je bila predmet oplemenjivanja ili države u kojoj je bila u poslednjoj fazi oplemenjivanja.

POSTUPAK IZVOZA

U postupku izvoza carinski organ odobrava iznošenje domaće robe iz carinskog područja. U postupku izvoza primenjuju se mere komercijalne politike. Domaća roba namenjena izvozu stavlja se u postupak izvoza, osim u slučaju robe stavljene u postupak pasivnog oplemenjivanja ili domaće robe u postupku tranzita od jednog do drugog mesta u carinskom području. Izvozna deklaracija podnosi se nadležnom carinskom organu u sedištu ili prebivalištu izvoznika ili prema mestu u kome se roba pakuje, odnosno obavlja utovar za izvoz. Kad se roba privremeno izvozi sa namerom da se ponovo uveze u nepromenjenom stanju, primenjuju se odredbe kojima je uređen postupak privremenog uvoza. Stavljanje robe u postupak izvoza carinski organ odobrava, pod uslovom da roba bude izvezena iz carinskog područja u stanju u kome je bila u trenutku prihvatanja izvozne deklaracije.

Roba koja napušta carinsko područje podleže carinskom nadzoru i može biti predmet kontrole carinskog organa u skladu sa propisima. Kada je to opravdano, roba napušta carinsko područje putem koji određuje carinski organ, uz primenu postupka koji određuje taj organ.

DRUGI OBLICI CARINSKI DOZVOLJENOG POSTUPANJA ILI UPOTREBE ROBE

- ROBA U SLOBODNOJ ZONI

Uvozna roba može se staviti u slobodnu zonu. Osnivanje, upravljanje slobodnim zonama i uslovi za obavljanje privrednih delatnosti u slobodnim zonama propisuju se posebnim zakonom. Strana roba smeštena u slobodnoj zoni može se: staviti u slobodan promet u skladu sa uslovima propisanim za taj postupak; podvrgnuti uobičajenim oblicima rukovanja, bez posebnog odobrenja carinskog organa; staviti u postupak aktivnog oplemenjivanja pod uslovima propisanim za taj postupak; staviti u postupak prerade pod carinskom kontrolom pod uslovima propisanim za taj postupak; privremeno uvesti, u skladu sa propisanim uslovima i postupkom; ustupiti u korist države, uništiti, pod uslovom da se carinskom organu na propisan način podnesu podaci za koje taj organ oceni da su potrebni. Domaća roba namenjena izvozu može u slobodnoj zoni biti predmet rukovanja dozvoljenog za takvu robu u skladu sa odredbama carinskog zakona i zakona o slobodnim zonama.

- PONOVI IZVOZ, UNIŠTENJE I USTUPANJE ROBE

Strana roba može se: ponovo izvesti iz carinskog područja, uništiti ili ustupiti u korist države. Ponovni izvoz ili uništenje robe odobrava carinski organ. Uništenjem ili ustupanjem robe ne

moгу nastati troškovi na teret države. Otpad i ostatci nastali uništenjem ostaju pod carinskim nadzorom. Za otpad i ostatke nastale uništenjem određuje se carinski dozvoljeno postupanje ili upotreba u skladu sa propisima.

2.5.4. POSTUPAK CARINSKOG PREGLEDA ROBE

Ovlašćeni carinski službenik može da:

1) pregleda svu robu koja se uvozi, otvori ili naredi da se otvori svako koletu sa uvezenom robom i uzme uzorak uvezene robe u odgovarajućoj količini. Otvaranje, raspakivanje, merenje težine i dimenzija, ponovno pakovanje, sakupljanje, sortiranje, formiranje lotova, označavanje brojeva, utovar, istovar, nošenje ili iskrčavanje robe ili kontenera, iznošenje ili skladištenje robe obavlja vlasnik robe, koji, o svom trošku, obezbeđuje sredstva ili pomoć koja je neophodna za takav pregled;

2) pregleda poštanske pošiljke koje su uvezene, otvori ili naredi da se otvori poštanska pošiljka za koju sumnja da sadrži robu čiji je uvoz zabranjen, ograničen ili uređen posebnim propisima i uzme uzorke te robe u odgovarajućoj količini;

3) pregleda robu koja je prijavljena za izvoz, otvori ili naredi da se otvori koletu ili kontejner sa takvom robom i uzme uzorke te robe u odgovarajućoj količini;

4) pregleda robu i uzme uzorke te robe u odgovarajućoj količini, kada iz opravdanih razloga sumnja da je napravljena greška (prilikom svrstavanja robe, utvrđivanja vrednosti i količine robe, ili kada se traži poništenje ili povraćaj uvoznih dažbina);

5) pregleda robu i uzme uzorke te robe u odgovarajućoj količini, kada iz opravdanih razloga sumnja da je napravljena greška u vezi sa prijavljenim ili utvrđenim poreklom robe;

6) pregleda robu, otvori ili naredi da se otvori koletu ili kontejner sa robom, kada iz opravdanih razloga sumnja da su prekršeni carinski i drugi propisi ili bi mogli biti prekršeni u pogledu vrste robe;

7) zaustavi i pretraži prevozno sredstvo, pregleda robu u njemu i otvori ili naredi da se otvori koletu ili kontejner i da zahteva da se to prevozno sredstvo dopremi u carinarnicu ili drugo mesto pogodno za pretres, pregled ili otvaranje, kada iz opravdanih razloga sumnja da su carinski i drugi propisi prekršeni ili bi mogli biti prekršeni u vezi sa prevoznim sredstvom.

Ovlašćeni carinski službenik može, osim ako nije drukčije određeno Carinskim zakonom ili međunarodnim ugovorom, u svako doba, da uđe u prevozno sredstvo, izvrši pregled i pretres ma kog njegovog dela, dok to sredstvo: ulazi ili izlazi iz carinskog područja ili se nalazi unutar odobrenog mesta i prostora unutar carinskog područja. Ovlašćeni carinski službenik ima slobodan pristup svakom delu vozila, plovila ili vazduhoplova, na mestu određenom za carinsku kontrolu. On može da: naredi da se roba označi pre nego što se istovari; zaključa, plombira, označi ili na drugi način obezbedi robu koja se transportuje, kao i mesto ili kontejner u kome se roba prevozi i naredi da se otvori mesto ili kontejner koji je zaključan, a ključevi se nalaze kod drugog lica. Ovlašćeni carinski službenik može da zadrži prevozno sredstvo dok ne budu plaćeni troškovi nastali u postupku carinskog nadzora i carinske kontrole ili troškovi pretovara robe u carinsko skladište koji je izvršen po njegovom nalogu.

Ovlašćeni carinski službenik može da zahteva da kapetan vazduhoplova omogući, u svako doba i na svakom mestu, ulazak u vazduhoplov i pregled vazduhoplova, robe i dokumenata. Ovlašćeni aerodromski službenik dužan je, u svako doba, da dozvoli ovlašćenom carinskom službeniku da uđe i izvrši pregled aerodroma, zgrada i robe u njima, da napravi kopije i uzme izvode iz dokumenata i evidencije koju ovlašćeni aerodromski službenik vodi u skladu sa propisima.

Carinski službenik može da pregleda robu koja se prevozi ili će se prevoziti plovilom: u svako doba dok je roba na plovilu, ili bilo gde na carinskom području gde je roba smeštena radi transporta plovilom ili u kojem je istovarena sa plovila.

2.5.5. OSNOVNA DOKUMENTA U CARINSKOM POSTUPKU

Carinska dokumenta i podaci su usaglašeni sa standardima UNCTAD-a (United Nations Conference on Trade and Development) i WCO (World Customs Organization) kao i dokumentima i podacima potrebnim za specifične nacionalne instrumente. Za pojedine faze carinskog postupka koriste se standardizovana komercijalna i transportna dokumenta.

U carinskom postupku se koriste sledeće grupe dokumenata:

A. Standardizovana međunarodna dokumenta:

- JCI (Jedinstvena carinska isprava),
- DVC (Deklaracija za carinsku vrednost),
- spisak naimenovanja,
- transportne i komercijalne isprave kao i knjigovodstveni zapisi koji mogu zameniti osnovna carinska dokumenta);

B. Standardizovani nacionalni dokument:

Sažeta deklaracija, koji se koristi u posebnim slučajevima kada se prevozne isprave ne mogu prihvatiti.

C. Dokumenta propisana Konvencijom TIR i Konvencijom ATA

Jedinstvena carinska isprava (JCI)

Jedinstvena carinska isprava (u daljem tekstu (JCI), je propisan obrazac i koristi se kao pisana carinska deklaracija. JCI se podnosi u setovima koji se sastoje od listova JCI potrebnih za sprovođenje propisa za carinski postupak u koji se roba stavlja. Komplet JCI, sastoji se od: seta od 8 listova ili dvonamenskog seta od pet listova. Obrazac deklaracije može biti dopunjen, sa jednim ili više JCI BIS obrazaca podnetih u setu koji sadrži listove potrebne za sprovođenje propisa za carinski postupak u koji se roba stavlja. Set obrazaca JCI su označeni bojama na sledeći način:

listovi 1, 2, 3 i 5 su na desnoj ivici označeni neprekidnom marginom obojenom po redosledu crvena, zelena, žuta i plava boja;

listovi 4, 6, 7 i 8 su na desnoj ivici označeni isprekidanom marginom obojenom po redosledu plava, crvena, zelena i žuta boja;

JCI BIS obrazac koristi se kada u jednoj pošiljci ima više vrsta roba, sa više tarifnih oznaka. Tada se za svaku robu (tarifnu oznaku) popunjava JCI BIS obrazac, koji ide u prilogu sa redovnom JCI deklaracijom. Set obrazaca JCI BIS su označeni bojama na sledeći način: listovi 1/6, 2/7, 3/8, 4/5 i 5/4 označeni na desnoj ivici neprekidnom marginom, a desno od neprekidne margine, isprekidanom marginom obojenom po redosledu crvena, zelena, žuta i plava boja. Širina ovih margina je približno 3 mm. Isprekidane margine su sastavljene od niza kvadrata čija je svaka strana 3 mm, odvojenih jedan od drugog 3 mm.

Sažeta deklaracija

Sažeta deklaracija je propisan set obrazaca koji se koristi za robu dopremljenu carinskom organu. U zavisnosti od okolnosti carinski organ može odredi kraći rok ili produžiti rok za robu

obuhvaćenu Sažetom deklaracijom dok se ne odredi carinski dozvoljeno postupanje ili upotreba. Set obrasca Sažete deklaracije sastoji se od tri primerka. Listovi su označeni i namenjeni za: list sa brojem 1 - carinarnici, list sa brojem 2 - odgovornom licu, list sa brojem 3 - licu koje upravlja prostorom za privremeni smeštaj.

Deklaracija za carinsku vrednost

Deklaracija za carinsku vrednost (u daljem tekstu DCV), je propisan službeni obrazac na kome se unose podaci o vrednosti uvezene robe za jednu pošiljku u svrhe naplate carinskih dažbina i poreza na dodatnu vrednost (Slika 90). Obrasci deklaracije mogu biti dopunjeni dodatnim stranicama BIS, koje čine sastavni deo deklaracije.

Spisak naimenovanja

Obrazac Spiska naimenovanja je propisan obrazac koji se koristi samo u tranzitnom postupku. Obrazac Spiska naimenovanja je sastavni deo deklaracije (JCI) na koju se odnosi.

Podnošenje carinskih deklaracija

Sva robom nad kojom treba da se sprovede carinski postupak mora biti obuhvaćena deklaracijom koja može biti podneta u pisanoj formi, elektronskom razmenom podataka, usmeno i na drugi način.

Deklaracije u pisanoj formi

Deklaracije u pisanoj formi su: redovna deklaracija i pojednostavljena deklaracija. Deklaracije u pisanoj formi se podnose u redovnom postupku na propisanim obrascima. Podnosilac deklaracije, na osnovu odobrenja carinskog organa, podnosi potpisanu deklaraciju i odgovoran je za: tačnost podataka navedenih u deklaraciji, verodostojnost priloženih dokumenata na osnovu kojih su upisani podaci u deklaraciji kao i za usaglašenost sa obavezama koje se odnose na stavljanje robe u odgovarajući carinski postupak. Carinski organ može odobriti ili zahtevati ispravke podataka u deklaraciji. Uz deklaraciju se prilažu isprave potrebne radi primene propisa carinskog postupka.

3. OSIGURANJE

3.1. OSNOVNA OBELEŽJA OSIGURANJA

Koren reči osiguranje predstavlja pridev siguran (italijanski sicuro, latinski securus). Istorijski posmatrano, čovek je uvek nastojao da se na odgovarajući način zaštiti od posledica raznih opasnosti. Uopšteno posmatrajući, svrha osiguranja se sastoji u pružanju neke sigurnosti. Osnovni motiv svakog osiguranja je želja za ekonomskom zaštitom od rizika, s obzirom da je čovek oduvek bio suočen sa bezbroj opasnosti koje su njega i njegovu imovinu ugrožavali. U osnovi osiguranja je rizik (rizik da će doći do gubitka imovine ili dela imovine usled delovanja nekog neočekivanog događaja, kao i rizik da će doći do narušavanja zdravlja ili gubitka života, takođe od neočekivanog uzroka). Ostvarenje rizika uvek, ili skoro uvek, za posledicu ima ekonomski gubitak kod osiguranja stvari i moralni gubitak kod osiguranja lica. Osiguranje je institucija koja nadoknađuje štete nastale u privredi ili kod ljudi, usled dejstva prirodnih rušilačkih sila ili nesrećnih slučajeva. Osnovna pretpostavka postojanja osiguranja zapravo je postojanje rizika. Samo ako postoji određeni rizik, nastaje i ekonomska potreba za njegovim pokrićem putem osiguranja.

Osiguranje u suštini predstavlja udruživanje svih onih koji su izloženi istim opasnostima, a sa ciljem da zajednički podnesu štetu koja će zadesiti samo neke od njih. U osiguranju se ostvaruje **uzajamnost i solidarnost**, odnosno, aktuarski posmatrano vrši se izjednačavanje rizika. To znači da štete koje nastaju ostvarenjem određenog rizika padaju na teret svih onih kojima prete opasnost od istih rizika, a ne na pojedinca. Oni kao grupa, pokrivaju štete koje zadese samo neke od njih, koje kao pojedinci ne bi mogli nikako ekonomski podneti. Bez ovakvog načina udruživanja, pojedinac van grupe bio bi u celosti ekonomski ugrožen.

Osiguranje je institucija koja štete na imovini ili licima, nastale zbog ostvarenja određenih rizika, nadoknađuje društvu ili pojedincima. Ono je ekonomska zaštita od štetnih dejstava i ekonomskih poremećaja do kojih dolazi ostvarenjem rizika u svim fazama društvene reprodukcije i u svakodnevnom životu ljudi.

Svako oglašavanje sirena na vatrogasnim ili sanitetskim vozilima jasno nas asocira da se negde u našoj blizini događa nešto nepovoljno i neočekivano. Zapravo u tom momentu dolazi do nastupanja, odnosno ostvarenja rizika. Ako čujemo ili vidimo vatrogasce onda nam je jasno da je došlo do ostvarenja rizika na imovini, a sirena sanitetskih kola asociraće nas na nepovoljni događaj koji je zapretio nečijem zdravlju ili životu.

Postoji mnogo definicija osiguranja zavisno iz kog stručnog ili naučnog ugla se posmatra. Osiguranje se može posmatrati kao: ekonomska, pravna i tehnička kategorija.

Osiguranje kao ekonomska kategorija

Ekonomska teorija vidi u osiguranju pre svega privrednu delatnost koja služi zadovoljenju neke ekonomske potrebe. To je potreba zaštite čoveka od opasnosti koja ugrožava njegovu imovinu ili njegovu ličnost (teorija potrebe). Na taj način se dobija neophodna sigurnost da će uništena

dobra biti nadoknađena. Pri razmatranju osiguranja mora se poći od toga da je imovina izložena opasnostima, ali da se te opasnosti ostvaruju samo na nekoj imovini, i ne sa istom jačinom i u isto vreme. Dakle, nasuprot mnoštvu ugrožene imovine, samo manji deo biva pogođen potencijalnim opasnostima. Osiguranjem se pruža ekonomska zaštita svima, ali samo kod onih kod kojih je došlo do ostvarenja osiguranog slučaja se otklanjaju ili ublažavaju posledice na uništenoj ili oštećenju imovini. Na taj se način prouzrokovana šteta raspodeljuje na celu zajednicu osiguranika. U osnovi ideje osiguranja je stvaranje zajednice ugroženih i raspodela šteta na sve učesnike u toj zajednici. Što znači da osiguranje predstavlja udruživanje sredstava na načelima uzajamnosti i solidarnosti, radi zaštite od posledica šteta koje su uzrokovane ostvarivanjem osiguranog slučaja.

Dakle, suština osiguranja kao ekonomske kategorije sastoji se u tome što se pojedinci koji su izloženi sličnim opasnostima (rizicima) udružuju na direktan ili indirektan način u tzv. *“rizične zajednice”*, a u cilju zajedničkog snošenja šteta koje bi zadesile nekog između njih usled ostvarenja tih opasnosti. Zahvaljujući tako obrazovanim zajednicama rizik kome je izložen svaki pojedini član zajednice deli se i prebacuje ravnomerno, ili po nekom ključu, na sve članove zajednice tako da eventualna šteta ne pogađa više pojedinca nego sve njih zajedno.

Radi boljeg razumevanja suštine osiguranja kao ekonomske kategorije navešćemo za ilustraciju sledeći primer. Danas morima plovi veliki broj brodova koji su svakodnevno izloženi raznovrsnim opasnostima. Pretpostavimo da usled tih opasnosti svake godine potone prosečno 1 % brodova koji plove. Usled potonuća jednog broda njegov vlasnik trpi znatnu štetu koja može za njega predstavljati i potpunu ekonomsku propast, dok vlasnici ostalih brodova ne pretrpe nikakvu štetu, jer njihovi brodovi nisu potonuli. Međutim, ako se vlasnici jedne stotine brodova udruže radi zajedničkog snošenja štete usled potonuća bilo kojeg njihovog broda onda bi takvu štetu (kada dođe do potonuća jednog broda) snosili srazmerno svih sto udruženih vlasnika brodova a ne isključivo samo vlasnik potonulog broda. Na taj način svaki bi snosio samo po 1 % nastale štete, što u krajnjoj liniji može svaki vlasnik broda lako da podnese.

Iz navedenog primera može se videti da, posmatrano sa ekonomskog aspekta, osiguranje ima za cilj da se posledice štete, koja zadesi jedno lice, spreče davanjem naknade oštećeniku iz zajedničkog fonda, obrazovanog iz doprinosa svih onih koji su ugroženi istom opasnošću i ujedinjeni u zajednicu. Dakle, osnovni motiv osiguranja je potreba za ekonomskom zaštitom od rizika nastupanja štetnih događaja koji su mogući ali neizvesni. Rizik, u smislu osiguranja, predstavlja mogućnost nastupanja jednog neizvesnog događaja koji ne zavisi od isključive volje zainteresovane strane i čije je osiguranje dopušteno zakonom, javnim poretkom i moralom

Osiguranje kao pravna kategorija

Osiguranje je ne samo ekonomska nego i pravna kategorija (pravni institut). U današnje vreme osiguranje se sprovodi najčešće zaključivanjem ugovora o osiguranju ili pristupanju organizacijama za uzajamno osiguranje. Prava i dužnosti osiguravača i osiguranika (njihovi međusobni odnosi) regulisani su odredbama ugovora o osiguranju, poslovnim običajima i zakonskim propisima. Isto tako, tim odredbama i propisima regulisani su forma i način zaključivanja ugovora, početak, dejstvo i prestanak pravnog odnosa, a u današnje vreme i uslovi kao i tehnika sprovođenja osiguranja, tj. ko se može baviti osiguranjem, pod kojim uslovima i na koji način. U pravnom smislu, osiguranje predstavlja ugovor kojim se jedna strana, osiguravač, obavezuje da će drugoj strani, osiguraniku, nadoknaditi štetu, odnosno isplatiti određenu sumu novca u slučaju da nastupi ugovorom predviđeni događaj (osigurani slučaj), a

osiguranik se obavezuje da uplaćuje u određenim rokovima ugovorene uloge (premije osiguranja). Pri zaključenju ugovora o osiguranju izdaje se polisa osiguranja.

Osiguranje kao tehnička kategorija

Suština osiguranja, kao tehnička kategorija predstavlja stanovište osiguravajuće kuće, koja na naučnoj osnovi, profesionalno preuzima rizike i izračunava visinu premija kojima se ti rizici pokrivaju. Ovde je prisutna teorija kompenzacije, gde osiguravač velikom broju osiguranika vrši kompenzaciju rizika, po pravilima uzajamnosti, a na osnovu statističkih podataka. Tehnički elementi raspodele rizika štite i osiguravača i osiguranika koji su ugroženi istim rizikom (teorija rizične zajednice).

3.2. OSNOVNE FUNKCIJE OSIGURANJA

Činjenica da je društvo radi potrebe ekonomske zaštite od materijalnih posledica štete i nesrećnog slučaja stvorilo osiguranje, već sama po sebi dokazuje njegovu društvenu opravdanost. Društvena opravdanost osiguranja sadržana je u nadoknadi šteta, odnosno isplati osiguranih suma, kao osnovnom i neposrednom zadatku osiguranja. Osiguranje organizuje i unapred formira namenska sredstva potrebna pružanju materijalne nadoknade i isplate oštećenim i ugroženim članovima društva. Zajednica, na načelima uzajamnosti i solidarnosti, oštećenim članovima pruža materijalna sredstva za privredno jačanje i održavanje. U suštini osiguranje ima tri ključne funkcije:

- ***Zaštitna funkcija*** - čuvanje i zaštita imovine, i to neposredno i posredno. Neposredno je zaštita preventivnog karaktera i cilj je da se spreči nastanak štete, a posredna podrazumeva nadoknadu nastale štete. Ovo je osnovna funkcija osiguranja
- ***Finansijska funkcija*** - prikupljanje novčanih sredstava i njihovo korišćenje za nadoknadu štete nastale sa jedne strane, i ulaganja u određene reprodukcione procese kroz različite bankarske mehanizme s druge strane.
- ***Socijalna funkcija*** – koja podrazumeva poboljšanje životnih uslova kroz lično ili imovinsko osiguranje i korišćenje finansijskih sredstava.

3.3. SUBJEKTI I ELEMENTI OSIGURANJA

3.3.1. Subjekti osiguranja

U subjekte osiguranja spadaju fizička ili pravna lica koja direktno ili indirektno pokazuju interes za pružanje ili korišćenje osiguranja, a to su: osiguranik, osiguravač, ugovarač osiguranja, korisnici osiguranja, posrednici u osiguranju i dr.

Osiguranik (eng. insured, assured) je fizičko ili pravno lice koje zaključuje ugovor o osiguranju u svoje ime i za svoj račun, obezbeđujući se od neželjenog dejstva pokrivenih rizika. Da bi mogao pribaviti osiguravajuću zaštitu, osiguranik treba da je poslovno sposobno lice koje

kao ravnopravna ugovorna strana stoji naspram osiguravača, sa svim pravima i obavezama koje proističu iz njihovog odnosa. U praksi se najčešće dešava da je osiguranik istovremeno i ugovarač i korisnik osiguranja (kada su njegova dobra ili on sam izložen riziku), ali to nije uvek slučaj.

Osiguravač (eng. insurer, assurer) je pravno lice koje se ugovorom o osiguranju obavezuje na naknadu štete, odnosno isplatu ugovorenog novčanog iznosa korisniku osiguranja, odnosno osiguraniku kada se ostvari obuhvaćeni rizik. U našem premijskom osiguranju osiguravači se javljaju u obliku deoničarskih društava za osiguranje društava za uzajamno osiguranje. I na svetskoj ravni oni su u pretežnom broju ustrojani po jednom od ova dva oblika. Osiguravači se razlikuju prema veličini, vrsti i obimu rizika koje pokrivaju. Mogu se baviti jednom, sa nekoliko ili sa svim granama osiguranja. Zbog svog posebnog društvenog i privrednog značaja, podležu posebnom državnom nadzoru, uz raspolaganje neophodnom dozvolom za rad osiguravača.

Ugovarač osiguranja (eng. policy holder) je pojedinac ili ustanova koji sa osiguravačem zaključuje ugovor o osiguranju, obavezujući se da plati određenu premiju osiguranja. Ugovarač ne mora uvek imati pravo na nadoknadu iz osiguranja. U svojstvu i ugovarača i korisnika osiguranja javlja se, najčešće, jedno te isto lice – osiguranik. Kod nekih vrsta osiguranja, odnosno ugovora, ugovarač i osiguranik su različite osobe. Negde se opet pojavljuje i poseban korisnik osiguranja. Zato naziv ugovarač osiguranja treba upotrebljavati onda kada su lice koje zaključuje ugovor i lice koje će koristiti davanje iz osiguranja po tom ugovoru različite osobe. Od vrsta osiguranja gde su te uloge često razdvojene mogu se navesti osiguranje života, osiguranje od posledica nesrećnog slučaja, te pomorsko osiguranje i transportno osiguranje u celini. Na primer, u transportnom osiguranju korisnik ne mora uvek biti unapred poznat osiguravaču, pa čak ni ugovaraču osiguranja. Dovoljno je da ugovorom budu utvrđena merila za njegovo određivanje.

Korisnik osiguranja (eng. insurance beneficiary) je fizičko ili pravno lice kome pripada naknada iz osiguranja. U svojstvu i korisnika i ugovarača osiguranja javlja se, najčešće, jedno te isto lice - osiguranik. Stoga naziv korisnik osiguranja treba upotrebljavati pre svega kada je lice koje koristi osiguranje bilo van ugovora u trenutku njegovog zaključivanja, ne pojavljujući se ni lično niti preko zastupnika. Razlika između navedenih uloga u praksi se naročito pojavljuje kod ugovora o osiguranju u svoje ime, a za tuđ račun. Korisnik osiguranja za tuđ račun ne mora uvek biti unapred poznat osiguravaču, pa čak ni ugovaraču osiguranja. Dovoljno je da ugovorom budu utvrđena nepristrasna merila za njegovo određivanje. Zato korisnik može biti bilo određen, bilo odrediv - osiguranje za račun neodređenog lica. Osiguranje za tuđ račun nastalo je u pomorskom osiguranju, ali je našlo primenu i u mnogim drugim vrstama osiguranja.

Zastupnici - posrednici su veoma prisutni u osiguranju, a to su: agenti, brokери, havarijski komesari. Veliko mesto u osiguranju zauzimaju posrednici za sklapanje poslova osiguranja i obavljanje nekih drugih poslova koji se mogu podeliti na agente osiguravača i nezavisne posrednike - brokere. Broker zaključuje i potpisuje ugovor za svog nalogodavca samo kao agent, čime ostaje izvan odgovornosti za neizvršenje ili prekršaj ugovora od strane osiguravača, izuzev ako je za to posebno pismeno jemčio. Havarijski komesar je osoba od poverenja osiguravača čija je osnovna dužnost da na nepristrasan način utvrdi prirodu i obim štete, kao i sve okolnosti pod kojima se šteta dogodila, a koje su od važnosti za utvrđivanje obaveze osiguravača.

Prava i obaveze između osiguranika i ugovarača potvrđuju se ugovorom o osiguranju tj. kada osiguravači potpišu polisu osiguranja ili list pokrića. U našem pravu, smatra se da je ugovor zaključen onog časa kada ponudilac primi izjavu ponuđenog da prihvata ponudu.

3.3.2. Elementi osiguranja

Bitni elementi osiguranja su: rizik, šteta, premija, bonus, franšiza, osigurani slučaj, suma osiguranja, fondovi osiguranja.

Rizik (*eng. risk, danger, peril, hazard*) predstavlja mogućnost »nastupanja jednog ekonomski štetnog događaja«, koji, ako nastupi, stvara obavezu osiguravača prema osiguraniku iz zaključenog ugovora o osiguranju ili po zakonskim odredbama (na primer, u saobraćaju na osnovu obaveznog osiguranja). Pod rizikom se često podrazumeva i sam događaj koji će svojim nastupanjem izazvati štetu: požar, poplava, krađa, sudar i mnogi drugi. Pod rizikom se ponekad podrazumeva i predmet osiguranja (recimo, zgrada osigurana od požara, brod i teret koji se prevozi), lice za koje je zaključeno osiguranje ili, pak, osigurani interes. U svakom slučaju, rizik je jedan od osnovnih pojmova i pretpostavki osiguranja, bez čega ono ne bi moglo postojati. Sklapanjem ugovora o osiguranju osiguravač preuzima odgovornost snošenja štetnih posledica nastalih ostvarenjem osiguranog rizika. **Pojam osigurani rizik treba razlikovati od pojma osigurani slučaj.** **Osigurani slučaj** je događaj nastao ostvarenjem osiguranog rizika. Osigurani slučaj nije budući neizvesni događaj, nego događaj koji se već ostvario.

Šteta (*eng. loss, damage*) je nepovoljna promena na imovini ili licu prouzrokovana nekim događajem ili nečijom radnjom, nastankom rizika i dešavanjem štete. Ako su ispunjeni uslovi nametnuti ugovorom o osiguranju, stvara se osnovna obaveza osiguravača da osiguraniku, odnosno korisniku osiguranja, isplati odštetu. Na iznos ove obaveze utiču vrsta i veličina štete. Pri tome može nastati potpuna šteta (uništenjem osigurane stvari) ili delimična šteta (oštećenjem stvari). Štete se mogu deliti i po drugim merilima, pa tako postoje materijalne i nematerijalne štete, neposredne i posredne štete, katastrofalne, velike i male štete itd.

Premija osiguranja (*eng. insurance premium*) je novčana svota koju je ugovarač osiguranja, odnosno osiguranik dužan da plati kao naknadu za obezbeđenje osiguravajuće zaštite. U uslovima osiguranja naših osiguravajućih organizacija premija se jednostavno označava kao iznos koji ugovarač treba da plati za osiguranje. Ona, zapravo, predstavlja cenu rizika. Između rizika i premije osiguranja postoji veoma uska povezanost. Visina premije određuje se prema prosečnoj veličini rizika, čija se svaka promena mora iskazati u promeni premije. Sem toga, premija mora odgovarati riziku i u određenom vremenskom razdoblju, tj. treba da je srazmerna dužini odseka vremena u kome se pokriva rizik. Premija je cena osiguranja zbog toga što pored rizika na nju utiču i drugi činioci kao što su svota osiguranja, trajanje osiguranja, prinos koji se stiče ulaganjem sredstava osiguranja, troškovi osiguravanja i slično. Za osiguravača premija osiguranja - bruto premija - predstavlja iznos sačinjen iz više delova s različitom namenom (za naknadu šteta, isplatu ugovorenih osiguranih svota, za sprečavanje šteta, za pokriće troškova).

Osigurani slučaj (*eng. insured event, insurance case*) je nastanak okolnosti koje, na osnovu zakona ili ugovora o osiguranju, obavezuju osiguravača da osiguraniku isplati odštetu. Nije moguće izvesti jedinstveni pojam osiguranog slučaja za sve vrste osiguranja, budući da ga određuju rizici koji su izuzetno različiti. On proizvodi određene posledice i po osiguranika, a osim toga od izuzetne je važnosti za dalju sudbinu ukupnih osiguravajućih odnosa. Kada su rizik i predmet koji on ugrožava jasno određeni, ni određivanje osiguranog slučaja ne predstavlja teškoću: recimo, lom stakla, grad na osiguranim površinama, smrt osiguranog lica

ili doživljenje određene starosne dobi. Pri tome mora postojati uzročna veza između nastalog događaja i predviđenih posledica. Međutim, utvrđivanje osiguranog slučaja nije uvek jednostavno, jer se on katkad ne ostvaruje samo u jednom trenutku, već može obuhvatiti kraće ili duže razdoblje (recimo, slučaj bolesti). Tada je važno odrediti koji trenutak u nastupanju štete treba uzeti kao osigurani događaj.

Franšiza predstavlja deo štete koji snosi sam osiguranik, odnosno deo štete koju osiguravač nije dužan nadoknaditi osiguraniku. Smisao franšize je da se iz osiguranja isključe štete neznatne vrednosti. Takve štete osiguranik sam nadoknađuje, a zahvaljujući tome smanjuje se cena osiguranja (premija). Najčešće se ugovara u procentima (ako je npr. franšiza 5%, to znači da štetu do tog procenta snosi sam osiguranik, a ako je šteta veća tada osiguravač plaća naknadu štete). Postoje tri vrste franšize: odbitna, integralna i proporcionalna franšiza. **Odbitna franšiza** podrazumeva da osiguravač uvek od nastale štete odbija određeni ugovoreni procenat. Kod **integralne franšize**, kada je šteta veća od ugovorene franšize, osiguravač nadoknađuje štetu u potpunosti. **Proporcionalna franšiza** podrazumeva da osiguravač uvek isplaćuje deo štete u određenom procentualnom iznosu.

Suma (svota) osiguranja (eng. sum insured) je novčani iznos koji se isplaćuje osiguraniku ukoliko nastupi osigurani događaj. Predstavlja gornju veličinu osnovne obaveze osiguravača. Ona, ipak, u nekim slučajevima može biti prekoračena zbog troškova nastalih povodom otklanjanja i smanjivanja štete preduzetih po osiguravačevom nalogu. Unosi se u polisu osiguranja ili se ugovorom o osiguranju, odnosno zakonom, predviđa način njenog utvrđivanja kada događaj nastupi. Suma osiguranja predstavlja važan sastojak ugovora o osiguranju i obično predstavlja osnovicu za obračun premije. **Suma osiguranja po pravilu označava iznos na koji je osigurana neka stvar ili neka korist od imovine.** Osiguravač je, po prirodi posla, obično uključen u određivanje ove sume, ali konačna odluka i snošenje mogućih posledica zbog neprimerene visine isključivo su na osiguranikovoj strani. U osiguranju stvari svota osiguranja je samo jedan od činilaca (uz vrednost osigurane stvari i visinu štete) koji određuju iznos odštete. U osiguranju lica ona je isključivo merilo obaveze osiguravača. Pojam koji po svom sadržaju odgovara sumi osiguranja, a upotrebljava se u osiguranju lica jeste osigurana svota.

Fondovi osiguranja su sredstva koja omogućavaju da osiguranje odgovori svojim obavezama u svakom momentu. Postoje početni fond osiguranja, matematičke rezerve, rezerve poslovnog fonda, fondovi masovnih katastrofa, preventivni fondovi.

Naknada iz osiguranja (eng. insurance indemnity; nem. Schadenersatz aus der Versicherung, Ersatzleistung aus der Versicherung) je vrednost, po pravilu izražena u novcu, na koju osiguranik, odnosno korisnik osiguranja polaže pravo prilikom nastupanja osiguranog slučaja. U imovinskim osiguranjima naknada obično zavisi od tri činioca: visine štete, visine svote osiguranja i vrednosti osigurane stvari. Iz osiguranja se ne može dobiti više nego što je nastali obim štete, i to samo u granicama svote osiguranja i vrednosti osigurane stvari. Zato se svaki od ovih sastojaka može pojaviti kao gornja granica obaveze osiguravača. Kod osiguranja od nezgode na iznos naknade utiču visina osigurane svote i obim posledica nesrećnog slučaja. Naknada koja se isplaćuje korisniku osiguranja ne može preći iznos osigurane svote. Zavisno od posledica, najčešće se isplaćuje samo njen deo.

Predmet osiguranja (eng. insured subject matter;) je ono što se osigurava - osigurana lica, životinje, stvari i imovinski interesi. Reč je, dakle, o licu ili dobru na kome se može ostvariti rizik. Postojanje predmeta osiguranja, sa određenim obeležjima, neophodna je pretpostavka za zaključenje i trajanje osiguranja. Predmet mora biti jasno naznačen u polisi osiguranja. Takođe,

predstavlja jedno od važnih merila za podelu celokupne osiguravajuće delatnosti na lična i imovinska osiguranja. Kao primeri za predmete osiguranja mogu se navesti učenici i studenti (osiguranje od nezgode), mašine, mašinski uređaji, aparati (osiguranje mašina), izgubljeni dobitak i troškovi poslovanja preduzeća (osiguranje od prekida rada), odgovornost vlasnika ili korisnika motornog vozila za štete nanete trećim licima upotrebom tog vozila (osiguranje od auto-odgovornosti) i mnogi drugi.

3.4. OSNOVNA OBELEŽJA RIZIKA U OSIGURANJU

Osnovna pretpostavka postojanja osiguranja je postojanje rizika. Samo ako postoji rizik, nastaje i ekonomska potreba za njegovim pokrićem putem osiguranja. Rizik je pratio civilizacijski razvoj, od prvobitne zajednice do današnjih dana, čineći sastavni deo svih ljudskih životnih i radnih aktivnosti. Iako je postojanje rizika oduvek bilo u suprotnosti sa čovekovim težnjama, možemo smatrati da bi čitav civilizacijski napredak, bez postojanja rizika, izostao ili bio znatno usporeniji. Izostala bi čovekova potreba za borbom sa neizvesnošću u pogledu budućnosti, a time i težnja za napretkom. Na primer, da je plovidba morem bila potpuno bezrizična pitanje je da li bi došlo do razvoja savremenih preookeanskih brodova kao i do razvoja osiguranja.

Najprihvatljivija definicija *rizika određena je međunarodnim standardom po kojoj rizik predstavlja kombinaciju verovatnoće ostvarenja ekonomski štetnog događaja i njegovih posledica*. Intenzitet rizika zavisi od verovatnoće njegovog ostvarenja i veličine štete koju prouzrokuje ukoliko se ostvari (slika 3). Naime, očekivana šteta od ostvarenja rizika uslovljena je proizvodom ovih promenljivih. Na primer, ako postoji 10% verovatnoće da će u požaru u potpunosti izgoreti kuća vrednosti 1.000.000 eura, tada očekivana šteta, odnosno rizik, iznosi 100.000 eura ($0.1 \times 1.000.000 = 100.000$).

Bez obzira na prihvaćenu definiciju, rizik ne mora uvek biti negativno povezan sa troškovima, odnosno ne mora rezultirati ostvarenjem štete. Samo etimološko poreklo reči rizik (reč rizik potekla je od italijanske reči *risicare* koja znači usuditi se, izazvati), ukazuje na to da je rizik pre stvar izbora nego sudbine. Međutim, uprkos ovoj činjenici, rizik je nešto što ljudi ne vole i što nastoje da izbegnu primenom različitih pristupa upravljanju rizikom, od kojih posebno mesto pripada osiguranju. Rizik je potrebno razmatrati sa stanovišta osiguranika i osiguravača, koji imaju različita očekivanja i ishode ostvarenja rizika.

Sa stanovišta osiguranika rizik podrazumeva budući neizvestan događaj, zbog koga osiguranik može pretrpeti materijalnu štetu. To je mogući nastanak nepovoljne situacije i gubitka za osiguranika. **Za osiguravača** rizik predstavlja verovatnoću nepovoljnog odstupanja stvarnog ishoda od očekivanog ishoda poslovanja.

Rizik se definiše kao neizvesnost u pogledu ostvarivanja nekog budućeg događaja. Neizvesnost je stanje budućnosti koje detirminišu poznati faktori, ali se njihov intenzitet ne zna, kao ni njihov nastanak. To je odraz nedostatka znanja o budućnosti. Mogućnost nastanka rizika može se izmeriti primenom standardne devijacije i koeficijenta varijacije. Rizik uvek sadrži elemente neodređenost ishoda i činjenicu da je najmanje jedan od mogućih ishoda nepoželjan. Verovatnoća nepoželjnog ishoda je između 0 i 1.

U osiguravajućim kompanijama, **aktuarska služba predviđa** određeni broj i iznos šteta, a na osnovu tih predviđanja se naplaćuje premija osiguranja. Iznos predviđenih gubitaka je željeni ishod koji očekuje osiguravač. Kada je u pitanju osiguravač pojavljuju se tehnički rizici, vezani za matematičko statistička predviđanja.

Tehnički rizici koji se javljaju u osiguranju su: rizik slučaja, rizik katastrofe i rizik zablude. **Rizik slučaja** predstavlja opasnost da broj i visina šteta poprimе razmere koje prevazilaze osnove na kojima je počivalo utvrđivanje premije osiguranja. Obuhvata normalan rizik slučaja, rizik kumula i rizik promene. **Normalan rizik slučaja** predstavlja opasnost da broj i visina šteta u jednoj godini odstupe od očekivanih. **Rizik kumula** predstavlja opasnost da će doći do kumuliranja šteta po osnovu jednog štetnog događaja. **Rizik promene** predstavlja rizik da će doći do značajnijeg odstupanja broja i visine šteta od očekivanih usled značajnijih promena privrednih, političkih i drugih okolnosti. **Rizik katastrofe** predstavlja opasnost od nastanka štete sa katastrofalnim posledicama. **Rizik zablude** predstavlja rizik da će doći do netačnog obračuna premija, jer su tehničke osnove kalkulacije netačne.

U procesu upravljanja rizikom, od suštinske važnosti je određivanje sopstvenih kapaciteta za nošenje rizika, kao i razumevanje opasnosti koje se javljaju prilikom obavljanja delatnosti. Identifikacija opasnosti, analiza i procena rizika su aktivnosti na osnovu kojih se određuje verovatnoća da se rizik dogodi, kao i njegove posledice u slučaju da se dogodi. Na osnovu dobijenih rezultata se donosi odluka kako će se sa rizikom postupati, tj. da li da se rizik izbegne, smanji (predupredi) ili prenese. Upravljanje rizikom doprinosi poboljšanju rezultata preuzimanja rizika u osiguranje. Procena rizika daje mogućnost izbora rizika, omogućava prilagođavanje premijskih stopa kvalitetu rizika, optimizaciju alokacije sredstava i uspostavljanje dugoročnog odnosa sa osiguranikom.

3.4. 1. Obeležja rizika

Iz definicije rizika kao budućeg neizvesnog događaja, čije nastajanje ne zavisi od isključive volje osiguranika, proizilaze bitna obeležja rizika:

- **Mora se raditi o događaju** - Pod događajem se podrazumeva spoljni događaj odnosno nezgoda (fortuity), koja ima za posledicu gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta. To mora biti mogući događaj, jer osiguranje podrazumeva zaštitu samo od događaja koji se može desiti. Ne mogu se osigurati rizici za koje se sigurno zna da su nemogući. Na primer, ako u trenutku zaključivanja ugovora osigurana stvar više ne postoji, ili ne može više biti izložena riziku ugovor je ništavan. Takođe, ako osigurana stvar u potpunosti propadne usled događaja koji nije pokriven osiguranjem ugovor je ništavan. U ovim slučajevima nije moguća realizacija rizika pa ni obaveza osiguravača ne postoji.
- **Događaj mora biti ekonomski štetan** – mora da dovodi do štetnih posledica u smislu umanjenja imovine osiguranika.
- **Događaj mora biti budući** – može se ostvariti nakon trenutka zaključenja ugovora ili nakon trenutka od kojeg, prema ugovoru, osiguravač snosi rizik. Nastanak događaja u budućnosti je jedna od pretpostavki neizvesnosti. Ostvareni rizik više nije neizvestan.
- **Događaj mora biti neizvestan i neočekivan** - Da bi rizik bio podoban za osiguranje neizbežan je uslov da se radi o događaju koji je neočekivan. Događaj mora da bude neizvestan

u smislu da li će i kada nastupiti. Da bi predstavljao rizik događaj mora da bude slučajnog karaktera. Neizvesnost može biti apsolutna i relativna. O apsolutnoj neizvesnosti govori se kada se ne zna da li će događaj uopšte nastupiti, a relativna neizvesnost postoji kada znamo da će se događaj desiti samo ne znamo kada (npr. životno osiguranje, smrt će sigurno nastupiti samo se ne zna kada). Neizvesnost karakteriše sumnja zasnovana na nedostatku znanja o tome šta će se ili neće desiti u budućnosti. Može da se osigura samo rizik koji nije nastao. U suprotnom, on nije neizvestan i zato ne postoji, a samim tim ne postoji ni predmet osiguranja. Osiguranje izvesnog događaja lišilo bi osiguranje njegovog smisla. Zakon dozvoljava da se osigura i rizik koji je nastao ili bio u nastajanju pod uslovom da osiguranik za to nije znao. Moguće je da se ugovor o osiguranju zaključi, a da osiguranik nije znao da je rizik ostvaren. To se češće dešava u osiguranju građanske odgovornosti: radnja ili propuštanje osiguranika nastali su pre zaključenja ugovora, a osiguranik ne zna da će zbog toga doći do štete i da će oštećeni podneti odštetni zahtev. U osiguranju lica moguće je da je osiguranik oboleo pre zaključenja ugovora, ali on za bolest nije znao. U osiguranju krađe moguće je da osiguranik prilikom zaključenja ugovora nije znao da je u kući, u kojoj boravi povremeno, već izvršena krađa i dr..

- ***Događaj mora biti nezavisan od isključive volje osiguranika*** - Pojmom rizik u poslu osiguranja nije obuhvaćen događaj koji je nastao isključivom voljom osiguranika. Osiguranjem se mogu pokriti samo oni rizici koji ne zavise od volje osiguranika, posebno da se ne radi o zlonamernoj ili gruboj nepažnji osiguranika. Međutim, nije moguće u potpunosti iz rizika otkloniti uticaj ponašanja osiguranika. Brojni rizici upravo i postoje usled ponašanja osiguranika i realizuju se, makar i delimično, pod uticajem čovekove volje (na primer kod osiguranja od odgovornosti, saobraćajne nezgode itd.). Može se osigurati događaj čijem nastupanju je osiguranik nenamerno doprineo (usled obične ili krajnje nepažnje dođe do požara u stanu koji je osiguran). Kod krajnje nepažnje ne postoji želja da nastane određena posledica već se samo olako smatra da ona neće nastati. Osiguravači u osiguranju stvari mogu da isključe štete koje su posledica krajnje nepažnje, što najčešće i čine. Međutim, kod osiguranja od građanske odgovornosti isključenje krajnje nepažnje se ne praktikuje, jer sužava osiguravajuće pokriće. Ne može se, međutim, osigurati požar koji je podmetnut namerno. Namera podrazumeva svesno preduzimanje neke radnje da bi došlo do željene štetne posledice, a to je protivno osnovnim principima tehnike osiguranja.
- ***Događaj mora biti raspoređen u prostoru i vremenu*** – Da bi jedan događaj predstavljao rizik u osiguranju mora da odgovara uslovima 'disperzije' u prostoru i vremenu. Drugim rečima, događaj po svojoj prirodi mora da bude takav da ne pogađa sve na jednom mestu niti sve u isto vreme. Broj stvarno pogođenih članova zajednice rizika mora biti znatno manji u odnosu na ukupan broj članova zajednice rizika kojima neka opasnost pretili.
- ***Događaj mora biti u skladu sa zakonom i moralom*** – Može se osigurati rizik koji je dopušten zakonom. Na primer, ne može se osigurati roba u kamionu koji prevozi krijumčarenu robu ili drogu, ukradene slike, i dr. Ne može se osigurati rizik nezgode prilikom otmice. Neke osiguravajuće kompanije omogućavaju osiguranje otkupa u slučaju otmice, mada su brojni kritičari ovakvih osiguranja, jer ne treba podsticati stvaranje fondova za ovakve namere koje su protivne zakonu.
- ***Događaj mora da se ponavlja*** – Ukoliko se rizik ne ponavlja već se događa jednom u 100 godina čovek neće osećati potrebu da se osigura.

3.4.2. Podela rizika

Savremene uslove života i rada karakteriše izloženost velikom broju rizika, a upravljanje rizikom se nameće kao imperativ uspešnijeg i sigurnijeg života i poslovanja. Uspešnost upravljanja rizicima zahteva razvrstavanje rizika, odnosno njihovo grupisanje po različitim zajedničkim svojstvima. Neki rizici vremenom postaju "manji", odnosno manje su verovatnoće njihovog pojavljivanja kao i intenzitet posledica, zahvaljujući napretku nauke (na primer, životni vek se produžava zahvaljujući napretku medicine). Međutim, neki rizici postaju "veći" (na primer, prirodne katastrofe). Takođe, se stalno pojavljuju novi rizici (kao što su na primer rizici gojaznosti, infektivnih zaraza kao što su ptičiji i svinjski grip, rizici povezani sa primenom nanotehnologija, elektronskog poslovanja i mobilnih telefona). Isto tako neki rizici se različito ispoljavaju (kao što je na primer rizik terorizma koji je posle terorističkog napada na Svetski trgovinski centar u SAD 2005 godine dobio dimenziju međunarodnog rizika).

Sa aspekta sadržaja i uticaja objektivnih i subjektivnih faktora koji deluju na veličinu rizika, rizici se mogu podeliti na:

- **Objektivne i subjektivne rizike** – objektivni rizik je u slučaju kada je veličina rizika rezultat objektivnih opasnosti nastanka osiguranog slučaja, izvan uticaja čovekove volje (npr. rizik zemljotresa, udara grom itd.). Delovanje čoveka kod objektivnih rizika je ograničeno na preventivne mere zaštite, ali uopšte ne utiče na njihovo nastajanje. Ako na ostvarivanje osiguranog slučaja postoji uticaj čoveka, radi se o subjektivnom riziku. U tom slučaju ljudski faktor ima uticaja na veličinu rizika. Različite osobe u istoj situaciji mogu imati potpuno različitu koncepciju rizika.
- **Opšte i pojedinačne rizike** – opšti rizici pogađaju veliki broj ljudi, nekad čak i čitavo društvo (npr. rat), a pojedinačni rizici pogađaju samo mali broj osiguranika (požar, krađa automobila).
- **Finansijske i nefinansijske rizike** – Određeni rizici prouzorukuju finansijski gubitak, dok sa drugim rizicima to nije slučaj. U svakom aspektu čovekovog stvaranja postoji element rizika, a mnogi od ovih rizika nemaju nikakvih finansijskih posledica. Za osiguravajuća društva su važni za razmatranje rizici koji obuhvataju finansijski gubitak.
- **Dinamičke i statičke rizike** -Dinamički rizici su oni koji nastaju zbog promena u okruženju i ekonomiji. Promene u nivou cena, ukusa potrošača, prihoda, rashoda i tehnologije, mogu izazvati finansijski gubitak. Statički rizici obuhvataju gubitke koji bi nastali čak i kada ne bi bilo promena u okruženju, a to su opasnosti iz prirode i nepoštenje pojedinaca.
- **Konstantne i promenljive rizike** – kod konstantnih rizika verovatnoća realizacije je ista u svakom vremenskom trenutku (npr. požar koji se u jednoj određenoj sredini podjednako često događa). Promenljivi rizici su oni kod kojih se menja verovatnoća realizacije u kratkim vremenskim periodima (npr. rizik smrti koji se povećava iz dana u dan).
- **Čiste i špekulativne rizike** – čisti rizici obuhvataju mogućnost gubitka, gde dobitak nije moguć. Špekulativni rizici su oni kod kojih postoji mogućnost gubitka, ali i mogućnost

dobitka (npr. ulaganje u akcije). Čisti rizici su prihvatljivi za osiguranje, dok se špekulativni rizik dobrovoljno prihvata.

Sa aspekta mogućnosti za osiguranjem, sve rizike možemo podeliti u tri grupe: ***rizike koji se u potpunosti mogu preneti na osiguravača, rizike koji se delimično mogu preneti na osiguravača i rizike koji se uopšte ne mogu preneti na osiguravača.*** U rizike koji se mogu potpuno preneti na osiguravača, zaključenjem osiguranja, spadaju svi rizici od kojih se pruža ekonomska zaštita, bez ograničenja visine pokrića od strane osiguravača. U rizike koji se mogu samo delimično preneti na osiguravača spadaju rizici koji po veličini potencijalne štete, ili sume osiguranja, prelaze ukupne kapacitete osiguravača i svih reosiguravača (nedovoljni svetski kapaciteti ili se ne žele iskoristiti od strane reosiguravača). Tako jedan deo viška rizika ostaje nepokriven (ovakvi slučajevi su retki). Tu spadaju i neki drugi posebno katastrofalni rizici koji se često ne mogu u potpunosti pokriti osiguranjem. U grupu rizika koji ne mogu da se prenesu na osiguravajuće kompanije spadaju rizici koji nisu obuhvaćeni nijednom vrstom osiguranja. To su npr. neki poslovni rizici, rizik suše u poljoprivredi i sl.

3.5. URAVLJANJE RIZIKOM U OSIGURANJU

Upravljanje rizikom je proces koji ima za cilj da zaštiti imovinu i profit organizacija i pojedinaca smanjenjem potencijalnog gubitka. To je proces koji se može definisati kao ***donošenje i primena odluka o aktivnostima za smanjenje verovatnoće i/ili posledica neželjenih događaja.*** Predstavlja opštu upravljačku funkciju koja nastoji da identifikuje i proceni rizike i upozna organizaciju sa uzrocima i posledicama (efektima) rizika.

Upravljanje rizikom u osiguranju bazira se na ***formiranju zajednica rizika*** i primeni matematičko-statističkih metoda, kojima se rizici utvrđuju. Međutim, problem nastaje kod rizika katastrofalnog karaktera. Rizici ostvarenja katastrofalnih šteta zahtevaju poseban tretman u odnosu na druge rizike u potfolijima osiguravača i reosiguravača s obzirom da ih karakteriše mala verovatnoća nastanka ali izuzetno velike štetne posledice kada nastanu. Reč je o događajima koji istovremeno negativno utiču na veliku populaciju osiguranika, što uzrokuje kumuliranje šteta. Usled otežane predvidivosti i postojanja visokog stepena korelacije u ostvarenju šteta, kod ovih rizika nije moguće korišćenje istorijskih podataka o kretanjima šteta što onemogućava osiguravačima adekvatno upravljanje ovim rizicima. Naime, katastrofalne štete mogu dovesti do gubitka solventnosti, kreditnog rejtinga, neposredne redukcije prihoda i zakonski propisanog minimuma potrebnog kapitala. Može doći do prisilne likvidacije finansijske i realne imovine, kako bi se moglo odgovoriti obavezama po odštetnim zahtevima.

Svi subjekti izloženi rizicima imaju težnju za njihovim upravljanjem u cilju minimizacije potencijalnog negativnog uticaja njihovog ostvarenja. Upravljanje rizikom bazira se na primeni postupnih, logičkih koraka koji su standardizovani i uvek se primenjuju.

Upravljanje rizikom podrazumeva ***analizu eksternog*** (sociološkog, kulturološkog, političkog, regulatornog, ekonomskog i demografskog) i ***internog okruženja*** kako bi utvrdili faktore koji utiču na rizik, odnosno na eksterne opasnosti i mogućnosti i interne snage i slabosti. To je polazna osnova na osnovu koje se određuju kompanija ali i pojedinaca.

3.5.1. Procena težine rizika

Sklapanju ugovora o osiguranju prethodi procena rizika. Tu radnju obavlja isključivo osiguranik na osnovu podataka dobijenih od ugovarača osiguranja. **Postupak procene rizika obuhvata:**

- a) procenu stepena verovatnoće nastupanja osiguranog slučaja,
- b) procenu moguće visine štete.

Verovatnoća ostvarenja osiguranog rizika zavisi od više faktora. Ti faktori nemaju karakter permanentnosti i zavise od više okolnosti pojedinih slučajeva. Svi su obuhvaćeni tarifama osiguranja. Njihova vrednost daje odgovor na osnovno pitanje: za koju premiju je osiguranik spreman da osigura razmatranu robu? Radi redovnog poslovanja osiguravač u svojim tarifama ima skalu tipičnih slučajeva prema uticaju pojedinih faktora na rizik uz široke mogućnosti prilagođavanja pokrivača prema specifičnostima pojedinog slučaja.

Hazard

Hazard je okolnost koja povećava verovatnoću da dođe do štete, odnosno to je okolnost koja povećava bilo učestalost, bilo jačinu štete. Primer hazarda je nepropisno čuvanje lakozapaljivih tečnosti u pogonima, loše ulično osvetljenje u kraju u kome se dešavaju krađe i slično. Nijedna od ovih okolnosti sama po sebi neće izazvati štetu. Međutim, one će neku štetu koja se može dogoditi značajno povećati. Na primer, požar izazvan u pogonu biće mnogo veći zbog prisustva lakozapaljivih tečnosti, a krađe će biti mnogo učestalije ako je ulično osvetljenje slabo. Znači, u osnovi hazard vodi ka opasnostima. Moguće je da nešto bude i opasnost i hazard. Postoje tri glavne vrste hazarda: fizički, moralni i psihološki.

Fizički hazard je fizički uslov koji je posledica materijalnih obeležja nekog objekta, pri čemu ta obeležja povećavaju verovatnoću da se neka šteta dogodi. Primer fizičkog hazarda je klizavi put koji povećava verovatnoću da dođe do automobilske nesreće koja je posledica sudara koji u ovom slučaju predstavlja opasnost. **Moralni hazard** je neiskrenost ili loš karakter pojedinca, koji povećava učestalost ili jačinu štete. Primeri moralnog hazarda su razne vrste prevara u osiguranju da bi se naplatila naknada iz osiguranja. Prisutan je u svim osiguranjima i teško ga je proveravati. Osiguravači pokušavaju da nadziru moralni hazard raznim merama: provera podnosioca prijave za osiguranje; jedinstveni spisak za sve osiguravače; uspostavljanje različitih mehanizama u tehnici osiguranja (poček dejstva osiguranja, izuzeće, doplaci). **Psihološki hazard** je nehat ili nepažnja nekih osiguranika prema šteti zbog postojanja osiguranja. Primeri ove vrste opasnosti obuhvataju npr. ostavljanje ključeva kola u upaljenim i nezaključanim kolima i samim tim povećanje šansi lopovu, ostavljanje nezaključanog poslovnog prostora, skladišta materijala i sl. što olakšava ulaz provalniku.

3.5.2. Proces upravljanja rizikom

Proces upravljanja rizikom se sastoji iz sledećih koraka:

- utvrđivanje ciljeva,

- identifikacija rizika,
- procena rizika,
- razmatranje alternativa
- izbor instrumenata za upravljanje rizikom,
- primena odluke,
- procena i ponovno ispitivanje (kontrola).

Prvi korak u procesu upravljanja rizikom je **utvrđivanje ciljeva** programa za upravljanje rizikom. **Primarni cilj** upravljanja rizikom je očuvanje efikasnosti delovanja organizacije. To dovodi do izbegavanja finansijske katastrofe koja bi mogla da rezultuje bankrotom ili da spreči organizaciju u obavljanju njenih funkcija.

Pre nego što se bilo šta može učiniti sa rizicima, mora ih se najpre postati svestan, tj. oni se **moraju identifikovati**. Istraživanje delatnosti organizacije mora da otkrije rizike kojima je ona izložena, odnosno izvore rizika, hazarde, faktore rizika i opasnosti i izloženost riziku. Teško je uopšteno govoriti o rizicima sa kojima se određena organizacija susreće, jer razlika u postupcima i uslovima prouzrokuje i različite rizike. Neki rizici su relativno očigledni, dok postoje mnogi koji se teže uočavaju i često se previde.

Jednom identifikovani rizici se **moraju proceniti**. To podrazumeva merenje veličine potencijalnog gubitka i verovatnoće njegovog nastajanja. Takođe se utvrđuje i međusobni uticaj rizika. Dve opšte mere pri proceni gubitka su maksimalno mogući gubitak i maksimalno verovatan gubitak. Maksimalno mogući gubitak je najveći iznos štete koja može da nastane. Maksimalno verovatan gubitak je najveći iznos štete, od rizika koji ima najveću verovatnoću nastanka. Drugim rečima, nije verovatno da će šteta preći maksimalno verovatan gubitak, dok šteta ne može preći maksimalno mogući gubitak. Od ove dve mere, maksimalno verovatan gubitak je najteže proceniti, a najviše se koristi.

Nakon identifikacije i procene rizika, sledeći korak je **razmatranje pristupa** koji se mogu koristiti u upravljanju rizicima i odabir tehnike koja bi se mogla koristiti za svaki od njih. Postoje dva osnovna pristupa upravljanju rizicima sa kojima se susreću pojedinci i organizacije: **kontrola rizika i finansiranje rizika**. **Kontrola rizika** se zasniva na minimiziranju rizika gubitka kojima je organizacija izložena, a finansiranje rizika se zasniva na usklađivanju raspoloživih sredstava za pokrivanje gubitaka, a koji proizilaze iz rizika koji preostaju nakon primene tehnike kontrole rizika. Tehnike kontrole rizika uključuju izbegavanje i smanjenje rizika, što podrazumeva sasvim jednostavne aktivnosti (provera ispravnosti nekog uređaja), do veoma složenih planova kontrole (proces u nuklearnoj elektrani). **Finansiranje rizika** podrazumeva obezbeđivanje finansijskih sredstava za nadoknadu šteta ili posledica štetnih događaja i podsticanje napora na prevenciji rizika. Uključuje izbor između zadržavanja rizika (obezbeđivanja sopstvenih sredstava) i prenosa rizika (na osiguravajuću kompaniju). Tehnike upravljanja rizikom su, dakle, **izbegavanje, smanjenje, zadržavanje i prenos rizika**.

Sledeći korak u procesu upravljanja rizikom predstavlja **uspostavljanje odgovarajućeg administrativnog postupka za primenu odluke**. Procena i ponovno ispitivanje (kontrola) su veoma značajni jer se okolnosti menjaju, stvaraju se novi rizici, a stari nestaju. Sa druge strane, ovaj korak omogućava ponovni pregled odluka i otkrivanje grešaka pre nego što one postanu štetne.

Iako relativno odvojivi u teoriji, koraci u procesu upravljanja rizikom su **čvrsto isprepletani u praksi**. U isto vreme kada se vrši identifikacija rizika, ocenjuju se i faktori koji izazivaju

događaj sa štetnim posledicama i posledice štetnog događaja. Pored toga se najverovatnije prikupljaju i statistički podaci o ranijim događajima, kako bi rizici i njihov međusobni uticaj bili bolje proučeni.

Shodno prethodnim razmatranjima, može se konstatovati da **upravljanje rizikom podrazumeva**: upravljanje rizikom kod osiguranika, prenos (transfer) rizika sa osiguranika na osiguravača i prenos dela rizika sa osiguravača na reosiguravača. Na osnovu analize zastupljenih opasnosti i materijalne štete koju svaka od njih može da prouzrokuje i/ili dovede do drugih gubitaka u poslovnim aktivnostima, osiguranik odlučuje koje će rizike eventualno zadržati za sebe, a koje će preneti na osiguravača. Svojom odlukom osiguranik može, a često to i čini, da zadrži neke rizike koji u potpunosti mogu da se prenesu na osiguravača. Zadržavanje rizika za sebe osiguranik može da ostvari jednostavno neosiguravanjem, zatim putem samoosiguranja, franšiza, sopstvenog osiguravajućeg društva (captive) i sl. Međutim, stvaranje sopstvenog rezervnog fonda za potrebe pokrića gubitaka, ako do njih dođe, nosi oportunitetni trošak. Pošto sredstva moraju da budu na raspolaganju u vreme nastajanja gubitaka, ona se moraju držati u vrlo likvidnom obliku.

Zaključivanjem ugovora o osiguranju, osiguranik svoje varijabilne troškove pretvara u fiksne (plaćanjem premije osiguranja), a rizike u potpunosti ili delimično **prenosi na osiguravača**. Takvim pristupom on stabilizuje svoje poslovanje i eliminiše događaje koji bi mogli bitno da mu poremete poslovanje i ostvarenje zadovoljavajućih poslovnih rezultata, ili čak u potpunosti da dovedu do prekida proseca poslovanja.

Međutim, ne mogu se svi rizici osigurati. Sa aspekta osiguravača, **postoji nekoliko zahteva** koji treba da budu ispunjeni:

- Da postoji velika homogena zajednica rizika,
- Da je rizik slučajan i neizvestan od volje osiguranika,
- Da je rizik merljiv,
- Da ne može doći do nastanka katastrofalne štete,
- Da se verovatnoća nastanka štete može izračunati,
- Da je premija ekonomski isplativa.

Osiguravač u mnogo slučajeva mora da preuzme u osiguranje pojedinačne rizike koji po veličini sume osiguranja ili potencijalne štete prelaze njegov kapacitet, a mora da preuzima i rizike kod kojih postoji mogućnost nastupa masovnih i katastrofalnih šteta koje nije u mogućnosti samostalno da nosi, odnosno samostalno da izravna. U tim slučajevima on mora da se pobrine da putem saosiguranja ili reosiguranja poveća ukupne kapacitete preuzimanja rizika u osiguranje, pri čemu je reosiguranje daleko zastupljeniji oblik.

3.5.3. Pravila pri upravljanju rizikom

Sa razvojem menadžmenta rizikom utvrđivala su se i određena pravila upravljanja rizikom. Jedno od prvih pravila u ovoj oblasti definisano je kroz smernice pod nazivom „pravila rukovođenja rizikom“. To su bile smernice za odlučivanje bazirane na principima zdravog razuma primenjenog na situaciju čistog rizika. Autori Mer i Hedzis definisali su sledeća tri bazna pravila kod upravljanja rizikom. Ova pravila mogu se definisati kao: **ne rizikuj više nego što možeš dozvoliti da izgubiš; imaj na umu mogućnost slučajnosti i ne rizikuj puno, radi malo**. Ova tri pravila, na prvi pogled jednostavna, obezbeđuju dovoljan okvir za donošenje odluke o upravljanju rizikom.

Ne rizikuj više nego što možeš dozvoliti da izgubiš

Ovo je, bez sumnje, najznačajnije pravilo. Ono ne kaže šta treba raditi u pogledu određenog rizika, već pokazuje u ***vezi kojih se rizika nešto mora uraditi***. Odluka o riziku u vezi koga se treba nešto preduzeti (po pitanju osiguranja) bazira se na kriterijumu maksimalnog potencijalnog gubitka koji može nastati, ako se rizik ostvari. Neki rizici mogu biti finansijski preveliki, bukvalno uništavajući za kapital pojedinca ili firme, dok drugi imaju samo manje finansijske posledice. Ako je maksimalni potencijalni gubitak pri datom izlaganju riziku tako veliki da može dovesti do bankrotstva, mora se smanjiti mogućnost njegovog ostvarenja (na nivo koji se može kontrolisati), ili se rizik mora preneti. Veličinu rizika koji se bezbedno može zadržati je komplikovano utvrditi. Nivo zadržavanja rizika direktno je povezan sa ukupnom sposobnošću firme da snosi rizik. On zavisi od prihoda organizacije, gotovine, likvidnih rezervi i raspoloživosti likvidnih sredstava u slučaju hitnosti. Postoje gubici koji se mogu pokriti gotovinom, ali za većinu je potrebno obezbediti rezerve gotovine, ili obezbediti kredite. Neki gubici mogu biti veći od svih onih koji ove mere mogu apsorbovati. Iznos koji pojedinac ili organizacija „može dozvoliti da izgubi“ varira od osobe do osobe i od firme do firme. Nivo gubitka koji se može dopustiti će varirati u zavisnosti od resursa koji mogu biti na raspolaganju u momentu nastanka gubitka.

Imaj na umu mogućnost slučajnosti

Kad pojedinac može determinisati ***verovatnoću nastanka gubitka***, on je u situaciji da se uspešnije nosi sa rizikom. Verovatnoća da će gubitak nastati ili neće nastati određuje mogućnost njegovog nastupanja. Ako je verovatnoća gubitka mala, primarni faktor slučajnosti je ipak potencijalna mogućnost gubitka. To ne znači da verovatnoća određenog (mogućeg) izlaganja riziku nije element u definisanju stava šta treba uraditi. Kao što šansa potencijalnog velikog gubitka ukazuje na rizike kod kojih se nešto mora uraditi, saznanje o tome da je verovatnoća gubitka neznatna, umerena, ili gotovo sigurna pomaže u odlučivanju kako sa rizikom treba postupati. Veća ili manja verovatnoća gubitka je korisna indikacija za izbor sredstva najpogodnijeg za regulisanje rizika. Navedene konstatacije upućuju na neophodnost determinisanja pojmova rizika i premije i njihove funkcije kao osnovnih elemenata osiguranja.

Ne rizikuj puno, radi malo

Treće pravilo ukazuje da postoji razuman odnos ***između troškova prenosa rizika i mogućeg gubitka***. Ovo pravilo upozorava da rizici ne treba da budu zadržani kada je njihov mogući gubitak veliki u odnosu na uštede na račun neplaćene premije. Postoje mnogi slučajevi u kojima je premija neproporcionalno visoka u odnosu na preneti rizik. U ovom slučaju, premija predstavlja „mnogo“, dok mogući gubitak predstavlja „malo“. Pošto postoje razlike u strukturama cena za različite tipove osiguranja, preporučljivo je da se pojedinačno za svaki rizik utvrdi stvarni nivo zadržavanja na bazi kriterijuma troškova.

3.6. UGOVARANJE OSIGURANJA

3.6.1. Vrsta ugovora o osiguranju

Odnosi u osiguranju uređuju se ugovorom o osiguranju, kojim se regulišu sva prava i obaveze za određeni posao u međunarodnom prevozu robe. Subjekti ovog ugovora su: osiguravač, osiguranik i ugovarač osiguranja. Ugovorom o osiguranju obavezuju se ugovarači osiguranja da na načelima osiguranja plaćaju određeni iznos-premiju osiguranja i da je, ukoliko dođe do osiguranog slučaja, osiguravač obavezan da isplati osiguraniku ili nekom trećem licu naknadu, odnosno ugovoreni iznos. Iz razloga što u času sklapanja ugovora roba, koja je predmet osiguranja, još nije izložena rizicima prevoza, kod transportnog osiguranja se **javlja razlika u vremenu sklapanja ugovora o osiguranju i vremena snošenja rizika**. U pogledu trajanja osiguranja, postoje četiri tipa ugovora o osiguranju, i to: **ugovor na vreme, ugovor na putovanje, ugovor prema vrednosti robe i ugovor prema količini robe**. Kod ugovora je posebno bitno **trajanje pokrivanja rizika**. Ono se obično određuje početkom i završetkom snošenja rizika. Treba istaći dva bitna načela: načelo karakteristično za ugovor o transportnom osiguranju - **načelo obeštećenja i načelo maksimalno dobre volje**.

3.6.2. Vrednost osiguranog predmeta

Svaki predmet koji osiguranik želi da osigura mora da predstavlja izvesnu **materijalnu vrednost koja se može izraziti u novcu**. Bez toga se ni jedan predmet ne može osigurati (npr. predmeti koji za pojedine ljude imaju vrednost samo kao porodične ili druge uspomene i koji imaju samo tzv. pretium affectionis). Međutim, **roba u transportu se može osigurati na stvarnu ili ugovorenu vrednost**.

Stvarna vrednost je vrednost koju je roba imala u polaznom mestu u vreme zaključenja ugovora o osiguranju (stvarna vrednost) ili vrednost robe na određitu tj. stvarnu vrednost uvećanu za troškove: prevoza, carine, skladištenja, špedicije, osiguranja i očekivane dobiti (osiguranje očekivane dobiti se ograničava na 20% od vrednosti robe). Ukoliko se, pored stvarne vrednosti robe, osiguravaju i drugi interesi vezani za prevoz robe, potrebno je da vrednost svakog od osiguranih interesa bude posebno iskazana, a ukupan zbir vrednosti svih osiguranih interesa predstavlja sumu osiguranja. Ako ugovorom o osiguranju nije dogovorno i izričito utvrđena vrednost na koju je roba osigurana na napred predviđen način, prilikom likvidacije štete smatraće se da je roba osigurana na svoju stvarnu vrednost uvećanu za iznos vozarine koja pada na teret osiguranika i troškove osiguranja, ali ne veće od 20% od stvarne vrednosti robe. Prilikom sklapanja osiguranja, ugovarač osiguranja nije dužan da navede kolika je vrednost predmeta koji želi da osigura. Tek prilikom podnošenja odštetnog zahteva osiguranik je dužan da dokaže vrednost osiguranog predmeta kako bi se na osnovu toga mogla utvrditi visina naknade štete iz osiguranja.

Ugovorena vrednost je vrednost koja se definiše u ugovoru o osiguranju. Kako bi se izbeglo naknadno utvrđivanje vrednosti osiguranog predmeta, prilikom likvidacije štete, ta vrednost se redovno unapred ugovara, predstavlja ugovorenu vrednost. Polise koje sadrže ugovorenu vrednost zovu se taksirane (valutirane) polise, a one koje ne sadrže ugovorenu vrednost netaksirane (nevalutirane) polise. S obzirom da svaka polisa obavezno sadrži iznos na koji je sklopljeno osiguranje, potrebno je kod taksiranih polisa izričito navesti da je vrednost osiguranog predmeta ugovorena, kao i iznos te vrednosti. U protivnom iznos koji se nalazi u

polisi smatra se samo kao osigurani iznos, a ne kao ugovorena vrednost. Ako je ugovorena vrednost jednaka osiguranom iznosu, što je i najčešći slučaj, tada je dovoljno da se uz osigurani iznos stavi klauzula koja će ukazati na to da taj iznos predstavlja ne samo osigurani iznos nego i ugovorenu vrednost. Kod engleskih polisa to se obično čini rečima „so valued“ tj. „tako procenjeno“. Ukoliko je osigurani iznos manji od ugovorene vrednosti to treba izričito naglasiti (npr. „1 milion eura na 2 miliona ugovorene vrednosti“). Ugovaranje vrednosti osiguranog predmeta predstavlja za osiguranika i prednost što mu daje izvesnu sigurnost u kalkulacijama, jer može unapred znati koja će se vrednost uzeti u obzir prilikom likvidacije štete. Naime, ako vrednost nije ugovorena, prilikom likvidacije štete uzima se u obzir vrednost koju je roba imali na početku osiguranja (tzv. stvarna vrednost), što je ponekad teško utvrditi. Zbog toga se kod transportnih osiguranja ta vrednost često unapred ugovara. Pored toga ugovaranjem vrednosti osiguranik može istim osiguranim iznosom obuhvatiti razne interese na osiguranom predmetu. Ovo naročito važi za osiguranje robe kod koje se istim osiguranim iznosom mogu pokriti kako stvarna vrednost robe u momentu njene nabavke, tako i prevozni troškovi, troškovi osiguranja, carina pa i dobit koja se očekuje od prevoza robe.

Ugovorena vrednost koja je označena u taksiranim polisama obavezna je za obe strane. Prema tome, ako ima izvesnog odstupanja između ugovorene vrednosti i stvarne vrednosti osiguranog predmeta, osiguravač će likvidirati štetu na bazi ugovorene vrednosti. Izuzetak je samo ako je u pitanju očigledna greška, kao i ako postoji znatno odstupanje ugovorene od stvarne vrednosti tako da bi naknada štete na temelju ugovorene vrednosti pružila osiguraniku znatan neopravdani dobitak.

3.6.3. Osigurani iznos

Osigurani iznos je iznos na koji je neki predmet osiguran. Osigurani iznos mora se uvek tačno odrediti u ugovoru kojim se osiguravaju pojedinačne pošiljke ili transportna sredstva. Kod opštih ugovora o osiguranju, koji obuhvataju veći broj budućih pošiljki, osigurani iznos se samo izuzetno unapred tačno određuje. U takvim ugovorima obično se utvrđuje samo kriterijum po kojem će se određivati osigurana vrednost budućih pošiljki. Tačnije, utvrđuje se iznos na koji će se te pošiljke osigurati, kao i maksimalni iznos na koji jedna ili više pošiljki mogu biti osigurane po jednom prevoznom sredstvu.

Osigurani iznos pri transportnom osiguranju ima trostruko značenje. **Prvo značenje je maksimalna obaveza osiguravača.** Ukoliko osigurani predmet potpuno propadne osiguravač će u načelu isplatiti osigurani iznos na ime naknade štete. Isto tako, ako je osigurani predmet oštećen usled osiguranih rizika troškovi eventualnih opravki će se nadoknaditi najviše do osiguranog iznosa. Preko osiguranog iznosa nadoknadiće se samo troškovi osiguranika nastali u cilju izbegavanja šteta od neposredne opasnosti ili smanjenja već nastalih šteta (tzv. troškovi spasavanja), zatim troškovi konstatacije i likvidacije štete. **Drugo značenje podrazumeva da osigurani iznos obično služi kao osnova za obračun premije.** S obzirom na to da iznos osiguranja predstavlja u načelu maksimalnu obavezu osiguravača (maksimalnu visinu njegovog rizika) premija osiguranja se obračunava na taj iznos bez obzira na vrednost osiguranog predmeta. Treće značenje osiguranog iznosa je u tome što **služi kao osnova za utvrđivanje dela štete koji mora da snosi osiguravač.**

Osigurani iznos može biti jednak, manji ili veći od vrednosti osiguranog predmeta, tako da se može govoriti o: **punom osiguranju, podosiguranju i nadosiguranju.**

Puno osiguranje podrazumeva da je osigurani iznos jednak vrednosti osiguranog predmeta. Kod netaksiranih polisa uzima se u obzir stvarna vrednost predmeta, koja se utvrđuje prilikom likvidacije štete, a kod taksiranih polisa ugovorena vrednost koja je navedena u polisi. Kod punog osiguranja naknada se daje u punom iznosu štete, jer je na punu vrednost osiguranog predmeta plaćena premija osiguranja.

Podosiguranje postoji kada je osigurani iznos manji od vrednosti osiguranog predmeta. I ovde se kod netaksiranih polisa uzima u obzir stvarna vrednost osiguranog predmeta, a kod taksiranih polisa ugovorena vrednost. Kod podosiguranja osiguranik samo jedan deo vrednosti predmeta pokriva ugovorom o osiguranju, dok za drugi deo koji prelazi osigurani iznos on nosi i dalje puni rizik. U takvim slučajevima osiguranik se smatra vlastitim osiguravačem za neosigurani deo vrednosti predmeta. Zbog toga, ako dođe do štete osiguravač je dužan da isplati nadoknadu samo za onaj deo štete koji otpada na vrednost predmeta pokrivenu polisom osiguranja, dok drugi deo štete snosi sam osiguranik. To je tzv. pravilo proporcije koje se redovno primenjuje prilikom likvidacije štete. Po tom pravilu šteta se naknađuje osiguraniku srazmerno odnosu između osiguranog iznosa i vrednosti osiguranog predmeta. Na primer, ako je vrednost osiguranog predmeta dva miliona dinara a osiguranje je zaključeno na jedan milion dinara (osigurani iznos), u slučaju potpunog gubitka osiguranog predmeta na ime naknade osiguravač će platiti svega jedan milion dinara, bez obzira što je vrednost tog predmeta dvostruko veća. Isto tako ako je osigurani predmet pretrpeo štetu od jednog miliona dinara na ime nadoknade štete isplatiće se svega 500 000 dinara tj. $\frac{1}{2}$ štete, jer je taj predmet bio osiguran samo za $\frac{1}{2}$ svoje vrednosti. Iz navedenih razloga osiguranik obično nema interes da predmet osigura samo delimično, tj. ispod njihove vrednosti, osim u slučaju kada on stvarno želi sam da snosi jedan deo rizika.

Nadosiguranje postoji kada je osigurani iznos veći od vrednosti osiguranog predmeta (stvarne vrednosti kod netaksiranih polisa odnosno ugovorene vrednosti kod taksiranih polisa). Kod nadosiguranja i pored toga što je osigurani iznos veći od vrednosti osiguranog predmeta i što je osiguranik platio premiju na celi osigurani iznos, u slučaju štete daje se naknada samo u visini stvarne štete, tj. u granicama vrednosti osiguranog predmeta. Ovo je posledica načela da osiguranje služi samo za davanje naknade za stvarno pretrpljenu štetu i da ne može predstavljati izvor za bogaćenje. Kad bi se u slučaju nadosiguranja na ime naknade štete isplatili iznosi preko štete koju je osiguranik pretrpeo, i to samo zato što je predmet osiguran na iznos preko svoje vrednosti, desilo bi da bi se osiguranik u slučaju štete obogatio. Na primer, ako je predmet koji vredi dva miliona dinara bio osiguran na četiri miliona dinara u slučaju potpune propasti tog predmeta može se iz osiguranja isplatiti samo dva miliona dinara, a ne četiri miliona, jer stvarna šteta koju je pretrpeo osiguranik iznosi svega dva miliona dinara. Do nadosiguranja obično dolazi u onim slučajevima kada se isti predmet osigura protiv istih rizika za račun istog osiguranika sa više ugovora o osiguranju (tzv. dvostruko odnosno višestruko osiguranje). Do ovoga dolazi često naročito kod osiguranja robe i to zbog toga što osiguranja mogu sklopiti ne samo vlasnik robe, nego i druga lica za njegov račun (prodavac, špediter, vozar, itd). U takvim slučajevima sva ta osiguranja se tretiraju kao jedno osiguranje, pa ako osigurani iznos iz svih tih ugovora prelazi vrednost osigurane robe imamo slučaj nadosiguranja.

3.7. PREMIJA OSIGURANJA

Reč premija potiče, po nekim autorima, od latinske reči premium, što znači nagrada, a po drugima od latinske reči primum što znači prvi. Prihvatljivije je drugo tumačenje s obzirom da je ugovarač osiguranja u obavezi da prvi uplati premiju - cenu osiguranja, tj. da ispuni svoju obavezu da bi ugovor o osiguranju bio valjan. Osiguravač preuzima na sebe obavezu da pokrije štetu, izazvanu nastupanjem određenog osiguranog slučaja.

Premija predstavlja cenu osiguranja, mada je neki autori definišu kao cenu rizika, budući da je rizik najznačajniji element koji određuje visinu premije. Međutim, visinu premije ne određuje samo rizik pa je stoga prihvatljivija definicija da je premija cena osiguranja. Visina premije je direktno srazmerna veličini rizika, vrednosti osigurane sume i dužini trajanja osiguranja, a obrnuto srazmerna visini kamatne stope sa kojom se plasiraju sredstva osiguravajućeg fonda. To znači da što je veći rizik, veća vrednost osigurane sume, duže vreme trajanja osiguranja, veća je i premija. Što je iznos kamatne stope veći, sredstva osiguravajućeg fonda se više uvećavaju, što dugoročno daje mogućnost da se smanje premije za pojedine vrste osiguranja.

U principu premija osiguranja se **naznačuje u polisi**. Međutim, u međunarodnom pomorskom osiguranju sreću se i polise u kojima premija nije određena, nego samo sadrže klauzulu „premija plaćena“. Na ovaj način ugovarač osiguranja i osiguravač zadržavaju podatak o **visini kao poslovnu tajnu**. S druge strane, ugovor o transportnom osiguranju može se zaključiti i uz sporazum da će premija biti naknadno određena. U takvom slučaju, visina premije utvrđuje se u primerenoj visini, srazmerno težini rizika.

3.7.1. Struktura premije

Sa stanovišta osiguravača premija se sastoji iz nekoliko elemenata :

- **Ukupna (bruto) premija** (komercijalna ili tarifna) sastoji se iz neto premije i režijskog dodatka.
- **Režijski dodatak** služi za pokriće troškova poslovanja osiguravajuće kompanije (troškovi zaključivanja ugovora o osiguranju, troškovi naplate premija, plate i drugi administrativni troškovi).
- **Neto premiju** čini tehnička premija i dodatak za prevenciju.
- **Dodatak za prevenciju** obrazuje fond preventive koji služi za sprečavanje i smanjivanje šteta kod nesrećnih slučajeva.
- **Tehnička premija** služi za izravnane rizika u osiguranju i treba da iznosi onoliko koliko je potrebno za isplate iz osiguravajućeg fonda na ime pokrića nastalih šteta. Tehnička premija se deli na riziko premiju i štednu premiju.

- **Riziko premija** tačno odgovara riziku za određeni vremenski period (poslovna godina), te pokriva sve štete koje nastanu u tom periodu, tj. u tekućoj poslovnoj godini. Ona služi za prostorno izravnjanje rizika.
- **Štedna premija** služi za naknadu budućih šteta u godinama koje slede i formira se iz viška preko stvarno potrebne riziko premije. Štedna premija, dakle, služi za vremensko izravnjanje rizika. Ona se deli na **premiju sigurnosti i matematičku premiju**. Iz dodatka za premiju sigurnosti formira se rezerva sigurnosti koja služi za nadoknadu eventualnih katastrofalnih šteta. Rezerva sigurnosti je garant solventnosti osiguravača prema osiguranicima. Iz dodatka za matematičku premiju formira se matematička rezerva. Njena sredstva imaju karakter štednih uloga i vode se na posebnom računu.

U našem osiguranju struktura premija je menjana sa promenama sistema osiguranja. Dva osnovna dela premije sa različitim namenama su: **funkcionalna premija** (služi za formiranje tehničke premije i doprinosa za preventivu - fakultativno) i **režijski dodatak**. Tehnička premija služi za pokriće obaveza po osnovu osiguranja (šteta i ugovorenih iznosa) i obrazovanje rezervi.

3.7.2. Određivanje premije osiguranja

Premija osiguranja se obračunava po premijskim stopama utvrđenim tarifama osiguravača. Kod transportnog osiguranja premija se određuje **redovno u procentu od osiguranog iznosa**, a utvrđuje se prema težini rizika koji se želi osigurati. Pri oceni težine rizika uzimaju se u obzir sve okolnosti koje su od značaja za sam rizik. Kod osiguranja robe to su vrsta robe, njeno pakovanje, količina, relacija na kojoj će se prevoziti, prevozno sredstvo i sl. Sredstva uplaćena na račun premije prvenstveno su namenjena za isplatu obeštećenja osiguraniku za nastali rizik.

Tarife premija za transportno osiguranje su, u principu, vrlo fleksibilne. One omogućavaju prilagođavanje visine premije svakom konkretnom slučaju. Na primer, u kargo osiguranju, na osnovu premija koje odgovaraju osnovnim transportnim rizicima (koja je već prilagođena vrsti prevoza, prevoznom putu i vrsti robe), dodaje se posebna premija za svaki dopunski rizik, za ratne rizike ili za političke rizike, u zavisnosti od širine odgovarajućeg pokrića koje zahteva ugovarač osiguranja. **Visina premijske stope zavisi** znatnim delom **od ponude i tražnje**, pri čemu se uzimaju u obzir raniji rezultati po sličnim rizicima kao i eventualno izmenjene okolnosti, tj. stepen verovatnoće nastanka štete. Na velikim tržištima osiguranja svaki događaj koji može da izmeni okolnosti rizika odmah nalazi svoj odraz na visinu premijske stope. To se najbolje vidi kod premijskih stopa za ratne rizike koje se menjaju za pojedine relacije čim se političke prilike u tim zemljama promene.

Premija osiguranja obuhvata: cenu osiguranja (C_o), cenu usluge (C_u) i obavezne rezerve osiguranja (R_0) tj:

$$P = C_o \times C_u \times R_0 .$$

Određivanje visine premije je, u stvari, određivanje pune prodajne cene usluge osiguranja od strane društva za osiguranje. Osnovna premijska jednačina obično se izražava formulom :

$$P = a \times b \times (E + L + f + y)$$

gde je: P-premija, a-verovatnoća nastajanja štete, b-prosečno isplativ iznos od ostvarenja osiguranog slučaja, E-dodatak za opšte troškove i akviziciju, L-dodatak za preventivu, f-dodatak za fluktuaciju šteta, y-dodatak za dobit akcionara.

Potrebno je da se izračuna premija za svaku poziciju ili tarifnu grupu homogenih rizika primenom *načela ekvivalentnosti*. Dakle, stavljanjem u odnos ukupnog iznosa premija, s jedne strane, i očekivanih isplata štete, s druge strane, omogućava se izračunavanje premija. U određenom periodu vremena, izračunavanje premija se vrši tako što se za jedan kolektivni rizik procenjuju ukupne isplate (štete). Kako je nastajanje šteta slučajno, to su i isplate (Z) slučajna veličina koja zavisi od broja šteta i iznosa tih šteta. Ovo se može pokazati preko izraza:

$$Z = N \times X$$

gde je: Z-isplata, N-broj šteta, X-iznos jedne štete.

Broj i iznos šteta su takođe, slučajne veličine koje se smatraju za međusobno nezavisne. Naučna disciplina *aktuarstvo*, primenom teorije verovatnoće i matematičke statistike, omogućava da se tehnička premija izračuna na više načina (po više principa), kao što su:

I princip neto-tehničke premije:

$$P = H(Z)$$

II princip očekivane vrednosti:

$$P = E(Z)(1 + d), d > 0$$

III princip varijanse:

$$P = E(Z) + a\text{Var}(Z), a > 0$$

IV princip standardne devijacije:

$$P = E(Z) + b\text{Var}(Z), b > 0$$

Princip standardne devijacije i princip varijanse se, u praksi, najviše koriste. Svaki od navedenih načina podrazumeva da je neophodno odstraniti faktor uticaja cena, čime se omogućava vremenska homogenost podataka o štetama na osnovu kojih se izračunava premija.

3.7.3. Plaćanje premije osiguranja

Kod pojedinačnih osiguranja premiju plaća ugovarač osiguranja (osiguranik) prilikom zaključenja ugovora ili prilikom predaje polise. Po pravilu, ako nije šta drugo ugovoreno, osiguravači nisu dužni da predaju polisu pre nego što se premija plati. Ukoliko su u pitanju ugovarači osiguranja sa kojima osiguravač ima *trajne poslovne veze, kao i kod opštih ugovora o osiguranju*, obično se ugovara plaćanje premije putem periodičnih obračuna. Kod osiguranja na vreme kod kojih je premija visoka (npr. kod osiguranja velikih brodova) plaćanje se obično vrši u kvartalnim periodima. Ta se praksa primenjuje i kod nas. Ako ugovarač osiguranja ne ispuni svoju obavezu i ne plati premiju na vreme, osiguravač može tražiti naplatu premije i sudskim putem.

Iako je premija kao cena usluge osiguranja bitan element samog ugovora o osiguranju, ima slučajeva da se osiguranje sklapa bez određivanja premije u momentu zaključivanja ugovora. U tim slučajevima, smatra se da su stranke pristale na premiju koja se na takva osiguranja obično primenjuje. Premija osiguranja naplaćuje se za rizik koji se preuzima. Međutim, ako se naknadno konstatuje da osigurani predmet uopšte ni jednog trenutka nije bio izložen osiguranim transportnim rizicima (npr. ako brod ili roba nisu uopšte krenuli na put) osiguravači su dužni da **vrate premiju**. Ukoliko je osigurani predmet bio izložen osiguranim rizicima (u bilo kom trenutku), smatra se da je osiguravač imao obavezu i nije dužan da vrati premiju, nego je može u celosti zadržati (**princip nedeljivosti premije**). Osiguravači su dužni **da vrate premiju** i u onim slučajevima kada je ugovor o osiguranju poništen bez krivice ugovarača osiguranja i osiguranika kao i u slučajevima koji su izričito predviđeni u ugovoru o osiguranju. Prilikom povraćaja premije osiguravači su ovlašćeni da zadrže deo premije, za pokriće svojih troškova. U transportnom osiguranju se mogu koristiti institucije **bonusa, malusa i franšize**.

Bonus u osiguranju znači vraćanje izvesnog dela premije za ostvaren jednogodišnji ili višegodišnji rezultat. Ukoliko osiguranik uopšte nije imao štete, ili nije imao štetu u određenom iznosu, osiguravač mu umanjuje premiju, odnosno vraća deo premije od predviđene tarife.

Malus u osiguranju je sve suprotno od bonusa. Malus je doplata koja se zaračunava onim osiguranicima koji su u protekloj godini, ili proteklim godinama, imali određeni broj šteta, odnosno koji su sami prouzrokovali određeni broj šteta.

3.7.4. Franšiza i samopridržaj

Odgovornost osiguravača za štete nastale usled osiguranih rizika, koje bi prema tome bile pokrivena osiguranjem, u praksi se često ograničava i smanjuje bilo **putem franšize ili samopridržaja**.

Franšiza

Franšiza predstavlja deo štete koji snosi sam osiguranik, tj. osiguranik učestvuje u snošenju dela štete. Franšize se dele na kvalitativne i kvantitativne. Pod kvalitativnim franšizama se podrazumeva isključivanje odgovornosti osiguravača za izvesne kategorije šteta, a pod kvantitativnim franšizama isključivanje odgovornosti za štete do određenog iznosa izraženog bilo u apsolutnim iznosima ili procentima.

Kvalitativne franšize. Kvalitativne franšize podrazumevaju isključenje određenih šteta od osiguranja. Ove franšize se često ugovaraju kod osiguranja brodova. Tako se npr. brodovi mogu osigurati sa isključenjem zasebnih havarija ili svih kategorija šteta osim potpunog gubitka. U tom slučaju se obično osiguravaju još i nagrade za spasavanje kao i troškovi spasavanja broda od potpunog gubitka. Za takva isključenja postoje posebni uslovi osiguranja. Kod osiguranja robe ranije su se vrlo često ugovarala isključenja izvesnih kategorija šteta. U tom pogledu najčešće su se primenjivali uslovi kojima se iz osiguranja isključuju izvesni slučajevi zasebnih havarija (tzv. osiguranje po FPA uslovima), a mnogo ređe uslovima kojima se isključuju sve kategorije šteta osim potpunog gubitka robe (tzv. osiguranje samo protiv potpunog gubitka). Danas se, međutim, po novim engleskim uslovima za osiguranje robe više ne predviđa isključenje iz osiguranja pojedinih kategorija šteta.

Kvantitativne franšize. Kvantitativne franšize mogu biti integralne ili odbitne. Kod **integralnih franšiza** štete do određenih iznosa se ne nadoknađuju, a ako prelaze iznos franšize imaju se nadoknaditi u potpunosti. Zbog toga se takve franšize i zovu integralne. Na primer, ako integralna franšiza iznosi 100000 eura, štete do tog iznosa nisu pokrivena, a štete koje prelaze taj iznos (recimo štete od 120 000 eura) nadoknađuju se u potpunosti kao da uopšte nije bila ugovorena franšiza. Integralna franšiza se primenjuje u cilju isključivanja iz osiguranja sitnih (tzv. bagatelnih) šteta, kao i onih šteta kod kojih zbog njihovog relativno malog iznosa nije uvek lako utvrditi da li su one nastale usled osiguranih rizika ili ne. Integralna franšiza se obično određuje u procentu od vrednosti osiguranog predmeta, a izuzetno u apsolutnom iznosu. Danas se integralna franšiza sve manje primenjuje zbog toga što osiguranik, ako se ugovori takva franšiza, ima interesa da „nategne“ eventualno nastalu štetu preko iznosa franšize kako bi dobio naknadu za istu u potpunosti.

Za razliku od integralne franšize, kod **odbitne franšize** iznos franšize se uvek odbija od utvrđene štete. Ako je iznos štete manji od franšize osiguranik neće dobiti ništa na ime naknade iz osiguranja, isto kao i kod integralne franšize, međutim ako je iznos štete veći od iznosa odbitne franšize osiguranik će dobiti samo razliku između iznosa odbitne franšize i celokupnog iznosa nastale štete. Na primer, ako odbitna franšiza iznosi 100000 eura, a šteta 80000 eura osiguranik neće dobiti ništa, a ako šteta iznosi 200000 eura osiguranik će dobiti razliku između 200 000 i 100 000 tj. svega 100000 eura.

Praktični značaj odbitne franšize je raznovrstan. **Pre svega odbitna franšiza** može imati za cilj da se izbegne postupak oko likvidacije bagatelnih šteta. U tom pogledu ona je slična integralnoj franšizi, s tom razlikom što kod odbitne franšize ne postoji opasnost da će osiguranik nastojati da nategne iznos štete preko franšize, a radi dobijanja naknade za njen celokupni iznos.

Drugo, odbitna franšiza se često ugovara zato da bi se na taj način isključili iz osiguranja normalni gubici koji mogu nastati u toku prevoza. Naime, izvesne štete mogu nastati kao posledica osiguranih rizika i kao posledica izvesnih normalnih okolnosti koje se ne mogu smatrati transportnim rizicima. Tako, na primer, kod pošiljke brašna u vrećama manjak može nastati kako usled cepanja vreća tako i usled normalnog rastura brašna. Manjak utvrđen na odredištu će se prema tome pripisati i jednom i drugom uzroku, pa se postavlja pitanje na koji način utvrditi štetu usled cepanja vreća koja je pokrivena osiguranjem i odvojiti je od manjka nastalog usled normalnog rastura. Zbog toga se kod takvih osiguranja katkada ugovara odbitna franšiza kojom se sporazumno unapred utvrđuje procenat manjka koji treba da otpadne na normalan rastur robe.

Treće, osiguranja sa odbitnom franšizom su obično znatno jeftinija od osiguranja bez franšize. To je naročito slučaj kod onih rizika kod kojih se često dešavaju manje štete koje iznose nekoliko procenata vrednosti pošiljke, a samo izuzetno velike štete (npr. cepanje vreća sa rasipanjem sadržine). Kod takvih rizika franšizom se praktično isključuju iz osiguranja takve male, ali česte štete, pa su zbog toga i premijske stope znatno niže.

Četvrto, odbitna franšiza može imati za cilj i zainteresovanost osiguranika za izbegavanje šteta, jer jedan znatan deo štete pripada osiguraniku. Da bi se taj cilj postigao, odbitna franšiza mora da bude relativno visoka, jer samo u tom slučaju osiguranik će imati interesa da izbegava samu štetu. Ovaj cilj odbitna franšiza ima naročito kod osiguranja brodova.

Odbitna franšiza se određuje **u procentu** od vrednosti osiguranog predmeta. Taj procenat često odgovara normalnim gubicima osigurane robe, ali može biti i veći ukoliko se odbitnom

franšizom želi smanjiti veličina rizika za koji odgovara osiguravač. Izuzetno odbitna franšiza se utvrđuje u *apsolutnom iznosu*, i to uglavnom onda kada se odbitnom franšizom iz osiguranja žele isključiti samo bagatelne štete.

Odbitna franšiza se izračunava na vrednost kompletne pošiljke ili na vrednost pojedinih delova pošiljke. Način izračunavanja odbitne franšize treba uvek tačno utvrditi prilikom sklapanja osiguranja. Ako je odbitna franšiza utvrđena u procentu od vrednosti cele pošiljke (na primer 1 %) tada se, u principu, prilikom likvidacije štete odbija od utvrđenog iznosa štete odgovarajući procenat vrednosti cele pošiljke.

Kod pošiljki velike vrednosti odbitna franšiza može predstavljati znatne iznose i pored toga što je procenat franšize mali. Na primer, ako pošiljka vredi 100 miliona eura, 1 % predstavlja jedan milion eura. Ako se ta pošiljka sastoji od 10 000 koleta, onda odbitna franšiza od milion eura može obuhvatiti pored normalnog gubitka, koji se hteo isključiti, i potpuni gubitak desetine koleta. Kod ovakvih pošiljki odbitna franšiza od vrednosti cele pošiljke je izgubila dakle svoj pravi smisao, jer se prilikom sklapanja osiguranja nisu imali u vidu takvi gubici, niti se želelo njihovo isključenje iz osiguranja. Zbog toga se kod velikih pošiljki odbitna franšiza obično određuje u procentu od delova pošiljke, a ne od cele pošiljke.

Delovi pošiljke mogu se odrediti na razne načine. Ako su pojedina koleta obeležena raznim oznakama i zasebno utovarena u prevozna sredstva, onda se delovi obično određuju prema tim oznakama. Na primer, ako se pošiljka koja je osigurana jednom polisom sastoji iz robe utovarene po raznim tereticama ili raznim tovarnim listovima, jer su primaoci različiti, onda se u polisi predviđa primena franšize po tereticama (tovarnim listovima), odnosno delovima robe koji nose odgovarajuće oznake. Kod robe koja je smeštena u raznim skladištima istog broda primena franšize se može odrediti po skladištu. Delovi robe mogu se utvrditi i po serijama koleta. U izvesnim slučajevima predviđa se primena franšize po svakom pojedinom koletu. Ovaj poslednji način određivanja odbitne franšize predstavlja drugu krajnost i opravdan je samo u onim slučajevima kada su normalni gubici više-manje pravilno raspoređeni na sva koleta.

Ukoliko se u ugovoru o osiguranju predvidi primena odbitne franšize po delovima pošiljke, takva odbitna franšiza je redovno veća od one koja se primenjuje na celu pošiljku. Ova razlika u visini odbitne franšize nalazi svoje opravdanje u činjenici da kod većih pošiljki normalni gubici obično odstupaju u većoj ili manjoj meri od proseka. Zbog toga je potrebno kod manjih pošiljki, odnosno kod delova pošiljke, predvideti veći procenat odbitne franšize, kako bi se obuhvatili svi normalni gubici. U praksi odbitna franšiza za manje delove i za pojedina koleta iznosi 2-4 puta više od odbitne franšize na celu pošiljku (na primer, ako franšiza za celu pošiljku iznosi 1 %, franšiza na seriju od deset vreća iznosiće 2 -3 %, a franšiza po pojedinim koletima može iznositi 4%).

Alternativna franšiza U praksi se ponekad ugovara alternativna franšiza, tj. franšiza na celu pošiljku i franšiza na pojedine delove, odnosno koleta. Na primer, predviđa se odbitna franšiza na celu pošiljku od 1% a istovremeno i odbitna franšiza od 2% na pojedina koleta. U takvim slučajevima prilikom likvidacije štete treba primeniti franšizu koja je za osiguranika povoljnija. Ako je npr. u gornjem slučaju oštećeno svega 30% koleta onda je za osiguranika povoljnije da se primeni franšiza na pojedina koleta, jer 2% na 30 koleta iznosi manje nego 1% na 100 koleta. Ali, ako je oštećeno 60% koleta onda franšiza od 1% na celu pošiljku iznosi manje od dvoprocentne franšize na pojedina koleta.

Nemogućnost primene franšize po delovima pošiljke. Odbitna franšiza na serije koleta ima tu nezgodnu stranu što je nekad nemoguće konstatovati štetu po tim delovima. Na primer, ako je predviđena odbitna franšiza po serijama od 10 vreća, a u pitanju je pošiljka od 10 000 vreća, lako se može desiti da će konstatacija štete po serijama od 10 vreća biti tehnički neizvodljiva ili ekonomski neopravdana, jer zahteva nesrazmerno velike izdatke. U takvim slučajevima praktično se može primeniti samo odbitna franšiza na celu pošiljku, iako je u polisi predviđena jedino franšiza po serijama koleta. Sada se postavlja pitanje koji procenat franšize treba primeniti, da li procenat predviđen za odbitnu franšizu po serija koleta ili neki drugi procenat? S obzirom na to da je franšiza na celu pošiljku redovno mnogo manja od franšize po delovima pošiljke, u našoj praksi se obično u takvim slučajevima primenjuje franšiza koja je za polovinu manja od odbitne franšize za delove pošiljke. Međutim, to nije neko fiksno pravilo, jer zavisi od veličine same pošiljke. Što je pošiljka veća to može i franšiza za celu pošiljku biti manja. Na primer, ako je za seriju od deset vreća predviđena odbitna franšiza od 3% onda bi se prilikom primene franšize na celu pošiljku mogla uzeti franšiza od 1.5%. Međutim, kod velikih pošiljki, recimo od 100 000 vreća, mogla bi se primenjivati i manja franšiza, npr od 1% ili štaviše od 0.5%.

Odbitna franšiza u našoj praksi. U našoj praksi odbitna franšiza se često primenjuje kod osiguranja robe za izvesne dopunske rizike i redovno u onim slučajevima kada se na zahtev osiguranika daje pokriće za štete usled prirodnih svojstava robe (kalo, rastur i sl). Visina odbitne franšize se utvrđuje tako da u potpunosti pokrije normalne gubitke.

Tendencija je da se izbegava određivanje odbitne franšize kada za nju nema opravdanih razloga. Ali, i u onim slučajevima kada je opravdano određivanje odbitne franšize osiguranik može tražiti osiguranje bez franšize, s tim da plati odgovarajuću dopunsku premiju za isključenje franšize.

Samopridržaj

U određenim slučajevima pri osiguranju se predviđa da jedan deo rizika, pa prema tome i odgovarajući deo štete, treba da snosi sam osiguranik. To je tzv. **samopridržaj**. Samopridržaj se određuje u procentu od štete. Ovakvo ugovaranje samopridržaja ima za cilj da osiguranik bude neposredno zainteresovan da ne dođe do štete. U tom slučaju osiguranik će preduzeti sve raspoložive mere kako bi se eventualna šteta izbegla ili bar smanjila na najmanju meru.

Razlika između samopridržaja i odbitne franšize je u tome što se iznos utvrđene (obračunate) franšize odbija od iznosa štete, dok se procenat samopridržaja primenjuje neposredno na iznos štete. Tako npr. ako je brod osiguran na 2 miliona eura sa odbitnom franšizom od 10%, a šteta iznosi 400 000 eura, iznos franšize od 200000 eura (tj. 10% od 2 miliona eura) treba odbiti od iznosa štete, tako da će osiguranik iz osiguranja dobiti svega 200000 eura, na ime naknade iz osiguranja. Međutim, ako je brod osiguran sa samopridržajem od 10%, taj procenat će se primeniti neposredno na iznos štete (tj. na 400 000 eura) tako da će osiguranik dobiti naknadu iz osiguranja u visini od 80% od iznosa štete (tj. 320000 miliona eura), dok će preostali deo štete (tj. 80 000 eura) morati sam da snosi.

Druga bitna razlika između samopridržaja i odbitne franšize je u tome što osiguranik obično može da osigura iznos franšize (naročito kod osiguranja robe), ali u načelu ne sme osigurati svoj samopridržaj. Ako ipak osigura posebnim osiguranjem svoj samopridržaj kod druge

osiguravajuće organizacije, bez pristanka svog osiguravača, ovaj može odbiti naknadu za nastalu štetu. Samopridržaj se retko radi kod osiguranja robe.

3.8. DOKUMENTA U TRANSPORTNOM OSIGURANJU

U osiguranju je prisutno mnoštvo dokumenata na osnovu kojih proističu određene pravne i ekonomske obaveze. Među najvažnijima su: *polisa osiguranja, lista pokrića, certifikat osiguranja, potvrda o sklopljenom osiguranju i "SLIP" i "COVER NOTE"*.

Polisa osiguranja

Polisa osiguranja je isprava koja potvrđuje da je sklopljen ugovor o osiguranju, i pojavljuje se u različitim svojstvima, kao dokument različite pravne snage. Ona predstavlja formu ugovora o osiguranju, ali sama po sebi to nije. Ugovor o osiguranju je sklopljen kada polisu o osiguranju potpišu ugovorne strane i tada se polisa koristi kao dokaz (potvrda) da je zaključen ugovor o osiguranju. Polisa osiguranja mora da sadrži osnovne elemente kao što su: ugovorne strane osiguranja, predmet osiguranja, rizik obuhvaćen osiguranjem, trajanje osiguranja i vreme pokrića, svota osiguranja ili izjava da je osiguranje neograničeno, premija ili doprinos, datum izdavanja polise, potpisi ugovornih strana, bonus/malus i dr. Polisa glasi na određeno lice ili na donosioca, može se preneti na treće lice ukoliko to ugovorom nije isključeno. U transportnom osiguranju postoji nekoliko vrsta polisa: generalna, pojedinačna, uvozna, izvozna, pomorska i kopnena tzv. »engleska polisa«, devizna i dinarska, taksirana, netaksirana (valutirana i nevalutirana) i dr.

Generalne ili opšte polise

Generalne ili tzv. opšte polise ispostavljaju se u onim slučajevima kada osiguravač i osiguranik imaju permanentan poslovni interes. Generalna polisa predstavlja zaključenje generalnog ugovora o osiguranju neodređene količine pošiljki nekoliko prevoza u određenom periodu vremena. Ova polisa ima niz prednosti u odnosu na pojedinačne polise, ukoliko se radi o učestalim ugovornim odnosima istorodnog karaktera između osiguranika i osiguravača. Zbog toga se jedna posebna vrsta generalne polise do određene vrednosti naziva otpisna polisa (floating policy), jer se na osnovu prijave otpisuje ugovorena osigurana vrednost. Kod generalne polise osiguranik, odnosno ugovarač osiguranja, obavezan je da osiguravaču prijavi pošiljke koje se otpremaju sa svim posebnim podacima, kako bi se mogle utvrditi konačne obaveze stranaka saglasno potpisanim opštim ugovorom o osiguranju transporta robe. Generalne polise nisu tipske. One se u svakom konkretnom slučaju formulišu i time zadovoljavaju potrebu osiguranika za osiguravajućom zaštitom određene grupe pošiljki. Generalne polise najčešće koriste špediteri čija je delatnost vezana za otpremu robe, pa prema tome i za njeno osiguranje. Špediteri od osiguranja dobijaju knjigu pokrića u kojoj svaku pošiljku zasebno obračunavaju, kao i premiju, navode rizike od kojih je roba osigurana. Premija se između špeditera i osiguravača obračunava u određenim vremenskim intervalima, kako je to međusobno dogovoreno. Kod generalne polise postoje dve vrste pokrića: totalne ili otpisne polise (to su polise kod kojih se utvrđuje iznos do kojeg se mogu prijavljivati pošiljke u periodu vremenskog trajanja ugovora) i polise stvarnog otvorenog pokrića (gde se prijavljuju sve pošiljke obuhvaćene uslovima osiguranja bez obzira na njihovu vrednost).

Pojedinačna polisa

Pojedinačna polisa, za razliku od generalne polise (čije se pokriće odnosi na više pošiljki) odnosi se na osiguranje određene pošiljke. Ova polisa, kao ugovor o osiguranju, sadrži sledeće podatke: ime, naziv i sedište osiguranika, naziv i podatke o robi koja se osigurava, podatke o ambalaži, o vrsti rizika od kojih je roba osigurana, vreme osiguranja, datum ispostavljanja polise, franšizu sumu osiguranja, potpise osiguranika, odnosno ugovarača osiguranja, potpis osiguravača i dr. Kod pojedinačnih polisa izdaje se, po pravilu, samo jedan originalan primerak polise. Međutim, u međunarodnom transportu često ugovarač osiguranja traži da se izda polisa u više primeraka. U ovakvim slučajevima osiguravač izdaje više primeraka sa obaveznom naznakom "original", odnosno "kopija".

Uvozna polisa

Uvozna polisa upotrebljavaja se prilikom uvoza robe stranog porekla. Kod uvoza se mora znati poreklo robe i na čiji se rizik prevozi. Ukoliko se prilikom uvoza ispostavlja polisa osiguranja, ona ima karakter dokazne isprave o utvrđenim uslovima zaključenog osiguranja i obaveze osiguravača koje iz tog ugovora proističu. Prilikom zaključivanja uvozno-transportnih poslova upotrebljava se formular transportne polise, u koji se unose svi potrebni podaci. Ukoliko osiguranik želi, pored polise mu se daju unapred štampani uslovi transportnog osiguranja.

Izvozna polisa

Izvozna polisa se ispostavlja kod izvoza robe. Posebna karakteristika izvozne polise je da, i pored toga što služi kao instrument robe, služi i kao instrument međunarodnog robnog prometa. Njena bitna svojstva su da je: dokazna isprava o sklopljenom osiguranju; isprava o dugu (tj. obaveza osiguravača) koja cirkuliše zajedno sa ostalim robnim dokumentima; legitimacioni papir. Pored toga što izvozna polisa služi kao dokaz sklopljenog ugovora o osiguranju, ona služi i kao dokazna isprava bez obzira da li se ispostavlja prilikom zaključivanja ugovora o osiguranju ili, što je još češće, izvesno vreme posle toga. S obzirom da izvozna polisa ima samo jedan potpis, služi kao dokazna isprava o sklopljenom osiguranju. Polisa ne sadrži iznos premije koji ugovarač osiguranja treba da plati za konkretno osiguranje. Izvozna polisa po svojoj formi predstavlja ispravu o dugu, tj. ispravu kojom osiguravač potvrđuje i priznaje svoju obavezu iz ugovora o osiguranju. Zahvaljujući ovom svojstvu, izvozna polisa je instrument kojim osiguranik svoja prava iz osiguranja može preneti na treće lice (putem cesije). Osiguranik može preneti svoja prava, prilikom prodaje svoje robe, putem indosiranja (predajom polise). Prenosenje, odnosno prodaja polise se ne može obaviti ako je to klauzulom "neprenosiva" onemogućeno. Jedno od bitnijih svojstava izvozne polise je svojstvo legitimacionog papira. Osiguravač ne zna ko će se, u slučaju štete na robi, pojaviti sa odštetnim zahtevom. Ukoliko dođe do štete, onaj ko se pojavi sa originalnom polisom stiče pravo na nadoknadu štete. Znači, ko se legitimiše sa originalnom polisom stiče sva prava po osnovu te polise.

Zbirka klauzula osiguranja

Pošto postoji velika mogućnost kombinovanih rizika, u polisu bi trebalo uneti veliki broj klauzula koje regulišu prava i obaveze osiguranika i osiguravača. Da bi se to izbeglo koriste se tzv. zbirke klauzula osiguranja. Zbirke klauzula su standardizovane i poznate osiguranicima. One se priključuju uz polisu, a u samu polisu se upisuju po kojim zbirkama klauzula je pruženo pokriće.

Lista pokrića

Lista pokrića izdaje se ukoliko nisu poznati svi elementi osiguranja. Naime, često je nemoguće da se ispoštuje klasična forma ugovora o osiguranju, bilo zbog nedostatka vremena ili nepoznavanja svih relevantnih faktora, potrebnih za sklapanje ugovora. Tada se pribegava izdavanju tzv. liste pokrića, kao neke vrste potvrde o sklopljenom ugovoru o osiguranju. U praksi, listu pokrića najčešće potpisuje osiguravač, čime daje izjavu o preuzetoj obavezi iz osiguranja. Taj list pokrića se kasnije zamenjuje polisom osiguranja ili nekim drugim dokumentom koji potvrđuje sklopljeni ugovor o osiguranju.

Certifikat osiguranja

Certifikat osiguranja je skraćeni oblik polise osiguranja i sadrži najosnovnije podatke o uslovima po kojima se vrši osiguranje. Najčešće se izdaje na osnovu važećeg ugovora o osiguranju. Certifikat se koristi onda kada ne postoji neki opšti ugovor o osiguranju i to, pre svega, kada se, iz tehničkih razloga, ne može odmah izdati polisa osiguranja ili kada je ugovaraču osiguranja hitno potrebna isprava kao potvrda da je sklopljen ugovor o osiguranju. Koristi se u transportnom osiguranju, a izdaje ga osiguravač.

Potvrda o sklopljenom osiguranju

Potvrda o sklopljenom osiguranju je pismena potvrda kojom se potvrđuje da je sklopljen ugovor o osiguranju i koja sadrži neke osnovne, ili pak detaljnije elemente. Može da zameni polisom kao dokaznu ispravu o sklopljenom osiguranju, jer sadrži sve elemente ugovora o osiguranju, ali nema sve delove polise, odnosno njenu formu. Ova potvrda se naročito koristi kod osiguranja robe u uvozu.

"Slip" i "cover note"

"Slip" i "cover note" su pismene isprave koje su najbliže našem "listu pokrića" (neka vrsta predugovora o osiguranju ili reosiguranju). Slip je dokument koji primenjuju posrednici u osiguranju i reosiguranju i sadrži sve bitne elemente za potrebu ocene i težine rizika, tj. prikazuje uslove po kojima se želi zaključiti ugovor o osiguranju. Njime se utvrđuju uslovi i premije osiguranja. Na osnovu elemenata iz slipa, posrednici (brokeri) ispostavljaju tzv. cover note, belešku o pokriću na osnovu koje oni obaveštavaju osiguranika da je pod dotičnim uslovima zaključeno osiguranje, kao i o udelu pojedinih osiguravača u njemu. Cover note je dokument kojim se potvrđuje da je osiguravač prihvatio uslove iz slipa i da daje saglasnost na pokriće tog rizika.

3.9. REOSIGURANJE I SAOSIGURANJE

Kod rizika gde mogu nastati velike štete jedna manja osiguravajuća organizacija često nije u stanju da sama obezbedi odgovarajuće osiguranje robe, odnosno pokriće rizika visoke vrednosti. Zbog toga, takve rizike istovremeno osigurava veći broj osiguravajućih organizacija, što se naziva **saosiguranjem**. U ovom slučaju svaka osiguravajuća organizacija prima u osiguranje samo manji deo rizika.

Pod *reosiguranjem* podrazumevamo osiguranje osiguravača, a koristi se kada jedna osiguravajuća organizacija obezbeđuje sebe od negativnih rezultata svojih osiguranja. Osiguravajuća organizacija sklapa poseban ugovor o osiguranju (tzv. reosiguranje) sa drugim osiguravajućim organizacijama. Kod reosiguranja kao osiguranik se pojavljuje jedna osiguravajuća organizacija (obično nazvana cedent), a kao osiguravač druga osiguravajuća organizacija (tzv. reosiguravač). Reosiguravač preuzima izvesne rizike od cedenta za određenu premiju uz obavezu naknade šteta predviđenih u ugovoru o reosiguranju. Za razliku od saosiguranja (kod kojeg svaki saosiguravač stoji u direktnom odnosu prema osiguraniku) kod reosiguranja postoji odnos samo između osiguranika i osiguravača, kao i između osiguravača i reosiguravača. Između prvobitnog osiguranika i reosiguravača ne postoji nikakav pravni odnos.

9.1. Reosiguranje

Osiguravajuće organizacije, stupajući u poslove osiguranja sa osiguranicima, obavezuju se da za primljenu premiju, uz ispunjenje određenih uslova, nadoknade osiguraniku štetu, što znači da primaju na sebe jednu značajnu funkciju i obavezu. Bez obzira na korišćenje naučnih metoda ekonomije, statistike, matematike i drugih nauka, po pravilu, uvek postoji opasnost da dođe u pitanje likvidnost, odnosno solventnost osiguravajuće organizacije. U stvari, uvek može doći do nepredvidivih momenata, odnosno da štete budu znatno veće nego što se mogu predvideti i da sredstva od premija ne budu dovoljna za njihovu naknadu. Rizik od nesolventnosti se povećava u slučaju da je osiguravajuća organizacija manja, sa malom i nehomogenom rizičnom zajednicom i nedovoljnom sopstvenom bazom.

Da bi se otklonile opasnosti koje postoje u osiguranju, pojavila se institucija reosiguranja, čija je funkcija u tome što osiguravajuća organizacija prenosi deo rizika na drugu organizaciju, kojoj ustupa deo premije za preuzeti rizik. Na ovaj način se postiže dodatna sigurnost, jer se rizik raspoređuje na veći broj organizacija, a posebno što je, po pravilu, organizacija koja preuzima funkciju reosiguranja jača. Institucija reosiguranja, koja udružuje osiguravajuće organizacije, povećava sigurnost osiguranika sa velikim tehničkim i finansijskim potencijalom. Na taj način su stvorene mogućnosti da se osiguraju i najteži rizici u savremenoj visokorazvijenoj privredi.

Što se tiče pravnog odnosa između osiguranika i osiguravača, reosiguranjem se ništa ne menja – osiguranik i osiguravač neposredno sklapaju ugovor o osiguranju, a u narednoj fazi dolazi do ugovornih odnosa između organizacije koja je izvršila osiguranje (osiguravača) i organizacije koja prihvata reosiguranje. Međutim, iako ne postoji pravna veza između osiguranika i reosiguravača, ona je od značaja za opredeljenje osiguranika, koji će se, po pravilu, pre odlučiti za osiguranje sa reosiguranjem.

Prenos dela rizika iznad sopstvenih kapaciteta sa osiguravača na reosiguravače je problem koji rešavaju osiguravači putem raspodele rizika - prenošenja viška rizika u reosiguranje. Homogeniji portfelj je onaj čija su odstupanja suma osiguranja i visine potencijalnih šteta manja. Zadatak osiguravača je da vodi računa o tome da njegov portfelj osiguranja bude homogen, odnosno da heterogeni portfelj pretvara u homogen, što se postiže putem reosiguranja. U tabeli 1 prikazane su opasnosti koje heterogeni portfelj nosi za osiguravača.

Tabela 1. Primer heterogenog portfelja

<i>Broj polisa u portfelju</i>	<i>Suma osiguranja po jednoj polisi</i>	<i>Ukupna suma osiguranja</i>	<i>Premijska stopa</i>	<i>Riziko premija za sve polise</i>
800	10.000	8.000.000	1‰	8.000
100	20.000	2.000.000	1‰	2.000
100	40.000	4.000.000	1‰	4.000
1.000	$x=14.000$	14.000.000	1‰	14.000

Ako se uzme da će broj šteta ostati u okviru statističkih razmatranja (jedna u hiljadu osiguranih rizika), ukupna šteta bi u dužem vremenskom periodu trebalo da iznosi najviše 14.000, što odgovara prikupljenoj riziko premiji. Međutim, to je samo teoretski, jer u slučaju totalne štete, pojedinačna šteta može da iznosi 10.000, 20.000 i 40.000, koliko iznose sume osiguranja po jednoj polisi. Za ovaj portfelj se može reći da je heterogen. Ako ne bi sproveo reosiguravajuću zaštitu, osiguravač bi raspolagao sa dovoljno riziko premije samo za nadoknadu štete koja bi se dogodila po polisi sa sumom osiguranja od 10.000, dok u slučaju nastupa totalne štete po polisi od 20.000 ili 40.000 ne bi raspolagao sa dovoljnom riziko premijom prikupljenom po svim polisama za pokriće štete. Osiguravač ne sme da prepusti slučaju da nastupi veća šteta od prikupljene riziko premije, već mora da potraži odgovarajuću zaštitu i ovaj heterogeni portfelj homogenizuje, što čini putem reosiguranja.

9.2. Saosiguranje

Kod saosiguranja, više osiguravača (saosiguravača) dele između sebe rizik iste vrste, odnosno rizik koji se odnosi na isti predmet osiguranja. Svaki od saosiguravača preuzima obavezu za deo osigurane vrednosti, ali tako da ukupan zbir njihovih pokrića ne prelazi osiguranu vrednost. Dakle, reč je o neposrednoj, horizontalnoj raspodeli rizika između saosiguravača koji individualno preuzimaju svoj deo obaveze. Nijedan saosiguravač ne odgovara za obaveze drugih saosiguravača. Saosiguranje se primenjuje samo u izuzetnim slučajevima, kada se radi o krupnim i teškim rizicima, koje ne može da preuzme jedan osiguravač.

Kod saosiguranja se podrazumeva prisustvo dva ili više osiguravača neposredno u zaključivanju jednog ugovora o osiguranju, tako da svaki osiguravač, preuzima pokriće određenog dela rizika. Saosiguranje u suštini predstavlja raspodelu jednog rizika na nekoliko delova koje svaki osiguravač preuzima u direktno pokriće iz zajedničkog ugovora ili zajedničke polise osiguranja.

Osiguravač koji je pokretač obaveze iz osiguranja putem ugovora o saosiguranju jeste tzv. vodeći osiguravač. Njemu obično ostali saosiguravači poveravaju izvršenje obračuna i naplatu premije osiguranja, koju on zatim raspodeljuje na ostale saosiguravače. Kod ugovora o saosiguranju postoji samostalnost i nezavisnost obaveza svakog saosiguravača. Obaveza svakog saosiguravača isključivo je njegova i ni u kom slučaju se ne prenosi na ostale saosiguravače. Drugim rečima, kao da je ugovarač osiguranja zaključio sa svakim saosiguravačem poseban ugovor o osiguranju.

Saosiguranje je neophodno razlikovati od višestrukog osiguranja, tj. kada je neki predmet osiguran kod nekoliko osiguravača od istog rizika, za isti interes i na isto vreme. U saosiguranju se zaključuje jedan ugovor o osiguranju, a kod višestrukog osiguranja se zaključuje nekoliko samostalnih ugovora. Pri tom pojedini osiguravači u trenutku zaključenja ugovora ne znaju za ostale ugovore.

3.10. OSIGURANJE ROBE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

3.10.1. *Osiguranja robe u transportu*

Roba predstavlja vrednost tek kada je ista prodana i kad je kupac preuzeo. Ona je, bez obzira na prevozno sredstvo, relaciju prevoza ili njenu vrstu, tokom puta do odredišta izložena čitavom nizu najrazličitijih rizika koji mogu prouzrokovati njeno oštećenje (umanjenje vrednosti), a u najgorem slučaju, i potpuni gubitak. Osiguranje robe omogućava pokriće brojnih opasnosti koje ugrožavaju proizvode u skladištima, kod prevoza i u toku javnih prezentacija.

Uvoznici, izvoznici, trgovačka preduzeća itd. su sve više svesni da je zbog današnje gustine saobraćaja učestalost saobraćajnih nezgoda velika, te je iz tog razloga neracionalno prevoziti robu bez odgovarajućeg transportnog osiguranja, a pogotovo osetljive vrste robe. Kada se osiguranje posmatra sa ekonomskog aspekta, osiguranje robe u transportu spada u najsloženije, a ujedno je i jedna od najvažnijih grana delatnosti iz oblasti osiguranja. Osiguranje robe u transportu je obuhvaćeno transportnim osiguranjem koje je po svojim pravnim osobinama vrlo slično imovinskom osiguranju.

Osiguranje robe u transportu je imovinsko osiguranje robe koja se prevozi, pretovara i skladišti. ***Najčešći korisnici kargo osiguranja su sami vlasnici robe***, jer se pored osiguranja robe koja se prevozi osiguravaju i trajna i obrtna sredstva. Osiguranje pokriva sve štete nastale usled fizičkog gubitka i oštećenja robe u međunarodnom ili domaćem transportu.

Kargo osiguranje omogućava da se, osim robe, ugovore i nadoknada troškova otpreme, pakovanja i prevoza do odredišta, troškovi premija osiguranja i očekivane dobiti kao i ostali troškovi pošiljke (carine, porezi i drugo). ***Visina pokrića*** zavisi od zahteva osiguranika, koji se mogu odlučiti na pokriće samo određenih imenovanih rizika (osnovni rizici) ili na sveobuhvatno pokriće "svi rizici". Osiguranje je moguće sklopiti za svaki pojedinačni prevoz posebno (osiguranje u drumskom, železničkom, rečnom ili vazdušnom prevozu robe), što predstavlja pojedinačno osiguranje. Ukoliko je angažovano više vidova transporta u toku godine, može se sklopiti godišnji ugovor o osiguranju, što predstavlja generalno osiguranje.

U situacijama kada je kupac dužan da obezbedi osiguranje, prodavac mora da dobije potvrdu da je roba osigurana pre nego što se ona fizički otpremi (izveze). Potrebno je tražiti kopiju dokumenta o osiguranju kako bi se potvrdilo da je obezbeđeno pokriće od rizika transporta robe. ***Roba je obično osigurana do luke ili aerodroma u kojima se vrši utovar i istovar. Često se osiguranje robe može produžiti „od skladišta do skladišta“, tj. „od vrata do vrata“.*** Roba treba da bude osigurana najmanje ***na puni iznos fakture***. Tako će osiguranik, u slučaju gubitka ili oštećenja pošiljke, biti u istoj finansijskoj poziciji kao kada bi posao bio uspešno okončan. Osiguranje robe može da pokriva razne rizike kao što su tonjenje ili potonuće, oluje, požari ili eksplozije, štete prouzrokovane vodom, piraterija, sudari, havarijske štete, nezakonite radnje

kapetana ili posade, krađa ili sitna krađa, štete ili lomljenje usled nepravilnog rukovanja, kao i gubitak robe.

Stepen pokrića osiguranja zavisi od rizika koji su pokriveni polisom, ali i od vrste robe koja se otprema, odredišta i standardne prakse za određene vrste trgovine. Osiguranik ima obavezu da prijavi sve informacije od značaja za ocenu rizika, kako bi osiguravajuće telo moglo da oceni tip ugovora koji treba zaključiti. Nakon definisanja ugovora, osiguranik plaća premiju kao cenu osiguranja. Iznos premije osiguranja zavisi od visine procenjenog rizika, verovatnoće nastupanja i vrednosti osiguranja.

Osiguranje robe u domaćem transportu predstavlja osiguranje koje važi samo u slučaju kada se polazno i odredišno mesto nalaze u okviru granica zemlje izvoznika ili uvoznika. Predmet osiguranja u domaćem prevozu je sva roba koja se prenosi ili prevozi na teret osiguranika sa bilo kojim prevoznim sredstvom. Roba se osigurava od svih transportnih rizika, plus dopunska premija za osiguranje od specifičnih rizika (lom, iscurenje, kvar i sl.).

Osiguranje robe u međunarodnom transportu predstavlja osiguranje kod kojeg se polazno i/ili odredišno mesto ne nalaze na teritoriji zemlje izvoza, bez obzira o kom se prevoznom sredstvu radi. Za osiguranje robe u međunarodnom prevozu koristi se ugovor o međunarodnoj kupovini i prodaji robe. Roba u prevozu osigurana je od opasnosti gubitka, uništenja ili oštećenja usled nepredviđenih, eksternih faktora rizika.

3.10.2. Vrste transportnog osiguranja

Transportno osiguranje spada među najsloženije oblasti osiguranja. Za vreme transporta, imovina (prevozno sredstvo i roba) je u neprekidnoj opasnosti, izložena je raznim vrstama rizika od prirodnih sila, tehničkih nedostataka ili mana, pa do ljudskih grešaka koje su produkt neznanja, nemarnosti, nehata i sl.

Transportno osiguranje je osiguranje različitih materijalnih interesa involviranih u transportnom lancu. Postoji više podela transportnog osiguranja. Iz razloga što osiguranje ima vrlo širok domen, postoje različiti kriterijumi, a najčešći su: **predmet osiguranja** (kasko, kargo, odgovornost vozara), **vid transporta** – mesto nastanka rizika (pomorsko, kopнено, rečno, vazdušno, kombinovano osiguranje, osiguranje u cevnom i PTT transportu), **vreme trajanja** osiguranja (pojedinačno i generalno), **prostor – tržište** (domaće i međunarodno), **stepen obaveznosti** (obavezno, dobrovoljno), valuta (dinarsko i devizno).

a) Transportno osiguranje prema predmetu osiguranja

Osiguranje robe u transportu (cargo osiguranje) je grana transportnog osiguranja koja se bavi osiguranjem robe u transportnom lancu, od pošiljaoca do krajnjeg primaoca. Za robu, odnosno teret, i kod nas je uobičajen naziv kargo (šp. cargo–brodski tovar, teret). Stvari ili žive životinje

koje se otpremaju i isporučuju sa jednog mesta na drugo (od mesta proizvodnje do mesta skladištenja, odnosno prodaje i potrošnje), bilo kojim transportnim sredstvom, čine robu (kargo ili teret) u transportu. Transport robe unutar pogona, fabrike, skladišta i sl. nije predmet ovog osiguranja. Osnovni cilj osiguranja robe u transportu jeste zaštita imovinskog interesa osiguranika ili korisnika osiguranja putem naknade štete izazvane nastankom ekonomski štetnog događaja u toku prevoza. Pružanje ekonomske sigurnosti svim učesnicima u međunarodnoj trgovini od neprocenjivog je značaja za njeno normalno odvijanje i jedan od uslova njenog opstanka.

Osiguranje transportnih sredstava (kasko osiguranje) – osiguranje brodova, vazduhoplova, drumskih i železničkih transportnih sredstava od opasnosti kojima su izloženi. Kasko osiguranje vuče svoje korene iz pomorskog osiguranja, a prenelo se na osiguranje svih transportnih sredstava. Sama reč kasko je španskog porekla i označava trup broda. Kasko osiguranje se pojavljuje u dva osnovna oblika: ***potpuni kasko***, koji pokriva širi skup rizika (saobraćajne nezgode, krađu i razbojništvo, požari, eksplozije, vremenske nepogode, štete koje nanese treća lica i dr.) i ***delimični kasko*** koji pokriva manji skup rizika (požar, udar groma, eksplozija, oluje, pad letilice, lom stakla i sl.). Transportna sredstva mogu biti osigurana najviše do nabavne vrednosti novog vozila u trenutku zaključivanja ugovora, a u slučaju naknade štete osnova je nabavna cena novog vozila na dan utvrđivanja visine štete umanjena za izgubljenju vrednost amortizacije. Kasko osiguranje spada u vrstu dobrovoljnih osiguranja.

Osiguranje od odgovornosti – podrazumeva osiguranje vozara ili špeditera ***od odgovornosti za štetu na robi primljenoj na prevoz, otpremu i isporuku***; osiguranje od ***odgovornosti vozara*** (vlasnika transportnog sredstva) ***za štete nanete trećim licima***, i dr. Eksploatacija transportnih sredstava (brodova, vazduhoplova, železnice, kamiona, pošte), je povezana sa odgovornošću vozara za štete nanete robi primljenoj na prevoz i sa odgovornošću za štete nanete trećim licima. Neke odgovornosti spadaju u kategoriju obaveznih osiguranja, a neke u dobrovoljno osiguranje. Osiguranjem odgovornosti vozara ili špeditera nije pokriven interes korisnika prevoza, već samo interes transportera ili špeditera.

b) Transportno osiguranje prema vidu transporta

Transportno osiguranje je prisutno u svim vidovima transporta tako da se može govoriti o:

- Pomorskom – transportnom osiguranju,
- Kopnenom – transportnom osiguranju,
- Vazdušnom – transportnom osiguranju,
- Rečnom – transportnom osiguranju,
- Osiguranje cevovodnog transporta,
- Osiguranje u PTT saobraćaju,
- Kombinovano transportno osiguranje.

Svaki vid transporta karakterišu različite specifičnosti, te se i kod transportnog osiguranja pojavljuju određene razlike u zavisnosti od vida transporta. Pomorsko osiguranje predstavlja najstariji vid transportnog osiguranja, a istovremeno ovaj vid transporta (uz vazdušni saobraćaj) predstavlja i najzahtevniji deo transportnog osiguranja.

c) Transportno osiguranje prema vremenu trajanja transporta

Sa stanovišta vremena mogu se izdvojiti dve vrste transportnog osiguranja: pojedinačno i generalno osiguranje. **Pojedinačno osiguranje** odnosi se na jednu pošiljku, jednu isporuku robe, odnosno jedno putovanje i sl., a **generalno osiguranje** odnosi se na jedan vremenski period i sve pošiljke, isporuke ili putovanja u tom vremenskom periodu.

d) *Transportno osiguranje prema vrsti tržišta*

U zavisnosti od tržišta i prostorne komponente transportno osiguranje može biti: domaće ili međunarodno. **Domaće (nacionalno) osiguranje** obuhvata specifičnosti svake pojedinačne zemlje i odnosi se na transport i isporuku robe unutar nacionalnih granica sa domaćim dokumentima. **Međunarodno osiguranje**, koje se skoro svuda u svetu vrši po istim ili sličnim uslovima, obuhvata tokove uvoza, izvoza i reeksporta robe. Ovo osiguranje se uglavnom zaključuje na bazi međunarodnih propisa i dokumenata. Potrebno je napomenuti da se osiguranje robe u međunarodnom transportu redovno obavlja, dok u domaćim tokovima to nije slučaj.

e) *Transportno osiguranje prema stepenu obaveznosti*

Sa stanovišta obaveznosti transportno osiguranje može biti obavezno ili dobrovoljno (neobavezno). **Obavezno osiguranje** je propisano određenim zakonskim propisima i pravnim aktima, a odnosi se uglavnom na određene kategorije osiguranja od odgovornosti (obavezno osiguranje pri registraciji transportnih sredstava). **Dobrovoljno osiguranje** nije propisano zakonskim propisima, već je na dobrovoljnoj osnovi osiguranika, odnosno korisnika (na primer kasko osiguranje, kargo osiguranje ili neki tipovi osiguranja od odgovornosti).

3.10.3. *Obeležja transportnog osiguranja*

Transportna osiguranja imaju **obeštećujući karakter**, sa svim posledicama koje iz toga proizilaze:

- Osiguranik **ne može da zahteva** od osiguravača **plaćanje naknade koja bi bila veća od iznosa štete**, odnosno osiguranik usled nastupanja osiguranog slučaja ne može biti stavljen u povoljniji položaj nego da osigurani slučaj nije nastupio,
- Osiguranik **ne može istovremeno, po više osnova osiguranja**, zahtevati naknade koje bi ukupno premašile iznos štete koju je pretrpeo nastupanjem osiguranog slučaja,
- Osiguranik **ne može u pogledu iste štete ostvariti naknadu** po više osnova (osnovu osiguranja i naknadu po osnovu odgovornosti za štetu, ako je neko treće lice odgovorno za nastupanje osiguranog slučaja)
- **Isplatom naknade** iz osiguranja, **prava osiguranika prema trećem licu** koje je odgovorno za nastupanje osiguranog slučaja, ako takvo postoji, prelaze na osiguravača koji je isplatio naknadu.

Kako transportno osiguranje pripada imovinskom osiguranju, karakteriše ga i **načelo materijalnog interesa**, koje podrazumeva da osiguranik mora biti zainteresovan da se ne

dogodi osigurani slučaj, odnosno da se ne desi šteta na osiguranom objektu. Pravo iz osiguranja mogu imati samo lica koja su u času nastanka štete imala materjalni interes da se osigurani slučaj ne dogodi.

Imovinske vrednosti koje se angažuju u transportu su velike. Ostvarivanje veoma važne privredne aktivnosti bez transportnog osiguranja bilo bi nezamislivo, pa je transportno osiguranje značajno za čitavu privredu jedne zemlje. Transportno osiguranje je danas vrlo važno iz razloga vrednosti prevoznih sredstava i pošiljki, čija je vrednost nesrazmerno veća nego što je bila ranije. Značaj transportnog osiguranja leži i u tome što omogućava trgovačkim preduzećima da vrše tačne kalkulacije za svoje poslovanje, jer su im poznate ne samo nabavne i prodajne cene nego i cene prevoznih i ostalih usluga kao i rizika kojima je roba izložena za vreme prevoza, tj. premijske stope.

Današnje transportno osiguranje predstavlja i tu prednost za modernu trgovinu što pruža svim učesnicima u međunarodnoj trgovini onu sigurnost bez koje se moderni instrumenti spoljne trgovine ne mogu ni zamisliti. U današnje vreme prodavac i kupac često i ne vide robu koja je predmet njihovih transakcija. **Roba sukcesivno prelazi iz ruku jednog u ruke drugog vozara, špeditera, skladištara, stivadora (brodski slagač)** i ostalih osoba koje se kod današnje velike podele rada u transportu pojavljuju prilikom manipulacije sa robom. Zbog toga preta opasnost da roba za vreme prevoza bude oštećena i da se ne može ustanoviti ko je u stvari za to oštećenje odgovoran. **Takva roba prodaje se ponekad za vreme** samog prevoza i po nekoliko puta, pri čemu nije retko da se kupci služe bankarskim ili drugim kreditom. Sve te bankarske i trgovačke operacije se mogu izvesti jedino zahvaljujući institutu osiguranja, i pored toga što roba može za vreme prevoza da bude oštećena, pa čak i da potpuno propadne. Roba koja je osigurana protiv transportnih rizika pruža dovoljnu sigurnost kupcu i bankama koje su dale kredit da njihov finansijski interes neće biti oštećen usled nastanka osiguranog slučaja, jer ukoliko roba i bude oštećena oni će dobiti odgovarajuću naknadu u novcu.

Transportno osiguranje je postalo instrument spoljne trgovine, a transportna polisa dokument bez kojeg se dokumentarna prodaja danas više ne može ni zamisliti, tako da je **danās sva roba u međunarodnoj trgovini skoro u potpunosti osigurana**. Ovo naročito važi za robu koja se prevozi pomorskim putem. Roba se redovno osigurava protiv pomorskih i drugih saobraćajnih rizika, a danas se sve više osigurava i protiv ostalih rizika specifičnih za pojedinu vrstu robe. U želji da iz svog komercijalnog poslovanja isključe sve rizike kojima je roba izložena, mnogi trgovci danas traže pokriće i izvesnih rizika koji se inače smatraju kao tipično komercijalni rizici (kvar robe, kalo, rastur, i sl). Tendencija je, prema tome, sve šireg i sve obuhvatnijeg osiguranja robe u međunarodnom prometu.

Značaj transportnog osiguranja je i u tome što organizuje borbu protiv nastanka transportnih šteta, tj. omogućava preduzimanje mera prevencije, proučavanje uzroka pojave štete i njeno uspešno prevazilaženje. Pravilnom konstatacijom prirode, obima i uzroka transportnih šteta kao i detaljnom stručnom analizom istih, omogućava se da se preduzmu mere kojima će se u budućim slučajevima moći izbeći slične štete. Te mere mogu biti raznovrsne i zavise od konketnih slučajeva.