



OSIGURANJE ROBE U TRANSPORTU

Doc. dr. Momčilo Sladoje dipl. ing. saob., email: sladojem@teol.net

Samir Hrnjić, dipl. ing. saob.

Nirmela Šibčić student

Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Sažetak: Tek kod krajnjeg korisnika roba valorizuje svoju upotrebnu vrijednost. Da bi došla do krajnjeg korisnika, roba mora da se transportuje od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje. Prilikom transporta mora da se očuva njena upotrebna vrijednost. U slučaju oštećenja ili gubitka, ukoliko je roba osigurana, vlasnik (korisnik prevozne usluge) bit će u istoj finansijskoj poziciji kao da je posao uspješno okončan. Robu u transportu „čekaju“ razni rizici, koji se mogu svrstati u tri osnovne kategorije: osnovni rizici, dopunski rizici i specijalni rizici. Radi podizanja opšte svijesti svih učesnika u sistemu „**proizvodnja – prevoz – distribucija**“, potrebno je ukazati na značaj osiguranja robe u transportu, izraditi i usvajati konzistentnu transportnu politiku, koja će zaštititi sve učesnike u transportu i garantovati njihovu finansijsku stabilnost.

Ključne riječi: Roba, transport, osiguranje, transportni lanac, transportni sistem, korisnik prevoza

CARGO INSURANCE IN TRANSPORT

Abstract: Only at the end-user goods valorize its true value. To get it to end-user, goods must be transported from the place of manufacturer to the place of consumption. During the transport goods must preserve its value until use. In case of defect or lossing the goods, if it has insurance, the owner of the goods (user of transport) will be in the same financial situation as the job has been done with success. Since the goods are „awaiting“ different types of risk, which we can classify into three basic categories: basic risk, additional risk and special risk. In order to raise general awareness of all participants in system „production – transportation – distribution“, it is necessary to highlight the importance of insurance of goods during transportation, to make and adopt a consistent transport policy, which will protect all participants in transport and to guarantee their financial stability.

Keywords: Cargo, transport, insurance, transport chain, transport system, transport users

1. UVOD

Roba u prevozu kopnom, vodom ili zrakom izložena je mnogobrojnim opasnostima. Smatra se da je roba u prevozu od trenutka kada počne utovar na prevozno sredstvo u mjestu otpreme, do trenutka kada se istovari iz prevoznog sredstva na odredište. Uvoznici - izvoznici, trgovačka preduzeća itd. su sve više svjesni da je zbog današnje gustine saobraćaja učestalost saobraćajnih nezgoda velika, pa je rizik za oštećenje ili potpuno uništenje robe relativno veliki. Zato je neracionalno prevoziti robu bez odgovarajućeg transportnog osiguranja, a pogotovo osjetljive vrste robe. Transportno osiguranje spada među najsloženije, a ujedno i najvažnijih i najmasovnije djelatnosti iz oblasti osiguranja. Transport robe u domaćem prevozu može se osigurati od osnovnih rizika ili od „svih rizika“ u formi proširenog pokrivača. Za vrijeme transporta, imovina (u ovom slučaju 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 i sli. Ovim osiguranjem roba je osigurana za vrijeme prevoza uključujući i usputna zadržavanja, pretovar i usputno zadržavanje.



2. KARGO OSIGURANJE ROBE U DOMAĆEM I MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Kargo osiguranje robe pokriva fizička oštećenja, uništenje ili krađu robe kod prevoza sa jednim ili više prevoznih sredstava na osiguranoj relaciji. Osigurač nudi pokriće osiguranja od osnovnih ili svih opasnosti tako da se osiguranik može, s obzirom na vrstu robe, relaciju te vrstu prevoznog sredstva, odlučiti za obim osiguravajućeg pokrića.

Osiguranje robe u domaćem transportu predstavlja osiguranje koje važi samo u slučaju kada se polazno i odredišno mesto nalaze u okviru granica jedne zemlje. Predmet osiguranja u domaćem prevozu je sva roba koja se prenosi ili prevozi na teret osiguranika sa bilo kojim prevoznim sredstvom. Osiguranje se može zaključiti pojedinačno, za svaki obavljeni transport, ili po generalnoj polisi (GPT) za sve obavljene prevoze u toku osiguranog perioda koji je preciziran ugovorom.

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.

Transportno osiguranje je oblast osiguranja koju čine:

- osiguranje prevoznih sredstava,
- osiguranje robe u prevozu,
- osiguranje od odgovornosti vozara,
- osiguranje drugih interesa koji se pojavljuju u transportu.

Roba je obično osigurana „od skladišta do skladišta“, tj. „od vrata do vrata.“ Puno osiguranje robe podrazumijeva osigurane na puni iznos facture, pa će osiguranik, u slučaju gubitka ili oštećenja pošiljke, biti u istoj finansijskoj poziciji kao kada bi posao bio uspešno okončan.

Stepen pokrića osiguranja zavisi od rizika koji su pokriveni polisom, ali i od rizika poput robe koja se otprema, odredišta i standardne prakse za određene vrste trgovine.



Po osnovnom osiguravajućem pokriću pošiljka je osigurana od sledećih rizika:

- a) saobraćajne nesreće,



- b) više sile,
- c) elementarne nesreće,
- d) požara, eksplozije prevoznog sredstva,
- e) provalne krađe,
- f) pljačkaškog napada.

Kod osiguravajućeg pokrića protiv svih opasnosti, osiguravač **pokriva sve opasnosti gubitka, oštećenja ili uništenja osigurane robe**, osim šteta koje nastanu zbog kvara i prirodnih karakteristika robe, skrivenih grešaka robe ili šteta zbog uobičajenog manjka robe u toku prevoza. Osjetljiva roba može se dodatno osigurati još protiv tzv. specijalnih opasnosti.

Uz osiguranje od osnovnih opasnosti moguće je ugovoriti i posebne dopunske rizike koji ovise o vrsti robe u prevozu i manipulativnim rizicima. Osjetljiva roba u prevozu osigurava se još i od tzv. specijalnih opasnosti.

Osiguranje robe u prevozu obuhvaća slijedeće vrste osiguranja:

- a) Osiguranje robe u pomorskom prevozu,
- b) Osiguranje robe u vazdušnom prevozu,
- c) Osiguranje robe u kopnenom prevozu,
- d) Osiguranje robe za vrijeme skladištenja,
- e) Ostala osiguranja robe u prevozu.

Ta podjela izvršena je prema sredstvu kojim se roba prevozi, dok osiguranje robe za vrijeme skladištenja obuhvaća skladištenje robe u toku prevoza, a posebno skladištenje robe određeno vrijeme prije pregleda i preuzimanja od strane kupca. U mnogim zemljama se tzv. transportna kargo osiguranja dijele na: međunarodni i domaći kargo. U međunarodni kargo spadaju osiguranja pošiljaka u uvozu, izvozu, reeksportu i tranzitu (bez obzira na vrstu prevoza), dok u domaći kargo spada osiguranje pošiljaka u domaćem transportu, odnosno unutar granica zemlje (također bez obzira na vrstu prevoza). Kargo osiguranje pokriva fizička oštećenja, uništenje ili krađu robe kod prevoza bez obzira da li se radi o jednom ili više prevoznih sredstava na osiguranoj relaciji.

2.1. Predmet osiguranja

Predmet osiguranja je odgovornost Osiguranika kao prevoznika za dokazane štete koje nastanu u prevozu pošiljaka robe (stvari), usled ostvarenja nekog od sledećih rizika: oštećenja robe (stvari),

- a) provalne krađe, razbojničke krađe ili krađe celog vozila sa robom,
- b) zakašnjenja u isporuci robe (stvari).

Pored odgovornosti za štete nastalih ostvarenjem navedenih rizika, predmet osiguranja su i: troškovi utvrđivanja uzroka, obima i visine štete,

- a) troškovi sporova i pravnih radnji preduzetih od strane prevoznika u sporazumu sa Osiguravačem radi odbrane od neosnovanih ili previsokih zahteva korisnika prevoza ili imaoća prava za naknadu u vezi nastale štete,



- b) troškovi eventualnog istovara, pretovara ili utovara na drugo prevozno sredstvo ako je prvobitno prevozno sredstvo pretrpelo saobraćajni udes a u cilju izbegavanja daljeg oštećenja robe (stvari) ili smanjenja već nastalih šteta na robi (stvarima),
- c) troškovi uklanjanja i prevoza ostataka uništene robe (stvari) u cilju čišćenja puta po naredbi nadležnih organa vlasti.

U okviru transportnog osiguranja, isto tako kao i u drugim vrstama osiguranja. osigurani slučajevi se mogu pokriti prema: uzrocima (osiguranim rizicima), posljedicama (pričinjene štete) i prema uzrocima i posljedicama kombinovano. Osiguranjem prema uzrocima, tj. osiguranim rizicima, pokrivene su sve posledice (štete) nastale uslijed ostvarenja osiguranih rizika.

Osiguranje se može ugovoriti u odnosu na:

- pojedine rizike ("named perils" metoda),
- sve rizike («All Risks» metoda).

Ukoliko smo ugovorili osiguranje prema posljedicama, tada nije bitan uzrok nastanka osigurane posljedice. Posljedica vanrednog događaja može da se ugovori u saniranju kompletne štete ilki samo dijela štete. Kombinovano osiguranje prema uzrocima i posljedicama osnovni je način ugovaranja osiguranih slučajeva u poslu transportnog osiguranja. Tim se načinom ugovorom predviđaju pokriveni uzroci (osigurani rizici) i pokrivenne posledice (osigurane štete). Prema toj varijanti, osiguranjem su pokrivenne osigurane štete nastale kao posledica osiguranih rizika predviđenih ugovorom. Osigurane štete se u tom slučaju ugovorom mogu odrediti pomoću dve osnovne metode. 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 mi umanjuje premiju, odnosno vraća deo premije od predviđene tarife. Malus u osiguranju je sve suprotno od bonusa. Malus je doplatak koji se zaračunava onim osiguranicima koji su u protekloj godini ili proteklim godinama, imali određeni broj šteta, odnosno koji su sami prouzrokovali određeni broj šteta.

2.2. Premija osiguranja

Premija osiguranja se obračunava po premijskim stopama utvrđenim tarifama osiguravača, a slučajevi u kojima se odstupa od tarife premija regulisani su njenim opštim odredbama. Ugovarač osiguranja je dužan da plati premiju osiguranja ali je osiguravač dužan da primi isplatu premije od svakog lica koje ima interes da premija bude plaćena. Ako nije drugačije ugovoreno, ugovarač osiguranja je dužan da plati premiju osiguranja prilikom zaključenja ugovora. Premija osiguranja (P) u sebi inkorporira cijenu osiguranja (Co), cijenu usluge (Cu) i obavezne rezerve osiguranja (R0) tj.

$$P = Co \times Cu \times Ro$$

2.3. Ugovori o osiguranju robe u transport

Ugovor o osiguranju je ugovor između osiguranika i osiguravajućeg društva uz ugovorenu naknadu (premiju). Ugovorom se obavezuje [osiguravajuće društvo](#) da u skladno na načelima uzajamnosti i [solidarnosti](#), u slučaju da se desi događaj koji predstavlja osigurani slučaj, osiguraniku isplati ili nekoj trećoj osobi ugovoreni finansijski iznos.



Postoje dvije osnovne vrste ugovora, a to su:

Pojedinačni ugovor - kojim se osiguravaju pojedine, ugovorom tačno određene, pošiljke robe koje se prevoze na određenoj relaciji. U tu svrhu ugovor ili polica osiguranja sadrži podatke o robi, osiguranu relaciju, prevozno sredstvo, početak putovanja i dr. U međunarodnom transportu, jednom ugovorenom se osim vrijednosti robe osiguravaju i trošak vozarine, osiguranja i drugi troškovi. osiguravaoca na temelju podataka dobivenih ponudom, procjenom rizika i određivanjem premije osiguranja. Ugovor se sklapa prije početka putovanja. Za svako sklopljeno osiguranje izdaje se posebno polica osiguranja.

- a) **Opšti (generalni) ugovor** - kojim se osigurava veći broj pošiljaka koje se uzastopno otpremaju i koji su u ugovoru označeni samo u opštim crtama. Npr. ugovorom se mogu osigurati sve pošiljke osiguranika: koje se prevoze u određenom razdoblju; na određenoj relaciji; određenim prevoznim sredstvom i sl.

2.4. Rizici osiguranja

Roba 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 u transportu je imovinsko osiguranje robe koja se prevozi, robe u skladištu koja čeka dalju otpremu i prevoznih sredstava u koja ne spadaju kopnena sredstva prevoza. Najčešći korisnici osiguranja robe su sami vlasnici, 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.

Rizici se obično dijele na:

osnovne - pokriveni polisom uz redovnu premiju kao, na primer, saobraćajne nezgode, elementarne nepogode, provala, krađa i rizik morskog transporta,

- a) **dopunske** - pokriveni polisom samo u slučaju kada je to posebno ugovoreno i uz dopunsku premiju kao, na primer, manipulativni rizici, manjak i kvar iz bilo kog razloga;
- b) **specijalne** - ratna dejstva, rizik štrajka i mane robe koja se prevozi.

Osiguranik ima obavezu da prijavi sve informacije od značaja za ocenu rizika, kako bi osiguravajuće tijelo moglo da ocijeni tip ugovora koji treba zaključiti. Nakon definisanja ugovora, osiguranik plaća premiju kao cijenu osiguranja. Iznos premije osiguranja zavisi od visine procijenjenog rizika, vjerovatnoće nastupanja i vrijednosti osiguranja.

3. TRANSPORTNE ŠTETE

Pod pojmom šteta u transportnom osiguranju robe se podrazumijeva materijalno oštećenje i gubici osigurane robe usljed ostvarenja osiguranih rizika. U transportnom osiguranju postoje sledeće vrste šteta:

potpuni gubitak osiguranog predmeta (stvarni i izvedeni),

- a) djelimični gubitak i oštećenje osiguranog predmeta,
- b) zajedničke havarije,
- c) troškovi spasavanja i troškovi neposredno prouzrokovani osiguranim slučajima (nagrade za spasavanje),
- d) obaveze naknade štete trećim licima i troškovi konstacije i likvidacije štete.



Stvarni potpuni gubitak je potpuni materijalni gubitak cijelog osiguranog predmeta. Potpuni gubitak samo jednog dijela osiguranog predmeta – robe ne predstavlja stvarni potpuni gubitak. Do stvarnog potpunog gubitka obično dolazi usljed:

- a) propasti odnosno uništenja cijelog predmeta,
- b) oštećenje robe koje je pkvarila upotrebnu vrijednost robe,
- c) nestanka osiguranog predmeta ili predmeta za koji se ništa nije utvrdilo u razumnom vremenskom roku,
- d) ako je osiguranik lišen osigurane robe bez mogućnosti da mu bude vraćena.

Izvedeni potpuni gubitak je ekonomski gubitak robe za osiguranika, tj. osigurana roba i dalje fizički postoji, ali za osiguranika više ne predstavlja nikakvu ekonomsku vrijednost. Najčešći slučajevi izvedenog potpunog gubitka su oni kada je stvarni potpuni gubitak neizbježan i kada su troškovi potrebni za opravku, očuvanje i spasavanje osigurane robe veći od njene vrijednosti.

Zajednička havarija je svaki namjeran i razložen vanredan trošak i svaka namjerna i razložna šteta koju napravi odnosno prouzrokuje zapovednik broda ili drugo lice koje ga zamjenjuje, preduzeti radi spasavanja imovinskih vrednosti učesnika u istom pomorskom poduhvatu. Zapovijednik broda čim usled određena akcija i nastane šteta ili dođe do troškova koji se smatraju zajedničkom havarijom, najavi zajedničku havariju i o tome obavjesti sve zainteresovane strane.

Obračun zajedničke havarije se vrši na sledeći način: ukupan zbir šteta i izdataka koji se priznaju kao zajednička havarija raspoređuju se na brod, teret tj. robu i vozarinu prema njihovoj vrijednosti u luci u kojoj se završava putovanje, uvećanoj za gubitke i oštećenja koja se priznaju u zajedničkoj havariji. Brodar, u slučaju zajedničke havarije, nije obavezan da preda teret vlasniku, niti ga obavjestiti o stanju tereta – robe dok od njega ne dobije odgovarajuće jemstvo za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju. suština je da svi učesnici koji su bili izloženi zajedničkoj opasnosti u toku pomorskog transporta, podnesu srazmjeran deo gubitka namjerno učinjen radi zajedničkog spasa. Havarijska jemstva - brodar ili likvidator može od vlasnika tereta – robe zatražiti da pored potpisa havarijske garancije položi novčani depozit ili havarijsko jemstvo osiguravača (General Average Guarantee).

Zasebna partikulna havarija je djelimični gubitak ili oštećenje osigurane robe kao neposredna posljedica ostvarenja osiguranog rizika, izuzev djelimičnih gubitaka ili oštećenja koji se priznaju u zajedničkoj havariji. Zasebna havarija se likvidira direktno između osiguravača i osiguranika. Nagrada za spasavanje - Ukoliko brod i teret koji se nalaze na njemu dođu u opasnost da propadnu, spasilac koji pruži uspješnu pomoć ima pravo na pokriće stvarnih troškova i na nagradu za spasavanje. Nagrada za spasavanje se ugovara između broda koji se spašavan i broda spasioca, ili se utvrđuje nakon spašavanja. Ukoliko se spašavani i spasilac ne dogovore o visini troškova i nagrade, visinu određuje arbitraža ili sud. Nagrada za pasavanje najčešće se tretira kao trošak zajedničke havarije. Obaveza naknade štete pričinjena trećim licima - Osiguranje odgovornosti broda, čamca ili aviona je poznato, ali i vlasnik robe može biti odgovoran i biva obavezan da nadoknadi štetu trćim licima. Do takvih šteta najčešće dolazi kad se roba prevozi u neodgovarajućoj ambalaži, pa usljed toga dođe do zagađivanja druge robe, broda ili okoline. Odgovornost za takve štete, koje mogu biti velike, osiguravačl primaju u pokriće samo izuzetno.



3. "LLOYD'S" S.G. POLISA

"Lloyd's" je glavna osiguravajuća kući u svijetu kada se radi o transportnim sredstvima i robi u transportu. Mora se naglasiti da je „Lloyd's“ pored ostalog, izradila niz pravila i normi po kojima se sprovodi celokupno pomorsko osiguranje u svetu. Između ostalog pomenuli smo "Lloyd's" S.G. polisu kao najvažniji dokumenat koji je "Lloyd's" uopšte do sad izradio i usvojio, a svijet prihvatio. "Lloyd's" S.G. polisa štampana je na engleskom jeziku i sa neznatnim dopunama prilagođena našim prilikama. "Lloyd's" S.G. polisa je izrađena još u XVII vijeku. "Lloyd's" S.G. polisa dobila je naziv po vlasniku kafane u Londonu Edvardu Lojdu, koja je bila sastajalište brodovlasnika i pomoraca iz koga je nastao klub, a danas najveći centar svjetskog, posebno pomorskog osiguranja. S.G. potiče od engleskih reči ship and goods, gde su uzeta prva slova reči broad i robe. Znači, po "Lloyd's" S.G. polisi osiguravaju se rizici nastali na brodu i robi, a radi se o pomorskom kasko i kargo osiguranju. Tekst polise sadrži odredbe kojima se pokrivaju pomorski, ratni i politički rizici. Međutim, u polisu su kasnije uvršćene i posebne klauzule koje isključuju pokriće za ratne i političke rizike.

Danas je praksa kod naših osiguravajućih organizacija da uz "Lloyd's" S.G. polisu dodaju i dopunske klauzule, odnosno odredbe koje su uobičajene na londonskom tržištu, a koje izrađuje Institut osiguravača iz Londona, a odnose se na:

- a) opšte klauzule za pomorske rizike,
- b) specijalne klauzule za osiguranje izvozne robe (klauzule za žito, drvo, stvari i sl.),
- c) klauzule za izvesne dopunske rizike (rizik krađe, neisporuke, lom mašina i sl.),
- d) klauzule za ratne i političke rizike.

Ove polise služe danas samo kao osnovica za osiguranje robe i broda, a dopunjuju se posebnim dopunskim klauzulama, odnosno polisama koje se dodaju "Lloyd's" S.G. polisi. S obzirom na širinu pokrića, imamo tri tipa opštih klauzula za pomorske rizike koje se mogu primenjivati kod osiguranja svih vrsta roba:

- a) Institutska klauzula FPA (Free of Particular Average),
- b) Institutska klauzula WA (With Average),
- c) Institutska klauzula AAR (Against All Risks).

4.1. Rizici "Lloyd's" S.G. polise

Po ovoj polisi taksativno su navedeni rizici koji se njome pokrivaju. Ipak, sve rizike po S.G. polisi možemo podeliti u dva dela, i to:

- a) **Osnovni rizici,**
- b) **Dopunski rizici,**

U osnovne rizike ubrajamo pomorske rizike, odnosno vanredne događaje na moru nastale kao posljedica sudara, udara, nasukanja, doticanje dna, oluja, brodoloma, nestanak broda, odnošenje robe sa palube, dodir sa slanom vodom i dr. Pored vanrednih događaja na moru u osnovne rizike po S.G. polisi spada događaji koji mogu nastati kao posledica udara groma, eksplozije kotla pod pritiskom i sl. Zatim krađa, koju počinje treća lica uz upotrebu sile, bilo na brodu ili u lučkom skladištu, gde se podrazumijeva krivica zapovjednika broda ili posade. Kao sledeći rizik pominje se bacanje tereta u more da bi se spasio brod i ostali teret na brodu. U dopunske rizike ubrajamo eksploziju, dodir broda sa nekim spoljnim predmetom, gubitak cijele kolete, štete prilikom iskrcavanja, rđu, cijepanje vreća, zakašnjenje broda i td. Treba još



jednom napomenuti da “Lloyd’s” S.G. polisom nisu pokriveni ratni i politički rizici, a ako osiguranik želi ovo osiguranje, mora se osigurati dodatnom klauzulom, koja se odnosi na te rizike. Pod ratnim i političkim rizicima podrazumevaju se rizici kao što su dejstvo mina, torpeda, raznih ratnih oruđa i, uopšte, svaki akt koji se može podvesti kao ratni. Dejstvo nuklearnog oružja se isključuje iz rizika rata. Ovde dolaze i rizik štrajka i politički rizici kao što su zaplijena robe od stranih vlasti, razne naredbe političkih vlasti pri čemu može da dođe do oštećenja robe. Nova u odnosu na staru “Lloyd’s” S.G. polisu ima znatnije prednosti. Ona je znatno jasnija, razumljivija i preglednija, a osim toga mnogo je kompletnija i sadrži sve bitnije odredbe kojima se utvrđuje širina pokrića, trajanje osiguranja i osnovna prava i dužnosti ugovornih strana. Bitna konstatacija je da se nove klauzule ne oslanjaju samo na jedno, englesko pravo, kao što je do sad bio slučaj. Sada po novoj engleskoj pomorskoj polisi osiguranici mogu birati pravo po svom nahodjenju.

4. ZAKLJUČAK

Kako bi poboljšali svoje poslovanje, prevoznici, špediteri i korisnici prevozne usluge, moraju zaštititi svoj interes na način da se obezbijede od transportnih rizika. Posmatrano u bilo kom trenutku može se utvrditi da se u transport kreću ogromna materijalna sredstva, kao po vrijednosti transportnih sredstava tako i po vrijednosti robe. Ta materijalna sredstva u transport prevoznici, špediteri i korisnici prevozne usluge zaštićuju od uništenja na način da iste osiguraju. S druge strane, osiguravajuća društva cijene da transport ima mnogobrojne i raznovrsne rizike, ta na bazi tih saznanja pokušavaju da zaštite svoj interes propisivanjem relativno visokih premija osiguranja. Osiguravajuće društvo i prevoznik (špediter ili korisnik prevozne usluge) međusobno utvrđuju predmet osiguranja u domaćem i međunarodnom transport, određuju premiju osiguranja u zavisnosti od stepena rizika, utvrđuju način konstatovanja i dokumentovanja nastanka eventualne transportne štete, utvrđuju način obračuna i isplate transportne štete. Sve ovo se precizira u ugovoru o osiguranje i isti prije otpočinjanja prevoza potpisuju ugovorne strane. Ugovor o osiguranju je pretočen u polis osiguranja. “Lloyd’s” S.G. polisa uspjela je da unificira (standardizuje) uslove za osiguranje robe u međunarodnom transport.

LITERATURA:

- [1] Zelenika, R. : *Temelji logističke špedicije*, Knjiga prva, Ekonomski fakultet, Rijeka 2005.
- [2] Rahimić, Z.: *Izgradnja konkurentskih prednosti preduzeća kroz njegova strateška opredjeljenja*, Ekonomski fakultet Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo 2006.
- [3] Kilibarda M.: *Osiguranje robe u transportu*, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd 2006.,
- [4] Sladoje, M.: *Multimodalni transport*, Skripta, Saobraćajni fakultet Internacionalni univerziteta u Travniku, Travnik 2013,
- [5] Sladoje, M.: *Špediterswko poslovanje*, Skripta, Saobraćajni fakultet Internacionalni univerziteta u Travniku, Travnik 2013,
- [6] Stakić. M. ; Stanković, M. : *Međunarodni transport i špedicija*, Naučna knjiga, Beograd, 1987.
- [7] http://www.cob.sjsu.edu/davis_r/courses/QBAreader/transport.html