

# TRANSPORTNO OSIGURANJE KAO INSTRUMENT ZAŠTITE UČESNIKA U MEĐUNARODNOM DRUMSKOM TRANSPORTU

## TRANSPORT ASSURANCE AS INSTRUMENT OF PROTECTION OF PARTICIPANTS IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT

Branko Davidović<sup>1</sup>

XIV Simpozijum  
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda  
i prevare u osiguranju"

**Rezime:** Međunarodna trgovina i transport se ne mogu zamisliti bez transportnog osiguranja. Nivo razvijenosti tržišta osiguranja meri se na osnovu dva pokazatelja: premijom po glavi stanovnika (pokazatelj platežno sposobne tražnje, a ujedno označava i gustinu osiguranja – density ratio) i učešćem ukupne ostvarene premije (penetration ratio) u bruto domaćem proizvodu. Trenutno stanje osiguranja u Srbiji je nerazvijeno, ali postepeno otvaranje tržišta, liberalizacija ekonomskih prilika i povratak naše zemlje na tržišta Evrope i sveta daje mogućnost da transportno osiguranje krene uzlaznom putanjom. U radu će biti dati primeri određivanja premije osiguranja robe i prevoznika u međunarodnom drumskom transportu.

**KLJUČNE REČI:** MEĐUNARODNI DRUMSKI TRANSPORT, OSIGURANJE, SUZBIJANJE PREVARA.

**Abstract:** International trade and transport can not be imagined without transport insurance. The level of development of the insurance market is measured on the basis of two indicators: a premium per capita (purchasing power demand indicator, and also marks the insurance density - density ratio) and the share of total premiums earned (penetration ratio) in gross domestic product. The current state of security in Serbia is underdeveloped but, the gradual opening of markets, liberalization of economic opportunity and return our country to the markets of Europe and the world the ability to transport insurance goes uphill. The paper will give examples for determining insurance premiums and goods carrier (transporter) in international road transport.

**KEY WORDS:** INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT, INSURANCE, SUPPRESSION OF FRAUD.

## 1. STANJE TRANSPORTNOG OSIGURANJA

U međunarodnom transportu roba od mesta otpreme (pošiljaoca) do mesta opredeljenja (primaoca) prelazi kroz različite procese, izložena je raznim rizicima od prirodnih sila, tehničkih nedostataka ili mana, pa do ljudskih grešaka koje su proizvod neznanja, nemara, nehata ali i namernih krivičnih dela otuđenja robe i vozila. Iz tih razloga neophodno je osiguranje kao element ekonomske zaštite osiguranika (pravnih i fizičkih lica) od štetnih dejstava i ekonomskih poremećaja do kojih dolazi kad nastane osigurani slučaj, odnosno kad se dogodi određeni rizik čime se vrši preraspodela rizika između lica, ugroženim istim opasnostima. Neki navode, da je osiguranje nauka koja se bavi proučavanjem nastanka rizika, ekonomskim posledicama istog kao i izučavanjem načina za sprečavanje i umanjeње mogućnosti nastanka rizika [1]. Transportno osiguranje u međunarodnom transportu predstavlja jedno od najsloženijih osiguranja i jednu od najvažnijih oblasti osiguranja koju čine osiguranje transportnih sredstava, osiguranje robe u transportu, osiguranje od odgovornosti vozara i osiguranje drugih interesa koji se pojavljuju u transportu [4]. Značaj osiguranja robe u transportu postoji zbog postojanja raznih propisa o isključenju i ograničenju odgovornosti prevoznika za pošiljke koje je primio na transport, u iznosu na koji može ograničiti svoju odgovornost u okviru dopuštenom zakonom. U svim ovakvim situacijama u kojima je odgovornost vozara isključena ili ograničena, transportno osiguranje pruža korisniku transporta neophodno ekonomsko obezbeđenje.

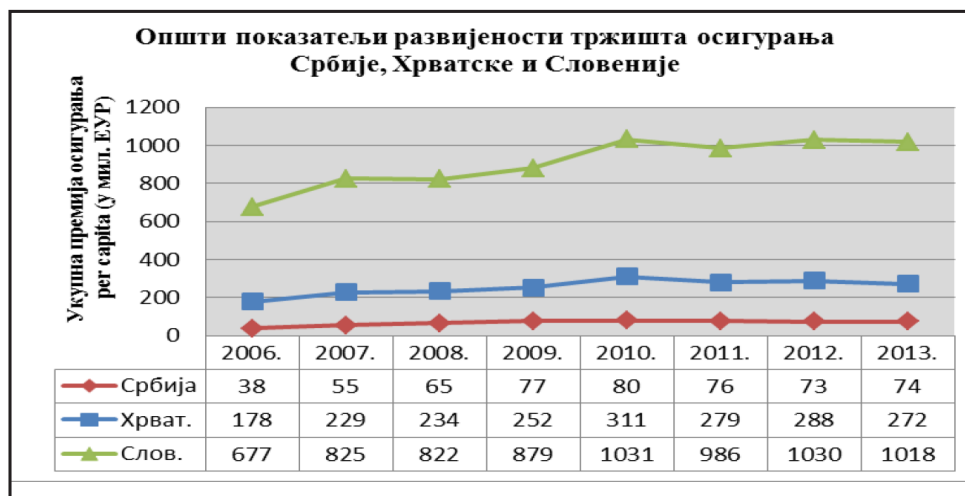


*Slika 1. Uporedni pregled razvijenosti tržišta osiguranja Srbije, Hrvatske i Slovenije u učešću premije osiguranja u BDP (<http://www.insuranceeurope.eu/>)*

Osiguravajuća društva u Srbiji 2013. godini ostvarila su ukupnu premiju u visini od 61,5 mlrd. RSD (548 mil. evra ili 756 mil. USD), što je za 2,2% više u odnosu na premiju u prethodnoj godini. U strukturi premije, učešće neživotnih osiguranja iznosilo je 80,7%, dok se učešće životnih osiguranja povećalo sa 17,4% u 2012. na 19,3% u 2013. Regionalno posmatrano, u razvijenim zemljama se očekuje realan pad premije životnog osiguranja od 0,4%, dok se za zemlje u razvoju i centralnoj i istočnoj Evropi projektuje rast od 2,3% i 6,8%, respektivno<sup>2</sup>. Opšti pokazatelji razvijenosti tržišta osiguranja Srbije Hrvatske i Slovenije kroz učešće premije osiguranja u BDP, dati su u slikama 1 i 2.

<sup>2</sup> NBS - Sektor za nadzor nad obavljanjem delatnosti osiguranja. Sektor osiguranja u Srbiji. Izveštaj za 2013. Godinu <http://www.nbs.rs/>

U odnosu na prosek zemalja **članica** Evropske unije u kojima je tržište osiguranja razvijeno sa ukupnom premijom po glavi stanovnika 2009 evra i 8% učešća u BDP, ukupna premija po glavi stanovnika u Srbiji u 2013. godini iznosila je 74 evra i 1,8% učešća u BDP<sup>3</sup>.



*Slika 2. Uporedni pregled razvijenosti tržišta osiguranja Srbije, Hrvatske i Slovenije u učešću premije osiguranja po glavi stanovnika (<http://www.insuranceeurope.eu/>)*

Iz navedenih podataka može se zaključiti da je tržište osiguranja u Srbiji nerazvijeno, što je i razumljivo ukoliko prilikom razmatranja u obzir uzmemo negativne efekte svetske ekonomske krize: nizak bruto domaći proizvod per capita<sup>4</sup> (4304 evra)<sup>5</sup>, visoka stopa nezaposlenosti (24,1% u aprilu 2013. god.)<sup>6</sup>, smanjen priliv stranih direktnih investicija, nedovoljna svest o potrebi zaštite od rizika imovine i lica kao i nedovoljna informisanost i edukovanost građana, visok opšti rizik zemlje (Srbija je prema klasifikaciji OECD<sup>7</sup> još uvek svrstana u kategoriju najrizičnijih zemalja). Postepenim otvaranje našeg tržišta, liberalizacijom ekonomskih prilika u zemlji i povratak naše zemlje na tržišta Evrope biće ostavren i rast osiguranja u ukupnom poslovanju osiguravajućih kompanija.

## 2. PREMIJA OSIGURANJA ROBE U MEĐUNARODNOM DRUMSKOM TRANSPORTU

Međunarodni teretni transport podrazumeva transport: proizvedene, dorađene, i oplemenjene robe u slobodnoj carinskoj zoni ili drugoj državi, nezavisno od odredišta, bilo da se radi o domaćem ili stranom kupcu, transport robe koje je domaće pravno lice kupilo na konsignacionom ili carinskom skladištu uvozno ocarinjeno na osnovu prijave o zaključenom poslu odnosno u svim slučajevima kada se početno i završno mesto ne nalazi na teritorije Republike Srbije ili kada se osigurava roba u tranzitu koji se obavlja na osnovu međunarodne transportne (CMR) i carinske dokumentacije (JCI). Radi utvrđivanja premijske stope, robe se zavisno od njihovih svojstvima razvrstava u tri grupe. Ukoliko se u jednoj pošiljci nalazi više robe iz različitih grupa, primenjuje se tarifa za grupu robe koja je najzastupljenija ili za robu koja nosi najveći rizik. Visina premijske stope za međunarodni transport robe data je u tabeli 2.

3 Nadzor tržišta osiguranja u Srbiji, mr Jelena Doganjić NBS, Vrnjačka Banja, Jun 2013. <http://www.aktuar.rs>

4 Per capita- po glavi stanovnika (prim. autora).

5 Memorandum o budžetu i ekonomskoj i fiskalnoj politici za 2010. godinu sa projekcijama za 2011. i 2012. godinu; Prognoza za 2009. godinu, str. 18, [www.mfin.gov.rs/pages/issue](http://www.mfin.gov.rs/pages/issue).

6 Republički zavod za statistiku, stopa nezaposlenosti u Srbiji u 2013. [www.stat.gov.rs](http://www.stat.gov.rs)

7 OECD, Country Risk Classification of the Participant States to the Arrangement on Officially Supported Export Credits 29. January 2010, [www.oecd.org/document/49/0,2340](http://www.oecd.org/document/49/0,2340). Po klasifikaciji OECD države su rangirane od 0 do 7 (najmanje rizične zemlje su ocenjene ocenom 0, a najrizičnije ocenom 7). Srbija se u 2009. godini nalazila u grupi najrizičnijih zemalja (ocena 7), dok je na početku 2010. godine popravila svoju poziciju (ocena 6).

**Tabela 2.** Premijske stope za međunarodni transport robe (Dunav osiguranje a.d. Beograd)

Redni broj	Relacija	Drumski, železnički, avio, poštanski					
		Osnovni rizici			Svi transportni rizici		
		Grupe roba			Grupe roba		
		I	II	III	I	II	III
1.	Do granice Srbije u izvozu	0,050	0,060	0,065	0,100	0,110	0,125
2.	Do granice Srbije u uvozu	0,050	0,060	0,065	0,100	0,110	0,125
3.	Susedne zemlje	0,075	0,085	0,095	0,150	0,165	0,185
4.	Ostale evropske zemlje	0,095	0,100	0,110	0,185	0,180	0,220
5.	Ruska federacija i druge zemlje regiona	0,150	0,160	0,170	0,300	0,315	0,335
6.	Vanevropske zemlje	0,110	0,120	0,125	0,220	0,235	0,255

Premijske stope u tabeli 2, su bazične i nadograđuju se za svako konkretno pokriće u odnosu na vrstu robe, pakovanje, vrednost pošiljke, teritoriju, broj i način pretovara, vrstu transportnog sredstva i procenu rizika vezanih za konkretan transport i specifičnost svake robe posebno. U slučaju transporta kombinovanim ili intermodalnim tehnologijama, stopa se uvećava za 20% u odnosu na klasičan vid transporta. U kopnenom međunarodnom transportu osnov za osiguranje robe se određuje po pravilima, razgraničenjem mesta i momenta prelaska rizika vlasništva između pošiljaoca i primaoca, na osnovu ugovorenog kupoprodajnog pariteta, sve u skladu sa INCOTERMS 2010<sup>8</sup>.

Drumski transport poseduje različita vozila kako po kapacitetu, sistemu zaštite, konstrukciji i dr. čime se osiguranje robe vezuje za vrstu i tip vozila i načine pakovanja robe (u cilju obezbeđenja što funkcionalnijeg transporta) u cilju određivanja realne visine premijske stope. Osnov za obračun premije osiguranja od odgovornosti vozača predstavlja: ukupan iznos vozarine, usluga za pretovar i druge manipulativne radnje, koje je korisnik zahtevao u transportu. Visine premija osiguranja od odgovornosti vozača u međunarodnom drumskom transportu, bazirana je na važećim tarifama osiguravajućih društava. Premije osiguranja su različite prema teritoriji realizacije transporta, tabela 3.

**Tabela 3.** Visina premija za osiguranje od odgovornosti vozača u međunarodnom drumskom transportu izražena u dolarima (US \$) (Dunav osiguranje a.d. Beograd.)

Територија	Врста осигурања	Привредна возила	Период осигурања			
			12 месеци	6 месеци	3 месеца	1 месец
Територија Европе уз искључење Турске и Заједнице независних држава (Руске федерације и других држава региона)	Основно	Камион	550	385	220	110
		Хладњача, цистерна и друга возила специјалне намене	660	460	265	130
	Уз укључено допунско осигурање	Камион	660	460	265	130
		Хладњача, цистерна и друга возила специјалне намене	790	565	315	160
Територија Европе укључујући Турску и Заједнице независних држава (Руске федерације и других држава региона)	Основно	Камион	1540	1080	615	310
		Хладњача, цистерна и друга возила специјалне намене	1850	1295	740	370
	Уз укључено допунско осигурање	Камион	1980	1385	790	395
		Хладњача, цистерна и друга возила специјалне намене	2370	1660	950	470

Kroz nekoliko konkretnih osiguranih slučajeva dati su postupci određivanja osiguranja robe i osiguranje odgovornosti prevoznika u međunarodnom transportu. Osnovna razlika između osiguranja robe i osiguranja odgovornosti vozača je u granicama odgovornosti prevoznika.

8 Incoterms 2010, pravila Međunarodne trgovinske komore (ICC sa sedištem u Parizu) za korišćenje termina u unutrašnjoj i međunarodnoj trgovini.



**Primer određivanje premije osiguranja robe u međunarodnom drumskom transportu<sup>9</sup>.** U zbirnom transportu iz Italije (Reggello) do skladišta u Srbiji (Vrčin) roba je osigurana po pojedinačnoj polisi od svih transportnih rizika uvećano za 10% (AAR+10%), zbog vrednosti pošiljke. Vrsta robe koja se osigurava je obuća (grupa II - kožni i gumeni proizvodi). U ovom primeru osiguravač je DDOR Novi Sad, osiguranik je Bodax doo a ugovarač osiguranja je Air speed doo.

<b>Ukupna suma osiguranja.....</b>	<b>2.790,00 €</b>
<b>Uvećanje .....</b>	<b>279,00 €</b>
<b>Ukupno .....</b>	<b>3.069,00 €</b>
<b>Kurs € (EUR) na dan plaćanja premije je iznosio 114,5512</b>	
<b>Ukupna suma osiguranja.....</b>	<b>351.557,63 dinara</b>
<b>Premijska stopa prema tabeli 2<sup>10</sup>.....</b>	<b>0,180%</b>
<b>Premija osiguranja 351.557,63 * 0,180/100 = 632,80 dinara</b>	
<b>Prema tarifi osiguravajuće kompanije minimalna premija osiguranja iznosi 2.000,00 dinara, tako da je:</b>	
<b>AAR<sup>11</sup> do minimalne premije.....</b>	<b>2.000,00 dinara</b>
<b>Porez 5% .....</b>	<b>100,00 dinara</b>
<b>Ukupna premija za naplatu .....</b>	<b>2.100,00 dinara</b>

Poseban značaj ima o osiguranje odgovornosti vozara za gubitak ili oštećenja na robi primljenoj na transport u međunarodnom drumskom transportu. Postoje slučajevi u kojima iako je došlo do štete na robi, vozar nije odgovoran ili je odgovoran u manjoj meri<sup>12</sup>. U takvim slučajevima, posledične štete, slučaju predstavljaju gubitak očekivane dobiti od posla koji usled nastajanja štetnog događaja nije mogao da se obavi kao i gubitak mogućnosti za zaključenje novih poslova (usled reputacionog rizika).

**Primer za određivanje premije za osiguranje od odgovornosti prevoznika u međunarodnom drumskom transportu<sup>13</sup>.**

Osiguravač: Akcionarsko društvo za osiguranje „Milenijum“

Osiguranik je preduzeće „Air speed doo“ iz Beograda

Predmet osiguranja je osiguranje od odgovornosti vozara za priključno vozilo - p.p. „Schwartzmuller“ na teritoriji Evrope uz isključenje Turske i zajednice nezavisnih država (Ruske federacije i drugih država regiona) sa izuzetkom Ukrajine

Vrsta osiguranja: osnovno

Period trajanja: 12 meseci

Širina pokrivača: prema konvenciji CMR

Limit pokrivača: prema konvenciji CMR a maksimalno 100.000,00 €

Prema tarifi Akcionarskog društva za osiguranje „Milenijum“ premija osiguranja iznosi 150,00 €

Obračun se vrši po srednjem kursu NBS za € (EUR) na dan plaćanja premije.

Način obračuna sume osiguranja je prikazan na primeru iz osiguravajućeg društva Wiener stadtsche, tabela 4.

**Tabela 4.** Obračun sume osiguranja u slučaju gubitka ili oštećenja robe (Wiener stadtsche osiguranje a.d.o.Beograd)

	Пример 1	Пример 2	Пример 3
<b>Уговорени лимит покрића</b>	<b>€ 50.000,00</b>	<b>€ 50.000,00</b>	<b>€ 50.000,00</b>
<b>Врста робе</b>	<b>Малине</b>	<b>Кристално посуђе</b>	<b>Алуминијумски прозори</b>
<b>Количина (kg)</b>	<b>10.000,00 kg</b>	<b>1.000 kg (300 ком)</b>	<b>6.000 kg (300 ком)</b>
<b>Укупна вредност робе</b>	<b>15.000,00 €</b>	<b>30.000,00 €</b>	<b>70.000,00 €</b>
<b>1 SDR</b>	<b>1,11 €</b>	<b>1,11 €</b>	<b>1,11 €</b>
<b>8,33 SDR/kg</b>	<b>9,25 €</b>	<b>9,25 €</b>	<b>9,25 €</b>
<b>Максимална обавеза</b>			
<b>8,33 SDR/kg</b>	<b>92.463,00 €</b>	<b>9.246,30 €</b>	<b>55.477,80 €</b>
<b>Накнада из осигурања</b>	<b>15.000,00 €</b>	<b>9.246,30 €</b>	<b>50.000,00 €</b>

9 Izvor: dokumentacija preduzeća „Air speed doo“.

10 Svi transportni rizici, grupa robe II, ostale Evropske zemlje.

11 Against All Risk - od svih rizika.

12 Izvor: <http://www.wiener.co.rs/>

13 Izvor: dokumentacija preduzeća „Air speed doo“

Za slučaj odgovornosti osiguranika u slučaju zakašnjenja u isporuci robe, obaveza osiguravača se može dokazati kao stvarna šteta, a maksimalno do iznosa ugovorene odnosno fakturirane vozarine i ne može se isplatiti istovremeno s naknadom za oštećenje ili gubitak robe. Za troškove spasavanja i uklanjanja robe, maksimalna obaveza osiguravača, po štetnom događaju i ukupno za čitav period trajanja osiguranja, zasebno se utvrđuje za svaki pojedini ugovor o osiguranju i jednaka je iznosu koji se dobije korekcijom obračunate premije osiguranja koeficijentom 5. U slučaju kada je zaključeno i dopunsko osiguranje od provalne krađe, razbojničke krađe i krađe celog vozila sa robom visina premije će biti veća jer ugovor o osiguranju pokriva više rizika.

### Primeri za obračun naknade iz osiguranja u slučaju gubitka ili oštećenja robe

**Primer 1.-** Ugovoreni limit pokriva i maksimalna obaveza su veći od ukupne vrednosti robe. U slučaju nastanka štetnog događaja, osiguravač isplaćuje naknadu iz osiguranja koja je jednaka ukupnoj vrednosti robe.

**Primer 2.-** Ugovoreni limit pokriva i ukupna vrednost robe su veći od maksimalne obaveze. U slučaju nastanka štetnog događaja, osiguravač isplaćuje naknadu iz osiguranja koja je jednaka maksimalnoj obavezi.

**Primer 3.-** Ukupna vrednost robe i maksimalna obaveza su veći od ugovorenog limita pokriva. U slučaju nastanka štetnog događaja, osiguravač isplaćuje naknadu iz osiguranja koja je jednaka ugovorenom limitu pokriva.

Za razliku od osiguranja robe koja ima jasno definisane osigurane rizike po principu „*Numerus Clausus*”<sup>14</sup>, kod osiguranja od odgovornosti vozara po CMR konvenciji, osiguravač procenjuje i razmatra sve činjenice i okolnosti vezane za štetni događaj pri odlučivanju o pravu na naknadu. U slučaju TIR karneta smanjuju se troškovi transporta, olakšava kretanje robe u tranzitu primenom standardizovane regulative i dokumentacije koja je pojednostavljena čime se znatno smanjuju eventualne zloupotrebe, transnacionalni kriminal i terorizam u čitavom lancu međunarodnog posebno tranzitnog transporta, istovremeno smanjujući mogućnosti za korupciju i nezakonitu trgovinu.

## 3. PREVARE I NJIHOVO SUZBIJANJE U OSIGURANJU

Prevare u osiguranju su aktuelne i kod nas i u svetu a postoje još od prvih početaka osiguranja, ali se tom problemu nije predavao odgovarajući značaj sve do kasnih osamdesetih i početka devedesetih godina 20. veka. Najčešće prevare u osiguranju su vezane za osiguranje motornih vozila i zdravstveno osiguranje. U SAD je u 2002 god. je bilo lažnih odštetnih zahteva između 11 i 15% svih odštetnih zahteva dok je to u 1992. godini bilo između 17 i 20%<sup>15</sup>. U Srbiji se ove prevare uglavnom svode na “male laži” kako bi se dobilo nešto novca, što se ogleda kroz: davanje lažnih podataka prilikom zaključenja ugovora, lažne saobraćajne nezgode sa “vozilom koje je napustilo lice mesta” radi pokrivanja nekog ranijeg oštećenja, lažne krađe vozila, preuveličavanje povreda, vrednosti i količine ukradene/uništene robe kod provale/požara, smišljene lažne provale ili krađe, namerno oštećenje imovine uključujući namernu paljevinu, falsifikovanje dokaza, često u sprezi sa zaposlenim u osiguravajućoj kompaniji (precenjivanje štete prilikom procene ili popravke), ispostavljanje odštetnog zahteva drugom osiguravaču za isti gubitak koji je već naplaćen iz jednog osiguranja, prevare zasnovane na krađi identiteta - ličnih dokumenata, falsifikovanje transportnih dokumenata (komercijalne i fiskalne provere).

U međunarodnom teretnom saobraćaju, tipični primer je falsifikovanje polise CMR osiguranja. Unošenje u CEMT dozvolu nepostojećih tura, kako bi se ispunio uslov o broju voznji pod teretom, ne računajući vožnju iz i u matičnu zemlju. Falsifikovanje CMR-a kako bi razdužili CEMT sa lažnim vožnjam pod teretom falsifikovanjem Bele CEMT potvrde, kada izdavanje iste kasni zbog sporog rada administracije. Treba napomenuti, da se falsifikovani dokumenti koriste jednokratno za slučaj kontrole. Mnogo ozbiljnije prevare jesu one koje se tiču trajnog gubitka robe, koje nastaju preko berzi tereta. Poznat je slučaj, gde je organizovan prevoz robe vredan 60.000 evra. Na mesto preuzimanja robe za prevoz, pojavilo se vozilo iste marke, tipa, registar-

14 Numerus Clausus- ograničen broj (u ovom slučaju ograničen broj rizika u osiguranju- prim. autora), izvor: <http://forum.mojepravo.net>

15 Insurance research Council Report, 2005.

skih oznaka, brendirano na ime prevoznika, koje je odvezlo pomenutu robu u nepovrat. Sličan primer je imalo udruženje transportera Srbije PUMED-a. Naime, privredno društvo oglasi potrebu za transportom na nekoj od internet berzi tereta. Na taj oglas se javi prevoznik (uglavnom iz druge države jer je teže proveriti podatke) koji prihvata nalog. Slučaj je hteo, da se samo radi o nazivu i podacima prevoznika koji stvarno postoji a da uzimanje naloga i celu korespondenciju rade lica koje nemaju dodirnih tačaka sa firmom u čije ime uzimaju nalog. Dalje se takav nalog daje drugom prevozniku koji započinje obavljanje transporta. U toku transporta, dolazi do izmene ugovora o prevozu odnosno „iznenadne“ promene mesta istovara i roba završava u nekom privatnom skladištu. Vrlo brzo se gubi svaki trag i robi i licima koje su nalog preuzele i dalje prosledile. Takav je i najnoviji primer, gde je srpski prevoznik objavio slobodan utovar putem internet berze tereta. Na oglas se javilo lice koje se predstavilo kao zaposleni firme Primfix Kft, Mađarska i prihvatila nalog. Ubrzo je promenjen broj kamiona, pa se videlo da je nalog dat bosanskom prevozniku. Kako se vozilo nije pojavilo u doglednom roku na istovaru, brzo se ušlo u trag bosanskom prevozniku koji je rekao da je njima u toku prevoza promenjeno mesto istovara. Vozač je odveo policiju i nalogodavce do mesta istovara međutim robe više nije bilo. Ustanovljeno je da policija Mađarske ima uvida da je pod imenom iste firme napravljeno više ovakvih prevara. Dalja istraga je u toku. Inače sve prevare dešavale su se kada je vrsta robe bila metal i proizvodi od metala.

Ima dosta sličnih primera gde se gleda kroz prste po pitanju CEMT dozvola i njenom razduzivanju. Nešto slično se dešava i kod prevoza pod TIR režimom, koji se koristi radi lakšeg međunarodnog kretanje roba izuzev što sistem tranzitnih državama garantuje pokrivanje carina i poreza u slučaju zloupotrebe (krijumčarenja). Kod ovakvih i sličnih prevara, carinici su bili zaduženi za ispunjavanje lažnih tranzitnih listova, falsifikovanje carinskih deklaracija, prepravljavanje propratnih papira, a u ekstremnim slučajevima i za praćenje krijumčarene robe kroz Srbiju. Senzacionalnih prevara koje dospevaju na naslovne strane novina u Srbiji nije bilo poslednjih godina.

Mnoge inostrane osiguravajuće kompanije formile su stručne timove ili angažuju odgovarajuće institucije koje proučavaju problem i istražuju načine sprečavanja prevara sa različitim aspektima<sup>16</sup>:

- **psihološki aspekt prevara**, vezano za spremnost osiguranika na prevaru i učešću predstavnika osiguranja u prevari, što direktno utiče na smanjenje fondova osiguranja [12],
- **prevare pri preuzimanju u osiguranju**<sup>17</sup>, vezano za bonuse i falsifikovanje polisa,
- **izmišljanje ili nameštanje** štetnog **dogođaja**<sup>18</sup>, vezano za prikazivanje veće štete na vozilu od stvarne ili prikazivanje štete kada ona uopšte nije postojala, namerno izazivanje saobraćajne neugode, krađa vozila koje je vozač predhodno prodao i dr.,
- **prevare pri likvidaciji** štete, vezano za prijavljivanje ranijih oštećenja, donošenje fiktivnih i uvećanih računa za delove i premeštanje delova sa drugih havarisanih vozila i dr. [12].

Iako još uvek nedovoljno istražene, prevare predstavljaju opasnost (subjektivna i/ili objektivna) za svako osiguravajuće društvo. Pravovremenim preventivnim, ali i represivnim merama po različitim subjektima prevare se mogu u velikoj meri ublažiti ili sprečiti a počinioci istih zakonski sankcionisati [12].

Suzbijanje prevara u osiguranju [13], je složen proces i zahteva koordinaciju rada većeg broja profesionalnih organizacija, državnih organa i eksperata iz različitih oblasti. Pre svega, bitan je odnos javnosti u promeni marketinških aktivnosti i upozorenja osiguranicima o zakonskim posledicama. Neophodna je saradnja između osiguravajućih društva u smislu sprečavanja prelazaka pojedinih osiguranika iz jednog u drugo društvo radi vršenja novih prevara. Posebno je značajna saradnja sa forenzičarima i veštacima saobraćajno tehničke struke usled povećanja broj sumnjivih (ili nameštenih) saobraćajnih nezgoda i kvalitetne ekspertize nezgoda. Značajna je i saradnja osiguravajućih društava sa policijom, sudovima, bankama zbog različitih oblika prevara i visine nastalih šteta.

16 Šira društvena zajednica ima koristi (posredno ili neposredno) od fonda za prevenciju koji se finansira iz premije osiguranja-prim. autora.

17 *Ibid.* str.337

18 *Ibid.* str.338

Sve ovo ukazuje da štete treba daleko kvalitetnije rešavati u pred istražnom postupku i na taj način uticati da se smanji broj prevara.

#### 4. ZAKLJUČAK

Organizacija transportnog osiguranja, sa elementima i rizicima čine sastavni deo svakog transportnog osiguranja koje predstavlja imovinsko osiguranje, ali ga mnoge specifičnosti koje sadrži izdvajaju u posebnu grupu osiguranja. Struktura, broj zaključenih ugovora o osiguranju kao i vrednost tih ugovora i pored rasta prosečne nominalne godišnje stope rasta tržišta osiguranja koja je bila iznad 30% u poslednjih pet godina ipak ukazuje na nizak stepen razvoja tržišta osiguranja u Srbiji. Na nerazvijenost osiguranja ukazuje udeo premije osiguranja u bruto domaćem proizvodu kao i visina premije po glavi stanovnika. Zaštitna uloga transportnog osiguranja, bitna je kod donošenja odluke o izboru osiguravajućeg društva, kada treba poznavati stanje o finansijskoj sigurnosti, ceni kao i o jednostavnim i efikasnim procedurama prilikom likvidacije štete u slučaju nastanka štetnog događaja.

Prevare u osiguranju su problem čije posledice mogu izazvati velike i trajne gubitke ne samo u osiguravajućim društvima već i u nacionalnoj ekonomiji. Ovo zahteva brzu i efikasnu reakciju u smeru prevencije, koja u prvom redu treba da bude usmerena na vrhunsku obuku radnika osiguranja u cilju prepoznavanja i otkrivanja prevara. Poželjni su specijalni centri za otkrivanje prevara unutar samih društava sa multidisciplinarnim timovima koji posluju po jasno uspostavljenim kriterijumima kod određivanja nivoa rizika. Strukovno udruženje osiguravača treba da inicira uvođenje jedinstvih baza podataka, kao i da unapredi saradnju sa istim takvim društvima u regionu i šire uz saradnju sa policijom. Može se zaključiti da transportno osiguranje pruža učesnicima u međunarodnom transportu sigurnost bez koje se moderni instrumenti spoljne trgovine ne mogu ni zamisliti.

Za intenziviranje razvoja tržišta osiguranja neophodni su ne samo ekonomski preduslovi, već je isto tako važno razumevanje od strane osiguranika i posrednika u osiguranju i shvatanje suštine osiguranja, njihove materijalne i nematerijalne vrednosti. Sa svoje strane to bi omogućilo podizanje kulture osiguranja u Srbiji. U skladu sa stepenom razvoja finansijskog tržišta potrebno je usklađivati portfolio osiguravajućih kompanija i prilagođavati podzakonsku regulativu. Trebalo bi uvažiti veći broj faktora rizika pri formiranju premijskog sistema u osiguranju, što bi omogućilo diferencijaciju osiguranika prema riziku i formiranje novih tehničkih osnova za izradu tarifa po vrstama osiguranja.

#### 5. LITERATURA

- [1] Avdalović, V. Maravić B., „Osiguranje i upravljanje rizikom“, Subotica, Birografika, 2003.
- [2] Vuksanović B., Skripta za menadžment u carinskom, agencijskom i špediterskom poslovanju, Fakultet za Mediteranske poslovne studije, Tivat, 2013.
- [3] Davidović, B. „Međunarodni transport i špedicija-skripta“, Visoka tehnička škola strukovnih studija Kragujevac, Intelpekt, Beograd, 2013.
- [4] Jankovec, I. „Transportno osiguranje u spoljnoj trgovini“, Zavod za naučno istraživački rad Pravnog fakulteta u Novom Sadu, Novi Sad, 1972.
- [5] Kilibarda M., „Špedicija i agencijsko poslovanje“, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2009.
- [6] Kočović, J. i Šulejić, P., „Osiguranje“, Ekonomski fakultet, Beograd, 2002.
- [7] Marović, B. Žarković, N. „Leksikon osiguranja“ DDOR Novi Sad AD, Novi. Sad, 2002.
- [8] NBS- Sektor za nadzor nad obavljanjem delatnosti osiguranja- godišnji izveštaji <http://www.nbs.rs/> i European Insurance in Figures- annual reports.
- [9] Petrović, Z., Čolović, B., Mrvić-Petrović, N. „Obavezna osiguranja u saobraćaju i naknada štete“ Službeni glasnik, Edicija Pravna čitanka, Knjiga 10, Beograd 2010.
- [10] Renovica, R., „Tehnologija osiguranja-skripta“, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2010.



- [11] Ristić Ž., "Nastanak i mogućnost suzbijanja prevara u osiguranju sa posebnim akcentom na osiguranje motornih vozila", Zbornik radova XI Simpozijum „Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, str. 173, Zlatibor 2012
- [12] Ristić Ž., Pavlović B., Ristić M., "Neki aspekti prevara u osiguranju motornih vozila", Zbornik radova IX Simpozijum „Opasna situacija i verodostojnost saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)“, str. 335, Zlatibor, 2010.
- [13] Ristić Ž., Pavlović B., Ristić M., "Neki aspekti prevara u osiguranju motornih vozila", Zbornik radova IX Simpozijum „Opasna situacija i verodostojnost saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)“, str. 338, Zlatibor, 2010.
- [14] Franasović, A., "Praksa transportnog osiguranja", Croatia ZOIO., Zagreb, 1987.
- [15] Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju ("Sl. glasnik RS", br. 51/2009 i 78/2011).
- [16] Zakon o osiguranju ("Sl. glasnik RS", br. 55/2004, 70/2004 - ispr., 61/2005, 61/2005 - dr. zakon, 85/2005 - dr. zakon, 101/2007, 63/2009 - odluka US i 107/2009).
- [17] IX Simpozijum „Opasna situacija i verodostojnost saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)“, Saobraćajni fakultet, Beograd, Zlatibor, 2010.
- [18] XI Međunarodni simpozijum: „Tržište osiguranja i reosiguranja“, Udruženje aktuara Srbije i Ekonomski fakultet Beograd, Vrnjačka banja, 2013.
- [19] XI Simpozijum „Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Saobraćajni fakultet Beograd, Zlatibor, 2012.
- [20] Web adrese:  
<http://osiguranje.online.rs>  
<http://www.timocom.rs>  
<http://forum.mojepravo.net>  
<http://www.takovo-osiguranje.rs>  
<http://www.wiener.co.rs>  
<http://www.aktuar.rs>  
<http://www.oecd.org>  
<http://www.mfp.gov.rs>  
<http://www.stat.gov.rs>  
<http://www.ic-trace.org/rs>  
<http://www.osigurajtese.rs/recnik-termina/>  
<http://www.insuranceeurope.eu/>  
<http://www.svijetosiguranja.eu>  
<http://www.kombeg.org.rs>  
<http://www.uos.rs>  
<http://www.kamatica.com/>  
<http://www.allianz.com>  
<http://www.grawe.sr>

