

---

# СТУДЕНТСКИ РАДОВИ

---

УДК: 368.2:006

CERIF: S 137, S 144

ТИП РАДА: СТУДЕНТСКИ РАД

DOI: 10.5937/PiP2102177K

**Вера КАРАЋ\***  
мастер правник, Србија

## ОСИГУРАЊЕ РОБЕ У ПРЕВОЗУ ПРЕМА *INCOTERMS 2020*\*\*

### Сажетак

2020. године почела је да се примењује најновија верзија Incoterms правила под називом Incoterms 2020. Аутор оивара иишање повезано-сти ових клаузула са осигурањем робе у превозу, ие кроз иризму уговора о куйоифодаји у који је унеиа нека од Incoterms 2020 ирансиорйних клаузула даје одговор на иишање ко је у обавези да закључи уговор о карјо осигурању и на који начин, односно ко има иишерес. Аутор закључује да Incoterms иариийеи не садрже посебна иправила за карјо осигурање, већ само смернице за иродавца какав уговор о осигурању мора да закључи ирема CIF и CIP клаузулама које ииакву обавезу и намећу, док остйале клаузуле у иоиледу осигурања садрже одредбу „без обавезе“. Највећа иромена ииче се иовећања иражене ширине иокрића код CIP клаузуле. Ииак, ијо Incoterms 2020 не чини револуционарном верзијом ових иправила, већ само еволуийивним насйавком ранијих издања.

**Кључне речи:** Карјо осигурање. – Incoterms 2020. – Уговор о иродаји робе. – Трансиорй.

---

\* Електронска адреса аутора: [verak9594@gmail.com](mailto:verak9594@gmail.com).

\*\* Чланак представља скраћену верзију мастер рада „Осигурање робе према INCOTERMS 2020 са посебним акцентом на поморски превоз“, одбрањеног на Правном факултету Универзитета у Београду.

## I Увод

Када се говори о међународној продаји робе, у виду се имају послови увоза и извоза који представљају једно од најважнијих питања привреде сваке државе. Интенција пословних субјеката је да на што безбеднији и економски исплативији начин тргују својим производима и организују извозне аранжмане, који са једне стране доносе профит, а са друге и свеопшту присутност одређеног производа на иностраном тржишту.

Учешће у таквим трансакцијама пословних партнера који припадају различитом територијалном и правном суверенитету, те дистанциони моменат који захтева транспорт предмета продаје од једне до друге државе, довели су до тога да су се класичне улоге продавца и купца у 21. веку фактички свеле на уговорне пословне partnere који са самим предметом купопродаје имају додира тек кроз уговорну документацију, док сав преостали посао бива поверен специјализованим лицима. Стога, када се посао купопродаје посматра као целина, јасно је да он поред уговора о продаји као „основног уговора“ подразумева и закључење низа других уговора који служе остварењу основног посла.<sup>1</sup> Бројност лица у једном „купопродајном подухвату“, опасности које носе разне врсте саобраћаја и низ ризика којима је роба изложена приликом транспорта од продавца до купца, у савременом друштву више него икада захтевају да се у овај подухват укључе и осигуравајуће организације. Наведено подразумева закључивање уговора о карго осигурању,<sup>2</sup> као врсте имовинског осигурања смештеног у посебан контекст и динамику саобраћаја, чију *differentia specifica*, у смислу предмета рада, чине две одреднице – *прво*, у питању је осигурање робе као предмета купопродајног уговора, и *друго*, ради се о роби у превозу. У чијем је интересу у одређеној фази реализације посла купопродаје да уговори осигурање робе зависи од тога на коме лежи ризик случајне пропасти ствари. Посматрано са аспекта академске анализе уговора о продаји, може се рећи да је питање преласка ризика за случајну пропад ствари

1 Ово је еклатантан пример „скупа уговора“, који подразумева закључивање више уговора између различитих лица у сврху остварења једне економске трансакције, у конкретном случају реализације посла купопродаје. Вид. Наташа Петровић Томић, *Осигурање робе у међународном поморском превозу*, Београд, 2009, 24–25.

2 Термин потиче од шпанске речи *cargo*, што у дословном преводу значи товар брода. Вид. Радомир Јовановић, *Велики лексикон сѝраних речи и израза*, 2. издање. Београд, 2007, 771. Овај термин се историјски везује за поморску пловидбу из разлога што је поморски карго најстарији, али је временом попримио савремено значење, те у контексту правних наука представља робу која је предмет било ког превоза, тј. терет који се превози. Стога је појам карго осигурање еквивалентан термину осигурања робе у превозу.

тачка спајања уговора о продаји и уговора о осигурању робе у превозу. Како се у међународној продаји робе проблематика преласка ризика најчешће решава уношењем у уговор неке од *Incoterms* транспортних клаузула, то је за разматрање питања обавезности осигурања или простог интереса за осигурање неопходно добро познавати текст ових клаузула.<sup>3</sup> Стога се оправдано истиче да *Incoterms* клаузуле стварају својеврсну везу између наведена два уговора.

## II Проблематика карго осигурања у *Incoterms 2020* правилима

*Incoterms 2020* представљају најновију ревизију правила Међународне трговинске коморе (МТК) за тумачење и коришћење трговачких термина у унутрашњој и међународној трговини. Објављена су 15. септембра 2019. године, а почела да важе 1. јануара 2020. године.<sup>4</sup> Може се рећи да МТК већ традиционално од 1990. године једном у десет година врши ревизију правила, оценивши да је овај интервал адекватан да се процени какве су се то промене одвиле у трговини које на концу и захтевају ревидирање постојећих правила.<sup>5</sup> Нова верзија *Incoterms 2020* правила доноси и измене које се тичу материје карго осигурања. Опште је познато да су *Incoterms* паритети правила која се користе и

- 3 Појавом карго осигурања проблематика преласка ризика је знатно симплификована и фактички сведена на питање да ли је у уговор о продаји унета клаузула о осигурању. Ипак, сам институт транспортног осигурања не отклања у потпуности потребу нормирања предметног питања, и то из разлога што оно не обезбеђује увек заштиту од свих могућих ризика, сума осигурања не мора бити адекватна насталој штети и сл. Због тога транспортне клаузуле на најбољи начин решавају дилему преласка ризика, а тек заједно са карго осигурањем дају потпуну извесност међусобних односа у случају казуса. Вид. Dionis Jurić, Jelena Mihić, „Prijelaz rizika sa prodavatelja na kupca kod ugovora o međunarodnoj kupoprodaji s osvrtnom na Incoterms 2010“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, br. 1/2012, 356.
- 4 Ademuni Odeke, „The insurance clause in INCOTERMS 2020: The latest stage in its evolution and a progressive development 1980–2020 (part I)“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, br. 1/2020, 28.
- 5 Супротан став истиче Рамберг (*Ramberg*), који сматра да су ревизије у десетогодишњем интервалу само случајност, те да је основни циљ ревидирања правила усклађивање истих са променама у трговини које се никако не дешавају у правилим интервалима. Вид. Jan Ramberg, „Incoterms 2010“, *International Commerce and Arbitration* (ed. Ingeborg Schwenzer), Hague, 2014, 225. Са ставом немогућности укалупљивања динамике савремене трговине сагласан је и аутор овог рада. Међутим, имајући у виду да је МТК најновију ревизију објавила тачно десет година након претходне, та чињеница не може а да не изазове основан закључак да је у питању новостворена (симболична?!) пракса МТК да правила ревидира једном у десет година. Шта је истина, показаће време и следећа ревизија која је могућа 2030. године.

примењују на уговор о купопродаји. Дакле, њима се тангирају само права и дужности купца и продавца, те немају директне импликације на споредне уговоре који служе извршењу посла купопродаје. Поставља се онда питање у каквој је вези институт карго осигурања са *Incoterms* транспортним клаузулама. Наиме, свака од клаузула намеће уговорним странама низ обавеза, па између осталих да ли је неко дужан да уговори карго осигурање, и ако јесте – ко. *Incoterms* клаузуле не подразумевају нека специфична правила о осигурању нити се она примењују на закључени уговор о осигурању робе у превозу, већ се њима одређује какве су обавезе продавца и купца у сегменту осигурања робе која је предмет купопродаје. Стога, *Incoterms* правила представљају само смернице за осигурање, али не садрже правила и принципе осигурања робе.<sup>6</sup> У зависности од тога шта појединачне клаузуле предвиђају за ову проблематику, све клаузуле можемо поделити у две групе – оне које намећу обавезу осигурања робе и оне из чије садржине произлази у интересу које од страна је да закључи уговор о карго осигурању.

## 1. Клаузуле које намећу обавезу карго осигурања

Од једанаест термина у новим *Incoterms 2020* правилима, само два намећу изричиту обавезу продавцу да закључи уговор о карго осигурању. У питању су *CIF* и *CIP* паритет.<sup>7</sup>

### а) *CIF* клаузула

У савременој трговини, уговори о продаји се веома често закључују уз примену *CIF* клаузуле. Наведени паритет погодује извозницима, па се усталила флоскула „извозијии *CIF* – увозијии *FOB*“.<sup>8</sup> Код *CIF* продаје, *продавац је обавезан да закључи уговор о превозу робе*, и то од места испоруке до именоване луке одредишта или до било које тачке у тој луци ако је тако договорено,<sup>9</sup> као и *уговор о карго осигурању*.

#### 1) Закључивање уговора о осигурању робе

По паритету *CIF*, продавац мора да о свом трошку прибави осигурање робе, осим ако је другачије договорено или уобичајено у

6 Ademuni Odeke, „The insurance clause in INCOTERMS 2020: The latest stage in its evolution and a progressive development 1980–2020 (part II)“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, br. 2/2020, 52.

7 Назив клаузула упућује на обавезу осигурања јер слово „I“ акронима паритета означава *insurance*.

8 Мирко Васиљевић, *Трговинско право*, 4. издање, Београд, 2014, 118.

9 *Incoterms 2020, CIF, A4*.

оквиру конкретног трговачког посла.<sup>10</sup> С обзиром на то да се ради о клаузули која се користи у поморском и превозу унутрашњим пловним путевима, испуњење ове обавезе подразумева закључивање уговора о поморском осигурању који мора да одговара захтевима постављеним у одредби А5 правила за *CIF* клаузулу, али истовремено и да буде усаглашен са уговором о продаји.<sup>11</sup> Уговор о поморском осигурању закључује се истоветно као и било који други уговор, а то је понудом и прихватам понуде. У пракси се продавац углавном обраћа одређеном осигуравајућем друштву, и у складу са општим условима тог осигураваача приступа закључивању уговора о карго осигурању. Као уговорне стране јављају се продавац, у својству уговарача осигурања, и осигуравајуће друштво. Продавац уговор закључује у корист купца, али је битно истаћи да он не иступа као купчев пуномоћник.<sup>12</sup> Наведено произлази из факта да продавац уговор о осигурању закључује у своје име извршавајући на тај начин обавезу из купопродајног уговора. У прилог томе говори и чињеница да купац продавцу за извршење ове обавезе не дугује неку додатну накнаду, јер тзв. *CIF* цена обухвата како цену робе, тако и трошкове превоза и осигурања,<sup>13</sup> док би у случају пуномоћничког односа продавац имао право на накнаду. Што се тиче осигураваача, уговор се мора закључити са осигуравајућим друштвом које ужива добар углед. То практично значи да је неопходно да се ради о осигураваачу који је солвентан и има извесну праксу закључивања истих или сличних уговора. Са друге стране, уколико се, пак, захтева „прво-разредни“ осигураваач или осигураваач тачно одређених карактеристика, не ради се више о генеричном критеријуму добре репутације,<sup>14</sup> већ о посебним захтевима унесеним у сам купопродајни уговор, који превазилазе оквире предвиђене самом *CIF* клаузулом.<sup>15</sup>

---

10 *Incoterms 2020*, *CIF*, А5.

11 Овде је битно нагласити да се приликом инкорпорације неке од *Incoterms* клаузула мора водити рачуна да се одабере „*прави Incoterms џермин*“, а то је само онај који је у хармонији са другим уговорима на које су се уговорне стране обавезале ради извршења обавеза из уговора о продаји, што значи да одредбе из уговора о продаји које се тичу осигурања морају бити комплементарне правилима за *CIF* клаузулу. О одабиру „*правог паритета*“ вид. више Jonas Malfliet, „*Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right terms*“, *Management Challenges in the 21st Century: Transport and Logistics: Opportunity for Slovakia in the Era of Knowledge Economy*, Bratislava, 2011, доступно на адреси: <https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631.pdf>, 1. 3. 2021, 163–179.

12 Michael Bridge, *The International Sale of Goods*, 3rd edition, Oxford, 2013, 4.07; Н. Петровић Томић, 232.

13 М. Васиљевић, 119; М. Bridge, 4.08.

14 Н. Петровић Томић, 235.

15 *Ibid.*

## 2) Осигурани предмет

Из свега до сада изложеног, јасно је да је предмет уговора о поморском карго осигурању роба. Али која роба? Према *CIF* клаузули, осигурава се само она роба која је предмет купопродајног уговора у чији садржај је овај паритет унет или се на њега позива (у зависности од начина инкорпорације). То је у суштини она роба која је спецификована у превозној исправи, тј. коносману. Сматра се да је продавац повредио уговорне обавезе по *CIF* клаузули уколико је једном полисом осигурао не само робу конкретног купца, већ и робу која припада другим лицима. Ово из разлога отежаности доказивања и комплексности целокупног поступка када до њега дође уколико из једне полисе произлази више права различитих лица.<sup>16</sup> Због тога је битно да продавац код осигурања по паритету *CIF* приступи преговорима са осигуравајућим друштвом само за робу која је предмет купопродајног уговора за чију реализацију је и потребно закључити уговор о карго осигурању. Када је у питању амбалажа у коју је роба упакована, најсигурнији начин да и она буде обухваћена осигурањем јесте да се то нагласи у полиси.<sup>17</sup> Уколико није наглашено, сматра се да је паковање осигурано само уколико је неизбежно да таква роба буде упакована у такву амбалажу (нпр. пиће у флаше).<sup>18</sup>

## 3) Трајање покрића

Питање трајања покрића је једно од најважнијих аспеката уговора о осигурању. Релевантност се огледа у чињеници да осигураник има право на накнаду само оне штете која је наступила за време трајања покрића по конкретном уговору. Према правилима за *CIF* паритет, продавац је дужан да обезбеди осигурање које ће робу да покрива од ризика најмање од тачке испоруке (укрцаја робе на брод у луци), па до именоване луке одредишта.<sup>19</sup> Према томе, ради се о осигурању на одређено путовање, тј. за време превоза на релацији предвиђеној уговором. Теорија стоји на становишту да је продавац по овом паритету

16 Indira Carr, *International Trade Law*, 4th edition, New York, 2010, 18.

17 Francis D. Rose, *Marine Insurance: Law and Practice*, 2nd edition, New York, 2013, 24; Geoffrey Hudson, Tim Madge, Keith Sturges, *Marine Insurance Clauses*, 5th edition, London – New York, 2012, 14.

18 F. D. Rose, 24. Понекад се ово питање решава са аспекта економског интереса. Тако је у предмету *Brown v. Fleming* истакнуто да оштећење налепница на боцама вискија и промене боје на амбалажи услед дејства морске воде (иако су боце, чепови и сам виски остали неоштећени) евидентно умањују продајну вредност такве робе, те због тога чине предмет закљученог осигурања, па се има пресудити у корист осигураника. Вид. G. Hudson, T. Madge, K. Sturges, 14.

19 Incoterms 2020, CIF, A5.

дужан да обезбеди осигурање за цело путовање.<sup>20</sup> У супротном, он није испунио своју уговорну обавезу, те нема право да од купца потражује купопродајну цену.<sup>21</sup> Анализом паритета видљиво је да је трајање осигурања повезано са моментом преласка ризика, те да је одређено минимално трајање које подразумева релацију од укрцаја робе у луци отпреме, па до луке одредишта. Правила даље не прецизирају да ли осигурање престаје самим приспећем у луку одредишта или је, пак, неопходно да роба буде истоварена. Ако се иде по аналогiji да се као почетак путовања у конкретном случају означава моменат укрцаја робе, могло би се закључити да је крај путовања повезан са искрцајем робе. Међутим, овде се ипак треба водити садржином паритета *CIF* који не предвиђа обавезу истовара.<sup>22</sup>

Правила одређују само минималне услове које продавац мора да обезбеди, па је могуће да у конкретном случају продавац и купац договоре и дуже трајање покрића уношењем у купопродајни уговор додатних обавеза. Тако је могуће уговорити клаузулу „од складишта до складишта“, којом се продавац обавезује да обезбеди покриће робе од момента када она напусти складиште продавца, па све док не стигне у складиште купца у месту опредељења.<sup>23</sup> На овај начин штити се и интерес продавца, јер све док се роба не укрца на брод – ризик је на његовој страни, па се уношењем ове клаузуле једним уговором о осигурању пружа заштита обема уговорним странама.<sup>24</sup> Због тога се овакво осигурање не сматра додатним условима које захтева купац и чије трошкове он мора и да

20 I. Carr, 17–18.

21 Овакав став је заузео Апелациони суд у предмету *Lindon Tricotagefabrik v. White and Meacham* (1975). У предметном случају, тужилац (*Lindon Tricotagefabrik*) је туженом по основу *CIF* уговора испоручио пошилику пуловера у његове пословне просторије. У фактури и међусобној кореспонденцији је било наглашено да се роба продаје по *CIF* клаузули, и то *CIF customer's warehouse London* (*CIF* складиште купца у Лондону). Међутим, роба је украдена пре него је пребачена у предметно складиште купца. У покренутом поступку, продавац је захтевао да се купац обавезе на плаћање цене сматрајући да је испунио своју обавезу. Председавајући, *Lord Denning*, истакао је да продавац нема право на цену из разлога што је по *CIF* паритету прецизираном у уговору био дужан да купцу понуди полису осигурања која ће покривати робу од ризика за време целог путовања. С обзиром на то да се током првостепеног поступка продавац није позвао на то да је заиста и обезбедио такву полису, а терет доказа је био на њему, то је став првостепеног суда био исправан, па тужилац није успео у спору.

22 Правила поморског карго осигурања, те комплети карго клаузула, према мишљењу аутора, морају бити у служби *CIF* паритета и допринети прецизирању обавеза дефинисаних паритетом без задирања у његову суштину, осим ако је другачије уговорено.

23 Н. Петровић Томић, 236.

24 *Ibid.*; A. Odeke (2020b), 54.

сноси, већ је у питању диспозиција уговорних страна у погледу садржине њиховог уговорног односа настала као манифестација доминантног начела аутономије воље.<sup>25</sup> Клаузула о трајању осигурања садржана је и у Институтским карго клаузулама,<sup>26</sup> према којима се као почетак покрића узима моменат када роба буде први пут померена у складишту продавца. Према ранијим верзијама, то је био чисти концепт покрића од „складишта до складишта“, док данас ипак има комплексније значење.<sup>27</sup> Наиме, може се рећи да је према верзији из 2009. године прихваћен концепт „од полице до искрцаја“ (*shelf to unloaded*), тј. да осигурање траје од момента кад се роба први пут помери у складишту продавца, и то искључиво ради њеног укрцаја у транспортно средство.<sup>28</sup> Наведено је у складу са очекивањима и потребама савремене трговине, јер је у интересу осигураника да роба буде осигурана од момента када отпочну било какве радње везане за транспорт робе.<sup>29</sup> Ипак, треба нагласити да изван покрића остаје период мировања робе у складишту, као и померање робе које није директно повезано са операцијом укрцаја.<sup>30</sup>

#### 4) Одређивање ширине покрића

Одређивањем ширине покрића даје се одговор на питање од којих ризика је роба осигурана. Решавање овог питања уобичајено се врши позивањем на већ поменуто Институтске карго клаузуле. Овакав приступ примењен је и у *Incoterms* правилима, и то почев од верзије из 2000. године.<sup>31</sup> *Incoterms 2020* продавцу намећу обавезу да у корист купца „прибави осигурање за робу које је у складу са ширином

25 Иако ово начело омогућава странама да уговоре и краће покриће, ипак се у том случају, по мишљењу аутора, ради о обесмишљавању саме *CIF* клаузуле и поставља питање оправданости таквог поступања.

26 Последња верзија клаузула за осигурање робе је објављена 2009. године, и састоји се из пет пакета клаузула. Вид. Ivana Lovrić, „Institute Cargo Clauses – Nova verzija 2009“, *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 166/2012, 335–341; Н. Петровић Томић, 54–55.

27 Ranka Petrinović, Ivana Lovrić, „Trajanje osiguranja prema Institute Cargo Clauses (2009)“, *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, br. 3/2012, 142.

28 Вид. R. Petrinović, I. Lovrić, 142.

29 О неподобности клаузуле „од складишта до складишта“ вид. предмет *Kessler Export Co v. Reliance Insurance Co*, те образложење у Baris Soyer, Andrew Tettenborn, *International Trade and Carriage of Goods*, New York, 2017, 253.

30 Детаљније вид. R. Petrinović, I. Lovrić, 143.

31 A. Odeke (2020a), 37. Све до верзије из 2000. године коришћена је синтагма „минимално покриће“, која је фактички продавцу омогућавала да код осигураваача одабере најјефтинију опцију која пружа најмању заштиту од ризика, јер није било јасних параметара о ширини његове обавезе. Битно је напоменути да је систем регулације ширине покрића позивањем на тачно одређене комплете Институтских карго клаузула уведен тек у *Incoterms 2010* верзији. Вид. A. Odeke (2020b), 46.



покрића предвиђеним клаузулама (С) Институтских карго клаузула (*LMA* или *IUA*), или било којим другим клаузулама које одговарају коришћеном превозном средству.“ Институтска карго клаузула (С), која је употребљена као стандард и за неке алтернативне клаузуле које уговорне стране могу да одаберу, представља минимум покрића за предмет осигурања, односно према истој роба је осигурана само од дела основних ризика. То значи да су покривене највеће штете, али се оне најређе и дешавају. Одредбом један предметне клаузуле таксативно су наведени основни ризици од којих је роба осигурана, што имплицира да је код клаузуле (С) употребљена „*named perils*“ метода, односно метода именованих ризика.<sup>32</sup> С обзиром на то да се основни ризици везују за тип превозног средства, а да се *CIF* клаузула примењује у поморском превозу, споменућемо само оне ризике који су везани за поморску пловидбу, а предвиђени су клаузулом (С). То су: *пожар или експлозија, насуканье, наседање, поћонуће и њеврнуће брода, судар или додир брода са неким спољним предметом, ње искрцај у луци склоништа*. Овом клаузулом покривене су и штете настале услед акта заједничке хаварије и бацања робе у море.<sup>33</sup> Код одређивања ширине покрића, *Incoterms* правила у виду имају и могућност уговарања ширег покрића од оног које се захтева по самом *CIF* паритету. Наиме, продавац је дужан, када то околности допуштају, да о трошку купца прибави и додатно покриће.<sup>34</sup> Правила као пример узимају покриће по „*Institute War*“ и „*Institute Strikes*“ клаузулама, али је неспорно да се могућност уговарања ширег покрића односи и на осигурање по клаузулама (В), односно (А).

## 5) Осигурана сума

Продавац је дужан да обезбеди осигурање које мора да покрива најмање износ цене која је предвиђена уговором о продаји увећане за 10%, што укупно износи 110%.<sup>35</sup> Дакле, у питању је *CIF* цена која *per se* обухвата трошкове возарине и осигурања. Овако формирана цена увећава се за десет процената на конто претпоставке да толико износи очекивана добит из једне трговинске трансакције.<sup>36</sup> Наведеним решењем купцу се омогућава да, у случају да роба пропадне или се оштети, оства-

---

32 I. Lovrić, 341.

33 Институтска карго клаузула (*Institute Cargo Clauses*) (С) 2009, клаузула 1.1. и 1.2.

34 Осигурања са ширим покрићем су изван купопродајне цене, па се не може ни захтевати да продавац о свом трошку извршава обавезу за коју не добија ништа заузврат, јер би то било у сукобу са начелом еквивалентних престација.

35 *Incoterms 2020*, *CIF*, А5.

36 Боровој Старовић, *Међународна CIF и FOB куйојродаја – ѡрема Incoterms-у 1953. и националним ѡравима (Куйојродаја уз ѡредају робних докумената)*, Београд, 1977, 32–33.

ри накнаду која не покрива само стварну вредност робе (или њеног дела у случају да не пропадне целокупни контингент робе), већ и одређену добит коју је оправдано очекивао да оствари да је купопродајни уговор реализован до краја.<sup>37</sup> Овде се заправо ради о пуном осигурању које подразумева да је вредност осигурања једнака вредности робе, и то из разлога што сви трошкови које осигураник има у вези са извозом робе и добит коју очекује представљају елемент њене вредности.<sup>38</sup> Како би се избегле потенцијалне забуне, препоручљиво је да продавац, поштујући минимуме одређене у правилима, заједно са осигуравачем одреди вредност робе (тзв. уговорена вредност робе), те да се у таксираној полиси назначи да је та вредност уједно и осигурани износ. *Incoterms* правила код паритета *CIF* наводе и да се осигурање мора закључити у валути уговора.

### 6) Осигурани интерес

Када је у питању осигурани интерес, исти представља дефинирајући моменат код одређивања права на накнаду штете по основу закљученог уговора о осигурању, јер само оно лице које је у моменту наступања осигураног случаја имало интерес на роби има наведено право. Специфичност паритета *CIF* је у факту да интерес за осигурање очигледно има купац на кога је укрцајем робе на брод прешао ризик, али осигурање закључује продавац као део реализације својих уговорних обавеза.<sup>39</sup> На концу, продавац и закључује уговор о карго осигурању у корист купца. Међутим, проблематика осигураног интереса код поморског осигурања је знатно комплекснија од овог основног правила. Стога се јавља један куриозитет који је и законски нормиран, и који подразумева да се интерес може стећи и накнадно, тј. након наступања осигураног случаја.<sup>40</sup> Интенција овакве регулације код поморског осигурања је специфичност поморских купопродаја у којима ризик на купца фактички прелази много пре него што он дође у посед робе, па је тешко са сигурношћу знати у каквом стању је била роба у моменту преласка ризика. Другим речима, могуће су ситуације у којима дође до оштећења робе приликом њеног укрцавања на брод када је ризик још увек на продавцу, па би дословном применом правила о осигураном интересу купац био онемогућен да

37 Н. Петровић Томић, 237; F. Rose, 22.

38 Наташа Петровић Томић, „Осигурање робе по Incoterms транспортним клаузулама – са посебним освртом на CIF и FOB клаузулу“, *Правни животи*, бр. 12/2009, 916.

39 Ivana Lovrić, „Osigurljiv interes prema novim pravilima Incotermsa (2010)“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, бр. 1/2017, 303.

40 Закон о трговачком бродарству – ЗТБ, *Службени гласник РС*, бр. 96/15 и 113/17, чл. 523; Н. Петровић Томић (2009а), 85; I. Lovrić (2017), 304–305.

штету коју утврди по пријему робе потражује од осигуравача.<sup>41</sup> Стога је овакво нормирање осигураног интереса у складу са потребама специфичних моментума трговачких трансакција.

## 7) Исправе о осигурању

*Incoterms* правила продавцу налажу обавезу да купцу обезбеди полису осигурања или сертификат, или пак било који други доказ о осигураном покрићу. Дакле, дужност продавца је да купца снабде са исправом која ће њему или другом лицу које има интерес на роби омогућити постављање директног захтева према осигуравачу. Полиса осигурања је неспорно најзначајнија исправа која прати посао осигурања и представља доказно средство за обе уговорне стране.<sup>42</sup> С обзиром на то да продавац по паритету *CIF* уговара покриће од купчевог ризика пропасти или оштећења робе, купац има својство осигураника који права из закљученог уговора о осигурању робе стиче тек преносом поморске полисе,<sup>43</sup> што указује на њену легитимациону функцију, јер само законити ималац полисе има и право иступања према осигуравачу. У конкретном случају, полиса мора имати својство преносивости како би се омогућила свеобухватна заштита трговачке трансакције, јер без обзира на то колико пута роба за време транспорта промени власника, сва лица која имају интерес и на која буде пренета полиса – уживаће заштиту. С обзиром на врсту транспорта у којој се користи *CIF* паритет, у питању је поморска, карго, те појединачна полиса.<sup>44</sup>

### б) *CIF* клаузула

Клаузула *CIF* такође продавцу намеће обавезу осигурања робе. У тексту правила наведено је да је продавац дужан да уговори осигурање од купчевог ризика од губитка или оштећења робе током превоза.<sup>45</sup>

41 Више о овој проблематици вид. Н. Петровић Томић (2009а), 85–86.

42 Предраг Шулејић, *Право осигурања*, 5. издање, Београд, 2005, 191; Drago Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006, 444.

43 Н. Петровић Томић (2009а), 233; I. Lovrić (2017), 309–310. Према старијој теорији, сматрано је да се то најчешће постиже тако што се у полису унесе клаузула да је осигурање закључено „за рачун кога се тиче“, али је ово схватање напуштено из разлога што продавац уговор о осигурању закључује у своје име и за свој рачун, што даље имплицира да он као уговорна страна има сва права из предметног уговора. Вид. Ивица Јанковец, *Транспортно осигурање у спољној трговини*, Нови Сад, 1972, 135; Н. Петровић Томић (2009а), 234.

44 Да је у питању појединачна, а не генерална полиса аутор закључује по томе што је предмет овог осигурања искључиво роба из појединачног купопродајног уговора која се осигурава за конкретно путовање.

45 Осигурање се уговара од тачке испоруке, па до тачке одредишта, што може бити неподносно уколико држава одредишта захтева да се осигурање закључи са домаћим

Код ове клаузуле важе иста правила за закључивање уговора о карго осигурању као и код *CIF* клаузуле, с тим да је битно имати у виду да је ова клаузула примењива за све видове транспорта, па у складу са тим зависе и специфичности правила осигурања. Разлика између ове две клаузуле је у одређивању ширине покрића. И код паритета *CIF* важе иста правила по питању форме, али не и суштине правила. То значи да се ширина покрића одређује позивањем на Институтске карго клаузуле или друге сличне клаузуле, али за разлику од *CIF* паритета где је то урађено позивањем на клаузулу (C), овде је у питању најшире покриће одређено клаузулом (A).<sup>46</sup> Ово је уједно и кључна новина у материји карго осигурања коју доносе *Incoterms 2020*. Институтска карго клаузула (A)<sup>47</sup> користи тзв. „*all risks*“ методу, што подразумева да су по њој покривени сви ризици губитка или оштећења робе, осим оних који су искључени самим текстом клаузуле.<sup>48</sup> Наведено имплицира да су покривени сви основни и допунски ризици. Ако упоредимо са решењем из *Incoterms 2010*, *CIF* клаузула у новој ревизији подразумева осигурање робе и од ризика крађе, неиспоруке, манипулативних ризика и сл. Међутим, и поред чињенице да клаузула (A) подразумева најшире покриће, ни она не покрива ризике рата и штрајка.

## 2. Клаузуле које не намећу обавезу карго осигурања

У контексту предметне проблематике, клаузуле које не намећу обавезу карго осигурања занимљиве су за изучавање са аспекта интереса за осигурање, тј. анализе која од уговорних страна због питања трансфера ризика има интерес да се уговори карго осигурање. Другим речима, на коме је ризик пропасти или оштећења робе говори нам уједно

---

осигуравачем, а ради смањења трошкова у страниј валути и пружања подршке домаћим осигуравачима. Тада се странкама сугерише да размотре продају и куповину по *CPT* клаузули. J. Malfliet, 166.

46 Разлог предвиђања различите ширине покрића може се пронаћи у чињеници да је *CIF* клаузула толико распрострањена у пракси да су пословни субјекти навикли на њен садржај у погледу ужег одређивања покрића, те би било какве измене заправо унеле неизвесност и не би биле у складу са стварном вољом страна. Штавише, *CIF* паритет се углавном користи код расутих терета који се превозе морем и чија је цена по килограму ниска, па би обавеза закључивања најширег осигуравајућег покрића повећала премију која би директно довела и до повећања *CIF* цене. Наведено ни ишло на штету продавца који би се знатно теже на тржишту приказао као атрактиван понуђач. Дакле, одређивањем обавезе обезбеђења осигурања по минималном покрићу сматра се да се до сада ишло у корист продавца, истовремено пратећи пулс трговинских збивања. A. Odeke (2020b), 48, 50.

47 „*This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below.*“

48 I. Lovrić (2012), 339.

и која уговорна страна треба да донесе одлуку да ли ће приступити закључивању уговора о карго осигурању. По овом критеријуму могуће је даље делити клаузуле на оне код којих ће роба бити осигурана на основу купчеве полисе (*EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CPT*) и на оне код којих ће се роба осигурати по основу продајчеве полисе (*DAP, DPU, DDP*).

#### а) *FOB* клаузула

*FOB* клаузула је један од највише коришћених *Incoterms* паритета. Повољнија је за увознике, тј. купце робе из разлога што купац плаћањем купопродајне цене не плаћа истовремено и цену осигурања и превоза, већ му се оставља могућност да их сам бира и фактички допринесе привреди своје државе бирајући домаће пружаоце наведених услуга.<sup>49</sup> Код *FOB* паритета, *продавац нема обавезу да закључи уговор о превозу робе*,<sup>50</sup> већ купац о сопственом трошку уговара главни превоз робе од именоване луке отпреме,<sup>51</sup> *док обавеза осигурања не постоји ни за једну од уговорних страна*.

#### 1) Клаузула „без обавезе“

У погледу осигурања робе, *FOB* клаузула се убраја у оне које ову обавезу не предвиђају ни за једну уговорну страну и практично остављају простор за њено евентуално прецизирање у самом уговору о продаји. Наведено произлази из текста правила која изричито кажу: *„продавац нема обавезу према куйцу да закључи уговор о осигурању“*; *„куцац нема обавезу према продајцу да закључи уговор о осигурању“*.<sup>52</sup> Међутим, овде треба имати у виду да правила не говоре о обавези осигурања уопштено, већ о обавези продајца према купцу и *vice versa*. Дакле, ниједна уговорна страна није у обавези према другој да закључи уговор о осигурању.<sup>53</sup> То имплицира да на сцену ступају правила о интересу, тј. поставља се

49 Н. Петровић Томић (2009а), 239; М. Васиљевић, 118.

50 Овде се мисли на главни превоз (енг. *main-carriage*) од места испоруке до места отпреме. Напомињемо да тзв. пред-превоз (енг. *pre-carriage*), који подразумева превоз робе до места испоруке (уколико за то постоји потреба), увек, па тако и код ове клаузуле организује продавац. Вид. Мишо Мудрић, „*Incoterms 2010: Risks and Costs Defined*“, *Правни живот*, бр. 11/2011, 408–409.

51 *Incoterms 2020, CIF, B4*; В. Soyer, А. Tettenborn, 28; М. Bridge, 3.05.

52 Изворни текст: *„The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance... the buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance“*. *Incoterms 2020, FOB, A5* и B5.

53 Критика оваквом тексту *Incoterms* правила усмерена је на ситуације када уговорни партнери нису искусни трговци и практично немају потпуна сазнања шта поједине клаузуле суштински значе. То што не постоји обавеза осигурања не значи да једној од страна није у интересу да закључи уговор о карго осигурању, па се сматра да би

питање у интересу које уговорне стране је обезбеђивање осигурања. С обзиром на моменат преласка ризика, јасно је да је на купцу ризик пропасти робе или оштећења за време главног превоза, па је стога у његовом интересу и да закључи уговор о осигурању. Он то може урадити сам или, пак, може да се сагласи са продавцем да он осигура робу на трошак купца, иступајући у том случају као његов пуномоћник.<sup>54</sup> Пошто правила код *FOB* клаузуле не прописују обавезу осигурања, нису предвиђени ни оквири за осигурање, чак и ако се уговорне стране одлуче да га уговоре. Стога, сви услови уговора о осигурању када га закључује продавац као пуномоћник купца морају бити регулисани уговором о продаји. Уколико у основном уговору ништа није предвиђено, став теорије је да треба применити правила која важе за *CIF* клаузулу, из разлога што се обе примењују у истим гранама превоза.<sup>55</sup>

## 2) Обавеза обавештавања у вези са осигурањем

Обавеза обавештавања се први пут јавља у ревизији правила из 2000. године.<sup>56</sup> Ова обавеза се као споредна прожима кроз текст за сваку клаузулу, али и у виду посебне обавезе уговорних страна. Наиме, продавац је дужан да купцу достави благовремену најаву да је роба испоручена на начин како се то захтева по *FOB* клаузули.<sup>57</sup> Ово обавештење има практичан значај, јер купац добија информацију од ког момента је потребно да закључи уговор о осигурању робе. Са друге стране, продавац је дужан да на ризик и трошак купца, када потоњи то захтева, достави све податке којима располаже и на основу којих купац може да прибави ваљано осигурање.<sup>58</sup> То се у принципу односи на податке о роби, начину како је упакована и слично. Када је у питању форма обавештења, она није регулисана, па се у том сегменту може прибећи правилима која су предвиђена за основни уговор.<sup>59</sup> Уколико се ни на тај начин не попуни ова празнина, исправно је закључити да се обавештење може извршити на било који начин и употребом било ког средства комуникације.<sup>60</sup> Такође, битно је истаћи да *Incoterms* правила не предвиђају санкције за непоштовање прописаних обавеза, па тако и изостанак потребног обавештења треба сагле-

---

правила, барем у делу посвећеном објашњењу текста појединих паритета, требало да садрже овакво упозорење. А. Odeke (2020b), 53.

54 Н. Петровић Томић (2009а), 242.

55 *Ibid.*

56 А. Odeke (2020b), 54.

57 *Incoterms* 2020, *FOB*, A10.

58 *Incoterms* 2020, *FOB*, A5.

59 А. Odeke (2020b), 54.

60 *Ibid.*

дати кроз призму правила која регулишу уговор о продаји, те узимајући у обзир карактер повреде утврдити и адекватну санкцију.

### 3) Остале клаузуле

Остале клаузуле такође садрже одредбу „без обавезе“ за обе уговорне стране када је у питању карго осигурање. Код *EXW*, *FCA*, *FAS*, *CFR* и *CPT* паритета на купцу је ризик пропасти или оштећења робе за време главног превоза, те важе иста или слична правила као код *FOB* клаузуле, а почетак осигурања по купчевој полиси зависи од правила о преласку ризика по конкретном паритету.<sup>61</sup> Насупрот томе, код термина *D* категорије (*DAP*, *DPU* и *DDP*) продавац има интерес да осигура робу јер је на њему ризик за време главног превоза. Стога, док је за уговарање осигурања од стране купца битно тачно одредити моменат и место испоруке у полазној тачки, јер од тог момента и почиње интерес за осигурање, код паритета *D* групе за продавца је много битније прецизно уговорити одредиште јер до испоруке у том месту има интерес да закључи осигурање.

## III Закључак

Анализом карго осигурања и његове повезаности са *Incoterms* транспортним клаузулама може се извести неколико закључака. Из свега изложеног, јасно је да су *Incoterms* клаузуле намењене искључиво продавцу и купцу као уговорним партнерима, те да не регулишу питање уговора о осигурању робе у превозу. Паритети су само смернице за продавца и купца, те постављају минимум захтева у погледу уговора о осигурању робе у превозу, а сва остала питања се регулишу према одредбама основног уговора и норми меродавног права. *Incoterms 2020* правила обавезу осигурања предвиђају само код две клаузуле – *CIP* и *CIF*. Осталих девет клаузула не садрже обавезу ни за једну уговорну страну да закључи уговор о карго осигурању, па се код њих према правилу о преласку ризика за сваку клаузулу посредно закључује у интере-

61 Узимајући у обзир моменат када по *EXW* паритету долази до трансфера ризика на купца, јавља се отворено питање шта је са робом која је уредно испоручена купцу док се још увек налази у складишту продавца, или пак на некој другој локацији, чекајући да буде утоварена на превозно средство. Проблематика која се јавља последица је чињенице да се већина услова за карго осигурање везује за појединачни превоз и подразумева осигурање само за време трајања превоза, чиме је заправо купац незаштићен за период од испоруке до отпочињања превоза. Због наведеног, приликом куповине по *EXW* клаузули за купца је препоручљиво да уговор закључи са оним осигуравачем који ће обезбедити покриће и у оваквим ситуацијама. J. Malfliet, 175; I. Lovrić (2017), 3.

су које уговорне стране је да обезбеди осигурање робе како би избегла штетне консеквенце. Једна од кључних промена коју доносе ревидирана правила *Incoterms 2020* тиче се обавезе карго осигурања, јер је од ове ревизије продавац по клаузули *CIP* у обавези да обезбеди покриће по Институтској карго клаузули (А). Наведено је у складу са потребама савремене трговине, јер осигурање само од дела основних ризика што предвиђа Институтска карго клаузула (С) често није довољно да би се заиста остварила сврха осигурања. *CIF* клаузула није претрпела ову измену, па је код ње остао непромењен захтев минималног покрића по карго клаузули (С). Аутор је мишљења да овакво логицирање није оправдано, поготово ако се има у виду да се *CIF* клаузула користи у поморском превозу који неспорно представља и знатно већу опасност за реализацију једне трговинске трансакције, те сматра да измена само клаузуле *CIP* вероватно представља својеврстан тест и навикавање трговца на овакву садржину паритета који предвиђају обавезу осигурања робе. Водећи се изнесеним, за очекивати је да следећа ревизија донесе измену и код клаузуле *CIF*.

### Коришћена литература

- Bridge Michael, *The International Sale of Goods*, 3rd edition, Oxford, 2013.
- Васиљевић Мирко, *Трговинско право*, 4. издање, Београд, 2014. (Vasiljević Mirko, *Trgovinsko pravo*, 4. izdanje, Beograd, 2014)
- Јанковец Ивица, *Транспортно осигурање у спољној трговини*, Нови Сад, 1972. (Jankovec Ivica, *Transportno osiguranje u spoljnoj trgovini*, Novi Sad, 1972)
- Jurić Dionis, Mihić Jelena, „Prijelaz rizika sa prodavatelja na kupca kod ugovora o međunarodnoj kupoprodaji s osvrtom na Incoterms 2010“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, br. 1/2012.
- Lovrić Ivana, „Osigurljiv interes prema novim pravilima Incotermsa (2010)“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 1/2017.
- Lovrić Ivana, „Institute Cargo Clauses – Nova verzija 2009“, *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 166/2012.
- Malfliet Jonas, „Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right terms“, *Management Challenges in the 21st Century: Transport and Logistics: Opportunity for Slovakia in the Era of Knowledge Economy*, Bratislava, 2011, доступно на адреси: <https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631.pdf>, 1. 3. 2021.
- Мудрић Мишо, „Incoterms 2010: Risks and Costs Defined“, *Правни живот*, бр. 11/2011. (Mudrić Mišo, „Incoterms 2010: Risks and Costs Defined“, *Pravni život*, br. 11/2011.)



- Odeke Ademuni, „The insurance clause in INCOTERMS 2020: The latest stage in its evolution and a progressive development 1980–2020 (part I)“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, br. 1/2020. (цитирано као А. Odeke (2020a))
- Odeke Ademuni, „The insurance clause in INCOTERMS 2020: The latest stage in its evolution and a progressive development 1980–2020 (part II)“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, br. 2/2020. (цитирано као А. Odeke (2020b))
- Pavić Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.
- Petrinović Ranka, Lovrić Ivana, „Trajanje osiguranja prema Institute Cargo Clauses (2009)“, *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, br. 3/2012.
- Петровић Томић Наташа, *Осигурање робе у међународном поморском превозу*, Београд, 2009. (цитирано као Н. Петровић Томић 2009а)) (Petrović Tomić Nataša, *Osiguranje robe u međunarodnom pomorskom prevozu*, Beograd, 2009)
- Петровић Томић Наташа, „Осигурање робе по Incoterms транспортним клаузулама – са посебним освртом на CIF и FOB клаузулу“, *Правни живот*, бр. 12/2009. (цитирано као Н. Петровић Томић 2009б)) (Petrović Tomić Nataša, „Osiguranje robe po Incoterms transportnim klauzulama – sa posebnim osvrtom na CIF i FOB klauzulu“, *Pravni život*, br. 12/2009)
- Ramberg Jan, „Incoterms 2010“, *International Commerce and Arbitration* (ed. Ingeborg Schwenzer), Hague, 2014.
- Rose D. Francis, *Marine Insurance: Law and Practice*. 2nd edition, New York, 2013.
- Soyer Baris, Tettenborn Andrew, *International Trade and Carriage of Goods*, New York, 2017.
- Старовић Боривој, *Међународна CIF и FOB купопродаја – према Incoterms-у 1953. и националним правима (Купопродаја уз предају робних докумената)*, Београд, 1977. (Starović Borivoj, *Međunarodna CIF i FOB kupoprodaja – prema Incoterms-у 1953. i nacionalnim pravima (Kupoprodaja uz predaju robnih dokumenata)*, Beograd, 1977)
- Hudson Geoffrey, Madge Tim, Sturges Keith, *Marine Insurance Clauses*, 5th edition, London – New York, 2012.
- Carr Indira, *International Trade Law*, 4th edition, New York, 2010.
- Шулејић Предраг, *Право осигурања*, 5. издање, Београд, 2005. (Šulejić Predrag, *Pravo osiguranja*, 5. izdanje, Beograd, 2005)

**Vera KARAC**  
Master of Laws, Serbia

## **CARGO INSURANCE ACCORDING TO INCOTERMS 2020**

### **Summary**

*In 2020, the new version of Incoterms trade terms came into force. The author raises the issue of the connection between these trade terms and cargo insurance. Through the concept of the sale of goods contract, in which some of the aforementioned trade terms are incorporated, the author provides an answer to the question who has a duty to conclude cargo insurance contract and in what way or who has an interest to do so. The provided analysis suggests that the Incoterms rules do not contain special rules regarding cargo insurance, but only guidelines for the seller what kind of insurance contract must be concluded according to CIF and CIP clauses, while other clauses contain a provision „without obligation“. The most significant novelty is increasing the necessary insurance cover imposed by CIP clause. However, this does not make Incoterms 2020 a revolutionary version, but rather a development of earlier editions.*

**Key words:** *Cargo Insurance. – Incoterms 2020. – Contract of Sale of Goods – Transport.*

Датум пријема рада: 18. 4. 2021.

Датум прихватања рада: 15. 5. 2021.