

**УЛОГА И ЗНАЧАЈ ЕНГЛЕСКЕ ПОЛИСЕ ОСИГУРАЊА У
МЕЂУНАРОДНОМ ПРЕВОЗУ РОБЕ**

Мр Пејаковић Далибор

Бања Лука, 2012.

РЕЗИМЕ

Овим радом покушава се приближити поступак и начин закључивања Енглеске полисе осигурања. Нарочито се ставља нагласак на ризике који се покривају овом полисом, како би се свим заинтересованима приближили проблеми који прате уговор о осигурању у превозу робе. Скреће се пажња на велики значак ове врсте осигурања у међународном превозу робе и проблеми који прате ову врсту осигурања на нашим просторима.

Резултат који се овим радом жели постићи јесте да се учини један допринос потпунијем и цјеловитијем сагледавању правних питања која се могу поставити у вези са осигурањем робе у превозу, како у домаћем тако и међународном саобраћају.

Током цијелог излагања смо настојали да кроз рад прикажемо што више примјера из живота транспортног осигурања, како би теоретска излагања приближили практичним рјешењима.

Кључне ријечи: осигурање робе, енглеска полиса, транспорт, ризици,

УВОДНА РАЗМАТРАЊА

У теорији и пракси осигурања често се спомињу сличности и разлике између осигуравајућих покрића на робним пошиљкама у превозу свим гранама саобраћаја којима се роба превози. Развојем привреде и робне размјене како између разних сусједних држава, тако и између самих континената, јавља се стална потреба за проналажењем могућности и начина како би се та иста роба могла на најсигурнији и најбезбједнији начин превести са једне дестинације на другу, а да губици у роби буду што мањи.

Како превозна средства бивају све већа, самим тим се количина робе која се може превести повећава, те поједина данашња превозна средства превозе робу у вриједности до чак неколико милиона долара.

Упореди са тим јављају се све већи проблеми у погледу сигурног превоза робе и успостављања нарушене имовинске равнотеже, а самим тим се јавља и потреба за проналажењем начина осигурања робе у превозу. Поступак превоза робе се веома брзо одвија јер се врло често ради о роби која је лако кварљива, или губи одређена својства, те је самим тим неопходан поступак закључивања уговора о осигурању који ће се одвијати веома брзо и са што мање формалности. У том погледу Лојдова полиса осигурања је преко 300 година била незамјењива. Можемо рећи да је ово био један савршен поступак и начин закључивања уговора о осигурању, који су примјењивале готово све државе свијета.

Међутим развој људске цивилизације, а паралелно са тим и развој привреде и робне размјене у цјелини довели су до тога да Лојдова полиса није могла у потпуности одговорити захтјевима савременог робног промета, те је дошло до новог поступка и начина закључивања уговора о осигурању путем Енглеске полисе осигурања.

ДИО ПРВИ

ИСТОРИЈСКИ РАЗВОЈ ОСИГУРАЊА РОБЕ У ПРЕВОЗУ

1 фаза, појава првих елемената и примитивних форми осигурања

Посматрано историјски, навећу штету су трпили трговци, који су били изложени елементарним непогодама, нападима разбојника, гусара, итд., те су исти покушавали на

разне начине да се заштите¹. У старој Палестини ослари су оснивали заједнице из којих је надокнађивана штета која настане једном члану у случају да му разбојници отму стадо.

Позната је, на примјер пракса кинеских трговаца који су већ прије три хиљаде година имали обичај да код превоза робе ријеком Јангцејанг подијеле робу на више чамаца када је требало вршити превоз преко нарочито опасних места².

Један од најстаријих прописа који је регулисао питање накнаде штете био је Хамурабијев законик, који је донесен у Месопотамији 2000. године прије наше ере³.

У античком праву постојао је Lex Rodia de iactu (поморско право острва Родоса, сачињен у III вијеку прије Христа), који је примјењиван у поморској трговини по Средоземљу, па су његове одредбе прихватили грчки и римски морепловци и трговци⁴. Овим законом је била предвиђена тзв. заједничка (генерална) хаварија (случај бацања робе са брода ради спасавања брода и преостале робе).

У Персији је, нпр., ономе ко би без своје кривице изгубио брод, био набављен други брод заједничким средствима⁵.

Римско право, није познавало институт осигурања. Било је разних покушаја оправдања разлога због којих овај институт није уведен. Са једне стране се говорило о расподјели ризика унутар породице, у класној структури друштва, односно затворености класе и постојању ропства, сигурност пловидбе на Средоземном мору, итд. Римљани су покривали поморске ризике путем једног другог института-поморског зајма.

II фаза средњи вијек

У средњем вијеку поморци су се осигуравали институтима који у начелу нису представљали право осигурање већ само умањење штетних посљедица, као што су заједничке хаварије, међусобним удруживањем брода и терета и поморским зајмом који се давао уз велику каматну стопу, чиме су даваоци стекли велико богатство. Да би спријечили овакве појаве представници католичке цркве су донијели посебне акте којима су покушали да спријече овакве појаве. То се догодило 1227. године када је папа Гргур VII својим декретом „Navigandi vel eundi ad nundinas“ забранио, због високих камата, склапати поморски зајам, подвргавајући га каматним стопама обичног зајма⁶. Заинтересовани су покушавали на разне начине да ову црквену забрану избјегну, те су давали тзв. симулирани зајам, затим прибјегавали старој римској форми тзв. стипулације. Најинтересантнији начин је био склапање симулираног купопродајног уговора, на основу кога је тобожњи купац куповао робу, а новац би дао само под условом да брод и терет стигну на одредиште. Управо ови шпекулативни покушаји проналажења начина за осигурање произвели су осјећај презира и гледања „пријекиком оком“ на осигурање у средњем вијеку.

¹ Они су се удруживали, да заједнички путују, узимали су оружану заштиту, плаћали данак владарима у земљама кроз које су пролазили, итд.

² Више о томе: Томашић В., Транспортно осигурање, Београд 1987. стр. 10.

³ На основу тог законика учесници у трговачким караванима су заједнички сносили штету која би за вријеме путовања задесила неког од њих услед напада разбојника, крађе или нестанка робе.

⁴ Ђуровић Р., Међународно привредно право, Београд 1966. стр. 123.

⁵ Маровић Б., Осигурање, Београд 1993. Стр. 16.

⁶ Јакаша Б., Право осигурања, Загреб 1972. стр. 5.

III фаза-почеци савременог осигурања

Данас је општеприхваћено становиште да је савремено осигурање настало у XIV вијеку у Италији⁷. Први почеци модерног развоја осигурања развили су се у Енглеској, чије су модерне институте донијели Италијани из Ломбардије, који су се доселили у Енглеску. Прво организовано удружење осигураваача основано је у Фиренци 1552. године, затим у Француској 1686. године, у Енглеској 1720. године, Данској 1726. године, Ђенови 1750. године, Шведској 1750. године, итд. Наравно, несумњиво водећа држава данас у свијету осигурања је Енглеска, која је свој доминантан положај постигла првенствено путем поморског осигурања и реосигурања.

IV Историјски развој Lloyd's

1688. године први пут се спомиње име Edwarda Lloyd, власника кафане на Темзи (Tower Street у Лондону) у којој су се окупљали појединци који су улагали свој новац у послове поморског осигурања. Лојд је издавао новине с информацијама из поморства које су претеча данашњих поморских публикација Lloyd's -а. Посао осигурања у Лондону је цвјетао, а број индивидуалних осигураваача нагло растао (физичка лица са капиталом и добром финансијском репутацијом), што је довело до потребе формирања удружења индивидуалних осигураваача, а и ризици су постајали све већи те је било нужно да их носи више underwritera. Кључно за даљњи развој енглеског тржишта осигурања било је формирање Lloyd's Underwriters Association (удружење индивидуалних осигураваача). Lloyd's је убрзо постао централно свјетско тржиште поморских осигурања. Треба имати на уму да се ради о раздобљу наглог развоја свјетске трговине, а у чијем одвијању кључну улогу је имало поморство. То је доба када се главни поморски трговачки путеви селе из Медитерана у Атлантик, а енглески градови постају нови центри свјетске трговине (развој енглеског империјализма)⁸.

Код Лојда су постојала три типа општих клаузула и то:

1. Институтска клаузула FPA (Free of Particular Average),
2. Институтска клаузула WA (With Average),
3. Институтска клаузула AAR (Against All Risks)⁹.

Полиса FPA (слободно од партикуларне хаварије) искључује штете партикуларне хаварије, осим ако је до штете дошло из четири основна ризика, и то: судар, потонуће, насукавање и пожар. По овој полиси покривени су још сљедећи ризици: експлозија, судар возила, додир возила са спољним предметом укључујући и лед, губљене колета, укрцај, прекрцај, итд.

⁷ Најстарији до сада познати уговори о осигурању су из Ђенове (1347), Пизе (1384) и Дубровника (1395), а најстарији закон о поморском осигурању је вјероватно дубровачки закон из 1568. год. познат под насловом „Ordo super assessoribus“ (Уредба о осигуратељима“). Овим законом регулисани су начин и контрола закључивања уговора о осигурању, као и извршавање обавеза уговорних страна. Томашић В., Транспортно осигурање, Београд 1987. стр. 12.

⁸ У данашње вријеме Lloyd's окупља 80 синдиката и 51 менаџерску агенцију. Од 1994 Lloyd's се отворио свим врстама капитала, те данас 85% чини капитал водећих свјетских осигураваача, финансијских институција и компанија излистаних на УК берзи али и на другим свјетским берзама. Чланова појединаца (физичких лица) данас је 773, а они чине мање од 5% капитала који судјелује у Lloyd's -у. Преосталих 10% капитала долази од друштава с ограниченом одговорношћу подржаних приватним капиталом. Више о томе: Adriana Vincenca Padova, Специфичност транспортних осигурања, Загреб 2005. стр.3.

⁹ Маровић Б., Осигурање, Београд 1993. стр.130.

Полиса WA (са хаваријом) надокнађује све партикуларне хаварије-штете са одбитном франшизом од 3%-5% ако су настале као последица осигураних ризика основне S.G. полисе. Франшиза се неће примјењивати у случајевима насталог ризика услед пожара, насукавања, судара и потонућа, губљења цијелих колета приликом укрцаја, искрцаја, претовара, итд.

Полиса AAR (против свих ризика) покрива све штете настале на терету, односно покрива све основне и допунске ризике. По овој полиси франшизе су искључене, што значи да приликом ликвидације штета осигуравач неће примјењивати франшизу. Полиса AAR не покрива штете настале услед закашњења, природних својстава или унутрашњих мана робе.

Поред ових врста клаузула постојале су и клаузуле за допунске ризике, односно коплети клаузула за крађу и неиспоруку, као и коплети клаузула за ратне и политичке ризике.

Дакле, Лојдова полиса осигурања је била незамјењив фактор у погледу закључивања уговора о превозу робе, како поморским саобраћајем, тако и осталим гранама саобраћаја.

ДИ О ДРУГИ НОВА ЕНГЛЕСКА ПОМОРСКА ПОЛИСА

1. Настанак и основни садржај нове енглеске полисе

Послије скоро три стотине година успјешне примјене „Loyd’s“ S.G. полисе почетком осамдесетих година прошлог вијека усвојена је Нова енглеска поморска полиса. То је бланко полиса која у себи садржи одредбе о пружању осигурања које регулишу обавезу осигуравача. Нова енглеска полиса је једноставније форме. Садржи обавезу осигуравача, његову изјаву о преузимању ризика, о покрићу, мјесто за печат и потпис, као и клаузулу о надлежности енглеског суда на уговорени износ.

Нова полиса у енглеској пословној пракси примјењује се осим за осигурање робе у поморском превозу и за осигурање робе у ваздушном и копненом превозу¹⁰.

Бланко полисама (на захтјев осигураника) додају се оригинални енглески услови за поморско осигурање.

2. Коплети клаузула код енглеске поморске полисе

Као и код „Loyd’s“ S.G. полисе и код нове енглеске полисе постоји пет основних комплета клаузула Института. То су три комплета за осигурање поморских ризика који су означени словима А, В и С, затим комплет за осигурање ратних ризика и комплет за осигурање ризика штрајка. Увођењем у праксу нове енглеске полисе престала је потреба за коришћењем „Loyd’s“ S.G. полисе. Код нас се и даље у разним облицима користи „Loyd’s“ S.G. полиса, на захтјев осигураника. Имајући у виду суштину и значај нових институтских клаузула, посебно код извоза, нема разлога за њену даљу примјену¹¹.

2.1. Нове институтске клаузуле за осигурање поморских транспортних ризика

Као што смо већ и напоменули нове институтске клаузуле садрже пет основних комплета и три комплета института клаузула за осигурање поморских ризика и то:

1. Клаузула о осигураним ризицима (Risk Clause),
2. Клаузула о заједничкој хаварији (General Average Clause),
3. Клаузула о судару услед обостране кривице (Both to Blame Colisions Clause).

¹⁰ Павић Д., Поморско осигурање, Загреб 1986. стр.104.

¹¹ Маровић Б., Осигурање, Београд 1993. стр.136.

Појединачни комплети клаузула међусобно се разликују према првој клаузули о осигураним ризицима. Институтске клаузуле одређују осигуране ризике помоћу два метода: осигурањем свих ризика и осигурањем појединих ризика (методом набројаних ризика). Институтском клаузулом (А) осигурани су сви ризици, док су клаузулама (В) и (С) осигурани само они ризици који су изричито наведени у клаузули број један тих услова¹².

2.2. Институтске карго клаузуле А, В и С

а) Institute Cargo Clauses (A)

По институтским клаузулама А покривени су сви ризици који се односе на губитак или оштећења осигураног предмета, осим оних штета које су искључене по клаузулама 4,5,6 и 7 ових услова. По клаузули А покривени су сви ризици, што значи да је по овој клаузули Института одржан континуитет (истина, у нешто новијој форми) „all risks“ против свих ризика¹³. Овим комплетом покривени су како основни ризици (тј. саобраћајне незгоде, елементарне непогоде, пожар, експлозија, и разбојништво) тако и сви допунски ризици којима је роба изложена за вријеме транспорта бродовима или другим превозним средствима (крађа, неиспорука, разни манипулативни ризици, бродско знојење, контакт са другом робом, рђа, покиснуће, итд.).

Имајући у виду ипак специфичност клаузуле Institute Cargo Clauses (A) од 1982. године за разлику од претходних клаузула, разлика између клаузуле против свих губитака оштећења „all risks“ је у слjedeћем:

- Штета мора настати за вријеме трајања осигурања;
- Осигураник мора претрпјети финансијски губитак. Неће се надокнадити нормалан губитак у тежини робе ако је за одређивање купопродајне цијене мјеродавна тежина достављене робе;
- Из осигурања су искључене штете настале због намјерног поступка осигураника;
- Осигураник је једино дужан доказати да је за вријеме трајања осигурања наступио губитак или оштећење осигураног предмета;
- Осигуравач треба да докаже да штета није покривена осигурањем, да је настала на роби-намирницама прије ступања осигурања¹⁴.

¹² Поменути институтске карго клаузуле А, В и С донијете су почетком 1982. године и то је прва и најзначајнија измјена институтских клаузула послје 1963. године. У тежњи ка осавремењавању међународног транспорта, прије свега поморског, а тиме и осигурања, била је наметнута потреба за иновирањем старих клаузула лондонских осигуравача што, неспорно, прате и остали осигураваачи широм свијета.

¹³ По Клаузули А не наводе се осигурани ризици, што је случај са клаузулама В и С, стога што су овим изузетим клаузулама осигурани сви ризици који се односе на оштећење или губитак осигураних предмета.

¹⁴ У овом комплету из осигурања су искључене: штете које се могу приписати намјерном поступку осигураника, штете настале усљед мана или природних својстава осигуране робе, укључујући и штете настале усљед нормалног цурења, нормалног губитка у тежини или обиму и нормалног трошења или хабања осигураног предмета, као и штете усљед недостатка или неодговарајуће амбалаже или припремања осигураног предмета за транспорт, штете усљед закашњења превозног средства па и у случају да је до закашњења дошло због осигураних ризика, штете настале због иносљентности или неизвршавања финансијских обавеза бродара или чартерера брода, штете настале због употребе нуклеарног оружја за вријеме мира, штете настале усљед неспособности брода за пловидбу или усљед неприкладности било ког превозног средства или контејнера за безбједан превоз осигураног предмета, ако су осигураник или особе у његовој служби знали за то приликом укрцаја терета и штете настале усљед ратних или политичких ризика, укључујући и ризик штрајка.

б) Institute Cargo Clauses (B)

Институтске клаузуле В имају ужи обим покрића у односу на клаузуле А. Клаузуле Института В сврстане су у три групе које се међусобно разликују у домену рјешења узрочне везе ризика и штете.

Као и код клаузуле А, овом клаузулом изузета су покрића под клаузулама 4,5,6 и 7, а признаје се, односно покрива више ризика:

Губитак или оштећење осигураног предмета који се разборито може приписати:

- Пожару или експлозији,
- Бродолому, насукању, потонућу или преврнућу брода или другог пловила,
- Преврнућу или исклизнућу копненог возила,
- Судару или додиру брода, другог пловила или возила с било којим предметом осим водом,
- Искрцају терета у луци прибрежишта,
- Потресу, вулканској ерупцији или грому,

Губитак или оштећење осигураног предмета због:

- Штете (жртве) заједничке хаварије,
- Избацивања терета у море или отплављења,
- Продора морске, језерске или ријечне воде у брод, у друго пловило, возило, контејнер или мјесто ускладиштења,
- Потпуни губитак сваког колета настао падом у море или падом за вријеме укрцаја или искрцаја с брода или другог пловила.

У првој групи ризика обухваћене су пловидбене, односно поморске незгоде уопште. На ризике сврстане у другу групу примјењује се теорија непосредног узрока што значи да је штета покривена осигурањем. Ако је настала због осигураних ризика овдје је терет доказа о штети на осигуранику. Трећа група ризика ове клаузуле односи се на потпуни губитак колета за вријеме укрцаја, односно искрцаја са брода или уз брод¹⁵.

в) Institute Cargo Clauses (C)

По овој клаузули такође нису покривени ризици предвиђени клаузулама 4,5,6 и 7, а покривени су ризици:

Губитак или оштећење осигураног предмета који се може приписати:

- Пожару или експлозији,
- Бродолому, насукању, потонућу или преврнућу брода или другог пловила,
- Преврнућу или исклизнућу копненог возила,
- Судару или додиру брода, другог пловила или возила с било којим предметом осим водом,
- Искрцају терета у луци прибрежишта,
- Потресу, вулканској ерупцији или грому,

Губитак или оштећење осигураног предмета због:

- Штете (жртве) заједничке хаварије,
- Избацивања терета у море.

Институтска клаузула С даје најужи обим покрића, те у односу на ризике Института клаузула В не покрива сљедеће ризике:

¹⁵ Код овог осигурања из осигурања су искључене штете које су наведене у комплекту А и још и штете настале усљед саботаже као и штете усљед одузимања робе од стране пирата. Ове штете се могу осигурати по клаузули о злонамјерним штетама уз плаћање додатне премије.

- Потрес, вулканске ерупције или гром,
- Отплављење,
- Продор морске, језерске или ријечне воде у брод, друго пловило, возило, контејнер или складишни простор,
- Потпуни губитак сваког колета настао падом у море или падом за вријеме укрцаја или искрцаја са брода или другог пловног објекта.

3. Општа клаузула о искљученим штетама

Из осигурања су искључене ове штете:

- Губитак, оштећење или трошак који се могу приписати намјерном поступку осигураника;
- Нормално цурење, редовни губитак у тежини или запремини или уобичајено хабање осигураног предмета;
- Губитак, оштећење или трошак настали због недовољног или неодговарајућег паковања или неприпремљености осигураног предмета (израз „паковање“ у смислу ове клаузуле укључује слагање робе у контејнер, али само ако се то слагање обави прије ступања на снагу овог осигурања или ако га обави осигураник, односно његов службеник);
- Губитак, оштећење или трошак настали због унутрашње мане или природног својства осигураног предмета;
- Губитак, оштећење или трошак настали непосредно због закашњења, чак и онда када је то закашњење настало због осигураног ризика (осим трошкова накнадних према клаузули два ових услова);
- Губитак, оштећење или трошак проузроковани инсолвенцијом или неизвршавањем финансијских обавеза од стране власника, наручитеља у бродарском уговору, бродара, пословође или преузимача брода;
- Губитак, оштећење или трошак проузроковани употребом ратног оружја које користи атомску или нуклеарну фисију или фузију или другу сличну реакцију или радиоактивну снагу или материјал¹⁶.

3.1. Клаузула о искључењу штета због пловидбене неспособности и неподобности

Ово осигурање не покрива губитак или оштећење осигураног предмета или трошкове настале због:

- Неспособности брода или другог пловила за пловидбу или њихове неприкладности за сигуран превоз осигураног предмета, када је осигуранику у вријеме укрцаја било познато да брод није способан за пловидбу или да није прикладан за сигуран превоз осигураног предмета,
- Неприкладности контејнера (лифтвана) или копненог возила за сигуран превоз осигураног предмета када је слагање, односно утовар робе извршен прије ступања на снагу овог осигурања од стране осигураника или његових службеника,

¹⁶ У свим трима варијантама међународних услова налазе се детаљно наведени искључени ризици (одн. штете) с тим да се по варијантама „Ограничено покриће“ и „Средње покриће“ предвиђа и искључење штета које су намјерно причињене противправним поступком било које особе. Такве штете међутим нису искључене из осигурања по варијанти „против свих ризика“. Више о томе Томашић В., Транспортно осигурање, Београд 1987. стр.176.

- Искључење из става 1. неће се примјенити када ово осигурање буде пренесено на странку која је у доброј вјери купила или се уговорно обавезала да купи осигурани предмет,
- Осигуравач неће стављати приговор у погледу способности брода за пловидбу или његове прикладности за превоз осигураног предмета до одредишта.

3.2. Клаузула о искључењу ратних ризика

Ово осигурање не покрива губитак, оштећења или трошкове настале због:

- Рата, грађанског рата, револуције, побуне, устанка или неког другог грађанског сукоба који због тога настане, или било којег непријатељског акта од стране ратујуће силе или против ње,
- Заробљавања, заплене, ограничења или задржавања (с изузетком пиратерије), као посљедица тих аката и покушаја да се они изврше,
- Заосталих мина, торпеда, бомби или другог оружја¹⁷.

3.3. Клаузула о искључењу ризика штрајка

Ово осигурање не покрива губитак, оштећења или трошкове:

- Које су проузроковали штрајкачи, радници отпуштени с посла или особе које учествују у радничким немирима, насиљима или грађанским немирима,
- Који су посљедица штрајкова, отпуштања с посла, радничких немира, насиља или грађанских немира,
- Које су проузроковали терористи или било које особе које дјелују с политичким мотивом¹⁸.

3.4. Комплет клаузула за рат и штрајк

а) Комплет клаузула за осигурање ратних ризика

Поред поменутих клаузула Института (А,В и С) имамо и клаузуле за: 1. осигурање ратних ризика и 2. осигурање ризика штрајка.

Код клаузула за осигурање ратних ризика осигуравају се три групе ризика, и то:

- Ризик рата, грађанског рата, револуције, побуне, устанка или грађанских борби које услед тога настану, или услед било каквог непријатељског акта од стране једне или против једне зарађене силе,
- Ризик заробљавања, заплене, ограничења или задржавања и последице тих аката, као и покушаја да се они изврше, уколико су настали услед остварења неког од ризика из прве групе,
- Ризик напуштених мина, торпеда, бомби или другог напуштеног оружја.
-

¹⁷ По енглеском праву поморско осигурање покрива не само материјалне штете на осигураној роби него и штете које би осигураник претрпио због тога што роба није уопште могла да се превезе на одредиште услед остварења осигураног ризика. То је тзв. осујећење осигураног путовања. У таквом случају сматра се да је роба за осигураника пропала, тј. да постоји изведени потпуни губитак без обзира што роба можда није претрпела никакво оштећење и што се још налази на располагању осигуранику. Осигураник може извршити по енглеском праву напуштај такве робе у корист осигуравача и тражити на име накнаде штете осигурани износ. Више о томе Томашећ В., Транспортно осигурање, Београд 1987. стр.173.

¹⁸ Ово осигурање покрива само непосредне штете на осигураној роби (тј. губици и оштећења осигураног предмета) до којих је дошло услед поступка штрајкача и осталих особа који су у клаузулама наведени а не и посредне, комерцијалне штете које би осигураник можда претрпио услед штрајка.

б) Комплет клаузула за осигурање ризика штрајка

Као и код клаузула Института за осигурање ратних ризика, у овим комплетима Института предвиђају се (само умјесто три) двије групе покрића ризика и то ризика гдје су губитке или оштећења осигураног предмета проузроковали: 1. штрајкачи, радници отпуштени са посла или лица која учествују у радничким немирима и демонстрацијама, насиљима и другим врстама грађанских немира и 2. терористи или особе које су дјеловале из политичких и других разлога. Овдје треба истаћи да су покривене само непосредне штете дјеловањем поменутих аката на осигураној роби.

ДИ О ТРЕ Ћ И **РЕВИЗИЈА ИНСТИТУТСКИХ КАРГО КЛАУЗУЛА** **ИЗ 1982. ГОДИНЕ**

Од 1. јануара 2009. године у примјени су ревидиране институтске клаузуле (А), (Б) и (Ц) за поморско осигурање робе. Усвојене промјене се првенствено састоје у измјенама појединих формулација које не мијењају битно ширину покрића, уз употребу савременијих, прецизнијих и погоднијих термина у клаузулама тако да је:

- термин “goods” замијењен са “subject-matter insured”,
- термин “underwriters” замијењен са “insurers”,
- архаични термин “servants” замијењен са “employees”.

Најважније измјене у комплету клаузула (А) које се односе на покривене ризике и искључене штете су у:

- Клаузули 1. (Осигурани ризици),
- Клаузули 3. (Судар услед обостране кривице),
- Клаузули 4. (Општа искључења) и то у:
- Клаузули 4.3 о искључењу штета услед недовољног или неодговарајућег паковања,
- Клаузули 4.6 о искључењу штета које произлазе због инсолвентности или неизвршавања финансијских обавеза бродара,
- Клаузули 4.7 о искључењу штета због радиоактивног оружја,
- Клаузули 5. (Пловидбена неспособност и неподобност),
- Клаузули 7. (Клаузула о искључењу ризика штрајка).

Измјене су учињене и у:

- Клаузули 8. (Клаузула о превозу),
- Клаузули 10. (Клаузула о промени путовања),
- Клаузули 15. (Корист из осигурања).

Све измјене које су предвиђене у комплету клаузула (А) су унијете и у друга два комплета клаузула (Б) и (Ц)¹⁹.

ДИ О Ч Е Т В Р Т И

ИНСТИТУТСКЕ КАРГО КЛАУЗУЛЕ У МЕЂУНАРОДНОМ РОБНОМ ПРОМЕТУ

У свјетској пракси поморског осигурања раширена је употреба стандардних клаузула, Најраширеније су Институтске клаузуле (Institute Clauses) које је израђивао **Institute of London Underwriters** (основан 1884) – организација која је окупљала представничка тијела поморских, авијацијских и транспортних сектора осигуравача лондонског тржишта

¹⁹ Више о томе Петровић Дејан, Институтске карго клаузуле за осигурање робе у превозу, Зборник радова конференције Осигурање у ЦЕФТА региону, Златибор 27-29.10.2010.

осигурања: Институт је уједно и креатор најраширенијег формулара поморске полисе *New Marine Policy Form* (MAR). Крајем 1998. године је основана IUA (**International Underwriting Association**), а настала је спајањем ILU-а и London International Insurance and Reinsurance Market (удружење непоморских сектора лондонског тржишта осигурања) – 2002 IUA је издала нове клаузуле за осигурање бродова (ревидиране институтске клаузуле), сада под називом *International Hull Clauses* (01.11.2002.) које су 01.11.2003. године добиле и ревизију. Институтске клаузуле темеље се на енглеском праву и пракси, а одражавају великим дијелом кодификацију трговачких обичаја поморског осигурања. По њима се проводи око 70% свих поморских осигурања у свијету. За њихово тумачење од неизбјегне важности су тзв. *Rules of Practice* лондонског удружења *Average Adjuster-a*. Осим Институтских клаузула, нпр. на скандинавском тржишту је у употреби *Norwegian Marine Insurance Plan* (MIA), америчко и канадско тржиште имају своје стандардне клаузуле поморског осигурања. UNCTAD-ове клаузуле из 1984. биле су покушај да се прекине монопол лондонског тржишта у поморском осигурању, али никада нису заживјеле у пракси.

MIA из 1906. године један је од свјетски најзначајнијих закона о поморском осигурању јер је имао утицај и на друга национална законодавства, чак и континентална. Уствари представља великим дијелом кодификацију *lex mercatoria* и *lex maritima*, што се тиче уговора о поморском осигурању, а уједно је и закон свјетске поморске и финансијске велесиле, те је неминовно да је у подручју међународног поморског права, а нарочито поморског осигурања енглеска правна традиција оставила огроман утицај. Обзиром да овај закон представља у великом дијелу кодификацију трговачких обичаја поморског осигурања те се на њему базирају и све Институтске клаузуле, потребно је да се услови осигурања уговорени по институтским клаузулама тумаче уз помоћ MIA и енглеског *common law-a* који се тиче поморског осигурања.

ДИ О П Е Т И

ИНСТИТУТСКЕ КАРГО КЛАУЗУЛЕ У БОСНИ И ХЕРЦЕГОВИНИ

Осигурање робе како у домаћем тако и у међународном превозу у Босни и Херцеговини је на најнижој лествици портфеља осигурања. У Републици Српској износ премије осигурања по појединим осигуравајућим кућама износио је од 3.425,00 КМ до 123.958,00 КМ, те је остварен удио у укупној премији који се кретао од 0,16% до 1,29%.

Удио према наплаћеној премији у Републици Српској у протеклој години кретао се од 1% до 38%, гледајући по појединим осигуравајућим организацијама.

У Федерацији БиХ удио премије осигурања робе у транспорту у укупној премији неживотног осигурања износи 3.642.871,00 КМ односно 1,32%.

У Републици Србији, од 20 осигуравајућих кућа које су заступљене на тржишту осигурања само 8 осигуравајућих кућа има у својој понуди ову врсту осигурања, те свака од њих има посебне пакете осигурања којима се успоставља осигурање.

Ситуација је нешто боља у Републици Хрватској, прије свега због развијености поморског саобраћаја, али не у великој мјери.

Проблеми су прије свега у неразвијености, процесу транзиције и ниском степену производње и извоза робе из ових земаља. У Босни и Херцеговини готово да и не постоји поморски и ваздушни саобраћај, а самим тим, узимајући ове двије гране транспорта као најважније и проценат осигурања робе у превозу овим саобраћајним средствима сведен је на минимум. Једноставно, из ослабљене економије која већ дужи низ година биљежи пад

стоје индустријске производње тешко је очекивати премију осигурања. Правна и физичка лица су прве уштеде започели кроз смањење издатака за осигурање. Наравно сужење простора је још више повећало међусобну конкуренцију друштава за осигурање у жељи да по сваку цијену добију осигураника, па макар та цијена била на прагу рентабилности или чак и испод њега. Свакако то је био додатни елемент који је утицао на смањење премијског прихода. Свијест послодаваца у погледу обавезности осигурања робе коју превози је на ниском нивоу, те је самим тим и удио у овој врсти осигурања јако мали. За разлику од домаћих предузетника, иностране компаније које имају представништва у нашој земљи и који робу извозе или увозе, склапају уговоре о осигурању робе са осигуравајућим друштвима која имају сједиште у иностранству, те готово да и немају сарадњу са нашим осигуравајућим кућама.

Практично сва међународно обиљежена купопродаја данас се искључиво одвија тако да се странке позову на одређени трговачки термин и на тај начин регулишу узајамна права и обавезе у питањима испоруке робе, прелаза ризика, подмирења појединих трошкова, извршења низа правних и фактичних радњи везано за превоз, осигурање, увозно-извозне царинске формалности и сл. Ови трговачки термини које је прописала међународна трговинска комора (ICC) садрже 13 транспортних клаузула које су груписане у 4 основне групе (E, F, C и D), чиме се олакшава размјена добара између продавца и купца регулишући економско-правне односе свих учесника у међународном робном промету²⁰.

Домаћи извозници најчешће преферирају паритете који укључују минималне обавезе продавца. Ту, прије свега спадају паритети типа E и F.

Основно правило које морају сви домаћи извозници да знају јесте да полиса страног купца не штити извозника.

Врло често роба се продаје уз одгођено плаћање при чему су извозници изложени финансијском ризику и за вријеме док је роба у превозу. Стога би било најбоље за домаће увознике да приликом увоза примјењују клаузуле типа FOB/CFR, док за домаће извознике приликом извоза робе да примјењују клаузуле типа CIF²¹. Предности увоза по FOB/CFR односно извоза по CIF клаузулама има много, а између осталог постоји сигурност да је роба осигурана, ширина покрића је примјерена потребама, период покрића је адекватан времену који је потребан да роба стигне увознику односно извознику робе, постоји могућност контроле над премијом осигурања, премија осигурања се „уграђује“ у цијену производа, на овај начин елиминише се стечајни ризик и неспоразуми услед језичне баријере, те на крају, остварује се невидљиви извоз²².

Домаћи привредници избјегавају закључивање уговора о осигурању робе која се превози, сматрајући га компликованим процесом. Међутим уговарање полисе осигурања робе у превозу је једноставан процес. Уговор о осигурању робе у превозу је правни посао

²⁰ Препорука је осигуравајућих кућа да се купује роба по клаузули FOB/CFR, а продаје по клаузули CIF или некој другој клаузули која пружа могућност контроле над осигурањем.

²¹ Према овој клаузули продавац је дужан да осигура робу против транспортних ризика. У CIF послу то су ризици који се појављују од тренутка укрцавања робе на палубу брода и преласка ризика на купца, па до искрцавања робе у луци одређене луке и преузимања од стране купца. Више о томе; Старовић Д., Међународна CIF и FOB купопродаја, Београд 1977. стр.32.

²² Према клаузули CIF продавац је дужан о свом трошку прибавити у преносивом облику полису поморског осигурања против транспортних ризика који произилазе из уговора. Осигурање ће се извршити код осигуравајућих друштава доброг гласа на бази FPA и то на вриједност цијене CIF повећане за 10%. Осигурање ће се обезбиједити у валути купопродајног уговора уколико је могуће. Више о томе: Годлштајн А., Међународно трговачко право, Загреб 1970. стр.119.

неформалне природе и као такав може се склопити телефоном, факсом, е-маилом. Управо из ових разлога домаћи увозници односно извозници требају прибјегавати општем уговору о осигурању. Општи уговор о осигурању прикладан је за све извознике и увознике који редовно уговарају осигурање. Приликом сачињавања овакве врсте уговора извозник са осигуравачем уговара у општим цртама све битне елементе осигурања за пошиљке које се у одређеном временском раздобљу очекују.

Извознику је цијена унапријед позната те приликом преговора са страним купцем исту може укључити у цијену производа. На тај начин се остварује сигурност за извозника у погледу осигурања робе која се извози од стране домаћег осигуравача, а за домаћу привреду економски раст. Као што смо видјели Енглеска полиса је једна бланко полиса, у коју се уносе паритети, односно самим тим и клаузуле које покривају одређене ризике, те је закључивање ове полисе осигурања јако једноставно.

ДИ О Ш Е С Т И

ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Транспортно осигурање као врста имовинског осигурања спада у једну од најважнијих врста осигурања. Управо због тога представља и најстарије осигурање на свијету. Нарочити значај има осигурање робе која се превози, као једне од највећих човјекових вриједности. Управо ова врста осигурања игра веома важну улогу у развоју привреде, како поједине земље, тако и гледано са глобалног аспекта, јер пружа сигурност у промету робе и услуга. Због тога је потребно да свака држава појединачно обрати посебну пажњу на ову врсту осигурања из разлога сигурности робног промета, чиме се повећава робна размјена, а самим тим и увоз, односно (нарочито за сваку државу значајан) извоз робе. Неопходно је да се шира јавност едукује и да се истој приближи ова врста осигурања, јер је промет робе и услуга незамислив без њега. Нарочито је потребно да се изврши стручна помоћ и едукација запослених у Друштвима за осигурање, јер квалитетно, брзо и свеобухватно осигурање, које прати полиса осигурања сачињена у складу са условима и тарифама признатим у домаћем и међународном саобраћају представља сигурност за развој транспортног осигурања.

Осигурање робе у превозу, и услове које покрива Енглеска полиса осигурања је потребно нарочито приближити свим субјектима који се баве увозом и извозом робе, односно превозницима, шпедитерима, домаћим предузетницима, итд. Уколико ови субјекти познају основна начела транспортног осигурања и основне одредбе поступка и начина закључивања Енглеске полисе осигурања, исти неће избјегавати закључивање уговора о осигурању робе у превозу код осигуравајућих друштава који имају сједиште у нашој земљи и препуштати иностраним увозницима, односно извозницима да робу коју увозе, односно извозе осигурају код својих осигуравача. На овај начин долази до великог одлива новчаних средстава од домаћих предузетника, а самим тим и из земље у којој имају своје сједиште. Потребно је предузети супротно, односно осигурање робе у превозу, а самим тим и транспортно осигурање приближити свим лицима који су у посредној и непосредној вези са увозом и извозом робе, а нарочиту пажњу посветити осигуравајућим Друштвима и запосленима у тим Друштвима, те великим квалитетом пружених услуга и повољним цијенама осигурања (повољнијим од оних које пружају ино осигуравачи) постати конкурентан на тржишту. На овај начин се могу привући не само домаћи, већ и инострани извозници и увозници робе. Пракса показује да осигуранику у начелу није од битног утицаја код ког осигуравача се осигурава, односно да је осигуранику најважније да има

закључену полису осигурања по најповољнијим условима и тарифама којом је осигурао робу коју извози, односно увози, односно да за случај настанка штетног догађаја може очекивати накнаду сразмјерну претрпљеној штети.Ово нарочито могу да искористе домаћа осигуравајућа друштва, управо повољном цијеном осигурања и квалитетом пружених услуга, чиме долази до великог прилива новчаних средстава, како домаћих, тако и девизних.Иако је карго осигурање доста развијено, како у земљама Европске уније, тако и у осталим земљама потребно је континуирано радити на развоју и унапређењу транспортног осигурања, а самим тим и осигурања робе у превозу.Ово се нарочито односи на сачињавање унифицираних правила, услова, тарифа, сачињавање једнообразних полиса и једнообразних закона који су примјениви у свим земљама свијета, чиме се руше баријере у промету робе и услуга, а самим тим и олакшава осигурање робе која се шаље у било коју дестинацију у свијету.Оваквим приступом унифицирању правила транспортног осигурања у знатној мјери се олакшава увоз, извоз, односно транспорт робе.

Основни приступ који осигуравач мора да примјењује у поступку осигурања робе у превозу јесте транспарентност, уз примјену стандардних одредби уговора о осигурању робе у превозу.На темељу актуарских рачуница осигуравачи требају укључити све аспекте интеракције ризика.У томе треба посебно урачунати регресна потраживања остварена суброгацијом права по исплати карго штета.Ово је потребно да би се могла тржишно оправдано створити финансијска основица за позитивно пословање у овом сегменту и да би се онемогућили приговори да се ризик калкулише и наплаћује двоструко.У пракси је тешко направити компромисе који би уједначили тржишне позиције, како група корисника тако и осигуравајућих друштава.

Традиционално карго осигурање, односно Енглеска полиса осигурања боље одговара потребама савременог одвијања транспортног подухвата и не може бити квалитетно замијењено другим клаузулама које је покушала да сачини међународна конференција нити друге међународне организације, јер је Енглеска полиса осигурања настала из потребе практичности од стране субјеката који су учествовали лично у међународном превозу робе, а самим тим се директно сусретали са одређеним проблемима у пракси, те исте проблеме покушавали на најчинковитији начин да ријеше. Препорука је трговачким друштвима да своју робу коју превозе свакако осигурају карго покрићем.Дугорочно гледано транспортно осигурање и Енглеска полиса осигурања су један пратећи сегмент без кога се не може замислити транспорт робе из једног мјеста у друго, било да се ради о домаћем или међународном саобраћају, а које поред дуге традиције свакако има и свијетлу будућност и са потпуним правом заслужује мјесто у портфељу осигурања.

SUMMARY

This paper tries to bring the process and reasoning of England policy osiguranja.Especially focuses on risks that are covered by this policy, to all interested parties approached the problems associated with insurance contracts in the transportation cargo.Draws great attention to this type of security badges in international transport of goods and the problems associated with this type of insurance in our country.

The result of this work, which is to be achieved is to make a contribution to a better and more complete analysis of the legal issues that may be raised in connection with goods in transit insurance, both in the domestic and international traffic.

Throughout the presentation we tried to work through the show as many examples from the life insurance transportation to theoretical discourse closer to practical solutions.

Keywords: cargo insurance, the English policy, transportation, risks,

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

1. Adriana Vincenca Padovan, Специфичност транспортних осигурања, Загреб 2005.;
2. Антонијевић З. : Одговорност транспортних предузећа по уговору о превозу робе, Београд 1958.;
3. Барбић Ј. : Опће и посебне узансе са абecedним регистрима, Загреб 1968.;
4. Бадовинац Г.
Аржек З. : Транспорт и осигурање, Загреб 1975.;
5. Балабан М.: Осигурање у савременом свету, Београд 2008.;
6. Верона А. : Поморско право, Загреб 1927.;
7. Голдштајн А. : Опћи увјети пословања, Загреб 1970.;
8. Годлштајн А., Међународно трговачко право, Загреб 1970.;
9. Ђуровић Р., Међународно привредно право, Београд 1966.;
10. Етински Р. : Основни извори међународног саобраћајног права, Нови Сад 1991.;
11. Јакаша Б., Право осигурања, Загреб 1972.
12. Јанковец И. : Транспортно осигурање у спољној трговини, Нови Сад 1972.;
13. Јанковец И. : Међународно поморско осигурање, Београд 1976.;
14. Капор В.
Царић С. : Уговори робног промета, Београд 1979.;
15. Класић К.
Андријанић И.: Основе осигурања, Загреб 2007.;
- Гавриловић Јовановић Б.: Нови производи на тржишту осигурања, Златибор 2008.;
16. Максимовић М. : Осигурање у спољној трговини, Београд;
17. Маровић Б. : Осигурање, Београд 1993.;
18. Павић Д., Поморско осигурање, Загреб 1986.;
19. Пилић В. : Осигурање у спољнотрговинском пословању, Београд, 1956.;
20. Старовић Д. : Међународна СИФ и FOB купопродаја, Београд 1977.;
21. Томашић В. : Правна природа поморске извозне полисе, Београд 1967.;
22. Томашић В. : Транспортно осигурање, Београд, 1987.;
23. Томашић В. : Уговор о пловидбеном осигурању, Београд 1990.;
24. Трајковић М. : Поморско право, Београд 2000.;
25. Хлача В. : Хрватско поморско право, Ријека 2001.;
26. Шулејић П. : Транспортна осигурања, Београд 1976.;

Међународне конвенције и уговори

1. York-Antrwergenska правила-правила о генералној хаварији (Удружење за међународно право);
2. Incoterms- (Удружење за међународно право);

3. Правила међународне трговачке коморе за употребу домаћих и међународних трговачких термина, Incoterms 2010., Сарајево 2011.
4. Institute Cargo Clauses (Лондонски институт поморских осигуравача);
5. Lloyds S.G. policy.

Закони и други прописи

1. „Marine Insurance Act“ Закон о о поморском осигурању Енглеске 1906.;
- a. Општи услови за испоруке робе између спољнотрговинских организација земаља чланица Савета за узајамну економску Помоћ, Институт за упоредно право : Београд 1960.;
- б. Једнообразни закон о међународној продаји тјелесних покретних ствари и Једнообразни закон о закључивању уговора о међународној продаји тјелесних покретних ствари, Институт за упоредно право, Београд 1966.;
- в. Часописи и остали извори:
 - Зборник радова Конференције осигурање у СЕФТА региону, Златибор 27-29.10.2010.године,
 - Право и привреда,
 - Правни живот
 - Инфораторов приручник за кадрове, Загреб 1958.;