

## ПРАВНИ АСПЕКТИ, УЛОГА И ЗНАЧАЈ УСВАЈАЊА НОВИХ ИНСТИТУТСКИХ КЛАУЗУЛА ЗА ОСИГУРАЊЕ РОБЕ У МЕЂУНАРОДНОМ ПРЕВОЗУ

doi: 10.7251/SPM1346081P

*Апстракт:* Овим радом покушава се анализирати потреба за усвајањем нове полисе осигурања. Нарочито се ставља нагласак на детаљну анализу промјена које су извршене у односу на енглеску полису из 1982. године и разлози због којих су те промјене извршене. Скреће се пажња на велики значај и потребу усвајања нове полисе за осигурање робе у међународном превозу и проблеми са којима су се осигуравачи и осигураници сусретали приликом закључивања старе енглеске полисе осигурања.

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

*Кључне ријечи:* Осигурање робе, енглеска полиса, измјене клаузула

### УВОД

Савремени начин превоза робе са једне дестинације на другу готово је незамислив без закључивања полисе осигурања којом се та роба осигурава за случај настанка штете. Посебан значај њеног осигурања придаје се управо међународном превозу, с обзиром на

\* Мр Далибор Пејаковић, адвокат из Бање Луке

велике удаљености којима се роба превози и ризицима који се на том путу појављују.

Упоредо са развојем осигурања и самог превоза робе, потребно је уредити поступке и начине преузимања самог ризика, како у случају настанка штете не би дошло до одређених недоумица. Управо у том погледу услови осигурања се мијењају како би се прилагодили савременим потребама.

Усвајање нове енглеске полисе осигурања је управо резултат савремених потреба, односно потреба измјена раније полисе осигурања из 1982. године, како би се савремени промет и само осигурање одвијали несметано.

## **1. ИСТОРИЈСКИ РАЗВОЈ ЕНГЛЕСКЕ ПОЛИСЕ ОСИГУРАЊА РОБЕ**

Значајна карактеристика савременог транспортног осигурања јесте употреба стандардних уговорних клаузула. Треба рећи да је водећу улогу од самог почетка увођења ових клаузула заузела Енглеска, као водећа поморска сила, те се употреба ових клаузула усталила у свјетској поморској трговини. Иако је било покушаја да се овој Енглеској доминацији стане на пут од стране Комисије УН за међународну трговину и развој, иста је била безуспјешна.

Слично условима осигурања по енглеској новој поморској полиси, као алтернатива за осигурање робе у превозу постоје и услови које је формулисала Конференција УН за трговину и развој (UNCTAD). Они су покушај унификације уговорног права поморског осигурања на аутономном пољу. Интенција је била да донесени узорци клаузула послуже као препорука - водич, за израду националних услова осигурања, нарочито у земљама у развоју. Ови услови имају такође три варијанте које се међусобно разликују углавном по ширини покрића односно осигураним ризицима али дијелом и по искљученим штетама. All risk cover-покриће против свих ризика, укључује све ризике физичког губитка или оштећења осигураног предмета ако осигуравач не докаже да је у питању штета која је искључена из осигурања. Покриће мањег

обима (Intermediate cover) омогућава сигурност од ризика идентичну оном пруженом по покрићу Клаузула Б енглеске поморске полисе. Најуже покриће (Restricted cover) обухвата само поједине ризике који одговарају онима укљученим у Клаузуле Ц енглеске поморске полисе.

Ово прије свега из разлога што су се Енглески услови осигурања сачињавали и допуњавали првенствено примјеном праксе у транспортном осигурању и проналажењем рјешавања одређених проблема са којима су се учесници у међународном превозу суочавали у пракси. Како су се дешавали одређени проблеми у пракси стандардна S. G. полиса није могла да удовољи свим захтјевима, те су се уз стандардне клаузуле формулисале специфичне клаузуле за поједине намјене. Међутим убрзо се, с обзиром на велики број специфичних клаузула, појавио проблем који се односи на потребу сачињавања стандардних клаузула, јер је постојао проблем правне несигурности у примјени појединих клаузула.

Пошто је 1884. године основан Institute of London Underwriters, као удружење британских компанија за поморско осигурање, та је организација у своју дјелатност уврстила и рад на стандардизацији уговорних клаузула и изради других увјета осигурања<sup>1</sup>.

Ове клаузуле се сачињавају, усклађују и доносе и данас од стране Technical and Clauses Committee, у сарадњи са Lloyd-ом, те излазе годишње у књизи „Reference Book of Marine Insurance Clauses“.

Осим публикованих и стандардизованих уговорних клаузула постоје још и клаузуле које се доста широко примјењују у пракси и чија се садржина није стандардизовала, али су у пракси толико дуго да се усталио њихов смисао и садржај. С обзиром да се клаузуле примјењују у стандардној верзији, примјена исте није императивно одређена, те се у њиховој примјени може одступити уговарањем другачијих услова у уговору о осигурању.

С обзиром да се код закључивања уговора о транспортном осигурању примјењује начело слободе уговарања, уговорне стране су потпуно слободне да уговоре начин, ширину, обим покрића,

<sup>1</sup> Више о томе: Павић Д. : Поморско осигурање, Загреб 1986, стр. 203.

услове и ризике под којима је могуће исте покрити. У складу са тим сви додаци у уговору ће имати предност у односу на стандардне услове осигурања.

Оно што је карактеристично за институтске клаузуле јесте да је доста тешко дати тумачење истих. Како је уговором о осигурању предвиђена слобода уговарања, тумачење појединих израза се тумачи онако како је уговорено. У енглеској пракси се у случају појединих одредби које нису уговорене нити су дефинисане уговорним клаузулама примјењује Енглески закон о поморском осигурању (МИА) из 1906. године.

Одређена спорна питања у примјени институтских клаузула рјешавају се примјеном судске праксе, најчешће енглеске судске праксе, те пресуде Дома лордова постају мјеродавне за оцјену њиховог значења<sup>2</sup>.

## 2. INSTITUTE CARGO CLAUSES 1963.

У сачињавању и примјени институтских клаузула сачињавале су се институтске клаузуле за поједине специфичне случајеве, те је заиста постојала потреба за њиховом унификацијом и стандардизацијом.

Када се ради о осигурању робе, поред одредби из полисе, на то осигурање започеле су се примјењивати клаузуле Института лондонских осигуратеља почев од 1912. године, прво само као једна група клаузула, којима су из осигурања робе биле искључене поједине дјелимичне штете, односно партикуларне хаварије (ове институтске клаузуле познате су под скраћеницом F. P. A. - Free of Particular Average)<sup>3</sup>.

Овај облик сачињавања клаузула био је претеча ревизији клаузула за осигурање робе из 1963. године, а којој је претходила једна мања ревизија из 1958. године.

Институтске клаузуле за осигурање робе из 1963. године карактерише постојање три општа пакета клаузула и то:

---

<sup>2</sup> Више о томе: Павић Д.: Поморско осигурање, Загреб 1986, стр. 203.

<sup>3</sup> Ивошевић Б., Транспортно осигурање, Београд 2009, стр. 192.

- Institute Cargo Clauses F. P. A. („Free from Particular Average“);
- Institute Cargo Clauses W. A. („With Average“) i
- Institute Cargo Clauses-All Risks.

F. P. A., W. A. и All Risks клаузуле су у ствари комплети који се састоје од 14 разних клаузула којима се мијењају и допуњују разне одредбе основне (Лојдове) полисе. Сва три комплета садрже углавном исте одредбе са изузетком клаузуле број 5 којом се регулише питање обима покрића како у погледу ризика тако и у погледу насталих штета. По клаузули број 5 тј. по обиму покрића који пружају, ти комплети клаузула и носе своје називе<sup>4</sup>.

## 2. 1. Institute Cargo Clauses F. P. A.

Ова клаузула (слободно од партикуларне хаварије) не покрива посебне штете осим у 4 случаја: насукање, потонуће, пожар и удар с вањским предметом (укључујући лед). Покривен је и ризик губитка цијелих колета при манипулацији теретом те трошкови искрцавања и ускладиштења робе у луци прибјежишта<sup>5</sup>.

## 2. 2. Institute Cargo Clauses W. A.

Полиса WA (са хаваријом) надокнађује све партикуларне хаварије-штете са одбитном франшизом 3-5% ако су настале као последица осигураних ризика основне S. G. полисе. Франшиза се неће примењивати у случајевима насталог ризика услед пожара, насукања, судара и потонућа, губљења целих колета приликом укрцаја, искрцаја, претовара, итд<sup>6</sup>.

WA је такав тип, да осигуратељ плаћа и штете из партикуларне хаварије, али уз одбитак франшиза из основне Lloyd-ове полице (Меморандума)<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Више о томе: Томашић В. : Транспортно осигурање, Београд 1987, стр. 153.

<sup>5</sup> Петрановић В. : Осигурање и реосигурање, Загреб 1994, стр. 298.

<sup>6</sup> Више о томе: Маровић Б. : Осигурање, Београд 1993, стр. 132.

<sup>7</sup> Савин Ш. : Поморски превози, хаварије и осигурање, Загреб 1958, стр. 162.

Дакле, из свега овога видљиво је да су према овим условима покривене хаварије које премашују одређени постотак франшизе. Уколико је тај постотак већи од уговорене франшизе накнада се у цјелости исплаћује.

Овом клаузулом, исто тако као и према F. P. A. увјетима, није предвиђен шири круг ризика у односу на S. G. полицу, па се разлика између W. A. и F. P. A. клаузуле практички своди на то да дјеломичне штете услед невремена (heavy weather) према F. P. A. увјетима нису уопће покривене, док према W. A. увјетима нису покривене ако је њихова висина испод постотка франшизе предвиђене у тзв. Меморандуму S. G. полице<sup>8</sup>.

### **2. 3. Institute Cargo Clauses-All Risks**

Према овој клаузули осигурани су сви ризици који се односе на будуће неизвјесне догађаје. Према овој клаузули из осигурања су искључене штете настале услед закашњења, природне мане или природног својства осигураног предмета, као и штета настала услед намјерног поступка осигураника.

У овој клаузули се не примјењује франшиза, те ће осигуравач у случају настанка штете исту исплатити у цјелости.

### **3. INSTITUTE CARGO CLAUSES 1982.**

Савремени развој саобраћаја и превоза робе изискивао је потребу за ревидирањем, односно доношењем нових институтских клаузула, јер су постојеће клаузуле биле доста тешко примјењиве у савременој пракси. Застарјели термини који су били унесени у постојећим институтским клаузулама нису били примјењиви без њихових осавремењивања и употребе нове терминологије.

Због тога је почетком 1982. године дошло до усвајања нових услова осигурања за осигурање робе у превозу, или нове Енглеске полисе осигурања. Ове клаузуле су биле примјењиве искључиво уз нову поморску полису („New Marine Policy Form“, from MAR).

---

<sup>8</sup> Павић Д.: Поморско осигурање, Загреб 1986, стр. 206.

Ове институтске клаузуле су закључиване уговором о осигурању којим се уговарало које ће се институтске клаузуле примијенити, те су се посебне одредбе мимо институтских клаузула уносиле у уговор.

### 3. 1. Institute Cargo Clauses A

Институтске карго клаузуле А пружају најшири обим покрића, односно покривају све ризике, али не и све штете које се догоде. Ова клаузула примјењује тзв. All risks методу, те се ризици који се покривају по овој клаузули не уносе у полису. Према овој клаузули осигурани су сви ризици губитка или оштећења осигураног предмета осим оних који су искључиво искључени из осигурања. Штете искључене из осигурања су штете настале због: намјерног поступка осигураника, нормалног цурења, нормалног губитка у тежини или запремини или уобичајеног трошења осигураног предмета, недовољног или неодговарајућег паковања, унутрашње мане или природног својства осигураног предмета, за кашњења, инсолвенције бродара, употребе у ратне сврхе атомске или нуклеарне физије или фузије, као и штете настале због неспособности брода за пловидбу.

### 3. 2. Institute Cargo Clauses B и C

За разлику од клаузуле А, која покрива све ризике, клаузуле В и С почивају на тзв. „named perils“ концепту, а који се састоји у томе да се за разлику од концепта „сви ризици“ којима није потребно прецизирати појединачно ризике које осигурање по овој клаузули покрива, јер су покривени сви ризици осим оних који су изричито искључени из осигурања, по овом концепту покривени су изричито ризици који су наведени у клаузулама<sup>9</sup>.

Клаузула В покрива ризике и то: губитак или оштећење које се разборито може приписати ватри или експлозији, бродолому,

---

<sup>9</sup> Више о томе: Павић Д. : Институтске клаузуле поморског осигурања, Загреб 1991, стр. 95.

насукању, потонућу или преврнућу брода или другог пловила, преврнућу или исклизнућу копненог возила, судару или додиру брода, другог пловила или возила са било којим спољашњим предметом осим водом, искрцају терета у луци прибјежишта, губитку или оштећењу насталом због заједничке хаварије, избацавања терета у море, отплављења, продора мора, језерске или ријечне воде у брод, друго пловило, возило, контејнер или складишно мјесто, потресу, вулканској ерупцији или грому, потпуни губитак сваког колета настао због пада у море или пада за вријеме укрцаја или искрцаја са брода или другог пловила.

За разлику од клаузуле В, клаузула С не покрива посљедња два ризика којима роба за вријеме превоза буде изложена.

Осим стандардних ризика постоје и клаузуле за осигурање ратних ризика и ризика штрајка.

#### **4. УСВАЈАЊЕ НОВИХ КЛАУЗУЛА ЗА ОСИГУРАЊЕ РОБЕ**

Почетком 2009. године дошло је до нових усвајања институтских клаузула. Разлози њиховог усвајања су прије свега у потреби прилагођавања савременим потребама и проблемима који прате транспорт. Један од разлога зашто се приступило увођењу нових клаузула јесте појављивање нових опасности као што су пиратерија и тероризам.

Основна карактеристика нових институтских клаузула јесте, као и за све клаузуле усвојене до сада, да је њихова примјена диспозитивне природе, те ће се примјењивати уколико их уговорне стране уговоре. Можемо закључити да ће се институтске клаузуле из 1982. године још неко догледно вријеме примјењивати у пракси, с обзиром да је велики круг лица која се баве осигурањем ове врсте врло добро упознат са истима.

Ове институтске клаузуле је припремио Joint Cargo Committee чији рад на новим клаузулама је започео 2006. године.

У односу на клаузуле из 1982. године дошло је до ситнијих корекција, прије свега у значењу ријечи појединих израза који су били доста тешко примјењиви у пракси.



Нове институтске карго клаузуле се као и клаузуле из 1982. године састоје из три основна пакета и то:

- Institute Cargo Clauses (A), 1/1/09;
- Institute Cargo Clauses (B), 1/1/09;
- Institute Cargo Clauses (C), 1/1/09;

За осигурање ратних ризика и ризика штрајка постоје:

- Institute War Clauses (Cargo) 1/1/09;
- Institute Strikes Clauses (Cargo) 1/1/09.

Ове клаузуле се поред осигурања поморског карга примјењују и на осигурање копненог карга, као и комбинованог превоза робе, осим за ваздушни превоз, за који постоје посебне клаузуле (Institute Cargo Clauses Air). Што се тиче клаузула које се односе на ваздушни карго, можемо рећи да нема битније разлике у односу на стандардне клаузуле поморског превоза робе.

Као и у ранијим институтским клаузулама, клаузула А пружа најшире покриће. Исти облици покрића ризика задржали су се и новим клаузулама, односно клаузула А користи All risks покриће, док клаузуле В и С користе тзв. „named perils“ покриће, односно тзв. именоване ризике<sup>10</sup>.

Међутим, како смо и раније истакли, ова клаузула иако покрива све ризике, не покрива и све штете, што се такође може и постићи осигурањем свих губитака или оштећења насталих из било којег узрока (all loss of damage) или изричитим уговарањем појединих ризика који се покривају, нпр. мањак из било којег узрока (including shortage and/or loss in weight however caused). Постоје два ограничења, која су и остала у новим клаузулама и то: штета мора настати за вријеме трајања осигурања те се не могу осигурати штете настале намјерним поступком осигураника („wilful misconduct of the assured“)<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Више о томе: Павић Д. : Поморско осигурање, Загреб 1986, стр. 209.

<sup>11</sup> Више о новим институтским клаузулама: Ловрић И.: Нове институтске клаузуле за осигурање робе 2009, магистарски рад, Сплит 2011.

## 5. РАЗЛИКЕ У ОДНОСУ НА ИНСТИТУТСКЕ КЛАУЗУЛЕ ИЗ 1982. ГОДИНЕ

У новим институтским клаузулама у односу на старе клаузуле из 1982. године је прије свега дошло до прецизирања покрића трајања осигурања од складишта до складишта. С обзиром да је ова одредба била доста нејасна у старим клаузулама, у новим клаузулама је прецизирано да осигурање почиње било каквом радњом која се односи на укрцај робе на превозно средство, као и све радње до завршетка њеног искрцаја<sup>12</sup>.

Дакле, ово осигурање не обухвата привремено складиштење или чување робе на возилу прије и послјије обављеног превоза, али обухвата превоз унутар складишта на почетку путовања. Прецизирано је да се покриће осигурања односи и на комбиновани превоз робе, као и за вријеме док се роба прије, у току или послјије превоза бродом налази у складиштима, стовариштима или другим мјестима.

Новим клаузулама проширени су и други случајеви када осигурање може престати, и то: завршетком искрцавања са превозног средства у било које друго складиште без обзира гдје се исто налази, а које је изабрао осигураник или његови запослени, када осигураник одабере за употребу било које превозно средство или контејнер изван уобичајеног тока превоза и истеком рока од 60 дана након што је осигурани предмет искрцан са поморског брода у луци одредишта.

С обзиром да је стари израз осигураника био доста непрецизан уведен је нови појам „assured“. Термин који се односио на осигуравача „underwriter“ замијењен је са новим називом „insurer“.

Доста проблема у пракси правиле су и енглеске ријечи у клаузулама које су означавале робу „goods“ и „cargo“, те су биле доста непрактичне. Ови називи су у новим клаузулама замијењени тер-

---

<sup>12</sup> 8. 1. I. С. С. 2009, осигурање почиње када осигурани предмет буде први пут помакнут у складишту ради непосредног укрцаја у превозно средство у сврху почетка превоза.

мином „subject matter insured“ (осигурани предмет-роба). Такође је велике проблеме правио израз „servant“, а односи се на лице које је у радном односу код осигураника, те је исти замијењен са новим изразом „employee“, што у преводу значи запослени радник.

Термин који се односи на уговор о превозу ствари, а који је у ранијим клаузулама носио назив „contract of affreightment“ замијењен је новим називом „contract of carriage“. Израз „lift van“ замијењен је савременим термином „kontejner“.

У клаузули број 3. 1. 2. која се односи на искључење због неодговарајућег паковања унесене су поједине нове одредбе којима се предвиђа да су овим условима из осигурања искључене штете настале због мањкавог и неодговарајућег паковања или неприпремљености осигураног предмета. Новина која се односи на нове клаузуле предвиђа да се наведено искључење примјењује у случају када је паковање или припрему осигураног предмета обавио осигураник или његови запослени, или уколико је паковање и припрема обављена прије ступања на снагу осигурања.

Израз „пакирање“ укључује и слагање робе у контејнер. Нове клаузуле уводе и стандард према којем се оцјењује припремљеност осигураног предмета за пријевоз. Оно мора бити такво да осигурани предмет одоли нормалним незгодама (ризицима) на пријевозном путу<sup>13</sup>.

Ова клаузула је на сличан начин измијењена у дијелу који се односи на искључење ризика због неспособности брода за пловидбу.

Према новој клаузули 3. 1. 5. искључење осигурања се не примјењује када је осигуранику било познато у вријеме укрцаја да брод или друго пловило није способно за пловидбу или није прикладно за сигуран превоз осигураног предмета, а укрцај је обављен: а) прије ступања осигурања на снагу, б) од стране осигураника или његових запослених којима је таква неприкладност била позната у вријеме утовара.

<sup>13</sup> Више о томе: Павић Д. : Нове институцке клаузуле за осигурање робе, часопис Осигурање број 51/10, стр. 38-48.

С обзиром да је у старој клаузули било доста недоумица у погледу клаузуле о искључењу ризика због инсолвенције бродара, новом клаузулом је прецизирано да ће у овом случају осигурање бити искључено у случају када је осигуранику у вријеме укрцаја осигураног предмета на брод било познато, или му је према редовном току ствари требало бити познато, да та инсолвенција или неизвршавање финансијских обавеза може онемогућити нормално одвијање осигураног путовања. У овом случају клаузула се неће примијенити када уговор о осигурању буде пренесен на странку која је купила или се у доброј вјери ваљаним уговором обавезала да ће купити осигурани предмет

Клаузула која се односи на искључење нуклеарних ризика је у односу на ранију клаузулу проширена, те умјесто клаузуле „*weapon of war*“ унесена нова клаузула „*any weapon or device*“, те је поред оружја проширена и клаузула која се односи на било коју направу кућне израде.

Клаузула о искључењу ризика терориста је проширена, с обзиром на све веће проблеме у области тероризма и покрића ових ризика, те је овом клаузулом из осигурања искључена штета настала због терористичког акта сваког лица које дјелује у име или је у вези с било којом организацијом која, уз употребу силе или насиља предузима радње усмјерене према обарању или дјеловању на неку државну власт, независно од тога је ли она успостављена законито или није.

У новим институтским клаузулама измијењена је и одредба која се односи на престанак уговора о осигурању у случају да уговор о превозу престане у некој другој луци или мјесту, а која није предвиђена уговором о превозу. Према тој клаузули, у случају таквог престанка, односно престанка уговора о превозу осигуране робе без воље осигураника осигурање престаје уколико се осигуравач о томе одмах не обавијести и осигурање не продужи.

У тексту клаузуле институт „*delivery*“ замијењен је институтом „*unloading of the subject matter insured*“, ријечи „*named herein*“ замијењене су ријечима „*named in the contract of insurance*“. Ове

измјене су управо извршене како би се усвојени термини у клаузулама најбоље примјенили у пракси

Нове клаузуле су унијеле и нове одредбе у случају промјене путовања без знања осигураника. Према новим клаузулама, у том случају мора се одмах обавијестити осигуравач и осигурање ће се наставити уз одговарајућу премију и услове.

Прецизиране су и одредбе које се односе на лице које се може сматрати осигураником. Према новим клаузулама то је лице које потражује накнаду штете од осигуравача, било да се ради о лицу које је или у чије име је склопљен уговор о осигурању, или лицу на које су права из уговора пренесена.

### **Измјене клаузула В и С**

Клаузуле института В и С су дословно пренесене из ранијих клаузула, с тим да у односу на раније клаузуле о искљученим ризицима, ове клаузуле имају још једно искључење које се односи на ризик намјерног оштећења или уништења осигураног предмета, који се у ове клаузуле може унијети укључивањем у уговор посебне клаузуле *Institute Malicious Damage Clause*<sup>14</sup>.

### **Измјене института ризика штрајка и рата**

Што се тиче института који се односе на ризике рата, у новим клаузулама, као и у старим стоји одредба да се осигурање односи само на поморски превоз, односно да ово осигурање не покрива копнени превоз робе.

Код клаузула које се односе на ризике штрајка карактеристично је да су овим клаузулама покривени само физички губици или оштећења осигураног предмета (укључујући и трошкове избјегавања штета), док се посредне штете које настану због дјеловања штрајкача и терориста не надокнађују.

---

<sup>14</sup> Више о томе: Павић Д. : Нове институцке клаузуле за осигурање робе, часопис Осигурање број 51/10, стр. 38-48.

## 6. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Анализирајући нове институтске клаузуле за осигурање робе и упоређујући их са институтским клаузулама из 1982. године можемо рећи да су извршене измјене у њиховом мањем дијелу, односно више корективном.

Међутим, са друге стране, иако изгледају безначајни, термини у старој полиси су правили велике проблеме како осигураницима тако и осигуравачима, јер је врло често долазило до недоумица и нејасноћа, како у погледу преузимања ризика, тако и у погледу остваривања права на накнаду настале штете на осигураном предмету.

Узимајући у обзир цјелокупну анализу нових институтских клаузула, односно њихових измјена можемо рећи да су сачињене у складу са савременим потребама и захтјевима савременог промета, те ће увелико олакшати закључивање уговора о осигурању субјектима који учествују у осигурању и превозу робе у међународном промету, те отклонити одређене недоумице које су се јављале код старих клаузула.

Узимајући све ово у обзир можемо рећи да се новим клаузулама одржава лидерска, односно свјетска позиција енглеске поморске полисе, те се UNCTAD-ове полисе у наредном периоду сигурно неће широко примјењивати.

**Dalibor Pejaković LL. M<sup>15</sup>**

**LEGAL ASPECTS, THE ROLE AND IMPORTANCE OF  
ADOPTION OF NEW CLAUSE INSTITUTE FOR INSURANCE  
OF GOODS IN INTERNATIONAL TRANSPORT**

*Summary*

*This paper attempts to analyze the need to adopt new policies insurance. It is special focuses on a detailed analysis of the changes that have taken place in relation to the English policy of 1982 and the reasons for these changes are izvršene. Attention to the great importance of adopting new policies for insurance of goods in international traffic and the problems they have encountered and private insurers in closing the old British policy of insurance.*

*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.*

**Keywords:** *Insurance of goods, the English policy, the changes clause*

---

<sup>15</sup> lawyer in Banja Luka

## ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

- Ивошевић Б., Транспортно осигурање, Београд 2009,  
Ловрић И.: Нове институтске клаузуле за осигурање робе 2009,  
Маровић Б.: Осигурање, Београд 1993,  
Павић Д.: Поморско осигурање, Загреб 1986,  
Павић Д.: Институтске клаузуле поморског осигурања, Загреб  
1991,  
Павић Д.: Нове институутске клаузуле за осигурање робе, часопис  
Осигурање број 51/10,  
Петрановић В.: Осигурање и реосигурање, Загреб 1994,  
Савин Ш.: Поморски превози, хаварије и осигурање, Загреб 1958,  
Томашић В.: Транспортно осигурање, Београд 1987,