

TRANSPORTNO OSIGURANJE

Bilješka. - Da bi udovoljilo molbi članova radne zajednice, uredništvo je odlučilo uspostaviti posebnu rubriku "Transportno osiguranje", u kojoj će se - prema potrebi i raspoloživom materijalu - donositi aktuelna pitanja iz oblasti transportnog osiguranja.

OSIGURANJE U KORIST PRODAVAOCA PO FOB KUPOPRODAJI

Naše Opće uzance i Incoterms 1953. suglasno ustanovljuju, da kod FOB kupoprodaje kupac snosi rizik za robu od časa, kada ona stvarno prijedje ogradu broda u ugovorenoj luci ukrcaja.

Sa stanovišta transportnog osiguranja smatra se, da prodavalac ima osigurljiv interes do časa prelaska robe preko brodske ograde u luci ukrcaja, a za daljnji put taj interes prelazi na kupca. Zato se kod FOB kupoprodaje kupac redovito ima pobrinuti za svoje transportno osiguranje.

Medjutim, mogu se desiti slučajevi, kada praksa osiguravajućih zavoda priznaje osigurljiv interes FOB prodavaocu i za vrijeme prekomorskog putovanja.

Mjerodavan je kod toga ekonomski momenat. Ako je na pr. bilo ugovoreno plaćanje akreditivom, pa kupac odbije plaćanje povodom neke rezerve banke, prodavalac je ostao nenamiren. On se u takvom slučaju treba odmah pobrinuti za osiguranje robe, koja je na putu, kako bi bio pokriven za slučaj nastale štete.

U uputama, koje je za svoje osiguranike priredilo Insurance Company of North America, Philadelphia, izriječno se ističe, da prodavalac uz FOB naslov, po kojemu vlasništvo prelazi na kupca u nekom mjestu početka prijevoza u unutrašnjosti zemlje, ima finansijski interes na robu sve dok ne primi kupovninu. Ovakva situacija nastaje, ako uvjeti prodaje predviđaju plaćanje uz predočenje dokumenata ili uz prihvatanje mjenice plative 30 - 60 - 90 dana po predočenju, ili pak, kad se roba šalje na otvoreni račun.

Spomenuti zavod ističe, da će prodavalac u takvim slučajevima dobro učiniti, ako provede svoje vlastito osiguranje, pa time sebe zaštiti za slučaj, da gubitak ili oštećenje pošiljke za vrijeme transporta umanji želju kupca, da izvrši plaćanje, kako je prvobitno bilo zamišljeno. Na pr. kupac možda nije uopće proveo svoje osiguranje, ili njegovo osiguranje nije

dostatno uslijed preniske svote osiguranja ili užih uslova osiguranja.

Katkada je potpuni gubitak pošiljke onemogućio platež robe. To se je događalo u trgovini sa zemljama, koje ne dodjeljuju devize, ako roba nije stvarno stigla i prošla kroz carinu.

Neki od navedenih primjera izgledaju nevjerojatni i daleki. Oni ipak pokazuju, da prodavalac stvarno snosi finansijski rizik sve do časa, dok od kupca ne primi doznaku novca.

Prodavalac može o takvoj situaciji voditi računa provedbom svoga osiguranja. Strano osiguranje će tada najprije važiti. A ukoliko ne bi pružilo puno pokriće u danoj prilici, onda bi ga popunilo prodavaočevo osiguranje. Prodavalac je tada zaštićen. Tako Insurance Company of North America.

I u našoj se praksi dešava, da naši izvoznici, prilikom prodaje robe uz uslove CIF, C&F i FOB, nisu u mogućnosti, da naplate cijenu za robu odmah po ukrcaju robe na brod, niti da osiguraju prodajnu cijenu putem neopozivog dokumentarnog akreditiva. U takvim slučajevima, i pored toga što pravno rizik i prijevoza robe prelazi na kupca u momentu ukrcaja robe na brod, može se desiti, da naš izvoznik stvarno nosi rizik, ukoliko roba za vrijeme prijevoza propadne ili bude oštećena, a izvoznik ne bude u mogućnosti, da prodajnu cijenu u potpunosti naplati.

S obzirom na takve slučajeve, banka često traži od naših izvoznika, da robu osiguraju protiv svih rizika, bilo pomorskih bilo ratnih ili političkih, bez obzira na to, što kupac robe takvo osiguranje nije tražio niti za nj platio odgovarajuću cijenu.

U takvim se slučajevima radi jedino o osiguranju interesa naših izvoznika, koji bi štetu pretrpjeli samo ukoliko ne bi mogli naplatiti prodajnu cijenu i pored toga, što je roba plovila na rizik kupca. DOZ ovakve interese uzima u pokriće. Osim imena osiguranika, oznake robe, imena broda, putovanja, osiguranog iznosa obračunatog po disparitetnom kursu i rizika, protiv kojih se vrši osiguranje, odnosna polica sadrži još i klauzulu: "Osigurava se samo interes osiguranika kao prodavaoca. Naknada štete za robu izvršit će se osiguraniku samo ukoliko prodavalac nije u mogućnosti naplatiti ugovorenu cijenu. Polica je neprenosiva." U ime premije se računa 1/4 stope, koja bi se

po DOZ-ovoj tarifi računala za odgovarajuće rizike. S obzirom na odredbu, da svota osiguranja ima biti obračunata po disparitetnom kursu, izlazi, da svota osiguranja može biti izražena samo u dinarima, te je i odšteta plativa u dinarima.

P. H.

NACRTI TIPSKIH UGOVORA

POLJSKA DIREKтна TERETNICA

Odbor za dokumentaciju poljske vanjske trgovačke komore osnovan je krajem 1953. sa zadatkom, da izrađuje i daje mišljenja o ispravama pomorskog transporta. Taj odbor je, između ostalog, izradio i poljski tipski brodarski ugovor "Polgen", ugovor o tegljenju, a nedavno i poljsku direktnu teretnicu.

Formular direktne teretnice sadržava samo nekoliko točaka, i što je bitno za vlasnika tereta, čini svakog vozara odgovornim za njegov sektor puta. Ta direktna teretnica ne odnosi se samo na pomorski prijevoz i prekrcavanje, nego i na prijevoz kopnom (željeznički, cestovni i riječni saobraćaj). U početku se namjeravalo i zrakoplovni saobraćaj uključiti u tu teretnicu, ali je na kraju zaključeno, da je to zasada preurnjeno.

Sličan dokumenat već je prihvaćen u čehoslovačkoj i ruskoj vanjskoj trgovini.

Poljske oceanske linije već primjenjuju tu teretnicu u praksi. Vrlo je vjerojatno, da će uskoro taj dokumenat usvojiti i poljsko parobrodarsko društvo u Szcecinu.

Prihvaćanje takvog dokumenta u njegovu pojednostavljenom obliku dozvoljava otpremu svih tereta na svako odredište svijeta u oba pravca.

(Polish Maritime News, November
1959., str.5)

V.F.

Bilješka. - Donosimo gornju bilješku radi naših zainteresiranih privrednih faktora, koji mogu doći u situaciju, da se služe poljskom direktnom teretnicom. I inače je pitanje direktne teretnice danas u svijetu aktuelno, pa treba svako uvadjanje te isprave na pojedinim sektorima puta držati u evidenciji, i to s obzi-