

Ljerka Mintas Hodak
asistentica-istraživač

UDK 368.23

UNCTADOVE UZORAK KLAUZULE ZA OSIGURANJE TERETA

Autor prikazuje najzanimljivije i najvažnije uzorak-klaузule za osiguranje tereta - klaузulu o pokriću, o općim isključenjima, o dodatnom pokriću, o razdoblju pokrića, o opsegu odštete i o osigurljivom interesu. Odredbe ovih klaузula usporeduju se s odgovarajućim klaузulama koje je izradio Institute of London Underwriters, prema njihovoj posljednjoj reviziji. Na osnovi pripremnih materijala, autor iznosi motive za odabiranje pojedinih rješenja i nekih nacionalnih zakonodavstava, npr. norveškog, francuskog i njemačkog. Članak je popraćen prijevodom uzorak-klaузula za osiguranje tereta, što čini cjelinu sa uzorak-klaузulama za osiguranje broda, objavljenim u prošlom broju. Namjera autora bila je skrenuti pažnju jugoslavenskim poslovnim krovovima na mogućnost određivanja uvjeta osiguranja prema rješenjima koja donose ove klaузule.

U želji da našoj stručnoj javnosti omogućimo bolji uvid u rezultate rada UNCTADa na području pomorskog osiguranja, u ovom dvobroju časopisa objavljuje se prijevod i komentar UNCTADovih uzorak-klaузula za osiguranje tereta.

Postojeći tekst UNCTADovih uzorak-klaузula za osiguranje tereta izrađen je tijekom osmog (1982) i devetog (1983) zasjedanja Radne grupe za međunarodno pomorsko zakonodavstvo ("The Working Group on International Shipping Legislation") uz sudjelovanje brojnih stručnjaka za pomorsko osiguranje iz razvijenih zemalja i zemalja u razvoju.

Konačni tekst uzorak-klaузula za osiguranje tereta sastoji se od tri kompleta klaузula: "All Risks Cover" ("Pokriće svih rizika") u dalnjem tekstu: ARC), "Intermediate Cover" ("Meduzavisno pokriće") (u dalnjem tekstu: IC) i "Restricted Cover" ("Suženo pokriće") (u dalnjem tekstu RC).

Najšire pokriće osiguranih rizika osiguranik dobiva ako ugovori osiguranje tereta prema ARC verziji, a naruže prema RC verziji UNCTADovih uzorak-klaузula. Dok je pokriće osiguranih rizika prema prvoj verziji uzorak-klaузula određeno primjenom metoda

"svih rizika osim isključenih" ("all risks minus exceptions"), pokriće osiguranih rizika prema druge dvije verzije UNCTADovih uzorak-klauzula je određeno primjenom metode "imenovih rizika" ("named perils") premda su u Radnoj grupi UNCTADA predstavnici nekih država zagovarali prijedlog da se pokriće rizika u sve tri verzije odredi primjenom metode "svih rizika osim isključenih". Ovaj prijedlog je obrazlagan time, da bi na taj način osiguranici imali bolji uvid u opseg pokrića koji im je ponuden svakim od tri kompleta UNCTADovih uzorak-klauzula. Prijedlog ipak nije dobio potrebnu većinu, pa je tako nastavljeno s do sada raširenom praksom određivanja svih vrsta suženog pokrića putem "named perils" metode.²

Medusobnom usporedbom uglavaka svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta uočljivo je da su osim uglavka o pokriću i uglavka o općim isključenjima, svi ostali uglavci identični u sve tri verzije uzorak-klauzula. Uglavak o općim isključenjima u IC verziji uzorak-klauzula sadržajno je identičan odgovarajućem uglavku u RC verziji, a oba ta uglavka razlikuju se od uglavka o općim isključenjima predviđenog u ARC verziji samo utoliko, što je u njima izričito predviđeno isključenje pokrića iz osiguranja u slučaju namjernog oštećenja ili namjernog uništaja osiguranog tereta ili dijela tereta nezakonitim činom bilo koje osobe ili osoba (3.1.10). Ovo isključenje nije izričito predviđeno u ARC verziji UNCTADovih uzorak-klauzula.³

Ako se UNCTADove uzorak-klauzule za osiguranje tereta općenito usporede s klauzulama za osiguranje tereta koje je izradio Institut engleskih osiguratelja (Od 1.1.1982) (u dalnjem tekstu ICC klauzule), uočljivo je da su osigurani rizici predviđeni u uglavku o pokriću prema svakoj od tri verzije UNCTADovih uzorak-klauzula vrlo slični osiguranim rizicima predviđenim odgovarajućim uglavkom svakog od tri kompleta ICC klauzula (komplet "A", "B" i "C").⁴ Iz toga, međutim, ne bi trebalo izvlačiti zaključak da je i pokriće osiguranih rizika koje je primjenom bilo koje od tri verzije UNCTADovih uzorak-klauzula ponudeno osiguraniku potpuno jednako pokriću uz primjenu odgovarajućeg kompletata ICC klauzula. Razlike u opsegu pokrića između pojedinog kompletata UNCTADovih uzorak-klauzula i odgovarajućeg kompletata ICC klauzula postoje, te na neke od za-mjetnijih ukazujemo u komentaru uz pojedine uglavke UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta.

UNCTADove uzorak-klauzule za osiguranje tereta sastavljene su, kao i UNCTADove uzorak-klauzule za osiguranje brodova na vrijeme, po očitim utjecajem rješenja predvidenih u Institutskim klauzulama, pa je očito da se članovi Radne grupe UNCTADA prilikom sastavljanja uzorak-klauzula nisu uspjeli oslobođiti značaja koji ICC i ITC klauzule još uvijek imaju u praksi pomorskog osiguranja. Ne smije se dakako zanemariti ni značaj alternativnih rješenja predvidenih u pojedinim uglavcima UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta koja su sročena uzimajući u obzir rješenja predvidena u standardnim uvjetima za osiguranje tereta pojedinih zemalja, kao npr. Norveškog plana za pomorsko osiguranje tereta, Njemačkih općih pravila za pomorsko osiguranje (ADS) dopunjenih Posebnim pravilima za teret ADS (Cargo), Francuske police osiguranja, itd. Praksa će pokazati u kojoj će mjeri alternativna rješenja izradena na osnovi drugih nacionalnih uvjeta za pomorsko osiguranje, a ne engleskih, biti prihvatljivija za stranke ugovora o osiguranju tereta.

Pristupivši izradi kako UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje brodova na vrijeme tako i UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta, UNCTAD je želio ponuditi praksi takve neobvezne uzroke klauzula za pomorsko osiguranje, koje bi bile prihvatljive za što širi krug interesenata i u kojima ne bi bilo svih onih negativnosti koje su bile karakteristične za Institutске klauzule prije negoli je Institut londonskih osiguratelja proveo zadnju reviziju klauzula i police osiguranja. To drugim riječima znači, da je UNCTAD nastojao prilikom izrade uzorak-klauzula sročiti uvjete pomorskog osiguranja na što je moguće razumljiviji, jednostavniji i suvremeniji način, uvažavajući prilikom formuliranja ugovornih rješenja za pojedine vidove odnosa iz ugovora o pomorskom osiguranju tereta u većoj mjeri negoli je to prisutno u ICC klauzulama, opravdane interese osiguranika; posebno onih iz zemalja u razvoju koji se zbog nedovoljne stručnosti i iskustva u poslovima osiguranja često izlažu opasnosti da prilikom kupovanja osiguranja na međunarodnom tržistu osiguranja u razvijenim zemljama nikad potpuno ne shvate kakvo su osiguranje i uz koje uvjete stvarno kupili.⁵

S druge strane, izradom uzorak-klauzula za pomorsko osiguranje UNCTAD je želio ostvariti neke od osnovnih pretpostavki za izgradnju međunarodnog pravnog režima pomorskog osiguranja. Niže, naime, potrebno posebno isticati da do sada još ne postoji izgradeni međunarodni pravni režim pomorskog osiguranja, te da tu ulogu u pretežnom broju slučajeva međunarodnog prijevoza robe morem de facto vrše engleski uvjeti pomorskog osiguranja - ICC klauzule, englesko pravo i praksa. Istraživanja UNCTADA su pokazala da se još uvijek u gotovo dvije trećine svih zemalja u svijetu koristi engleska polica pomorskog osiguranja, engleski uvjeti, te englesko pravo i praksa. Kad se radi o zemljama u razvoju, taj je postotak još i veći i penje se na 75% zemalja unatoč sve brojnjim kritikama upravo iz zemalja u razvoju upućenih na račun dominacije engleskih ugovornih uvjeta osiguranja u praksi pomorskog osiguranja na međunarodnoj razini. Stoga je UNCTAD pristupio izjednačenju ugovornog prava pomorskog osiguranja izradom uzorak-klauzula za osiguranje tereta i za osiguranje brodova na vrijeme, kako bi na taj način ostvario osnovne pretpostavke za daljnji razvoj i izgradnju jednog zaista međunarodnog pravnog režima pomorskog osiguranja. Međutim, otpor razvijenih zemalja ovakvom pokušaju UNCTADA prvenstveno se očitovao u tome što su predstavnici razvijenih zemalja pristali sudjelovati u radu na izjednačenju ugovornog prava pomorskog osiguranja pod uvjetom da klauzule koje budu izradene ostanu samo neobvezni uzorci čija primjena će ovisiti o ugovornoj volji stranaka ugovora o pomorskom osiguranju. Razlozi ovakvog otpora razvijenih zemalja su očiti kad se ima u vidu da se upravo u tim zemljama nalaze najveći centri bržišta pomorskog osiguranja i da osiguratelji iz takvih zemalja nameću korisnicima osiguranja uvjete kojima maksimalno zaštićuju svoje interese. UNCTAD je na kraju morao pristati na uvjete razvijenih zemalja i stoga su uvjeti osiguranja izrađeni u krilu te međunarodne organizacije samo uzorci klauzula koji će se primjeniti samo ako te stranke ugovora o pomorskom osiguranju izričito predvide.⁶

S obzirom na činjenicu da je UNCTADova Radna grupa za izradu uzorak-klauzula za osiguranje tereta (ali i za osiguranje brodova na vrijeme) nastojala prilikom sastavljanja uvjeta osiguranja uvažavati u što većoj mjeri opravdane interese i zahtjeve zemalja u razvoju, trebalo bi očekivati da će upravo te zemlje pokazati

veći interes za širu primjenu ovih uzorak-klauzula u praksi pomorskog osiguranja, barem u slučajevima međunarodnog pomorskog osiguranja između samih zemalja u razvoju, kad ekonomska dominacija centra pomorskog osiguranja razvijenih zemalja i utjecaj koji iz nje proizlazi nisu toliko prisutni i izraženi.

Usaporeujući vrlo općenito UNCTADove uzorak-klauzule za pomorsko osiguranje brodova na vrijme i za osiguranje tereta s odredbama o osiguranju sadržanim u našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (u dalnjem tekstu ZPUP) moglo bi se ustvrditi da predložene uzorak-klauzule nisu, općenito uvezši, protivne odredbama jugoslavenskog prava o pomorskom osiguranju, iako su rješenja predviđena u pojedinim UNCTADovim uzorak-klauzulama nepovoljnija za osiguranika negoli bi to proizlazilo iz odgovarajućih dispozitivnih odredbi ZPUP, dok je u drugim slučajevima situacija upravo obrnuta. Potrebno je naglasiti da mnoga vrlo suvremena i dobra rješenja pravnog odnosa osiguratelja i osiguranika na temelju ugovora o pomorskom osiguranju predviđena u našem ZPUP nalaze sada međunarodnu potvrdu svoje ispravnosti i suvremenosti, s obzirom da su tvorci UNCTADovih uzorak-klauzula slična rješenja unijeli u uzorak-klauzule. Utoliko bi više u našoj poslovnoj praksi trebalo ozbiljnije razmisliti o korisnosti UNCTADovih uzorak-klauzula za pomorsko osiguranje kao osnove za izradu vlastitih ugovornih uvjeta za osiguranje pomorskog karga i kaska.

U korist šire primjene UNCTADovih uzorak-klauzula za pomorsko osiguranje u jugoslavenskoj poslovnoj praksi govori još jedan važan razlog. Poznato je da se osiguranje brodova u jugoslavenskim, i reosiguranje u međunarodnim okvirima, te osiguranje izvoza roba bar do sada obavljalo u SFRJ isključivo uz primjenu odgovarajućih engleskih Institutskih klauzula. Te klauzule sadrže posebni uglavak o primjeni engleskog prava čiju primjenu jugoslavenski osiguratelji ponekad isključuju u korist primjene jugoslavenskog prava. To se čini sasvim logičnim i pravičnim u situacijama kad se npr. sklapa osiguranje za brodove jugoslavenskih brodara kod jugoslavenskih osiguravajućih organizacija i na temelju jugoslavenske police osiguranja. Međutim, određeni ozbiljni poslovni razlozi kao i razlozi pravne sigurnosti protivni su ovakvoj praksi ugavaranja primjene jugoslavenskog prava kao mjerodavnog prava na ugovor o pomorskom osiguranju uz engleske Institutске klauzule. Protivnici ugavaranja mje-

rodavnosti jugoslavenskog prava za ugovor o pomorskim osiguranju uz engleske Institutske klauzule ističu, naime, da je svako odvajanje Institutskih klauzula od preostalog dijela engleskog pravnog sustava pomorskog osiguranja i njihovo "presadivanje" u neki drugi nacionalni pravni sustav, što se zapravo zbiva kad se ugovara mjerodavnost drugog nacionalnog prava za Institutске klauzule, može uroditи nepredvidivim i za praksu vrlo štetnim posljedicama koje stranke ugovora o osiguranju prilikom sklapanja ugovora nisu u stanju uvijek i u potpunosti sagledati.⁷

UNCTADove uzorak-klauzule za pomorsko osiguranje sastavljene su tako da predstavljaju samostalnu ugovornu cjelinu nevezanu ni uz jedan određeni nacionalni pravni poredak, a to znači da se UNCTADove uzorak-klauzule može stipulacijom stranaka ugovora o pomorskom osiguranju podvrgnuti primjeni bilo kojeg nacionalnog prava, a da pri tome stranke ne strahuju od nepredvidivih i eventualno štetnih posljedica koje bi im mogle nastati ako se UNCTADove uzorak-klauzule tumače u skladu s izabranim nacionalnim pravom ili ako takvo pravo služi za popunjavanje praznina u odredbama uzorak-klauzula. Radna grupa UNCTADA imala je to u vidu prilikom sastavljanja uzorak klauzule o primjeni mjerodavnog prava, prepustajući volji stranaka ugovora o pomorskom osiguranju da takav uglavak samostalno formuliraju. Kad se radi o našoj poslovnoj praksi, smatramo da bi bilo korisno uvijek kad se ugovor o pomorskom osiguranju sklapa uz primjenu UNCTADovih uzorak-klauzula izričito predviđjeti dodatni uglavak o mjerodavnom nacionalnom (jugoslavenskog) pravu jer bi na taj način bile uklonjene sve nedoumice o pravu koje treba primijeniti u slučaju da je potrebno tumačiti pojedine odredbe uzorak-klauzula ili ako se kasnije ustanovi da u uzorak-klauzulama postoje pravne praznine koje treba popuniti primjenom zakonskih ili drugih odredaba, poslovnih običaja, itd. Prema tome, izborom UNCTADovih uzorak-klauzula za pomorsko osiguranje umjesto engleskih Institutskih klauzula otpale bi u našoj praksi pomorskog osiguranja sve nedoumice i opasnosti koje mogu nastati kad se uz primjenu engleskih Institutskih klauzula predviđi mjerodavnost jugoslavenskog prava.

Zaključno bismo htjeli naglasiti još samo toliko da, premda UNCTADovi standardni uvjeti za osiguranje pomorskog kaska i karga nisu do sada u našoj stručnoj javnosti ocijenjeni kao ozbiljnija alternativa engleskim Institutskim klauzulama, ipak smatramo da su ti uvjeti kao konačni rezultat dugogodišnjeg rada UNCTADA i kao prvi pokušaj ujednačenja ugovornog prava pomorskog osiguranja na međunarodnoj razini značajan uspjeh. Bez obzira da li će se i u kojoj će se mjeri ova UNCTADove uzorak-klauzule za pomorsko osiguranje uspjeti nametnuti u međunarodnoj praksi pomorskog osiguranja, ostaje velika zasluga UNCTADA što je, prihvativši se rada na izradi ovih klauzula, i kritikom koju je uputio zastarijelim i već odavno neprimjerenum engleskim Institutskim klauzulama za pomorsko osiguranje, potaknuo Institut engleskih osiguratelja da stupi promjeni i osuvremenjivanju svojih klauzula što ovaj Institut sigurno inače još dugo ne bi bio učinio. Osjetivši opasnost da bi UNCTAD mogao izraditi i ponuditi praksi klauzule koje bi bile sadržajno i stilski suvremenije i prihvatljivije od tadašnjih Institutskih klauzula, Institut londonskih osiguratelja je na poticaj engleskih osiguratelja dosta brzo proveo reviziju engleske police osiguranja i Institutskih klauzula uvažavajući veliki dio kritičkih primjedbi koje su bile istaknute upravo u UNCTADu na račun ranijih Institutskih klauzula. Stoga možemo ustvrditi da je UNCTAD ne samo izradio vlastite uvjete osiguranje, nego i pomogao reviziju engleskih Institutskih klauzula za pomorsko osiguranje.

Klauzula o pokriću

U Radnoj grupi UNCTADA se pojavio prijedlog u odnosu na metodu određivanja osiguranih rizika u IC i RC verziji UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta da se i opseg međuzavisnog pokrića i suženog pokrića odredi po načelu "svih rizika, osim isključenih" ("all risks minus exceptions") jer bi tako osiguranik lakše mogao ocijeniti da li ponudeni opseg pokrića odgovara njegovim konkretnim potrebama. Iako ovakav pristup određenju opsega suženog pokrića iz osiguranja postoji u nekim državama (kao npr. SR Njemačkoj i Ekvadoru), ipak je u Radnoj grupi zaključeno da se opseg pokrića u IC i RC verziji uzorak-klauzula odredi metodom imenovanih rizika ("named perils method") po uzoru na određenje pokrića u nacionalnim policama

većine država.

Širina pokrića predviđena u tri verzije UNCTADovih uzorak-klaузula za osiguranje tereta gradira od najšireg pokrića predviđenog ARC verzijom do najužeg pokrića predviđenog RC verzijom uzorak-klaузula.

U ARC verziji uzorak-kalaузula pokriće je određeno, kao i u ARC verziji uzorak-klaузula za osiguranje pomorskog kaska, općenitom formulom po kojoj su pokriveni svi rizici osim onih čije pokriće je izričito isključeno primjenom klaузule o općim isključenjima ili po posebnom sporazumu stranaka, ugovora o osiguranju tereta. U IC i RC verziji uzorak-klaузula imenovani su kao osigurani rizici isti rizici koji su pobrojani i u kompletu "B" i "C" ICC klaузula. To, međutim, ne znači da je i opseg pokrića koji je ponuden strankama ugovora o osiguranju uz primjenu jedne od verzija UNCTADovih uzorak-klaузula za osiguranje tereta identičan opsegu osiguranja koji takve stranke ugovaraju pristankom da se na osiguranje tereta primjenjuje odgovarajući komplet ICC klaузula.⁸

Razlike u opsegu pokrića prema svakoj od tri verzije UNCTADovih uzorak-klaузula u odnosu na odgovarajući komplet ICC klaузula su brojne i zamjetne. Skrenut ćemo pažnju samo na neke od onih koje se nameću već površnom usporedbom UNCTADovih uzorak-klaузula i ICC klaузula.

Tako je u sve tri verzije UNCTADovih uzorak klaузula za osiguranje tereta predviđeno pokriće šteta, na teretu koje nastanu zbog čina državnih vlasti poduzetih radi sprečavanja ili otklanjanja onečišćenja koje je posljedica oštećenja broda kojim se osigurani teret prevozi. Ovakva "Pollution Damage Clause", ne postoji u ICC klaузulama. Isto tako u sve tri verzije UNCTADovih uzorak-klaузula izričito je predviđeno pokriće svih šteta na osiguranom teretu koje nastanu zbog dima koji se širi iz vatre odnosno požara protiv kojeg je teret osiguran. Nadalje, prema tekstu uglavka o pokriću u IC i RC verziji UNCTADovih uzorak-klaузula, za razliku od uglavka o pokriću u kompletu "B" i "C" ICC klaузula, izričito je predviđeno, uz pokriće šteta prouzročenih iskliznućem i prevrnućem kopnenog vozila i štete prouzročene padom ("falling") takvog vozila. Jedna od zamjetnih razlika između UNCTADovih uzorak-klaузula u verziji IC i RC i kompleta "B" i "C" ICC klaузule, je u stilizaciji uvod-

nog dijela klauzule o pokriću. Naime, po kompletu "B" i "C" ICC klauzula postojat će pokriće iz police osiguranja tereta za gubitak ili oštećenje osiguranog tereta za koji je dovoljno da se samo može razborito pripisati nastupu određenih imenovanih rizika (1.1.1 do 1.1.6 u kompletu "B", 1.1.1 do 1.1.5 u kompletu "C" ICC klauzula), dok je u odnosu na gubitak ili oštećenje koje nastane zbog nastupa vrlo restriktivno određenog broja rizika (1.2.1 do 1.2.3 u kompletu "B", 1.2.1 i 1.2.2 u kompletu "C" ICC klauzula) potrebno da osiguranik dokaže direktnu uzročnu vezu između nastupa osiguranog slučaja i nastanka štete. Međutim, prema stilizaciji uvodnog dijela uglavku o pokriću u IC i RC verziji UNCTADovih uzorak-klauzula ova distinkcija u pogledu stupnja uzročne veze koju osiguranik mora dokazati da bi dobio naknadu iz osiguranja ne postoji. Prihvaćeno rješenje je nepovoljnije za osiguranika nego po ICC klauzulama jer osiguranik da bi stekao pravo na naknadu po IC ili RC verziji UNCTADovih uzorak-klauzula mora dokazati neposrednu uzročnu vezu između nastanka štete i osiguranog rizika, kako to proizlazi iz formulacije uvodnog dijela uglavku o pokriću IC i RC verzije uzorak-klauzula ("caused by"). Nije također na odmet spomenuti i to da je prilikom stilizacije odredbe u 1.7 IC verzije uzorak-klauzula kao osigurani rizik predviđen uz potres, vulkansku erupciju i grom, i svaka slična prirodna nepogoda. Identična formulacija ove vrste isključenih rizika predviđena je i u UNCTADovim uzorak-klauzulama za osiguranje brodova, a cilj joj je da na jasniji način naznači da su iz osiguranja isključene i sve štete koje proizidu iz drugih oblika prirodnih nepogoda, a ne samo iz izričito istaknutih. S druge strane iz ovakve formulacije jasno proizlazi da je isključenje ograničeno samo na štete koje proizidu iz prirodnih nepogoda, a ne i iz drugih vrsta katastrofa (kao npr. rušenja skladišta, pada zrakoplova, itd.) u odnosu na koje je prema uvjetima za osiguranje tereta u nekim zemljama (npr. Njemačke ADS klauzule za teret, Francuska polica za osiguranje tereta, itd.) izričito navedeno da su isključene iz pokrića predviđenog policom osiguranja tereta.

Opća isključenja

Razlika u opsegu pokrića između UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta i ICC klauzula očituje se ne samo kroz pozitivno određenje pokrića u svakom od ove dvije vrste uvjeta za osiguranje tereta, nego i kroz negativno određenje pokrića koje dolazi do izražaja u uglavku o općim isključenjima. Rizici isključeni iz osiguranja po UNCTADovim uzorak-klauzulama u sve tri verzije u pretežnoj su mjeri identični rizicima isključenima iz osiguranja po ICC klauzulama, ali ipak uz neke specifičnosti. Tako je u sve tri verzije UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta za razliku od ICC klauzula, izričito predviđeno da su iz osiguranja isključene sve štete koje proizidu iz konfiskacije, rekvizicije ili iz drugih sličnih mjera koje poduzme ili namjerava poduzeti neka država ili slična organizacija (3.1.9). Isto je tako u sve tri verzije uzorak-klauzule izričito predviđeno da su iz osiguranja isključene sve štete koje prizidu iz sabotaže (3.1.5) te štete koje prizidu iz zlonamjerne detonacije eksploziva od strane bilo koje osobe (3.1.6). Ove dvije vrste šteta pokrivenе su po kompletu "A" ICC klauzule, a isključenje pokrića u odnosu na te štete po kompletima "B" i "C" proizlazi iz formulacije "Klauzule o zlonamjernim štetama" ICC klauzula. Prema sve tri verzije UNCTADovih uzorak-klauzula isključeni su iz osiguranja gotovo svi ratni rizici (3.1.1 do 3.1.3) koji su isključeni iz osiguranja i po uglavku 6 ICC klauzula, time što je, za razliku od ICC klauzula koje predviđaju isključenje "svakog neprijateljskog akta od strane ratujuće sile ili protiv nje" ("any hostile act by or against belligerant power"), u UNCTADovim uzorak-klauzulama predviđeno da su isključene iz osiguranja štete zbog "neprijateljstva i ratu sličnih čina" ("hostilities or warlike acts").

Nadalje, prema UNCTADovim uzorak-klauzulama, za razliku od ICC klauzula, iz osiguranja su isključene sve štete osiguranog tereta koje nastanu zbog bilo kakvih mina, torpeda, bombi ili drugog ratnog oružja (3.1.3), a ne samo zbog onih koje su, kao po ICC klauzulama, zaostale iz rata (6.3). U UNCTACovim uzorak-klauzulama za osiguranje tereta (ali i za osiguranje brodova) jasnije je odreden domaćaj pojma zapljene ("seizure"), u odnosu na ICC klauzule. Kako se prema engleskom precedentnom pravu pojам "seizure" može uključivati i gusarstvo, a pokriće rizika gusarenja je u UNCTADovim uzo-

rak-klauzulama posebno određeno, to je u 3.1.4 svih triju verzija uzorak-klauzula izričito naznačeno da se isključenje rizika "zapljene" ("seizure") ne odnosi na zapljenu koju izvrše gusari, zapovjednik, časnici ili posada broda. Prema UNCTADovim uzorak-klauzulama, za razliku od ICC klauzula, isključene su iz osiguranja samo štete koje nastanu zbog nastupa rizika štrajka, prekida posla, itd. (3.1.7), a ne i štete osiguranog tereta koje počine štrajkaši, radnici otpušteni s posla ili osobe koje sudjeluju u sličnim radničkim nemirima, nasiljima i gradanskim borbama (7.1).

Isključenje pokrića za štete koje proizidu iz namjernih protupravnih čina ili propusta osiguranika, predviđeno u 3.2 svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula, strože je za osiguranika negoli takvo isključenje predviđeno u 4.1 ICC klauzula. Prema UNCTADovim uzorak-klauzulama isključene su iz osiguranja sve štete, gubici, odgovornosti ili izdaci koji nastanu zbog namjernog postupka ili propusta osiguranika, ali i zbog njegove krajnje nepažnje i pored znanja da bi takav gubitak, oštećenje, odgovornost ili izdatak mogao vjerljivo uslijediti. Prema ICC klauzulama isključenje se odnosi samo na gubitak, oštećenje ili izdatak koji se razborito može pripisati namjernom postupku osiguranika, a ne i njegovoj krajnjoj nepažnji. S druge strane, po UNCTACovim uzorak-klauzulama položaj osiguranika je nešto povoljniji kad se radi o ovom isključenju negoli po ICC klauzulama, i to utoliko što po UNCTADovim uzorak-klauzulama osiguratelj mora dokazati neposrednu uzročnu vezu između protupravnog čina ili propusta osiguranika učinjenog namjerno ili iz krajnje nepažnje i nastale štete, da bi mogao otkloniti pokriće iz osiguranja po polici za osiguranje tereta. Prema formulaciji u ICC klauzulama dovoljno je međutim da osiguratelj tek učini razborito vjerljivim da je šteta posljedica namjernog postupka osiguranika, pa da se osloboди dužnosti pokrića štete. Nije na odmet naglasiti da je tekst u 3.2 svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta rezultat kompromisa između zahtjeva predstavnika onih država koji su predlagali isključenje pokrića samo za štete koje nastanu zbog namjernih postupaka osiguranika i zahtjeva predstavnika onih država koji su predlagali da se iz osiguranja isključe ne samo sve štete koje proizidu iz postupaka i propusta osiguranika učinjenih namjerno ili iz krajnje nepažnje, nego i sve štete koje nastanu

zbog takvog djelovanja osoba za koje osiguranik odgovara.

Prema ICC klauzulama isključene su iz osiguranja štete koje nastanu na osiguranom teretu zbog nedovoljnog i neodgovarajućeg slaganja tereta u kontejner u dvije alternativne situacije: ako se slaganje obavlja prije stupanja na snagu ovog osiguranja ili ako ga obavlja osiguranik odnosno njegov službenik (4.3). Prema sve tri verzije UNCTADovih uzorak-klauzula ova druga situacija nije izričito predviđena, pa stoga treba zaključiti da je isključenje pokrića iz osiguranja u odnosu na nedovoljno i neodgovarajuće slaganje tereta u kontejner uže po UNCTADovim uzorak-klauzulama negoli je po ICC klauzulama.

Isključenje pokrića iz osiguranja u odnosu na štete zbog nesposobnosti broda odnosno neprikladnosti broda ili kopnenog vozila za plovidbu predviđeno u 3.6.1 svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula postoji i u 5.1 svih triju kompleta ICC klauzula. Međutim, po tekstu ICC klauzula ovo će se isključenje primjeniti uvijek samo pod uvjetom da su osiguranik ili njegovi službenici ("servants") osobno znali ("assured or their servants are privy") u vrijeme ukrcanja za takvu nesposobnost odnosno neprikladnost broda za plovidbu. Prema tekstu svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula (3.6.1 i 3.6.2) isključenje pokrića iz osiguranja će postojati ako je osiguranik znao ili je krajnje nemarno propustio saznati ("knew of or had recklessly refrained from obtaining knowledge of") za takvu nesposobnost ili neprikladnost broda. Dakle, u UNCTADovim uzorak-klauzulama nije izričito predviđeno da primjena ovog isključenja ovisi o znanju osiguranikovih službenika. Međutim, izričito je određeno da se isključenje neće primijeniti na treću osobu koja potražuje naknadu iz osiguranja ali uz dva uvjeta: a) da je osiguranik na takvu osobu valjano prenio svoja prava iz osiguranja; b) da je takva treća osoba prilikom predaje tereta postupala u dobroj vjeri, tj. da sama nije znaла за nesposobnost ili neprikladnost broda. Usporedbom teksta ICC klauzula i UNCTADovih uzorak-klauzula vidljivo je da je po UNCTADovim uzorak-klauzulama tzv. "nevini primatelj/osiguranik" ("innocent consignee/assured"), tj. treća osoba kojoj je ustupljeno pravo iz osiguranja tereta, u povoljnijem položaju negoli po ICC klauzulama, jer se isključenje pokrića u odnosu na štete osiguranog tereta zbog

nesposobnosti ili neprikladnosti broda za plovidbu neće primjenjivati na takvu osobu ako je ona sama postupala u dobroj vjeri i nije znala za nedostatak broda, bez obzira što je osiguranik ustupajući svoje pravo iz osiguranja takvoj trećoj osobi to znao, ali joj nije rekao. S druge strane, po UNCTADovim uzorak-klauzulama osiguranik će izgubiti pravo na pokriće iz osiguranja tereta ne samo ako je znao za nesposobnost odnosno neprikladnost broda za plovidbu, kao što je predviđeno u ICC klauzulama, nego i kad je njegov propust da za takve nedostatke sazna odraz krajnje nemarnog postupanja.

U vrijeme izrade UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta u Radnoj grupi UNCTADa bilo je dosta rasprave o eventualnom pokriću šteta na osiguranom teretu zbog zakašnjenja.

Određeni broj predstavnika pojedinih država inzistirali su da se sroči uglavak kojim bi osiguratelji davali pokriće za fizički gubitak ili oštećenje osiguranog tereta koje bi proizlazilo iz zakašnjenja. U diskusiji koja je vodena u Radnoj grupi povodom ovog prijedloga istaknuto je da, iako u većini standardnih uvjeta za osiguranje tereta ne postoji pokriće ovog rizika, osiguranici mogu u nekim osigurateljnim centrima dobiti pokriće šteta zbog zakašnjenja u isporuci tereta na ad hoc osnovi. Istaknuto je da bi unošenje uglavka kojim se pruža osiguranje i u slučaju štete zbog zakašnjenja bilo izričito u korist onih osiguranika koji ne poznaju dovoljno praksu osiguranja i mogućnost da pokriće u odnosu na takav rizik posebno ugovore s osigurateljem tereta. U čl. 68 Norveškog plana za pomorsko osiguranje prijevoza robe morem postoji uglavak kojim je na izričit način pokriven fizički gubitak ili oštećenje osiguranog tereta kad nastane zbog zakašnjenja koje je posljedica nastupa određenih osiguranih rizika i kad takvo zakašnjenje traje duže od izričito određenog roka predviđenog u čl. 68 Norveškog plana. Međutim konačni tekst UNCTADovih uzorak-klauzula ipak ne sadrži posebni uglavak kojim bi se davalo osiguraniku i pokriće šteta zbog zakašnjenja, već predviđa izričito, po uzoru na ICC klauzule, islučenje porkića u odnosu na svaku štetu, zbog zakašnjenja, čak i kad je zakašnjenje posljedica ostvarenja osiguranog rizika.

Svrha isključenja iz osiguranja šteta nastalih zbog insolvencije ili neizvršavanja financijskih obveza od strane brodovlas-

nika, poslovoda, naručitelja ili poduzetnika broda, je da vlasnik tereta posveti odgovarajuću pažnju izboru vozara. Ovakvo isključenje predviđeno je i u ICC klauzulama (4.6) i u UNCTADovim uzorak-klauzulama (3.9). U alternativnom tekstu (3.9.1 i 3.9.2) u UNCTADovim uzorak-klauzulama isključenje pokrića zbog navedenih rizika nešto je suženo tako, što se neće primjenjivati ako je osiguranik poduzeo sve neophodne i razborite mjere da bi utvrdio finansijsku pouzdanost vozara, odnosno ako je poduzeo sve neophodne i razumne mjere kako bi omogućio svom zastupniku da to uradi. Prema tekstu u 3.9.2 svih triju verzija uzorak-klauzula isključenje pokrića neće se primjenjivati ni u odnosu na treću osobu na koju osiguranik prenese svoje pravo iz osiguranja, ali uz dva uvjeta: a) ako je osiguranje valjano ustupljeno trećoj osobi; b) ako je treća osoba postupala u dobroj vjeri prilikom predaje tereta, tj. bez vlastitog znanja o insolventnosti ili o neizvršavanju finansijskih obaveza od strane vozara, ali isto tako ne znajući da je prvotni osiguranik propustio poduzeti sve neophodne i razborite mjere kako bi utvrdio finansijsku pouzdanost izabranog vozara. Pitanje je, međutim, kako će praksa tumačiti što su sve "neophodne i razborite mjere".

Napokon, prema sve tri verzije UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta predviđena je mogućnost da stranke ugovora o osiguranju izričito ugovore isključenje pokrića u odnosu na još dvije vrste šteta: štete prouzročene gusarenjem i nuklearne štete. Za razliku od kompleta "B" i "C" ICC klauzula po kojima je rizik gusarenja isključen iz pokrića, a može se posebno osigurati primjenom Klauzule o zlonamjernim štetama, u IC i RC verziji UNCTADovih uzorak-klauzula rizik gusarenja je redovito pokriven, ako stranke izričito ne predvide da se pokriće neće odnositi na takav rizik. Uglavak o isključenju nuklearnih šteta formuliran je jednako kao i u alternativi uzorak-klauzula za osiguranje pomorskog kaska.⁹

Dodatno pokriće

U trećem dijelu svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta sadržani su uglavci kojima su predviđeni slučajevi dodatnog pokrića iz osiguranja. To je pokriće razmjernog

dijela bilo kojeg iznosa za osigurani teret kojeg je osiguranik obvezan platiti brodovlasniku ili vozaru po uglavku o obostranoj krivnji za sudar sadržanom u ugovoru o prijevozu robe ili u brodar-skom ugovoru (C.4); udjela osiguranog tereta u zajedničkoj havariji, spašavanju i/ili troškovima spašavanja (6.5) te razboritih troškova po "sue and labour" uglavku i troškova otpreme (C.6). Pokriće iz osiguranja na koje se osiguratelj obvezuje na temelju Uglavka o obostranoj krivnji za sudar prema UNCTADovim uzorak-klauzula ma identično je kao i odgovarajuće pokriće po ICC klauzulama (klaузula 3).

Uglavak o naknadi iz osiguranja u slučaju zajedničke havarije i spašavanja u UNCTADovim uzorak-klauzulama (C.5) sadržajno odgovara uglavku 2 ICC klauzula, time što je u UNCTADovim uzorak-klauzulama izričito predvideno da će u slučaju žrtve osiguranog tereta u zajedničkoj havariji, osiguranik imati pravo na naknadu cjelokupnog gubitka od strane osiguratelja tereta. Jednako pravo osiguranik bi imao bez ovakve posebne odredbe u Uglavku o zajedničkoj havariji na temelju odredbe u Uglavku o pokriću IC i RC verzije UNCTADovih uzorak-klauzula, po kojoj je žrtva tereta u zajedničkoj havariji posebno imenovani osigurani rizik (1.5). Odredba u 5.3 uzorak-klauzulama o načinu obračuna naknade u slučaju zajedničke havarije kad je osiguranik vlasnik svih doprinašajućih interesa, izgleda da je unesena ponajprije da otkloni moguće nedoumice, ali i da bi se što više izjednačile ugovorne odredbe u oba kompleta UNCTADovih uzorak-klauzula (za kasko i kargo osiguranje).

Uglavak o "sue and labour" troškovima i o troškovima otpreme u sve tri verzije UNCTADovih uzorak-klauzula (C.6) sadržajno odgovara uglavku 16.2 i 12 ICC klauzula. Klauzula o troškovima otpreme koja je zapravo novina i u važećim ICC klauzulama ušla je i u sve tri verzije UNCTADovih uzorak-klauzula, ali po UNCTADovim uzorak-klauzulama nema izričite odredbe da su iz pokrića po ovom uglavku isključeni troškovi nastali zbog propusta, nepažnje, insolvencije ili neizvršavanja finansijskih obveza od strane osiguranika ili njegovih službenika, kao što je to predvideno u uglavku 12 ICC klauzula.¹⁰

Razdoblje pokrića

Početak, trajanje, završetak i produženje pokrića iz osiguranja predviđen u uglavcima četvrtoog dijela svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula uglavnom odgovara vremenskom važenju pokrića kako je određeno u uglavcima 8 i 9 ICC klauzula.

Trenutak stupanja na snagu police za osiguranje tereta različito je određen u pojedinim nacionalnim policama. Tako po Francuskoj polici za osiguranje tereta (čl. 9) osiguranje počinje vrijediti kad teret napušta skladište u mjestu u kojem započinje osigurano putovanje, dok po Norveškom planu za osiguranje tereta (1967) osiguranje stupa na snagu kad je teret ukrcan u prijevozno sredstvo koje će ga otpremiti iz skladišta pošiljatelja. Prema nizozemskoj kargo polici osiguranja osiguranje stupa na snagu već u trenutku kad se teret koji leži u skladištu ili u mjestu uskladištenja u mjestu otpreme određenom u polici spremam da započne osigurano putovanje, na bilo koji način premjesti radi početka ostvarivanja osiguranog putovanja. U sve tri verzije UNCTACovih uzorak-klauzula prihvaćeno je načelo engleskog prava o stupanju na snagu osiguranja predviđenog kargo policom, tj. osiguranje stupa na snagu od trenutka kad osigurani teret napusti skladište ili mjesto uskladištenja u mjestu koje je u polici naznačeno kao polazište. Tako je predviđeno i u 8.8.1 ICC klauzula.¹¹

U većini nacionalnih polica za pomorsko osiguranje tereta predviđeno je da osiguranje traje cijelo vrijeme uobičajenog tijeka prijevoza tereta brodom. Stoga je tako izričito predviđeno i u UNCTADovim uzorak-klauzulama.

Medutim, u nacionalnim kargo policama mnogih država predviđeno je također i to da osiguranje traje i u slučaju da za vrijeme osiguranog putovanja dode do skretanja s predviđenog puta, zakašnjenja, prisilnog iskrcaja i ponovnog ukrcanja tereta, ili u slučaju da dode do bilo kakve promjene u pomorskom pothvatu na temelju ovlaštenja brodovlasnika ili naručitelja prijevoza iz ugovora o prijevozu ili iz brodarskog ugovora. Prema nekim nacionalnim policama za osiguranje tereta osiguranje će se protegnuti i na takve situacije, a da osiguranik neće morati platiti osiguratelju dodatnu premiju. Tako je predviđeno u 8.3 ICC klauzula. Razlog tomu je što svi takvi dogadaji nastupaju obično bez volje i suglasnosti osi-

guranika, pa mu se stoga pruža pokriće i u takvima situacijama bez posebnih uvjeta. Ako je osiguranik takve situacije mogao izbjegći, radilo bi se već o odstupanju od redovitog tijeka putovanja, a što bi dovelo do prestanka pokrića. Međutim, po nacionalnim kargo policama nekih država u slučaju bilo kakvih poteškoća prilikom izvršenja prijevoza tereta brodom, osiguranje će ostati na snazi samo ako osiguranik plati dodatnu premiju u slučaju da zakašnjenje, skretanje itd. nije rezultat nastupa nekog od osiguranih rizika. Tako je po Nizozemskoj i Francuskoj polici za osiguranje tereta, te po Švedskim uvjetima za osiguranje tereta. Produženje pokrića predviđeno u 9.1 svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula odgovara načinu kako je produženje pokrića predviđeno u 8.3 ICC klauzula.¹²

Ako je redoviti i uobičajeni tijek prijevoza tereta završen isporukom tereta primatelju u skladište ili u drugo mjesto usklađenja u odredištu označenom u polici osiguranja tereta, pokriće će isteći u tom trenutku (8.1). To znači da osiguranje neće pokrivati nikakve štete koje mogu nastati u samom skladištu ili u mjestu usklađenja, pa ni one nastale prilikom iskrcaja vozila ili kontejnera. Tako je predviđeno i u 8.1.1 ICC klauzula.

Ako se osiguranik odluči iz poslovnih ili bilo kojih drugih razloga da ugovoreno putovanje tereta završi prije prispijeća tereta u mjesto odredišta, osiguranje će prestati kad teret bude isporučen u bilo koje skladište izvan uobičajenog tijeka prijevoza, ili u skladište dostave ili raspodjele tereta po dijelovima (8.2). Uz to je u 8.3 predviđen i krajnji prekluzivni rok kojeg stranke trebaju dogovorno odrediti nakon čijeg isteka osiguranje prestaje. Odredbe u 8.2 alternativa "A" i u 8.3 uzorak-klauzula odgovaraju sadržajno uglavcima 8.1.2 i 8.1.3 ICC klauzula, s tom razlikom što rok po ICC klauzulama iznosi 60 dana.

Za slučaj isporuke osiguranog tereta u nekom drugom odredištu od odredišta označenog u polici ili prije vremena kad bi završio redoviti i uobičajeni tijek prijevoza tereta, stranke ugovora o osiguranju uz primjenu UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta mogu ugovoriti da će u takvom slučaju osiguranje prestati u trenutku kad osiguranik, krcatelj, primatelj ili njihovi predstavnici odnosno bilo koja druga ovlaštena osoba preuzmu isporuku

osiguranog tereta. Odredba o prestanku osiguranja prije završetka redovitog i uobičajenog tijeka prijevoza u geografskom određenu označenom u polici osiguranja, formulirana je po uzoru na čl. 10 Francuske police za osiguranje tereta, predviđena je u tekstu alternative "B" u 8.2 svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta. Smatramo da je odredba sadržana u 8.2 alternativa "B" uzorak-klauzula samo drugačije formulirana od odredbe sadržane u 8.2. alternativa "A", a da sadržajno u pogledu trajanja pokrića između njih nema većih razlika.

U 8.4 svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula predviđen je trenutak prestanka važenja osiguranja kad se osiguranik, nakon iskrcaja osiguranog tereta s pomorskog broda u krajnjoj luci, odluči za promjenu krajnjeg odredišta. Prestanak osiguranja u takvoj situaciji određen je identično kao i u 8.2 ICC klauzula. Dakako, da u razdoblju od iskrcaja tereta s broda do početka prijevoza do novog odredišta vrijede sva ograničenja vezana uz istek prekluzivnog roka predviđenog u 8.3 i uz usklađenja tereta izvan uobičajenog tijeka prijevoza predviđeno u 8.2 uzorak-klauzula.

U 9.2 svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula sadržana je zapravo klauzula o prestanku ugovora o prijevozu. Tekst ovog uglavak u UNCTADovim uzorak-klauzulama uglavnom sadržajno odgovara tekstu uglavak 9 ICC klauzula, s tom razlikom, što stranke sporazumno određuju rok, koji je po ICC klauzulama uvijek 60 dana.

Odredbe predviđene u Uglavku o produženju pokrića ("Continuation Clause") svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula odražavaju pristup engleskog prava i prakse pitanju uvjeta uz koje osiguranje ostaje na snazi ako dode do nepredviđenog povećanja rizika. Odredbe o pravima o obvezama stranaka ugovora o pomorskom osiguranju kad dode do porasta rizika, različite su u raznim nacionalnim pravnim sustavima. Posebno su zamjetne razlike između engleskog i francuskog prava.

Potrebno je naglasiti da u uzorak-klauzulama nema izričite odredbe uvjetima uz koje osiguranje ostaje na snazi ako nakon početka pokrića dode do izmjene odredišta voljom osiguranika. Očito će se uvjeti u takvoj situaciji prosudjivati u skladu s mjerodavnim pravom koje će se primjenjivati na uzorak-klauzule.

Opseg odštete

U petom dijelu svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula predviđeni su uglavci kojima se odreduje opseg naknada iz osiguranja. Većina uglavaka sadržanih u ovom dijelu uzorak-klauzula za osiguranje tereta sročena je sadržajno po uzoru na odgovarajuće uglavke u UNCTADovim uzorak-klauzulama za osiguranje brodova uz one nužne izmjene koje proizlaze iz činjenice da se ovdje radi o osiguranju tereta, a ne brodova.¹³

Tako u 10.1.2 postoje dva alternativna teksta definicije osigurljive vrijednosti tereta. Prema tekstu alternative "A" osigurljiva vrijednost tereta odgovarat će vrijednosti osiguranog tereta označenoj u trgovačkoj fakturi, odnosno ako toga nema, tržišnoj vrijednosti tereta u vrijeme i u mjestu gdje osiguranje stupa na snagu, plus iznos vozarine, drugih sporednih prijevoznih izdataka, troškova carine i osiguranja, te vrijednost odredenog dogovornog utvrđenog postotka od očekivanog dobitka tj. profita. Prema tekstu alternative "B" osigurljiva vrijednost odgovarat će tržišnoj vrijednosti u mjestu odredišta u vrijeme prispjeća tereta, odnosno u vrijeme kad je teret trebao prispjeti u takvo mjesto. Odredenje osigurljive vrijednosti tereta prema tekstu alternative "A" odražava uobičajeni kriterij kako se u praksi odreduje ugovorena odnosno osigurljiva vrijednost tereta. Za osiguranje svih troškova koje može pretrpiti, osiguranik ima nesumnjivi materijalni interes. Međutim, vrijednost pojedinih vrsta tereta podložna je promjenama na tržištu, pa stoga nije uvijek jednostavno utvrditi kakvi se finansijski efakti mogu očekivati od takvog tereta i kakvu će finansijsku vrijednost imati na odredištu. Stoga je u poslovnoj praksi uz primjenu ICC klauzula moguće osigurati teret i na dodatnu svotu, dok uzorak-klauzule takvu situaciju prepusta posebnom utanačenju stranaka ugovora o osiguranju, jer ne predviđaju standardni tekst uglavka o osiguranju na dodatnu svotu.

U pogledu opsega naknade iz osiguranja u slučaju osiguranja tereta ispod procjene ("under-valuation of the cargo") u sve tri verzije UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta, predviđena su dva alternativna teksta kao i u UNCTADovim uzorak-klauzulama za osiguranje broda. Prema tekstu u alternativi "A" u 10.4 opseg

naknade iz osiguranja u odnosu na udjel tereta u zajedničkoj havariji i spašavanju te na "sue and labour" troškove neće se umanjiti zbog osiguranja tereta ispod procjene. Ako stranke, međutim, ugovore primjenu odredbe predviđene u tekstu alternative "B", onda će se naknada na koju osiguranik ima pravo po Uglavku o zajedničkoj havariji (osim u odnosu na naknadu za žrtvu osiguranog tereta) umanjiti razmjerno odnosu ugovorenih vrijednosti osiguranog tereta i doprinosajuće vrijednosti osiguranog tereta. Umanjene naknade iz osiguranja zbog osiguranja ispod procjene ne odnosi se prema tekstu alternative "B" i na "sue and labour" troškove, vjerojatno samo zbog propusta u redakciji teksta. Potrebno je naglasiti da je u Radnoj grupi UNCTADa ocijenjeno da utjecaj Uglavka o osiguranju ispod procjene u odnosu na naknadu iz police osiguranja tereta u praksi nije ni približno toliki koliki je utjecaj takvog uglavka u UNCTADovim uzorak-klauzulama za osiguranje broda. Naime, s obzirom da se doprinosajuća vrijednost tereta prema Pravilu XVII York-Antwerpenskih Pravila odreduje na osnovi komercijalne fakture uvećane za troškove osiguranja i vozarine, takva će vrijednost vrlo često u praksi biti niža od vrijednosti tereta označene u polici u koju je uvijek uračunat još i očekivani profit osiguranika. Stoga će situacije osiguranja tereta ispod procjene biti razmjerno rijetke.

Alternativni tekst (10.5.2) sadržan u Uglavku o suoosiguranju odgovara tekstu u odgovarajućem uglavku UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje broda, a rezultat je nastojanja Radne grupe da osiguraniku olakša vodenje pravnih postupaka protiv više suoosiguralja. Radi se zapravo o engleskoj "agreement to be bound" klauzuli.

Potpuni gubici - Stvarni i pretpostavljeni potpuni gubitak tereta definirani su na jednak način kao i stvarni i pretpostavljeni potpuni gubitak broda, dakako uz dužnu razliku što se ovdje radi o teretu. Međutim, izvedeni potpuni gubitak tereta određen je u 11.4 svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula nešto drugačije nego takav gubitak broda zbog razlike u vrsti osiguranog predmeta.

U 11.4.1 svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta predviđeno je da će se smatrati da je nastupio izvedeni potpuni gubitak tereta u situaciji kad osiguranik ne može slobodno iskorištavati i raspolagati osiguranim teretom uz iste uvjete koji su predviđeni u uglavku o izvedenom potpunom gubitku

broda iz istog razloga (11.4.1). U pogledu vremenskog razdoblja koje po ovim uzorak-klauzulama mora proći a da osiguranik ne može koristiti ili raspolažati osiguranim teretom, vrijedi sve ono što je rečeno u komentaru uz UNCTADove uzorak-klauzule za osiguranje broda.¹³

Ako je osigurani teret tako teško oštećen da je prestao postojati kao stvar odredene vrste, u takvom će slučaju osiguranik imati uvijek pravo na naknadu za stvarni potpuni gubitak tereta. Međutim, u mnogim pravnim sustavima osiguraniku se priznaje pravo na naknadu za potpuni gubitak tereta i ako teret nije potpuno uništen, ali je vrlo teško oštećen ili samo djelomično uništen. Tako prema Norveškom planu za osiguranje tereta potpuni gubitak tereta nastaje i kad je osigurani teret tako teško oštećen da je izgubio najmanje 90% svoje ranije vrijednosti (čl.65(e)). Po čl. 24(d) Francuske pomorske police za osiguranje tereta osigurani teret će se smatrati potpunim gubitkom i kad se utvrdi da bi naknada iz osiguranja za popravak oštećenja bila veća od tri četvrtine svote osiguranja tog tereta. U 11.4.2 predviđena je upravo takva situacija, kad bi popravak, dovodenja u ispravno stanje i otprema tereta do odredišta izazvala troškove veće od vrijednosti osiguranog tereta prilikom ~~prijeđanja na odredište~~. Kod utvrđivanja izvedenog potpunog gubitka osiguranog tereta po uzoru na ICC klauzule, a u skladu s engleskim Marine Insurance Actom (1906) (čl. 27, čl.60(2)(iii)), troškovi popravka i drugi troškovi ne usporeduju se s vrijednošću osiguranog tereta, nego s vrijednošću koju bi prema procjeni osigurani teret imao na odredištu. Prilikom utvrđivanja izvedenog potpunog gubitka broda i po ITC klauzulama i po UNCTADovim uzorak-klauzulama za vrijednost osiguranog broda u popravljenom stanju uzima se vrijednost na koju je brod osiguran, pri čemu se zanemaruje vrijednost oštećenog broda.¹⁴

Abandon - Uglavak o abandonu (napuštanju) u sve tri verzije sročen je sadržajno jednako kao i takav uglavak u UNCTADovim uzorak-klauzulama za osiguranje brodova (F.12). Po UNCTADovim uzorak-klauzulama za pomorsko osiguranje kako kaska tako i karga osnovni preduvjet da bi osiguranik mogao zahtijevati naknadu iz osiguranja u slučaju pretpostavljenog i izvedenog potpunog gubitka osiguranog predmeta je da osiguratelu objavi napuštaj takvog pred-

meta. Za razliku od ICC klauzula obavijest o napuštanju je potrebno dati osigурателју не само у slučaju izведеног потпуно губитка осигураног терета, као по ICC klauzulama и енглеском праву, него и у slučaju предпостављеног потпуно губитка осигураног терета.¹⁵

Djelomični gubici - Popravak i ponovno dovodenje u ispravno stanje оштећеног терета nije tako česta praksa као што је ћеста пракса поправак оштећеног брода. Стога, за разлику од опćег правила о висини накнаде у slučaju djelomičnog губитка или оштећења брода, код осигуривања терета vrijedi опće правило да осигураник има увјек право траžiti накнаду за умањење vrijedности осигураног терета због djelomičnog губитка или оштећења терета, dakako ako nije izričito drugačije уговорено (npr.prihvatom Institute Replacement Clause).

Postoji zamjetna подударност између различитих националних правних система у погледу начина израчунавања износа накнаде за умањење vrijednosti терета. Тако по енглеском, шведском, француском, немачком и норвешком праву умањење vrijednosti осигураног терета због оштећења представља онaj razmjerni dio osigurljive vrijednosti осигураног терета, а у складу са вредностју терета у оштећеном стању односи према vrijednosti терета у neoштећеном стању ("sound value"). Međutim, по неким правим одговорност осигурателја у slučaju djelomičnih губитака ограничена је само до износа трошкова поправка терета ако се штета може потпуно отклонити поправцима.¹⁶ У 13.1 свим трију верзија UNCTADових узорак-klauzula за осигуривање терета изриčito је предвиден начин израчунавања накнаде из осигуривања у slučaju djelomičnog потпуно губитка осигураног терета. У 13.2 садржана је опћеприхваћена formula за израчунавање опсега умањења vrijednosti осигураног терета у slučaju оштећења терета, те да осигураник има право заhtijevati od осигурателја накнаду у висини тако израчунатог умањења vrijednosti осигураног терета. Ако, međutim, осигураник изабере другу могућност, tj. да терет поправи или dovede u ispravno stanje, имат ће, по одредби у 13.2.2 право на накнаду razboritih трошкова поправка односно dovodenja tereta u ispravno stanje u vrijeme prispijeća osiguranog tereta na odredište.

Osigurljivi interes

U posljednjem dijelu svih triju verzija UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje tereta predviđene su dvije odredbe o osigurljivom interesu koje sadržajno odgovaraju uglavku o osigurljivom interesu (kl.11) sadržanom u ICC klauzulama. Uglavak o osigurljivom interesu od posebnog je značaja za osiguranje tereta s obzirom na činjenicu da kod kupoprodaje roba opravdani materijalni interes na robi prelazi s prodavatelja na kupca u određenom trenutku predviđenom u kupoprodajnom ugovoru stranaka, koji može biti za vrijeme pomorskog prijevoza robe. U 14.2 sadržana je kaluzula "lost or not lost" iz stare engleske S.G. police, koja postoji i u novim ICC klauzulama, a kojom je predviđen izuzetak od načela sadržanog u 14.1 uzorak-klauzula u pogledu prava osiguranika na naknadu za osigurani teret. Uglavak o osigurljivom interesu u UNCTADovim uzorak-klauzulama u osnovi sadrži sve najvažnije odredbe M.I.A. o tom pitanju osim odredbe o osiguranju šteta nastalih prije negoli je osiguranik stekao interes na robi.¹⁷

1. U prethodnom broju objavljen je prijevod UNCTADovih uzorak-klauzula za osiguranje brodova na vrijeme s komentarom uz pojedine klauzule.
2. Cf. "Informal Working Paper to assist in the drawing up of a set of standard clauses (cargo)", TD/B/C.4/ISL/36.
3. Ibidem.
4. Za tekst revidiranih ICC klauzula vidi UPPPK, br.96, 1982.
5. Cf. "Legal and documentary aspects of the marine insurance contract", Report by the UNCTAD secretariat, TD/B/C.4/ISL/27.
6. Ibidem.
7. O toj je temi održan Okrugli stol u Zadru, 20-21.ožujka 1986., o kojem izvještavamo u ovom broju časopisa.
8. Cf. TD/B/C.4/ISL/36, par. 5-7; TD/B/C.4/ISL/27, par.175-184, TD/B/C.4/ISL/42, par. 2-36.

9. Cf. TD/B/C.4/ISL/36, par. 24-37; TD/B/C.4/ISL/45, par. 6-9, 28-29, 40-48, TD/B/C.4/ISL/42, par. 31-35, 74-80, 86.
10. Cf. TD/B/C.4/ISL/42, par. 37-45, 81-84, TD/B/C.4/ISL/45, par. 11-21, 39.
11. Cf. TD/B/C.4/ISL/42, par. 46-56.
12. Ibidem.
13. Cf. TD/B/C.4/ISL/27, par. 126-127, TD/B/C.4/ISL/45, par. 61-104.
- 13a Cf. UPPPK, br. 107/108.
14. Cf. TD/B/C.4/ISL/36, par. 31-36, TD/B/C.4/ISL/45, par. 69-92.
15. Cf. TD/B/C.4/ISL/45, par. 93-97.
16. Cf. TD/B/C.4/ISL/45, par. 98-104.
17. Cf. TD/B/C.4/ISL/27, par. 101-104.

SUMMARY

UNCTAD MODEL-CLAUSES ON CARGO INSURANCE

The author comments on some of the most interesting and important model-clauses for cargo insurance, i.e. cover clause, exclusions clause, additional cover clause, duration clause, measure of indemnity clause and insurable interest clause. The provisions of these clauses are compared with the provisions of related clauses made by the Institute of London Underwriters after their last revision. Using the preparatory materials for drafting these model-clauses, the author points out the reasoning of the drafters in their choice of certain solutions from other national cargo policy conditions e.g. Norwegian insurance plan, French cargo policy, German ADS Cargo Clauses, etc. The article follows the translation of the UNCTAD model-clauses for cargo insurance published in this number of the periodical. It and the article on UNCTAD model clauses for hull insurance published in the previous number of this periodical are two parts of the same commentary intended to draw the attention of Yugoslav business circles to the idea of drafting Yugoslav insurance conditions on the basis of these model-clauses and their solutions.