

INSTITUTE CARGO CLAUSES

Nova revizija 2009.

Mr. sc. IVANA LOVRIĆ*

UDK 368.232

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 28.5.2012.

Prihvaćeno za tisak: 17.10.2012.

Institute Cargo Clauses, 2009. znače izmijenjene i dopunjene Institute Cargo Clauses iz 1982. Osnovni razlozi za reviziju prijašnjih uvjeta leže u pojavi novih rizika, potrebi da se uvjeti kargo osiguranja prilagode promjenama u suvremenom transportnom sustavu te jezično i terminološki osuvmene. Novi uvjeti donose niz rješenja koja znače modernizaciju u odnosu na rješenja Marine Insurance Acta iz 1906. Redaktori novih uvjeta vodili su računa i o tome da pojedine odredbe budu jasnije formilirane kako bi se izbjegle nejasnoće i dvosmislenosti u njihovu tumačenju. Jedna od najznačajnijih promjena u odnosu na prijašnje stanje je napuštanje koncepta trajanja osiguranja "od skladišta do skladišta" budući da se on pokazao neprimjerenim suvremenim potrebama. Može se zaključiti da su obavljene izmjene u interesu jedne i druge ugovorne strane. Nove klauzule uspješniji su i suvremeniji pravni regulativ u odnosu na I.C.C. iz 1982. Zbog toga se može očekivati da će biti prihvaćene u svjetskoj i domaćoj praksi osiguranja.

Ključne riječi: *Institute of London Underwriters; International Underwriting Association; Institute Cargo Clause; pomorsko osiguranje; kargo osiguranje; roba u prijevozu; osiguranje "svih rizika"; transit; kontejner; terorizam.*

1. UVOD

Na londonskom tržištu pomorskog osiguranja publicirane su 2009. godine nove institutske klauzule za osiguranje robe: *Institute Cargo Clauses, 2009*. Tim su klauzulama izmijenjene i dopunjene *Institute Cargo Clauses iz 1982.*, pa je zadržan njihov prijašnji naziv.¹

* Mr. sc. Ivana Lovrić, znanstvena novakinja na Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split, e-mail: ilovric@pfst.hr

¹ Pod pojmom *Institute Clauses* podrazumijevaju se standardni uvjeti pomorskog osiguranje koje je donio i objavio *Institute of London Underwriters*, asocijacija britanskih pomorskih osiguratelja. Ta je asocijacija formirana 1884. godine. Uz poslovnu aktivnost ta je organizacija odigrala iznimno uspješnu ulogu u formuliranju standardnih uvjeta pomorskog osiguranja. *Institute of London Underwriters* prestao je pod tim nazivom djelovati 1999. godine nakon što je iz poslovnih razloga došlo do njegova spajanja sa asocijacijom LIMRA. Nova asocijacija naziva se *International Underwriting Association (IUA)*. Ta organizacija zajedno s *Lloyd's Market Association (LMA)* čini osnovu suvremenog londonskog tržišta osiguranja, najznačajnijeg tržišta pomorskog osiguranja uopće. Te su dvije organizacije u cijelosti preuzele ulogu bivšeg "Instituta" na izradi novih i reviziji starih standardnih uvjeta osiguranja. Svaka od njih posluje s vlastitim oblikom tzv. "nove pomorske police" (*IUA Marine Policy; Lloyd's Marine Policy*) i drugim poslovnim obrascima. Danas nove standardne klauzule donosi *Joint Cargo Committee* i *Joint Hull Committee*, zajedničko tijelo tih dviju asocijacija. Nove standardne klauzule nose predznak *international*. Primjerice, *International Hull Clauses, 2003*.

Osnovni su razlozi za reviziju uvjeta iz 1982 bili: potreba da se u okviru odnosa iz kargo osiguranja definiraju neki novi rizici, posebice rizik terorizma; suvremeno kargo osiguranje osim pomorskog obuhvaća i prijevoze kopnom, pa je o toj okolnosti trebalo voditi računa pri formuliranju pojedinih odredaba, posebice zbog porasta prijevoza kontejnerima; promjene u tržišnoj praksi iziskivale su redefiniranje širine pokrića (nedovoljno pakiranje, slaganje robe u kontejnere, insolventnost brodarka, neposobnost broda za plovidbu i dr.), posebice u odnosu na trajanje osiguranja jer se koncept osiguranja "od skladišta do skladišta" pokazao neprimjerenim suvremenim potrebama; postojanje kritičkih ocjena na sadržaj uvjeta iz 1982.; ocijenjeno je da postoji potreba za jezičnim osuvremenjivanjem teksta pojedinih klauzula i upotrijebljenih termina. U tom su se pogledu redaktori novih uvjeta vodili ovim načelima: *clarification, modernisation, consistency*.²

S obzirom na činjenicu da se institutske kargo klauzule široko primjenjuju u svjetskoj trgovačkoj praksi, posebice zbog činjenice što se one bezrezervno primjenjuju na hrvatskom tržištu osiguranja, postoji s poslovnog i stručnog aspekta potreba upoznati se s promjenama koje donose klauzule Nove revizije, što je i osnovna svrha ovog rada.

2. POVIJESNI RAZVOJ INSTITUTSKIH KLAUZULA ZA OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU

2.1. Uvodne napomene

Pravo pomorskog osiguranja razvilo se iz običajnog prava pomoraca i trgovaca (*lex mercatoria*). S vremenom je nastalo više zbirki običaja. Pojavu prvih standardnih uvjeta pomorskog osiguranja možemo pratiti prema prvim pomorskim policama koje su sadržavale i uvjete osiguranja. Takva je bila, primjerice, *Lloyd's S.G. Policy Form* iz 1779. i *Police d'assurance maritime d'Anvers* iz 1859.³ Za razvoj suvremenih standardnih uvjeta osiguranja naročito je zaslužna asocijacija britanskih pomorskih osiguratelja s nazivom *Institute of London Underwriters*. Ta je organizacija utemeljena 1884. godine. Već su 1888. donoseni prvi standardni uvjeti za osiguranje brodova. Prema nazivu te organizacije nazvani su *Institute Hull Clauses*. Prvi uvjeti za osiguranje karga bile su *Institute Clauses F.P.A.* Te se klauzule primjenjuju od 1912.

² Opširnije Dunt, John – Melbourne, William, *Insuring Cargoes in the New Millennium: The Institute Cargo Clauses 2009.* u *The Modern Law of Marine Insurance*, Vol. 3., ed. Thomas, Rhidian, London, INFORMA, 2009., str. 103/4.

³ O povijesti pomorskog osiguranja opširnije u Dover, Victor, *A Handbook to Marine Insurance*, London. WITHERBY, 1975; Parks, Alex, *The Law and Practice of Marine Insurance*, Vol I, London, Stevens and Sons, 1988; Pavić, Drago, *Ugovorno pravo osiguranja, Komentar zakonskih odredaba*, Zagreb, TECTUS, 2009; Ćurak, Marijana - Jakovčević, Drago, *Osiguranje i rizici*, Zagreb, RRif, 2007; Andrijašević, Sanja – Petranović, Vladimir, *Ekonomika osiguranja*, Zagreb, Alfa, 1999; Frančišković, Ivan, *Ekonomika međunarodnog osiguranja*, Rijeka, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2004.

godine. S vremenom su se mijenjale, ali je u osnovi zadržan njihov prvobitni smisao. Prvi "all risks" uvjeti datiraju iz 1951. godine. Godine 1958. publicirane su tri opće institutske klauzule za osiguranje robe u prijevozu. Od tada možemo pratiti sustavan autonomni razvoj kargo osiguranja. Institute Cargo Clauses najprije su revidirane 1963. godine, a potom 1982. u sklopu velike reforme engleskih uvjeta pomorskog osiguranja. Tada je napuštena primjena zastarjele S.G. police, a umjesto nje uvedena je u praksu tzv. Nova pomorska policia (*New Marine Policy Form - Form MAR*). Osim općih institutskih klauzula namijenjenih osiguranju pomorskih odnosno, transportnih rizika, postojale su i klauzule za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka: *Institute War Clauses* i *Institute Strikes, Riots and Civil Commotions Clauses*. Najnovija revizija je iz 2009., koja je predmet obrade u ovom radu.

2.2. *Institute Cargo Clauses, 1963.*

Godine 1963. donesena su tri opća kompleta klauzula za osiguranje robe i više posebnih klauzula. Postojale su ove opće klauzule: ***Institute Cargo Clauses F.P.A. (Free from Particular Average)***, ***Institute Cargo Clauses W.A. (With Average)*** i ***Institute Cargo Clauses - All Risks***. Svaka od tih institutskih klauzula sadrži po 14 posebnih ugovornih klauzula. Te se klauzule u pojedinim kompletima međusobno razlikuju samo po klauzuli o osiguranim rizicima (klauzula 5.). Klauzule iz 1963. primjenjivale su se uz S.G. policu. Osiguranjem su bili pokriveni samo oni rizici predviđeni S.G. policom. Ugovaranjem neke od tih klauzula, one su u primjeni imale prednost u odnosu na tekst S.G. police. Tekst osnovne police bio je mjerodavan samo za ona pitanja koja nisu bila riješena institutskim klauzulama. Posebnim odredbama u polici pokriće se moglo izmijeniti ili proširiti.⁴ Osim klauzula za osiguranje pomorskih rizika postojale su i klauzule za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka: ***Institute War Clauses*** i ***Institute Strikes, Riots and Civil Commotions Clauses***.

Institute Cargo Clauses (F.P.A.). Tim uvjetima nije osiguran djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji nije zajednička havarija (engl. *Particular Average*). To je njihovo bitno obilježje. Osiguranjem je pokriven potpuni gubitak osiguranog predmeta i zajednička havarija (doprinos i štete zajedničke havarije). Klauzulama je predviđeno više slučajeva kada se isključenje pokriva posebnih havarija ne primjenjuje. Na primjer: kada je djelomični gubitak ili oštećenje posljedica požara, nasukanja ili potonuća broda ili tegljenice, nastalih zbog osiguranih rizika; kada se djelomični gubitak ili oštećenje razborito može pripisati požaru, eksploziji, sudaru ili udaru broda u bilo koji vanjski predmet, kao i operacijama iskrcavanja u luci skloništa; ako je šteta nastala zbog potpunog gubitka pojedinog koleta prilikom ukrcavanja, iskrcavanja ili prekrcavanja. Tim su uvjetima pokriveni i posebni troš-

⁴ Opširnije Grime, Robert, *Insuring Cargoes in the 1990s, The Modern Law of Marine Insurance*, ed. Thomas, Rhidian, LLP, London, 1996., str. 99. - 100.

kovi iskrcaja tereta u luci skloništa, troškovi uskladištenja i daljnje otpreme koji ne predstavljaju zajedničku havariju.

Institute Cargo Clauses (W.A.). Prema ovim uvjetima, osiguranjem su osim zajedničkih havarija naknadive, u pravilu, samo one posebne havarije (particular average) koje po visini premašuju postotak franšize (franchise) predviđene Memorandumom S.G. police.⁵ To je tzv. integralna franšiza. Franšiza predviđena S.G. policom ne primjenjuje se u slučajevima zajedničke havarije ili ako se brod ili drugo plovilo nasuče, potone ili bude zahvaćeno požarom. Tada se šteta nadoknađuje u cijelosti. U cijelosti se nadoknađuje i osigurana vrijednost svakog koleta koji bude potpuno izgubljen prilikom ukrcavanja, prekrćavanja ili iskrcavanja, kao i gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se može razborito pripisati vatri, eksploziji, sudaru ili udaru broda ili drugog plovila s vanjskim predmetom.

Ovim klauzulama, isto kao i prema F.P.A. uvjetima, nije predviđen širi krug rizika u odnosu na S.G. policu. Razlika između W.A. i F.P.A. klauzule praktično se svodila na to da djelomične štete uslijed nevremena (heavy weather) prema F.P.A. uvjetima nisu uopće pokrivena, dok su prema W.A. uvjetima pokrivena ako je njihova visina iznad postotka franšize iz Memoranduma S.G. police.⁶

Institute Cargo Clauses (All Risks). Prema uvjetima "All Risks" iz 1963., osigurani su "svi rizici" gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta. Pod pojmom "rizici" podrazumijevaju se samo budući izvanredni događaji, a ne sve štete. Osigurani su "svi rizici" osim onih izričito isključenih iz osiguranja. Tom su klauzulom izričito iz osiguranja isključene štete koje su neposredna posljedica zakašnjenja ili unutrašnje mane odnosno prirodnog svojstva osiguranog predmeta. Prema odredbama Marine Insurance Acta, iz osiguranja su isključene i štete nastale zbog namjernog postupka osiguranika. Prema tim uvjetima, šteta se nadoknađuje u cijelosti. Ne primjenjuje se odredba o franšizi iz Memoranduma S.G. police.⁷

2.3. *Institute Cargo Clauses, 1982.*

Institute Cargo Clauses iz 1982. donesene su za primjenu uz novu pomorsku policu – *New Marine Policy Form, form MAR*. S obzirom na to da nova pomorska polica, za razliku od S.G. police, ne sadržava uvjete osiguranja, bilo je potrebno značajnije izmijeniti institutske klauzule iz 1963. i nadopuniti ih brojnim novim odredbama. Osim toga, institutske klauzule iz 1963. primjenjivale su se u praksi s dosta teškoća

⁵ Izraz "average" u naslovu klauzule *With Average* podrazumijeva "particular average". Izraz "particular average" poseban je tehnički termin engleskog prava i u kontekstu zajedničke havarije označava djelomični gubitak ili oštećenje (djelomičnu štetu, *partial loss*) koji nije zajednička havarija (v. Grime, Robert, op. cit., str. 99).

⁶ Prema Pavić, Drago, *Pomorsko osiguranje, Knjiga I, CROATIA OSIGURANJE*, Zagreb, 1986., str. 206.

⁷ Prema Grime, Robert., op. cit., str. 100.; Pavić, Drago., op. cit., str. 206.

zbog nedovoljne jasnoće njihova sadržaja i zastarjele terminologije, pa je bilo potrebno terminološki ih osuvremeniti. Klauzulama iz 1982. uređena su najvažnija pitanja iz ugovornog odnosa, a u njihov su tekst uvrštene i brojne odredbe iz MIA (1906.). Zahvaljujući tim dopunama, institutske klauzule iz 1982. godine primjenjuju se i u drugim pravnim sustavima, pa tako i na našem tržištu.⁸ Njihova se primjena ugovara odredbama pomorske police. Ugovorene institutske klauzule u primjeni imaju prednost pred zakonskim odredbama mjerodavnog prava.

Revizija institutskih klauzula iz 1982., poznaje tri opće klauzule za osiguranje pomorskih (transportnih) rizika: **Institute Cargo Clauses (A)**, **Institute Cargo Clauses (B)** i **Institute Cargo Clauses (C)**. Osim tih klauzula, postoje i nove institutske klauzule za osiguranje ratnih rizika: **Institute War Clauses (Cargo)** i za osiguranje rizika štrajka: **Institute Strikes Clauses (Cargo)**. Nova revizija poznaje i posebne klauzule za osiguranje pošiljaka koje se šalju zračnim putem ili poštom. Novom revizijom obuhvaćene su i uzgredne klauzule koje se primjenjuju uz institutske klauzule, kao na primjer, *Institute Malicious Damage Clause* i dr. Postepeno su revidirane i institutske klauzule za osiguranje pojedinih roba (*Institute Commodity Trades Clauses*).

Opće klauzule međusobno se razlikuju prema širini pokrića. U tom se pogledu klauzule iz 1982. razlikuju od klauzula iz 1963. Klauzule I.C.C. (A) uvjeti su za osiguranje "svih rizika", dok su klauzule (B) i (C) dva tipa užih pokrića u odnosu na "All Risks" uvjete. Nisu podudarne s W.A. i F.P.A. klauzulama.

Institutske klauzule (A), (B) i (C) kompleti su od po 19 klauzula i "Napomene" na kraju kompleta. Nove klauzule različitim metodom određuju sadržaj pokrića. Dok klauzula (A) primjenjuje tzv. "All Risks" metodu, osiguranje prema klauzulama (B) i (C) temelji se na tzv. "named perils" konceptu, prema kojem su pokriveni samo oni rizici koji su klauzulama izrijeком predviđeni. U klauzulama (B) i (C) u odnosu na (A) postoji jedno isključenje više (klauzula 4.7). Nove klauzule, isto tako kao i prethodne, pružaju osiguranje "od skladišta do skladišta". Institutskim klauzulama iz 1982. godine predviđena je primjena engleskog prava i prakse na ugovor (*English Law and Practice Clause*).

Institute Cargo Clauses (A). Tim su uvjetima pokriveni "svi rizici gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta". Usporedbom *Institute Cargo Clauses (A)* od 1982. godine s I.C.C. "All Risks" uvjetima iz 1963. ove su bitne razlike:

- Među štetama isključenim iz osiguranja u novim klauzulama nalaze se i štete nastale zbog insolventije ili neizvršavanja financijskih obveza od strane brodo vlasnika, broдача, naručitelja, poslovođe ili poduzetnika broда (klauzula 4.6.).

⁸ O reviziji I.C.C. iz 1982. opširnije u Brown, Robert, *Marine Insurance, Cargo Practice*, London, WIT-HERBY, 1998., str. 155.; Pavić, Drago, op. cit. str. 213.; Grime, Robert, *Insuring Cargoes in the 1990s*, op. cit.; *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*. Vol III, Gilman, Jonathan, London, Sweet and Maxwell, 1997; Hudson, Geoffrey – Madge, Tim, *Marine Insurance Clauses*, London, INFORMA, 2005.

- “Klauzula o priznanju sposobnosti broda za plovidbu”, iz revizije 1963., u novim je klauzulama zamijenjena s “Klauzulom o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu”.
- Prema Klauzuli (A) piratstvo se više ne smatra ratnim rizikom isključenim iz tog osiguranja (klauzula 6.2.). U “Klauzuli o isključenju rizika štrajka” nalazi se i novi rizik: štete uzrokovane od terorista ili bilo koje osobe koja djeluje s političkim pobudama (klauzula 7.3.). Taj je rizik pokriven novom *Institute Strikes Clauses (Cargo)*.
- Dotadašnja “Termination of Adventure Clause” dobila je naslov “Termination of Contract of Carriage Clause”, naslov koji više odgovara sadržaju klauzule. Sama klauzula je prestilizirana tako da bi bila jasnija i preciznija (klauzula 9.).
- Prema novoj verziji “Change of Voyage Clause”, u slučaju propusta ili greške u opisu interesa, broda ili putovanja, osiguranje više nije “held covered”.
- Klauzula “Forwarding Charges Clause” je potpuno nova (klauzula 12.). Prema toj klauzuli, osiguratelj se obvezuje naknaditi osiguraniku dodatne troškove u vezi s otpremom robe do krajnjeg odredišta kada zbog djelovanja osiguranih rizika putovanje ne završi u mjestu koje je ugovorom predviđeno kao odredišno.
- Novina je u novim institutskim klauzulama “Increased Value Clause” (klauzula 14.).
- “Duty of Assured Clause” u novim je klauzulama proširena i jasnije sročena verzija prijašnje “Bailee Clause” (klauzula 16.). Sastavni je dio te klauzule i “Sue and Labour Clause” iz S.G. police (klauzula 16.1.).

Institute Cargo Clauses (B) i (C). Tim su institutskim klauzulama osigurani samo oni rizici koji su u klauzulama izrijekom navedeni. Ti rizici spadaju u tzv. osnovne transportne rizike.

Klauzule (B) i (C) sadrže ista isključenja iz osiguranja kao i I.C.C. (A). Osim toga, te klauzule izričito isključuju iz pokrića štete zbog namjernog uništenja ili oštećenja osiguranog predmeta protupravnim djelovanjem od strane bilo koje osobe (tzv. *Malicious damage*). Osiguranje toga rizika uz I.C.C. (B) i (C) provodi se uključivanjem u ugovor dodatne klauzule – tzv. “Malicious Damage Clause”. To nije potrebno uz I.C.C. (A).

2.4. *Institute Cargo Clauses, 2009.*

Kao i u prijašnjoj verziji tih klauzula, postoje tri opće klauzule za osiguranje pomorskih i transportnih rizika te posebne klauzule za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka. Novi uvjeti nose iste nazive kao i prijašnji: *Institute Cargo Clauses (A)*, *Institute Cargo Clauses (B)*, *Institute Cargo Clauses (C)*. Institutске klauzule (A), (B) i (C) kompleti su od po 19 klauzula. Međusobno se razlikuju prema širini pokrića (*Perils Clause*). *Institute Cargo Clauses (A)* pružaju osiguranje svih rizika (*all*

risks). Klauzule (B) i (C) dva su tipa užih pokrića u odnosu na klauzule (A). U I.C.C. (B) i (C) u odnosu na (A) postoji jedno isključenje iz osiguranja više (klauzula 4.7). Sadržaj pokrića tim je klauzulama određen različitim metodom. Prema I.C.C. (A), osigurani su rizici određeni prema metodi "svih rizika", a klauzulama (B) i (C) metodom *nabrojenih (imenovanih) rizika (named perils)*. Namijenjene su za osiguranje robe u pomorskom i multimodalnom prijevozu. Osiguranjem nisu obuhvaćeni samo pomorski rizici nego i kopneni transportni rizici.

Za osiguranje prijevoza roba koji se obavljaju isključivo zrakom postoje posebne institutske klauzule - *Institute Cargo Clauses (Air)*. Za osiguranje ratnih rizika postoje *Institute War Clauses (Cargo)*, a za osiguranje rizika štrajka *Institute Strikes Clauses (Cargo)*. Posebne su klauzule za osiguranje tih rizika u zračnom prometu: *Institute War Clauses (Air Cargo)* i *Institute Strikes Clauses (Air Cargo)*.

Uz institutske klauzule za osiguranje robe (A, B, C) koriste se brojne klauzule za osiguranje dopunskih rizika. One obično nose oznaku: *For use only with Institute Cargo Clauses*. Neke od tih klauzula donesene su još 1982. godine, a neke su novijeg datuma. Navodimo ove: *Institute Malicious Damage Clause (1982.)*, *Institute Theft, Pilferage and Non-delivery Clause (1982)*, *Termination of Transit Clause (terrorism)*, 2009., *Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999.*, *Exclusion Clause (Cargo) (JC2000/0002)*, *Cargo Piracy Notice of Cancellation (JC 2008/024)*.

3. NOVE ODREDBE U *INSTITUTE CARGO CLAUSES*, 2009.

U nastavku prikazujemo i komentiramo odredbe institutskih klauzula za osiguranje robe koje su Novom revizijom (2009.) izmijenjene ili dopunjene. Obradom su obuhvaćene samo one klauzule koje su osim terminoloških pretrpjele i sadržajne promjene.⁹

3.1. Osigurani rizici (*Risks Covered*)

Odredbe o osiguranim rizicima (Risks Clause, klauzula 1.) u I.C.C. (A), (B) i (C) nisu pretrpjele nikakve sadržajne izmjene u odnosu na I.C.C. iz 1982. Klauzula o osiguranju zajedničke havarije (General Average Clause, klauzula 2.) sadržajno nije mijenjana. Izraz *contract of affreightment* zamijenjen je izrazom *contract of carriage*. Klauzula Both to Blame Collision Clause (klauzula 3.) tekstualno je izmijenjena i prestilizana ali je u osnovi njen sadržaj i učinak ostao isti.

3.2. Opća isključenja iz osiguranja (*Exclusions, klauzula 4.*)

U odredbama I.C.C. 2009. o općim isključenjima iz osiguranja (Exclusions, klauzula 4.) postoje ove izmjene i dopune:

⁹ Cjelovit komentar *Institute Cargo Clauses*, 2009. v. u Lovrić, Ivana, *Nove institutske klauzule za osiguranje robe*, 2009. (*Institute Cargo Clauses*, 2009., znanstveni magistarski rad, Split, siječanj 2012.)

3.2.1. Isključenje zbog manjkavog ili neodgovarajućeg pakiranja robe (*insufficiency or unsuitability of packing, klauzula 4.3.*)

Isključenje zbog manjkavog ili neodgovarajućeg pakiranja osiguranog predmeta nije predviđeno Marine Insurance Actom (1906.). Ne nalazi se ni u *Institute Cargo Clauses* iz 1963. Javlja se po prvi put u I.C.C. iz 1982. Novom revizijom ta je odredba izmijenjena i dopunjena.

Klauzulom 4.3. I.C.C. 2009. iz osiguranja su isključeni gubitci, oštećenja ili troškovi nastali zbog *manjkavog ili neodgovarajućeg pakiranja ili nepripremljenosti osiguranog predmeta da odoli normalnim nezgodama na osiguranom prijevoznom putu*, kada je takvo pakiranje ili pripremu obavio osiguranik ili njegovi zaposlenici ili ako je ono obačeno prije stupanja osiguranja na snagu. Takvo ograničenje u odnosu na osobe i vrijeme obavljanja radnje pakiranja u uvjetima iz 1982. nije postojalo, pa je novim rješenjem zapravo sužena primjena toga isključenja.

Prema novim I.C.C. 2009., za ovo isključenje je potrebno:

- da je radnju pakiranja i pripreme obavio osiguranik ili njegov zaposlenik, ili
- da je radnja pakiranja i pripreme obavljena prije stupanja osiguranja na snagu.

Osiguranjem, prema tome, nisu pokrivena šteta nastale zbog pogrešnog ili neodgovarajućeg pakiranja ako je radnju pakiranja obavio osiguranik ili njegov zaposlenik, neovisno o tome kada je ona obavljena, ili ako je obavljena prije stupanja osiguranja na snagu. To znači da će šteta iz toga uzroka biti pokrivena osiguranjem kada je radnja pakiranja obavljena nakon stupanja osiguranja na snagu pod uvjetom da pakiranje nije obavio osiguranik niti njegov zaposlenik.

Nove klauzule uvode i standard za ocjenu pripremljenosti osiguranog predmeta za prijevoz. Pakiranje mora biti takvo da odoli normalnim nezgodama (*withstand the ordinary incidents of the insured transit*). Taj se standard primjenjuje i kada se roba prevozi u kontejnerima. Dakle, iz osiguranja su isključene štete koje su nastupile tijekom normalnog, redovnog odvijanja prijevoza, a posljedica su manjkavog ili neodgovarajućeg pakiranja.¹⁰

¹⁰ Kriterij nepripremljenosti osiguranog predmeta za prijevoz razmatran je u predmetu *Mayban General Insurance v. Alston Power Plants Ltd.* (2004.). Veliki i teški transformator prevozio se u siječnju 2002. najprije manjim brodom od Liverpoola do Rotterdama, a potom kontejnerskim brodom do Malezije. Na oba putovanja brodovi su bili izloženi lošem vremenu i vjetru snage 8, što je uzrokovalo ljuljanje i posrtanje brodova. Na odredištu je utvrđeno da je transformator pretrpio oštećenja te su troškovi popravka iznosili preko 1. milijun funti. Utvrđeno je da su oštećenja nastala pri valjanju broda za vrijeme prijevoza. Prema mišljenju suda, ukupno 30 sati lošeg vremena za vrijeme te vrste prijevoza u siječnju ne može se smatrati iznimnim i neuobičajenim. Šteta je nastala zbog činjenice što transformator kao takav nije bio sposoban da odoli normalnim rizicima putovanja, a ne zbog činjenice što su se ostvarili uvjeti koji se nisu mogli razborito predvidjeti da će se ostvariti. Zbog toga je zaključeno da je šteta nastala zbog unutrašnje mane ili nedovoljnog pakiranja te da iz toga razloga nije naknadiva iz osiguranja (2004) 2 Lloyd's Rep., str. 609. Kriterij iz te presude prihvaćen je i primijenjen u predmetu *The Cendor Mopu (Global Process Systems Inc v. Syarikat Takaful Malaysia)*, (2009) 2 Lloyd's Rep. 72.

Klauzulom nije objašnjeno što se misli pod manjkavim, odnosno neodgovarajućim pakiranjem. Način pakiranja varira prema vrsti robe koja se prevozi i ono mora biti u skladu s običajem u prometu odnosne robe.

Kao što je u cit. predmetu *Mayban* naglašeno, sposobnost neke robe da odoli normalnim prijevoznim rizicima ovisi o stupnju njene zaštite pakiranjem. Nedovoljno ili neodgovarajuće pakiranje robe, kada je odgovarajuće pakiranje potrebno da roba odoli normalnim rizicima prijevoza, može se sasvim sigurno smatrati jednim od oblika unutrašnje mane robe (također isključeni rizik prema klauzuli 4.4.), pa su štete nastale zbog toga uzroka logično isključene iz osiguranja.¹¹

Nadalje, novim institutskim klauzulama učinjene su manje terminološke izmjene i dopune. Izrijeком je navedeno da izraz "pakiranje" uključuje i slaganje robe u kontejner. Više se u tim uvjetima ne pojavljuje nedovoljno definiran izraz "liftvan", kao sredstvo za grupiranje robe. Ne pojavljuje se ni zastario izraz "servants" za službenike osiguranika već je upotrijebljen suvremeni izraz "employees" zaposlenici osiguranika, što je dodatno razjašnjeno napomenom da izraz "employees" ne uključuje i nezavisne (samostalne) ugovaratelje ("independent contractors").

3.2.2. Zakašnjenje (*delay*, klauzula 4.5.)

Klauzulom 4.5. iz osiguranja su isključeni gubitci, oštećenja ili troškovi nastali zbog zakašnjenja, čak i onda kada je zakašnjenje nastalo zbog osiguranog rizika.

Ovo se isključenje nalazi u sva tri seta klauzula I.C.C. a temelji se na MIA čl. 55. t. 2b. Ta je odredba ostala ista u odnosu na I.C.C. iz 1982. godine osim što upotrebljena fraza za uzrok nastale štete više ne glasi kao u MIA "neposredno nastali zbog zakašnjenja" ("proximately caused by delay") nego "nastali zbog zakašnjenja". Smatralo se da riječ "neposredno" (*proximately*) može uzrokovati nejasnoće pri tumačenju klauzule. Napuštanje kriterija "proximately caused" očito znači da će se u primjeni novih uvjeta promatrati u kojoj je mjeri zakašnjenje bilo "predominant cause in effect" a ne u smislu uzroka koji je vremenski najbliži nastanku štete, sukladno novijoj engleskoj sudskoj praksi (*Leyland Shipping Co. Ltd v. Norwich Union Fire Society Ltd*).¹² Prema Pomorskom zakoniku, iz osiguranja su isključene štete nastale zbog mane ili prirodnog svojstva kada je do štete došlo zbog zakašnjenja prijevoznog sredstva (čl. 733. st. 2.).

Odredbe MIA i Pomorskog zakonika dispozitivne su pravne naravi tako da se rizik kvara zbog zakašnjenja može osigurati izričitim ugovornom odredbom.

Prema dosadašnjem tumačenju predmetne klauzule, smatra se da su iz osiguranja isključene sve štete, materijalne i financijske koje su posljedica zakašnjenja.

¹¹ V. Dunt, John – Melbourne, William, *Insuring Cargoes in the New Millenium*; *The Institute Cargo Clauses 2009.*, u *The Modern Law of Marine Insurance*, Vol III, editor Rhidian Thomas, London, IN-FORMA, 2009., str. 109. Usp. Bennett, Howard, *The Law of Marine Insurance*, Oxford UP, 2006., str. 473.

¹² Opširnije Dunt, John – Melbourne, William, op. cit., str. 113.

Uzrok zakašnjenja nije bitan. Nije od važnosti je li zakašnjenje posljedica osiguranog rizika ili nije. Ako do zakašnjenja dođe zbog osiguranog rizika, gubitci, oštećenja ili troškovi koji su posljedica zakašnjenja neće biti pokriveni osiguranjem. Tako na primjer, osiguranjem nisu nadoknadivi troškovi skladištenja koje osiguranik mora platiti zbog zakašnjenja broda, propast voća uzrokovana zakašnjenjem zbog sudara brodova. Isključenje rizika zakašnjenja se ne primjenjuje na troškove koji su nadoknadivi prema klauzuli 2. ovih uvjeta, tj. ne primjenjuju se na sudjelovanje osiguranika u zajedničkoj havariji i nagradi za spašavanje.¹³

Posebnu kategoriju čine štete koje su nastale zbog *mane ili prirodnog svojstva*, ali su neposredno uzrokovane *zakašnjenjem*. Tu je prvenstveno riječ o lakopokvarljivim robama poput prehrambenih proizvoda. Na primjer, brod se s teretom voća nasukao (osigurani rizik). Poslije odsukivanja, brod je stanovito vrijeme bio na popravku uslijed čega se teret voća pokvario. Neposredan uzrok te štete jest zakašnjenje. Da nije došlo do prekida u prijevozu teret se vjerojatno ne bi pokvario. Osigurani rizik (nasukanje) je daljnji uzrok štete. S obzirom na to da stvaran uzrok štete potječe iz samog osiguranog predmeta zbog njegova prirodnog svojstva, takve su štete *isključene iz osiguranja i u slučaju kad je do zakašnjenja došlo zbog osiguranih rizika*. To je izričito određeno Pomorskim zakonikom (čl. 733. st. 2.) i Institutskim klauzulama za osiguranje robe. Takve bi štete bile pokrivena osiguranjem samo ako je izričito osiguran rizik kvara.

3.2.3. Insolvencija ili neizvršavanje financijskih obveza (*insolvency or financial default, klauzula 4.6.*)

Klauzulom 4.6. iz osiguranja su isključeni gubitci, oštećenja ili troškovi prouzročeni ("caused by") insolvencijom ili neizvršavanjem financijskih obveza od strane brodovlasnika, naručitelja u brodarskom ugovoru, broдача, poslovođe ili poduzetnika broda kada je osiguraniku u vrijeme ukrcanja osiguranog predmeta na brod bilo poznato, ili mu je prema redovnom tijeku stvari u poslovanju trebalo biti poznato, da ta insolvencija ili neizvršavanje financijskih obveza može onemogućiti normalno odvijanje osiguranog putovanja.

Ovo isključenje se primjenjuje samo kada je osiguraniku u vrijeme ukrcanja osiguranog predmeta na brod bilo poznato ili mu je prema redovnom tijeku stvari u poslovnom prometu (*ordinary course of business*) moralo biti poznato da bi normalno odvijanje putovanja moglo biti onemogućeno zbog insolvencije ili neizvršavanja financijskih obveza od strane prijevoznika. Kako bi se osiguratelji oslobodili obveze za naknadu štete, moraju dokazati: a) da je šteta uzrokovana insolvencijom, b) da je osiguranik znao za postojanje insolvencije.¹⁴

¹³ V. Brown, Robert, op. cit., str. 177. – 178.

¹⁴ Prema Dunt, John, op. cit., str. 158.

Prema 2. stavku iste klauzule (4.6.), isključenje zbog insolventije ili neizvršavanja financijskih obveza neće se primijeniti kada ugovor o osiguranju bude prenesen na stranku koja je kupila ili se u dobroj vjeri valjanim ugovorom obvezala da će kupiti osigurani predmet.

Primjena ovog isključenja sužena je samo na one najjasnije slučajeve u kojima je osiguranik svjesno zaposlio prijevoznika s upitnim financijskim položajem odnosno, svjesno sklopio ugovor o prijevozu s prijevoznikom za kojeg je znao ili je morao znati da ima financijske teškoće. Isključenje se ni u kojem slučaju ne primjenjuje na treću osobu u dobroj vjeri.

Ovo isključenje je jedan od pojavnih oblika nepažnje osiguranika. Svrha njegova uvođenja u kargo policu je navesti vlasnika tereta da upotrijebi odgovarajuću pažnju pri izboru prijevoznika. Osiguranik nije obavezan opsežno istraživati financijsku situaciju prijevoznika. Od osiguranika se očekuje da primijeni zdravorazumski standard pažnje. Drugim riječima, osiguranik treba primijeniti pažnju brižljive poslovne osobe.

Isključenje zbog insolventije i neizvršavanja financijskih obveza prvi je put uvedeno u Institutske klauzule za osiguranje robe (A, B, C) iz 1982. Osnovni su razlog za to bili visoki gubici na londonskom tržištu osiguranja te kao odgovor na mnoštvo slučajeva u kojima je šteta na teretu bila posljedica insolventije prijevoznika. U tim slučajevima prijevoznici ne bi mogli završiti započeta putovanja zbog nemogućnosti plaćanja popravaka, obično kvarova na stroju ili pogonu uzrokovanih neodgovarajućim održavanjem brodova, a ne zbog nastupa pomorskih rizika. U početku je bilo različitih stajališta i dvojbi o tome jesu li štete zbog insolventije brodarka pokrivena osiguranjem "svih rizika". Ukazivalo se i na jednu presuda iz 1939. u predmetu *London Provincial Leather Processors v. Hudson*. U tom predmetu insolventija brodarka nije dovela do zakašnjenja koje bi bilo isključeno iz osiguranja, nego je uzrokovala gubitak robe u pomorskom pothvatu koja je šteta pokrivena osiguranjem "svih rizika". Štoviše, tom su odlukom i troškovi otpreme robe u mjesto odredišta (*forwarding costs*) bili pokriveni osiguranjem. Međutim, londonsko tržište nije bilo zadovoljno takvom odlukom jer se smatralo da štete koje proizlaze iz insolventije brodarka predstavljaju komercijalni rizik i nisu predmet osiguranja tereta budući da se ono bavi osiguranjem šteta na teretu do kojih dolazi prvenstveno ostvarenjem rizika na moru ili barem krađe odnosno namjernog štetnog djelovanja.¹⁵ Kao rezultat takvih stajališta, po prvi put je 1982. godine u I.C.C. unesena klauzula koja je izriječno iz osiguranja isključivala štete koje proizlaze iz insolventije ili neizvršavanja financijskih obveza brodarka, naručitelja u brodarkom ugovoru, brodarka, poslovođe ili poduzetnika broda. Prema stilizaciji te klauzule iz 1982. za isključenje iz osiguranja bilo je nevažno je li činjenica insolventije brodarka bila poznata osiguraniku ili nije. Tako

¹⁵ Prema *Ibidem*, str. 158. – 160.

formulirana klauzula nije bila dobro prihvaćena u poslovnoj praksi jer je izazivala mnoštvo nejasnoća i dvojbi. Iduće godine je značenje te odredbe pojašnjeno u *Institute Commodity Trade Clauses* prema kojoj je oblikovana i klauzula 4.6. u I.C.C., 2009.

Za određivanje relevantnog uzroka nastale štete u klauzuli iz 1982. godine bila je upotrijebljena formulacija "arising from insolvency" (koja proizlazi iz insolventije). Stajališta su bila da će osiguratelji tu frazu tumačiti tako da bi iz osiguranja bili isključeni ne samo gubitci koji su izravno uzrokovani insolventijom nego i oni neizravno uzrokovani insolventijom. Zato je ta fraza u klauzulama iz 2009. zamijenjena frazom "caused by" (nastalo zbog), povoljnijom za osiguranika. Ta je fraza bila upotrijebljena i u *Institute Commodity Trade Clauses*. Izrazom "caused by" htjelo se pojasniti da iz osiguranja neće biti nadoknadivi samo oni gubitci koji su izravno uzrokovani insolventijom ili neizvršavanjem financijskih obveza od strane brodarka.¹⁶

Osim što su iz osiguranja isključeni gubitci, oštećenja ili troškovi uzrokovani insolventijom ili neizvršavanjem financijskih obveza, iz osiguranja se također ne mogu nadoknaditi niti troškovi otpreme osiguranog predmeta ukoliko proizlaze iz istog razloga.¹⁷ Na primjer, ukoliko je zbog kvara na brodu putovanje završilo u luci koja nije odredišna luka, troškovi iskrcaja, uskladištenja i otpreme osiguranog predmeta do odredišta predviđenog ugovorom, nisu nadoknadivi iz osiguranja ukoliko je do prekida putovanja došlo zbog insolventije ili neizvršavanja financijskih obveza od strane prijevoznika.

3.2.4. Atomsko ili nuklearno oružje (*atomic or nuclear fission and /or fusion, klauzula 4.7.*)

Klauzulom 4.7. iz osiguranja su isključeni gubitci, oštećenja ili troškovi neposredno ili posredno nastali zbog ili proizašli iz uporabe svakog oružja ili naprave koja koristi atomsku ili nuklearnu fiziju i/ili fuziju ili drugog oružja sličnog djelovanja odnosno, radioaktivne sile ili tvari.

Ovo isključenje je ograničeno na događaje s nuklearnim oružjem i napravama. Klauzulom se nije namjeravalo isključiti ostale nuklearne događaje ili nezgode poput onih koji mogu proizaći, na primjer, iz nuklearnih elektrana.

Ova klauzula je po prvi put uvedena u *Institute* klauzule iz 1982. godine s ciljem isključenja iz osiguranja bilo kakve upotrebe nuklearnog oružja ("any use" of nuclear weapons) s obzirom na to da je upotreba nuklearnog oružja u kontekstu ratnih rizika bila, kao što je i sada, isključena klauzulom 6.1. o isključenju ratnih rizika. Tada upotrijebljena fraza je glasila "arising from the use", kojom se željelo iz osiguranja isključiti štete proizašle iz bilo kakve upotrebe nuklearnog oružja uključujući i štete do kojih dođe prilikom testiranja takvog oružja.

¹⁶ Prema *Ibidem*, str. 160.

¹⁷ Vidi klauzulu 12. u I.C.C., 2009.

Revizijom I.C.C. iz 2009. provedene su dvije izmjene. Prvo, uzročna veza između štetnog događaja i gubitka proširena je formulacijom “neposredno ili posredno nastali zbog” (*directly or indirectly caused by or arising from*). U klauzulama iz 1982. ta je fraza glasila “koji proizlazi iz” (*arising from*). Drugo, izraz “svako ratno oružje” (*any weapon of war*) je proširen i sada glasi “svako oružje ili naprava” (*any weapon or device*) tako da su novim klauzulama iz osiguranja isključene i štetne posljedice bombi, mina “kućne izrade” (*dirty bombs*) i drugih naprava koje se ne koriste isključivo u ratu nego su karakteristične i za terorističke napade. Ovim izmjenama se postigla šira primjena ove klauzule.

Danas se uz ovo isključenje široko primjenjuje i *Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnet Weapons Exclusion Clause* (10/11/03), poznata pod nazivom “CL370”. Ta je klauzula sada u općoj uporabi širom svijeta od strane kargo osiguratelja zbog zabrinutosti reosiguratelja o mogućoj kumulaciji kargo rizika pri terorističkom napadu. Namjena te klauzule je isključiti iz osiguranja rizik terorističkih napada.¹⁸

3.3. Isključenje zbog nesposobnosti broda za plovidbu (*unseaworthiness and unfitness, klauzula 5.*)

Na dva načina kargo osiguratelji kontroliraju da li je brod, kojim će se prevoziti osigurani teret, sposoban za plovidbu. Prvo, osiguratelji mogu inkorporirati u ugovor *Institute Classification Clause*. Tom se klauzulom osiguratelji žele osigurati da će se teret prevesti odgovarajućim brodom, tj. brodom koji je sposoban za plovidbu. U toj su klauzuli nametnuta dva uvjeta: starost broda ne smije prelaziti određenu starosnu granicu, te brod, kojim će se obaviti prijevoz, mora imati klasu svjetski priznatog klasifikacijskog društva. Brod tada svojom svjedodžbom potvrđuje da udovoljava tehničkim pravilima toga društva, što praktično znači i konvencijskim standardima. Drugi je način predviđen samim Institutskim klauzulama za osiguranje robe. Osiguratelji tada ugovornom klauzulom isključuju iz osiguranja naknade za gubitke koji su posljedica nesposobnosti broda za plovidbu (*unseaworthiness*) ili neprikladnosti prijevoznog sredstva za siguran prijevoz (*unfitness*) osiguranog predmeta pod uvjetom da je osiguraniku ta nesposobnost ili neprikladnost bila poznata.¹⁹

Dakle, Institutskim klauzulama za osiguranje robe nije pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta ili troškovi nastali zbog (*arising from*):

1. nesposobnosti broda ili drugog plovila za siguran prijevoz osiguranog predmeta, kada je osiguraniku u vrijeme ukrcaja bilo poznato da brod nije sposoban za plovidbu ili da nije prikladan za siguran prijevoz osiguranog predmeta (klauzula 5.1.1.),

¹⁸ Prema Dunt, John, op. cit., str. 160.

¹⁹ *Ibidem*, str. 161.

2. neprikladnosti kontejnera ili kopnenog prijevoznog sredstva za siguran prijevoz osiguranog predmeta, kada je ukrcaj u kontejner ili na prijevozno sredstvo obavljen prije stupanja na snagu ovog osiguranja, ili ga je obavio osiguranik ili njegovi zaposlenici kojima je takva neprikladnost bila poznata u vrijeme ukrcaja (klauzula 5.1.2.).

Prvim dijelom klauzule 5., iz osiguranja su isključene štete koje su posljedica nesposobnosti broda ili drugog plovila za siguran prijevoz osiguranog predmeta. Pod sposobnošću broda za plovidbu, podrazumijeva se da je brod prema svom stanju sposoban obaviti ugovoreno putovanje (*seaworthiness*, apsolutna sposobnost za plovidbu) i očuvati teret u dobrom stanju do odredišta (*cargoworthiness*, relativna sposobnost broda za plovidbu). Osiguranje je prema ovoj klauzuli pruženo uz uvjet da osiguraniku nije bila poznata činjenica nesposobnosti broda za plovidbu, odnosno neprikladnosti kontejnera ili drugog prijevoznog sredstva za siguran prijevoz osiguranog predmeta. U klauzulama iz 1963., upotrijebljen izraz je glasio "privity of the assured" u značenju osobnog propusta osiguranika. Tim su pojmom bile obuhvaćene i rukovodeće osobe osiguranika, ali je određivanje osoba za koje se misli da su obuhvaćene pojmom osiguranik (*assured*) u praksi izazivalo nejasnoće. Revizijom iz 1982. ta je nejasnoća uklonjena i glasila je "privity of the assured or their servants". Tom se promjenom nedvojbeno svijest o nesposobnosti broda za plovidbu odnosila na osiguranika i njegove službenike. Revizijom iz 2009. izraz "servants" zamijenjen je izrazom "employees", a izraz "liftvan" kao sredstvo za sjedinjavanje tereta je ispušten. Posljednjom je revizijom klauzula o isključenju šteta zbog nesposobnosti broda za plovidbu jasno prepravljena u korist osiguranika tako da se isključenje svodi samo na one slučajeve u kojima je nesposobnost broda za plovidbu bila poznata osiguraniku ili njegovim zaposlenicima u vrijeme ukrcaja. U suvremenoj praksi postoje slučajevi spekulativnog postupanja osiguranika, koji ugovaraju prijevoz starim i loše održanim brodovima. Iz takvog postupanja vjerojatnost nastanka štete je povećana, pa da nema odredbe o isključenju takvih šteta iz osiguranja, snosili bi ih kargo osiguratelji.

Od osiguranika se zahtijeva da prilikom ugovaranja prijevoza upotrijebi odgovarajuću pažnju pri izboru broda. Stupanj pažnje koji tereti osiguranika jest dužna pažnja (*due diligence*). Uzima se u obzir pažnja srednjeg sposobnog osiguranika. Od osiguranika se ne očekuje da pristupi utvrđivanju plovidbene sposobnosti broda putem, na primjer, pokusnih vožnji. Ako brod posjeduje uredne svjedodžbe, osiguranik može opravdano pretpostavljati da brod u pogledu sposobnosti za plovidbu udovoljava sigurnosnim zahtjevima.

Pravni učinak ove klauzule ne proteže se na odnose iz ugovora o prijevozu. Brodar se pozivom na ovu klauzulu ne može osloboditi dužnosti osposobljavanja broda za plovidbu niti korisnik prijevoza gubi prava koja ima prema brodaru koja proizlaze iz ugovora o prijevozu. Tako, osiguratelj u slučaju isplate naknade za štetu,

ima pravo na temelju prava subrogacije potraživati od broдача isplaćene iznose ukoliko postoji njegova odgovornost za štetu. Ipak, kod svih ugovora o iskorištavanju brodova, jedna je od osnovnih dužnosti broдача osposobiti brod za plovidbu.²⁰

Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene i štete koje su posljedica neprikladnosti kontejnera ili drugog prijevoznog sredstva za siguran prijevoz osiguranog predmeta ako je ukrcaj bio obavljen prije stupanja na snagu ovog osiguranja ili ga je obavio osiguranik ili njegovi zaposlenici kojima je takva neprikladnost bila poznata u vrijeme ukrcaja.

U slučaju neprikladnosti kontejnera ili drugog prijevoznog sredstva za siguran prijevoz, isključenje je prošireno i na *zaposlenike* osiguranika kojima je takva neprikladnost bila poznata u vrijeme ukrcaja. Razlog je očit. Dok su klasa i starost broда javni podaci, koji viši management osiguranika može lako saznati, stanje kontejnera ili drugog prijevoznog sredstva mogu uočiti najčešće samo zaposlenici osiguranika u skladištu, tvornici ili na drugom mjestu u kojem se roba slaže u kontejner.²¹

Dužnosti osiguranika variraju ovisno o tome je li kontejner osiguranikov ili pripada broдару. Ukoliko osiguranik koristi svoje kontejnere, dužan ih je u propisanim razmacima pregledavati i održavati u ispravnom stanju te je dužan koristiti samo one kontejnere koji su ispravni.²² Ne ispuni li osiguranik tu obvezu, mogao bi ostati bez osigurarine. Ukoliko osiguranik koristi broдареве kontejnere, tada broдар jamči za opću i posebnu sposobnost kontejnera. Međutim, time se osiguranik nije oslobodio obveze da s dužnom pažnjom pregleda kontejner prije njegove uporabe i prije slaganja robe. Sposobnost kontejnera se ocjenjuje organoleptičkim pregledom kojim se moraju obuhvatiti svi vitalni dijelovi kontejnera.²³

Obveza osiguranika na upotrebu dužne pažnje pri ocjeni sposobnosti broда, kontejnera i drugih prijevoznih sredstava vezuje se za trenutak ukrcaja robe u ta sredstva. Za gubitak prava iz osiguranja činjenica nesposobnosti odnosno neprikladnosti broда, kontejnera treba biti poznata (*privy*) osiguraniku ili njegovim zaposlenicima u vrijeme ukrcaja robe na brod ili slaganja u kontejner. Ne pretpostavlja se da je činjenica nesposobnosti odnosno neprikladnosti broда ili kontejnera bila poznata ugovaratelju osiguranja. Nju treba dokazati, a na osiguratelju je teret takvog dokaza. Dakle, da bi

²⁰ Prijevoznikova dužnost u osposobljavanju broда za plovidbu propisana je Pomorskim zakonikom (2004.) i Konvencijom o teretnici (1924.;1968.). Pri osposobljavanju broда za plovidbu broдар je dužan postupati s "dužnom pažnjom" (*due diligence*). Broдар je dužan osposobiti brod za plovidbu do početka putovanja (čl. 460. st. 1. PZ). Odredbe PZ-a i Konvencije su prisilne naravi te sporazum stranaka učinjen suprotno tim odredbama nema pravni učinak. Broдар ne odgovara za skrivene mane broда. Odgovornost broдача za stanje broда prosuđuje se prema principu pretpostavljene krivnje. Prema Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.

²¹ Prema Dunt, John, op. cit., str. 160.

²² Dužnost pregledavanja i održavanja kontejnera vlasnicima nameće i Međunarodna konvencija o sigurnosti kontejnera (*International Convention for Safe Containers*, 1972.).

²³ Prema Pavić, Drago, *Pomorsko osiguranje, Knjiga I*, Zagreb, 1986., str. 239. – 244.

se osiguratelj oslobodio dužnosti naknade štete, mora dokazati da je šteta nastala zbog nesposobnosti odnosno neprikladnosti broda ili kontejnera te da je u vrijeme ukrcaja ta okolnost bila poznata osiguraniku ili njegovom zaposleniku.

Isključenje predviđeno ovom klauzulom neće se primijeniti kada ugovor o osiguranju bude prenesen na stranku koja je kupila ili se u dobroj vjeri obvezala da će kupiti osigurani predmet (klauzula 5.2.). Ovakvom odredbom unosi se pravna sigurnost između osiguranika i osiguratelja u slučaju prijenosa police.

Nadalje, prema odredbama klauzule 5.3., osiguratelj neće ulagati prigovor glede prešutnog jamstva (*implied warranty*) osiguranika za sposobnost broda za plovidbu ili njegove prikladnosti za prijevoz osiguranog predmeta do odredišta. Ovaj stavak predmetne klauzule vuče svoje korijene iz Marine Insurance Acta, 1906. Prema MIA, osiguranik kod osiguranja na određeno putovanje (*voyage policy*) prešutno jamči (*implied warranty*) da je brod na početku putovanja sposoban za plovidbu (*seaworthy*, čl. 39. t. 1.) te da je brod prikladan za prijevoz robe do odredišta navedenog u polici (*cargoworthy*, čl. 40. t. 2.). Prema tom zakonu, pravne posljedice kršenja tog jamstva su oslobađanje osiguratelja od svih obveza iz ugovora čim brod postane nesposoban za plovidbu, neovisno o tome je li povreda tog jamstva uzrokovala nastup rizika, konkretno, je li šteta nastala zbog nesposobnosti broda za plovidbu ili nije.²⁴ Prema klauzulama iz 1982., to se pravilo primjenjivalo ako su osiguranik ili njegovi službenici bili upoznati s neprikladnošću ili nesposobnošću broda za plovidbu. S tom pretpostavkom, osiguranik bi u slučaju povrede jamstva bio lišen prava na naknadu štete i kada njen nastanak nije ni u kakvoj vezi s povredom jamstva.²⁵ Pri reviziji ICC iz 2009. zaključilo se da se takvom odredbom ide predaleko u zaštiti interesa osiguratelja te je uvedeno bezuvjetno odricanje osiguratelja od prigovora glede povrede prešutnog jamstva osiguranika za sposobnost i prikladnost broda. Na taj način osiguratelji više ne mogu izmicati od odgovornosti na račun tehničkih nedostataka u sposobnosti broda koje nisu uzročno povezane sa štetom.

Dakle, isključenje prema klauzuli 5. primjenjuje se ukoliko je:

1. osiguraniku u vrijeme ukrcaja bilo poznato da brod nije sposoban za plovidbu ili da nije prikladan za siguran prijevoz osiguranog predmeta, ili
2. kontejner ili drugo prijevozno sredstvo je neprikladno za siguran prijevoz osiguranog predmeta, a ukrcaj je obavljen prije stupanja na snagu ovog osiguranja ili ga je obavio osiguranik ili njegovi zaposlenici kojima je takva neprikladnost bila poznata u vrijeme ukrcaja.

²⁴ O jamstvima osiguranika opširnije Pavić, Drago, *Pomorsko osiguranje, Knjiga druga*, Zagreb, Croatia osiguranje, 1994., str. 68 – 83.

²⁵ Institut *warranty* iz MIA, 1906. u stručnim je krugovima ocijenjen kao nesuvremen i zastario, pa je predloženo de lege ferenda njegovo napuštanje. Opširnije Pavić, Drago, *Pomorsko osiguranje, Pravo i praksa*, Split, Književni krug, 2012., str. 80.

3.4. Isključenje rizika štrajka (*strikes exclusion, klauzula 7*)

Novom revizijom I.C.C. (2009.) nije dirano u odredbe o isključenju rizika štrajka, sadržanih u klauzulama 7.1. i 7.2., ali su odredbe o isključenju rizika terorista i političkih rizika proširene uz novu definiciju pojma terorizma (7.3.). To je očito učinjeno zbog sve veće opasnosti od terorističkog djelovanja, što je i bio jedan od glavnih razloga za novu reviziju ovih uvjeta. Proširenje se odnosi na osobe, sredstva i motive takvih akcija.

U klauzuli 7.3. iz 1982. godine iz osiguranja su bile isključene štete koje su prozurokovali teroristi i bilo koja druga osoba što djeluje s političkim pobudama. U novim uvjetima redefiniran je pojam rizika *terrorist*, tako da je to sada svaka osoba koja djeluje u ime ili je u vezi s bilo kojom organizacijom koja, uz uporabu sile ili nasilja, poduzima radnje usmjerene prema obaranju ili djelovanju na neku državnu vlast, neovisno o tome je li ona uspostavljena zakonito ili nije (klauzula 7.3.).

Što se tiče motiva takvih akcija, uz *političke* pobude kao uzrok nastanka šteta sada su pridodane i *ideološke* i *religijske* pobude (stavak 7.4.).

Isključenje rizika terorizma novom je revizijom prošireno tako da reflektira širok raspon prijetnji s kojima se danas svijet suočava i, što je možda još bitnije, odražava sve različitije motive koji stoje iza takvih napada. Danas su, osim iz tradicionalnih političkih pobuda, sve češći istupi i prijetnje neistomišljenika iz vjerskih i ideoloških pobuda. Može se zbog toga reći da je verzija ovog isključenja iz 2009. prilagođena suvremenoj međunarodnoj sceni.²⁶

Ovom su klauzulom iz osiguranja isključeni ne samo gubitci ili oštećenja osiguranog predmeta već i troškovi osiguranika koji su nastali ostvarenjem rizika štrajka. Primjerice, brodar zbog štrajka nije mogao iskrcati teret u određenoj luci nego je teret morao iskrcati u drugoj sigurnoj luci. Troškovi otpreme tereta do odredišta ne bi bili pokriveni osiguranjem prema ovoj klauzuli, a ne bi bili pokriveni ni prema *Forwarding Charges Clause* (klauzula 12.). Tom bi klauzulom bili pokriveni samo u slučaju da je došlo do ostvarenja rizika pokrivenog osiguranjem.

Isto kao i kod ratnih rizika, rizik terorista te ostali rizici obuhvaćeni isključenjem rizika štrajka, mogu se posebno osigurati prema *Institute Strikes Clauses (Cargo)* i *Institute Strikes Clauses (Air)*.

3.5. Klauzula o prijevozu (*Transit Clause, klauzula 8.*)

Jedna od najznačajnijih promjena koje donose I.C.C. iz 2009. odnose se na trajanje osiguranja. Nove institutske klauzule, kao i klauzule prethodne revizije, sadrže tri klauzule kojima je uređeno trajanje osiguranja (*Duration*). To su Klauzula o prijevozu (*Transit Clause*, klauzula 8.), Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu (*Termi-*

²⁶ O riziku terorizma u osiguranju opširnije: Dunt, John, op. cit., str. 209. – 215.; Rose, F.D., *Marine Insurance, Law and Practice*, LLP, London, 2004., str. 341.

nation of Contract of Carriage, klauzula 9.) i Klauzula o promjeni putovanja (*Change of Voyage Clause*, klauzula 10.).

Odredbama Klauzule o prijevozu (*Transit Clause*, klauzula 8.) određeno je trajanje osiguranja robe na određeno putovanje. Revizijom iz 2009. ta je klauzula doživjela značajne promjene. Umjesto klauzule "od skladišta do skladišta" uveden je novi koncept trajanja osiguranja.

Institutske klauzule iz 1982. pružaju osiguranje *od skladišta do skladišta*.²⁷ Roba je osigurana ne samo za vrijeme pomorskog prijevoza, nego i za vrijeme prijevoza kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu (cestom ili željeznicom), kao i za vrijeme dok se prije, u tijeku ili poslije prijevoza brodom nalazi u skladištima, stovarištima ili drugim mjestima. Time se uspostavlja jedinstven pravni sustav - pomorskopravni - neovisno o tome što se prijevoz osim morem obavlja i drugim granama prometa. Na taj način, premda predstavljaju uvjete pomorskog osiguranja, institutske klauzule imaju opće značajke uvjeta transportnog osiguranja. Prema *Transit Clause* iz 1982., osiguranje počinje kada roba napusti skladište u mjestu koje je u polici navedeno kao polazno, nastavlja se za vrijeme uobičajenog tijeka prijevoza i završava, u pravilu, dostavom robe u skladište primatelja u mjestu koje je u polici navedeno kao odredište.²⁸

Prema odredbi *Transit Clause* iz 1982., osiguranje počinje kada roba prijeđe prag skladišta (iz ili u). Roba nije bila pokrivena tijekom ukrcajnih i/ili iskrcajnih operacija u samom skladištu. Iz toga su razloga brokeri dodatnom klauzulom uključivali u pokriće taj rizik, a koji je sada dio standardnog pokrića.²⁹

Za bolje razumijevanje odredaba ove klauzule valja razlikovati pojam "transit" (u smislu: prijevoz ili prijenos robe) od pojma "insured journey" (osigurano putovanje). Trajanje snošenja rizika od strane osiguratelja, naime, ne mora se poklapati s trajanjem transporta robe. "Transit" obuhvaća razdoblje od ukrcaja robe na prijevozno sredstvo netom prije početka transporta i traje do dolaska prijevoznog sredstva na odredište. "Insured journey" (osigurano putovanje), međutim, ima šire značenje i obuhvaća ne samo "transit" nego i radnje koje predhode ukrcaju robe u vozilo i koje slijede iskrcaju robe iz vozila a pokrivena su ovim osiguranjem. "Transit" obično počinje nakon što je "insured journey" (osigurano putovanje) već započelo, pri-

²⁷ Prema S.G. polici, osiguranje se pruža od trenutka ukrcaja robe na brod i traje do iskrcaja robe s broda na kopno. Kako je prijevoz morem sve češće bivao samo dio prijevozne relacije, proizašla je potreba za nalaskom rješenja kojim bi se trajanje snošenja rizika proširilo i na relacije koje prethode ili slijede pomorskom prijevozu. Upravo iz tog razloga formiran je koncept osiguranja "od skladišta do skladišta" unutar Klauzule o prijevozu Institutskih klauzula za osiguranje robe 1982.

²⁸ Prema Pomorskom zakoniku, osiguranje robe na određeno putovanje počinje od početka ukrcajanja na prvo prijevozno sredstvo u mjestu predviđenom u ugovoru o osiguranju radi izvršenja osiguranog putovanja i traje dok se roba ne iskrca s posljednjeg prijevoznog sredstva u odredištu predviđenom u ugovoru o osiguranju (čl. 732. st. 1.).

²⁹ Takvo rješenje je u skladu s odredbama Pomorskog zakonika.

mjerice uzimanjem ili podizanjem tereta s police u skladištu, a može završiti i prije nego završi "insured journey", onda kada, na primjer, roba nije odmah po dolasku na odredište iskrkana iz vozila. U takvom slučaju, vozila nisu više u prijevozu, ali je roba osigurana do završetka iskrcaja. Takav pristup usvojen je u klauzuli 8.1. novih uvjeta osiguranja.³⁰ Klauzula je zadržala naziv "Transit Clause" iako pruža osiguranje koje prelazi razdoblje samog prijevoza (transit).

Klauzula o prijevozu (*Transit Clause*) revizijom iz 2009. prepravljena je tako da sada osiguranje uključuje i radnje ukrcaja i/ili iskrcaja u skladištu. Prema sadašnjoj odredbi, ovo osiguranje (uz uvjete predviđene klauzulom 11.),³¹ stupa na snagu u trenutku kada osigurani predmet prvi put bude pomaknut u skladištu ili skladišnom mjestu (u mjestu predviđenom ugovorom o osiguranju) radi neposrednog ukrcaja u ili na vozilo ili drugo prijevozno sredstvo u svrhu početka prijevoza (8.1.), te se nastavlja za vrijeme uobičajenog tijeka prijevoza.³²

To znači da nove institutske klauzule pružaju pokriće "od trenutka kada osigurani predmet prvi put bude pomaknut" (*from the time the subject-matter is first moved*). Pomak tereta mora biti povezan s ukrcajem robe u prijevozno sredstvo radi prijevoza. Novim je klauzulama određeno mjesto u kojemu osiguranje počinje. Rizik je preuzet u pokriće od strane osiguratelja "u skladištu ili skladišnom mjestu (u mjestu predviđenom ugovorom o osiguranju)" (*in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance)*). Dodatno, da bi rizik bio preuzet u pokriće, radnja pomicanja mora biti izvedena "radi neposrednog ukrcaja" (*for the purpose of the immediate loading*). Dakle, roba nije osigurana u skladištu ili negdje drugdje odatle prijevoz neće započeti, gdje se čuva dok prijevoz ne započne. Nisu osigurana niti pomicanja i druge radne operacije s robom na takvom mjestu, tj. radnje koje nisu učinjene radi ukrcaja u prijevozno sredstvo i početka prijevoza. Primjerice, premje-

³⁰ Dunt, John, op. cit., str. 226.

³¹ Napomenom "uz uvjete predviđene klauzulom 11." se željelo nesumljivo odrediti da je ovo pokriće podložno postojanju određenog osigurljivog interesa osiguranika, kako prema Marine Insurance Actu 1906., tako i prema klauzuli 11. revidiranih institutskih klauzula.

³² Sličan koncept trajanja osiguranja robe usvojen je u novije vrijeme i u drugim poredbenopravnim sustavima. Primjerice, prema *Police française d'assurance maritime sur facultes (marchandises)* iz 1983. (2009.) osiguranje počinje u trenutku kada osigurana stvar bude pomaknuta u skladištu pred sam početak osiguranog putovanja radi neposrednog ukrcaja na prijevozno sredstvo, a prestaje u trenutku kada osigurana stvar u skladištu bude iskrkana iz prijevoznog sredstva i položena na tlo u ugovorenom odredišnom mjestu. Prema *Norwegian Cargo Clauses* (verzija 2004.), ako je osiguranje proveo prodavatelj, osiguranje stupa na snagu u trenutku kada je roba pomaknuta radi izravnog ukrcaja u prijevozno sredstvo kojim će se tada otpremiti iz skladišta ili mjesta u kojem osigurano putovanje započinje, a prestaje, u pravilu, kada je roba u sigurnosti iskrkana s prijevoznog sredstva. Prema *Dutch bourse cargo policy* (1991.; 2006.) osiguratelji snose rizik od trenutka kada se stvari, koje leže u skladištu ili mjestu uskladištenja u ugovorenom otpremnom mjestu i spremne su za početak osiguranog putovanja, stvarno podignu ili pomaknu na odgovarajući način da bi osigurano putovanje moglo započeti, a prestaje u trenutku kada roba prisprije na odredište predviđeno policom, na mjestu unutar skladišta ili mjesta uskladištenja koje za tu svrhu odredi primatelj.

štaj tereta kolicima unutar skladišta. Riječima “radi neposrednog ukrcaja u ili na vozilo ili drugo prijevozno sredstvo u svrhu početka prijevoza” željelo se nedvojbeno utvrditi da pomicanje tereta učinjeno prije početka prijevoza mora biti, što je moguće više, povezano sa i učinjeno radi osiguranog prijevoza (*for the commencement of transit*). Pokriće će biti pruženo “od trenutka kada roba napusti policu” (ili neko drugo mjesto u skladištu) samo ako je roba pomaknuta s police neposredno prije i radi ukrcaja “u svrhu početka prijevoza”.

Osiguranje se “nastavlja za vrijeme uobičajenog tijeka prijevoza” (*continues during the ordinary course of transit*). Dakle, osiguranje traje za vrijeme čitava prijevoza pod uvjetom da se prijevoz odvija na uobičajeni način. Time su obuhvaćene i radnje koje prethode ili se nastavljaju na pomorski prijevoz. Što će se smatrati pod “uobičajenim prijevozom” faktično je pitanje koje ovisi o usvojenoj i općepriznatoj praksi u odnosnim uvjetima. Osiguranje se pruža pod pretpostavkom da će se odnosni prijevoz odvijati u skladu s tom praksom. Pod tim se podrazumijeva da će se za prijevoz upotrijebiti uobičajeno transportno sredstvo koje u nekom geografskom području može biti i prijevoz životinjama.

Klauzulom su predviđena četiri slučaja prestanka osiguranja. Osiguranje će prestati već prema tome koji od tih slučajeva prije nastupi.

1. Osiguranje završava pošto završi iskrcavanje s vozila ili drugog prijevoznog sredstva u krajnje skladište ili skladišno mjesto u mjestu predviđenom ugovorom o osiguranju (8.1.1.). Ovo pokriće ne obuhvaća privremeno skladištenje ili čuvanje robe na vozilu prije i poslije obavljenog prijevoza, ali obuhvaća prijevoz unutar skladišta na početku putovanja.³³
2. Osiguranje prestaje pošto završi iskrcavanje s vozila ili drugog prijevoznog sredstva u bilo koje drugo skladište ili skladišno mjesto, bez obzira na to nalazi li se ono u odredišnom mjestu navedenom u ugovoru o osiguranju ili prije njega, koje je odabrao osiguranik ili njegovi zaposlenici bilo za uskladištenje izvan uobičajenog tijeka prijevoza ili za dostavu ili razdiobu (8.1.2.).
3. Osiguranje prestaje kada osiguranik ili njegovi zaposlenici odaberu za uporabu bilo koje vozilo ili prijevozno sredstvo ili kontejner za uskladištenje izvan uobičajenog tijeka prijevoza (8.1.3.).
4. Osiguranje prestaje istekom roka od 60 dana nakon što je osigurani predmet iskrcan s pomorskog broda u krajnjoj iskrcajnoj luci (8.1.4.).

Klauzulom o prijevozu je uređen i slučaj kada se prije prestanka osiguranja promijeni odredišno mjesto. Ako nakon iskrcaja s pomorskog broda u krajnjoj luci iskrcaja, ali prije prestanka ovog osiguranja, osigurani predmet treba otpremiti u neko

³³ V. komentar Transit Clause iz 1982. u Pavić, Drago, *Pomorsko osiguranje, Knjiga I*, Zagreb, 1986., str. 252. – 255.

drugo odredište od onog predviđenog ugovorom, ovo će osiguranje (uz primjenu odredaba o prestanku osiguranja iz klauzula 8.1.1. do 8.1.4.) prestati u trenutku kada osigurani predmet prvi put bude pomaknut radi početka prijevoza u to drugo odredište (klauzula 8.2.). Prema ovoj klauzuli, osiguranje prestaje onog trenutka pošto su započete radne operacije s teretom u svrhu prijevoza tereta do drugog krajnjeg odredišta. Osiguratelj ne jamči za štete koje nastanu na teretu nakon što je teret prvi put pomaknut radi početka prijevoza u drugo odredišno mjesto.

Ovo će osiguranje *ostati na snazi* (uz primjenu odredaba o prestanku osiguranja iz klauzula 8.1.1. do 8.1.4. i odredaba klauzule 9. ovih uvjeta) za vrijeme zakašnjenja koje je uslijedilo bez znanja osiguranika, za vrijeme bilo kojeg skretanja, prisilnog iskrcaja, ponovnog ukrcaja ili prekrcaja i za vrijeme bilo koje izmjene u pomorskom pothvatu nastale zbog korištenja ovlaštenja koje prijevoznik ima prema ugovoru o prijevozu (klauzula 8.3.). Ova klauzula je doživjela manje terminološke izmjene, ali učinak ostaje isti. Prema toj klauzuli, osiguranje ostaje na snazi za vrijeme zakašnjenja, skretanja, prisilnog iskrcaja, ukrcaja ili prekrcaja i za vrijeme bilo koje druge izmjene u pomorskom pothvatu do koje je došlo uslijed brodarevog ovlaštenja kojeg on ima prema ugovoru o prijevozu. U tim slučajevima osiguranik ne treba obavijestiti osiguratelja o nastaloj promjeni, niti platiti dopunsku premiju.

“Transit Clause” ne pruža pokriće za slučaj “promjene putovanja”. To pitanje uređuje posebna klauzula pod nazivom *Change of Voyage Clause* (klauzula 10.).

3.6. Prestanak ugovora o prijevozu (*Termination of Contract of Carriage, klauzula 9.*)

Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu u novim je uvjetima (2009.) neznatno tekstualno izmijenjena. Tako je izraz “delivery” zamijenjen izrazom “unloading of the subject matter insured” kako bi se uskladio s odredbama klauzule 8. Riječi “named herein” iz klauzule 9.2. zamijenjene su riječima “named in the contract of insurance” vjerojatno radi lakšeg razumijevanja. Kao i u ostalim revidiranim klauzulama, izraz “goods” zamijenjen je izrazom “subject matter insured” a izraz “underwriter” zamijenjen je suvremenim izrazom “insurer”.

3.7. Promjena putovanja (*Change of Voyage, klauzula 10.*)

Tijekom osiguranog putovanja, zbog različitih okolnosti mogu nastupiti razne promjene u njegovu odvijanju. Te promjene mogu nastati voljom osiguranika, a mogu biti i izvan njegove kontrole. Opće je načelo kod svih osiguranja na određeno putovanje da se osiguranje pruža s pretpostavkom da će se ono odvijati u granicama onog što je ugovoreno ili uobičajeno. Svako odstupanje od osiguranog putovanja pošto je ono započelo (promjena odredišne luke, devijacija), u pravilu, oslobađaju osiguratelja naknade za štete nastale nakon tog odstupanja (MIA čl. 45., 46.).

Change of Voyage Clause (klauzula 10.) iz 2009. značajno je izmijenjena i nadopunjena novim odredbama. Klauzula sadrži dvije odredbe (10.1.; 10.2.). Tim se odredbama ugovorno mijenjaju rješenja MIA, 1906. Prva se odredba odnosi na situaciju kada voljom osiguranika dođe do promjene putovanja. Prema MIA, promjena putovanja postoji kada se poslije stupanja osiguranja na snagu voljom osiguranika promijeni mjesto krajnjeg odredišta. U takvom slučaju, osim ako se drukčije ne ugovori, osiguratelj nije dužan nadoknaditi štetu nastalu nakon što je putovanje promijenjeno (čl. 45. st. 2.).³⁴ Uvrštenjem *Change of Voyage Clause* u uvjete osiguranja izbjegava se primjena te zakonske odredbe, koja za osiguranika nije povoljna.

Prema novoj odredbi klauzule 10.1., ako osiguranik poslije stupanja osiguranja na snagu promijeni odredište, *o toj se promjeni odmah mora obavijestiti osiguratelj i osiguranje će se nastaviti uz premiju i uvjete koji će se dogovoriti*. To je tzv. *held covered* odredba koja je postojala i u I.C.C. 1982. samo je sada jasnije formulirana. Izostavljen je nedovoljno jasan izraz “*held covered*”. Pod izrazom “*premija i uvjeti*” podrazumijeva se ostvariva “*razborita premijska stopa i razboriti tržišni uvjeti*”. Obavijest se mora dati odmah (*prompt notice*). To je bitan preduvjet za ostvarivanje prava na promjenu ili nastavak osiguravajućeg pokrivača.³⁵

Odredbom stavka 2. ove klauzule također se mijenja zakonska odredba. Klauzula 10.2. odnosi se na tzv. *phantom ship* situaciju, tj. kada prijevoznik nakon početka putovanja promijeni pravac puta i preveze teret u neko nepoznato odredište, obično radi krađe tereta. Prema odredbama čl. 44. MIA, 1906., kada brod umjesto u odredište predviđeno policom isplovi za neko drugo odredište (*any other destination*), *osiguranje nije stupilo na snagu*. Primjenom te odredbe ne bi, na primjer, bila pokrivena krađa cijelog tereta premda je rizik krađe pokriven osiguranjem “*svih rizika*”. Novom odredbom klauzule 10.2. nastoji se ispraviti takva nepovoljna posljedica. Prema toj odredbi, *kada je, sukladno odredbama klauzule 8.1. započeo osigurani prijevoz, ali je bez znanja osiguranika ili njegovih zaposlenika brod otplovio u neko drugo odredište, a ne u ono predviđeno policom, smatrat će se, neovisno o tome, da je osiguranje stupilo na snagu kada je započeo takav prijevoz*. Na taj način će nastale štete biti pokrivena osiguranjem. Osiguranje prema ovoj klauzuli je pruženo uz dva uvjeta. Prvo, da je osiguranje započelo u skladu s odredbama klauzule 8.1. što znači kada je osigurani predmet prvi put pomaknut radi neposrednog ukrcaja na prijevozno sredstvo. Drugo, da osiguraniku i njegovim zaposlenicima (*employees*) nije bilo poznato da je brod isplovio za neko drugo odredište. Ako je do štete došlo prije isplovljenja broda, za vrijeme prijevoza od polaznog mjesta do luke ukrcaja, takva je šteta pokrivena osi-

³⁴ Prema Pomorskom zakoniku, kod osiguranja na određeno putovanje, ako je zbog postupka osiguranika ili po njegovu pristanku došlo do znatnijeg odstupanja od osiguranog putovanja (promjena putovanja, skretanje s puta, neopravdano zakašnjenje i sl.) osiguratelj nije obavezan nadoknaditi štetu nastalu poslije tog odstupanja (čl. 702.).

³⁵ Dunt, John, op. cit., str. 261.

guranjem. To je rješenje bilo prihvaćeno u sudskoj praksi i prije nove revizije I.C.C. (*The Prestrioka*³⁶).³⁷

3.8. Korist od osiguranja (*Benefit of Insurance, klauzula 15.*)

Klauzulom o koristi iz osiguranja naglašava se da je osiguranje sklopljeno u korist osiguranika. Revizijom iz 2009. godine pojašnjeno je značenje te ugovorne odredbe te je u tu svrhu dodan stavak u kojemu je definiran pojam osiguranik.

Klauzulom 15.1. naglašeno je da ovo osiguranje pokriva osiguranika, a taj pojam uključuje osobu podnositelja odštetnog zahtjeva bilo da se radi o osobi koja je ili u čije ime je sklopljen ugovor o osiguranju ili osobi na koju su prava iz ugovora prenesena.

Klauzulom 15.2. izrijekom je navedeno da se ovo osiguranje ne proteže i da se njime ni na koji način ne mogu koristiti prijevoznici, skladištari i ostale treće osobe. Ova se odredba nalazila i u prijašnjoj verziji ovih uvjeta pod nazivom *Klauzula o nevaljanosti ugovora u korist trećih osoba (Not to Inure Clause)*.

Prijevoznici, skladištari i ostale treće osobe koje sudjeluju u obavljanju prijevoza, a odgovorne su za nastanak štete, prema ovoj odredbi ne mogu imati koristi od činjenice da je provedeno osiguranje. Odredbom se potvrđuje opće načelo obveznog prava da sklapanjem ugovora o osiguranju ne prestaje obveznopravni odnos odgovornosti trećih osoba za štetu, odnosno da ne prestaje njihova dužnost popravka štete.

Klauzula 15.2. temelji se na pravu subrogacije osiguratelja te je u funkcionalnoj vezi s narednom *Klauzulom o dužnostima osiguranika (Duty of Assured, klauzula 16.)*. *Klauzulom 15.* naglašava se da se osiguratelj ne odriče prava subrogacije, a *klauzulom 16.* osigurava se provođenje toga načela.

Pravo subrogacije je pravo osiguratelja da stupi u pravni položaj osiguranika, tj. da stekne prava i obveze koje je imao osiguranik u vezi sa štetom za koju je isplaćena osigurina. Odnosno, isplatom osigurine dolazi do promjene subjekta na strani vjerovnika u obveznopravnom odnosu odgovornosti za štetu te time pravo potraživanja naknade štete od osoba odgovornih za nastanak štete umjesto osiguranika stječe osiguratelj. Isplatom osigurine osiguratelj stječe u visini isplaćene naknade obveznopravnu aktivnu legitimaciju prema štetniku, tj. može pokrenuti parnicu protiv štetnika.

³⁶ (2003) 2 Lloyd's Rep. 327. Prema Dunt, John, op. cit., str. 265.

³⁷ Opširnije Dunt, John, op. cit., str. 265.

Pravo subrogacije osiguratelja opravdavaju dva osnovna pravna razloga:

- a) opće je pravno načelo da oštećeni (osiguranik) ne može ostvariti veću naknadu od vrijednosti pretrpljene štete;
- b) treće osobe ne mogu imati koristi od toga što postoji ugovor o osiguranju u okviru kojega one nemaju položaj stranke. Treće osobe, odgovorne za nastanak štete, tereti dužnost popravka štete neovisno o tome što je oštećeni (osiguranik) ostvario iz osiguranja odštetu za tu štetu.

Pravo subrogacije osiguratelja svojstveno je u svim pravnim sustavima. Izrije-
kom je propisano Pomorskim zakonikom (čl. 723.) i Marine Insurance Actom, 1906.
(čl. 79).³⁸

3.9. Napomena (Note)

Na kraju općih institutskih klauzula za osiguranje robe iz 2009. (A), (B), i (C) nalazi se "Napomena" (Note) koja glasi:

Osiguranici, čim saznaju za slučaj na koji se prema uvjetima ovog osiguranja primjenjuje načelo roba ostaje osigurana (held covered), moraju o tome neodgodivo obavijestiti osiguratelja jer je pravo na takvo pokriće uvjetovano ispunjenjem ove obveze. Sadržajno slična odredba postojala je i u klauzulama prethodne revizije.

"Prompt notice" podrazumijeva obavijest danu razborito brzo od trenutka saznanja za činjenicu. Smatra se da je to prešutan uvjet ugovora (*Hood v. West End Motor Car Packing Co., 1917.*). Pod izrazom "held covered" razumijeva se da osiguranje ostaje na snazi uz ugovorene uvjete. Tom se klauzulom uvažava činjenica da zbog izmijenjenih okolnosti može doći do pogoršanja rizika bez krivnje osiguranika. Propuštanje dužnosti predviđene "napomenom" ima za posljedicu da se šteta neće smatrati pokrivenom unatoč tome što je klauzulom izrijekom navedeno da "roba ostaje osigurana".³⁹

Ostale odredbe u I.C.C. 2009. (A,B,C) osim terminoloških nisu pretrpjele nikakve sadržajne izmjene, pa s obzirom na svrhu ovog rada, nema potrebe za posebnim osvrtom.

³⁸ Prema engleskom pravu, na temelju subrogacije osiguratelj nema pravo tužiti štetnika u vlastito ime nego osiguranik u praksi u dokazne svrhe redovito izdaje osiguratelju "form of subrogation". Posebnim pravnim poslom "assignment" između osiguratelja i osiguranika, osiguratelj može steći samostalni zahtjev prema štetniku. Time osiguranik gubi pravo na tužbu. "Assignment" u našem pravu odgovara cesiji (ustupu) potraživanja. V. Bennett, Howard, op. cit., str. 781.; Pavić, Drago, op. cit., str. 271.

³⁹ U predmetu *Hood v. West End Motor Car Packing (1917.)* radilo se o prijevozu automobila na palubi broda. Teretnica je nosila oznaku da je automobil složen na palubu, ali ugovaratelj osiguranja tu okolnost nije prijavio osiguratelju. Na odredištu je utvrđeno oštećenje automobila od mora. Kako činjenica prijevoza na palubi nije bila prijavljena osiguratelju razborito brzo, sud je oslobodio osiguratelja dužnosti naknade te štete.

4. ZAKLJUČAK

Institute Cargo Clauses iz 2009. godine na odgovarajući način uvažavaju promjene u prometnom sustavu te suvremenijom terminologijom i nedvosmislenim formulacijama odredbi predstavljaju uspješniji pravni regulativ nego klauzule pod istim nazivom iz 1982. Zbog toga se nove klauzule mogu pozitivno ocijeniti. Obavljene izmjene I.C.C. u interesu su jedne i druge ugovorne strane. Primjerice, promjene u odredbama o isključenju šteta zbog insolventije broдача, klauzule o isključenju šteta zbog nesposobnosti broда za plovidbu, novi koncept trajanja osiguranja, izmjene koncepta "held covered", posebice uvođenje suvremene terminologije, nesumnjivo su u interesu osiguranika. Posebice, novi kriteriji za određivanje trajanja snošenja rizika od strane osiguratelja znače značajnu poboljšicu. S druge strane, šire tumačenje pojma terorist i ratno oružje otvaraju veću mogućnost osigurateljima obrane od oštetnih zahtjeva (*defences*) nego prije. Zbog svega toga može se očekivati da će nove Institute Cargo Clauses, kao suvremeniji i poboljšani pravni regulativ, biti prihvaćene u poslovnoj praksi na svjetskom i našem tržištu osiguranja.

Summary:

INSTITUTE CARGO CLAUSES, 2009

Institute Cargo Clauses, 2009 are amended Institute Cargo Clauses, 1982. The former clauses needed revision for several reasons: the emergence of new risks, the need of adapting the cargo insurance terms to changes in modern transportation system and the need to update the language and terminology thereof. The new Clauses introduce a whole series of solutions that modernized those provided by Marine Insurance Act, 1906 and are presented as Clauses for the new millennium. The most significant changes brought by Institute Cargo Clauses, 2009 are those related to the insurance period clauses. The traditional "warehouse to warehouse" concept of the insurance period proved to be inappropriate for the contemporary needs and was thus replaced by the "from the shelf to unloading" concept of insurance. Insurance cover now includes loading and/or unloading operations inside the warehouse. The implemented changes to the insurance period clauses are undoubtedly in the interest of the insured and contribute to a successful international trade operation. New clauses may be assessed as enhanced in respect to the I.C.C., 1982. It is, therefore, expected that they will be adopted in the global and domestic insurance practices.

Keywords: *Institute of London Underwriters; International Underwriting Association; Institute Cargo Clauses; marine insurance; cargo insurance; goods in transit; "all risks" insurance; container; terrorism.*

