KASKO OSIGURANJE ZRAKOPLOVA U LEASINGU – U RATU I MIRU

Izv. prof. dr. sc. IVA SAVIĆ*
IVAN MODRIĆ, mag. iur**

UDK 368.212.1
368.2:347.823.3
347.823.37
339.187.6:347.823.3
DOI 10.21857/9e31lhd3lm
Pregledni znanstveni rad
Primljeno: 12. travnja 2026.
Prihvaćeno za tisak: 17. lipnja 2026.

Mjere ograničavanja koje je Europska unija usmjerila protiv Rusije potkraj veljače 2022. godine dovele su do faktične zabrane pružanja usluga leasinga i osiguranja ruskim zračnim prijevoznicima te do raskida postojećih ugovora. Pitanje povrata zrakoplova koji su se tada našli u posjedu ruskih prijevoznika postalo je bespredmetno kad su ih ruske vlasti odlučile zaplijeniti kako bi razriješile tako nastalu situaciju. Takav je slijed događaja doveo leasing društva i osiguravajuća društva pred brojne praktične i pravne probleme, od kojih su neki razriješeni presudom donesenom u predmetu AerCap protiv AIG Europe, Lloyd's i dr. *u lipnju 2025. godine. Ovaj rad analizira pravni okvir kasko osiguranja zrakoplova s osobitim naglaskom na zrakoplove u leasingu i njegove specifičnosti te se naročito bavi pitanjima povezanima s ratnim pokrićem kod kasko osiguranja zrakoplova. Rad je koncipiran dvoslojno, pa se nakon pregleda kasko osiguranja zrakoplova pitanja pokrića i posebnih klauzula analiziraju i kroz presudu u predmetu* AerCap protiv AIG Europe, Lloyd's i dr. *U tom se smislu u radu također problematizira odnos između all risks i war risks klauzula te praktičnost rezervnog pokrića i stvarna (ne)učinkovitost pokrića za imovinu u posjedu.*

Ključne riječi: *kasko osiguranje zrakoplova; osiguranje zrakoplova u leasingu; all risks; war risks.*

* Izv. prof. dr. sc. Iva Savić, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Trg Republike Hrvatske 3, 10000 Zagreb, e-adresa: isavic@pravo.unizg.hr.

** Ivan Modrić, mag. iur., asistent za građansko pravo i građansko procesno pravo, Hrvatsko katoličko sveučilište, Pravni fakultet, Ilica 244, 10000 Zagreb, e-adresa: ivan.modric@unicath.hr.



Ovo djelo licencirano je pod međunarodnom licencom Creative Commons Imenovanje-Bez prerada 4.0 (CC BY-ND 4.0). This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NoDerivatives 4.0 International License (CC BY-ND 4.0).

1. UVOD

Pravo osiguranja, osobito u kontekstu zračne industrije i zračnog prometa, često poput živog bića naglo reagira kad se nađe pred neočekivanim događajem ili krizom širih gospodarsko-političkih razmjera. Iako su ratni rizici (engl. *war risks*) i prije terorističkih napada 11. rujna 2001. godine u Sjedinjenim Američkim Državama bili pokrivani uz visoke limite i nominalne premije, nakon tih događaja pristup osiguratelja postao je mnogo oprezniji i restriktivniji pa su pojedini osiguratelji posegnuli čak i za mehanizmima poput otkaza pokrića, a zatim njegova ponovnog uvođenja uz znatno ograničene uvjete.[1]

U jeku geopolitičkih kriza i sukoba kojima nažalost svjedočimo i danas, ponovno preispitujemo i proučavamo klauzule osiguranja koje su donedavno djelovale kao jasni i razumljivi standardi. Upravo je zbog toga predmet ovog rada tumačenje sveobuhvatnog pokrića *(all risks)* i ratnih rizika *(war risks)* u kontekstu kasko osiguranja zrakoplova.

Naime, nakon ruske agresije na Ukrajinu i sveopćeg političkog i pravnog kaosa u Rusiji su ostale stotine zrakoplova u vlasništvu stranih leasing društava uz minimalne izglede za njihov povrat. Kao odgovor na sankcije Zapada u veljači 2022. godine, ruske su vlasti domaćim zakonodavstvom i financijskim poticajima natjerale ruske operatere da zadrže strane zrakoplove i time su europskim leasing društvima ostavile samo eventualnu financijsku restituciju iz svojih polica osiguranja. U takvom scenariju, uz pitanje obveze povrata stvari (zrakoplova), leasing društva postavljaju i pitanje kvalifikacije nastalog gubitka s obzirom na svoje police kasko osiguranja zrakoplova.

Presuda *AerCap protiv AIG Europe, Lloyd's i dr.*, donesena u lipnju 2025. godine, razjasnila je pitanje primjene i tumačenja *all risks* i *war risks* klauzula u situacijama kad država političkim djelovanjem posredno ili neposredno uzrokuje štetni događaj. Također je dala odgovore na pitanja odnosa između polica operatora i polica davatelja leasinga te na pitanje primjene rezervnog pokrića u odnosu na pokriće za imovinu u posjedu.[2]

---

[1] Abeyratne, R., Emergent Trends in Aviation War Risk Insurance, *Air and Space Law*, god. 30 (2005.), br. 2, str. 119-120.

[2] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), predmeti br. CL-2022-000294, CL-2022-000557, CL-2022-000611, CL-2022-000662, CL-2022-000697, CL-2023-000148, 11. lipnja 2025., https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2025/06/Judgment-Russian-Aircraft-Lessor-Policy-Claims-2025-EWHC-1430-Comm-2.pdf (pristup 10. veljače 2026.).

U kontekstu tih događaja ovaj rad dvoslojno analizira teorijske temelje i praktične standarde zrakoplovnog osiguranja. Stoga se u prvom dijelu rada analiziraju specifičnosti kasko osiguranja zrakoplova u leasing aranžmanima, s naglaskom na odnos između polica operatora i davatelja leasinga, pitanje prioriteta i dosega pokrića te ulogu i učinke ratnih klauzula u strukturi osiguranja. U drugom se dijelu razmatraju i kritički analiziraju ključna pravna pitanja koja su se otvorila pred Visokim trgovačkim sudom Engleske i Walesa u predmetu *AerCap protiv AIG Europe, Lloyd's i dr.*, pri čemu se osobita pozornost posvećuje kriterijima tumačenja relevantnih klauzula i njihovim praktičnim implikacijama za raspodjelu rizika u leasing osiguranjima.

U stanju mira takvo osiguranje predstavlja tek matematički prikaz rizika, dok su klauzule koje uređuju razne rizike u složenim trgovačkim transakcijama leasinga često samo puka formalnost i normativna obveza. Međutim, u kontekstu neočekivanih i brzih promjena prilika u svijetu, prelazak tanke granice između »*all*« i »*war*« rizika ovisi o detaljima sadržanima u odredbama polica osiguranja kojima se dotad nije posvećivala dovoljna pozornost. U svjetlu presude čija je vrijednost predmeta spora iznosila više od milijarde američkih dolara, vjerujemo kako će se promijeniti perspektiva iz koje će se ubuduće promatrati ovakve klauzule.

2. KASKO OSIGURANJE ZRAKOPLOVA

Načelno, kad govorimo o kasko osiguranju zrakoplova, pod »zrakoplovom« mislimo na trup zrakoplova kako je naveden u polici osiguranja, zajedno s motorima, standardnim instrumentima i opremom ili bez njih. Dakle, tim se ugovorom osiguratelj obvezuje osiguraniku nadoknaditi štetu nastalu na zrakoplovu uslijed uništenja ili oštećenja[3] pod uvjetom da je nastala šteta posljedica ostvarenja rizika obuhvaćenog ugovorom o kasko osiguranju.

Zrakoplovi se, u pravilu, osiguravaju na ugovorenu vrijednost, odnosno vrijednost koju ugovorne strane sporazumno utvrde (engl. *agreed value*). Međutim, zrakoplov je moguće osigurati i na njegovu stvarnu vrijednost, odnosno tržišnu vrijednost zrakoplova na početku osiguranja. To je važno ne samo radi utvrđivanja premije, nego i radi utvrđivanja visine odštete koja će biti isplaćena u slučaju aktivacije police. Naime, ako je vrijednost sporazumno utvrđena,

[3] Definiciju kasko osiguranja zrakoplova (engl. *hull insurance*) v. Masutti, A.; Mendes de Leon, P. (ur.), *Elgar Concise Encyclopedia of Aviation Law,* Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2023., str. 296.

osiguratelj će u slučaju potpunog gubitka zrakoplova isplatiti upravo taj dogovoreni iznos, neovisno o tržišnoj vrijednosti zrakoplova u trenutku nastanka štete.

Kao i kod svih drugih ugovora o osiguranju, prije i pri ugovaranju osiguranja te tijekom cijelog trajanja ugovora obje ugovorne strane imaju obvezu određenog ponašanja. Standardna obveza ulaganja najvišeg stupnja dobre vjere (lat. *uberrimae fidei*; engl. *utmost good faith*), razvijena u engleskom običajnom pravu i kodificirana 1906. godine u Zakonu o pomorskom osiguranju (engl. *Marine Insurance Act 1906*; u nastavku: MIA), za ugovaratelja osiguranja i osiguranika uključuje potpuno i točno informiranje osiguratelja o svim podacima povezanima s procjenom rizika i njegovim promjenama koje bi mogle utjecati na osiguratelјevu odluku o preuzimanju rizika ili određivanju premije osiguranja.[4]

Budući da se za ugovor o kasko osiguranju zrakoplova kao mjerodavno pravo najčešće ugovara upravo englesko pravo, važno je napomenuti kako je tradicionalna doktrina ulaganja najvišeg stupnja dobre vjere u engleskom pravu osiguranja izmijenjena donošenjem Zakona o osiguranju iz 2015. (engl. *Insurance Act 2015*). Naime, tim je propisom načelo najvišeg stupnja dobre vjere, koje pretpostavlja potpuno i istinito informiranje, zamijenjeno načelom poštenog informiranja (engl. *fair presentation*). Tako je ugovor o osiguranju preimenovan u ugovor »dobre vjere«[5] umjesto dotadašnjeg ugovora »najvišeg stupnja dobre vjere«. Posljedično, izmijenjeno je i pravilo prema kojem u slučaju nepoštivanja obveze koja proizlazi iz tog načela druga ugovorna strana ima pravo raskinuti ugovor. Naime, člankom 5. tog zakona zapravo je propisano da će biti poništeno svako pravilo koje dopušta ugovornoj strani (iz ugovora o osiguranju) da raskine ugovor zbog kršenja načela najvišeg stupnja dobre vjere. U tom je smislu izričito propisano i da se na odjeljak 17. Zakona o pomorskom osiguranju primjenjuju odredbe tog zakona.[6]

---

[4] Iako se razvilo u pomorskom osiguranju, analogno se primjenjuje i na zračna osiguranja, v. Nyampong, Y. O. M., *Insuring the Air Transport Industry Against Aviation War and Terrorism Risks and Allied Perils*, Springer, Berlin/Heidelberg, 2013., str. 29-30. Također v. Margo, R. D., *Aviation Insurance: The Law and Practice of Aviation Insurance Including Hovercraft and Satellite Insurance*, Butterworth, London, 1980., str. 47.

[5] Detaljnije o razvoju i posljedicama te promjene v. Soyer, B.; Tettenborn, A., Mapping (Utmost) Good Faith in Insurance Law- Future Conditional?, *Law Quarterly Review*, god. 132 (2016.), str. 618-638. Također v. Hjalmarsson, J., *Fraudulent Insurance Claims: Legal Definition and Judicial Consequences*, doktorska disertacija, University of Southampton, Faculty of Business Law and Art, Southampton Law School, Southampton, Ujedinjeno Kraljevstvo, 2016., dostupno na https://eprints.soton.ac.uk/397148/1/Final_20PhD_20thesis_20-_20Johanna_20Hjalmarsson.pdf (pristup 26. lipnja 2026.).

[6] *Ibid.*

Obveza ulaganja (najvišeg stupnja) dobre vjere postoji u fazi prije i pri ugovaranju osiguranja te kontinuirano tijekom cijelog trajanja ugovora o osiguranju.[7] Kod kasko osiguranja zrakoplova osiguratelja će zanimati svi detalji koji se odnose na zrakoplov. Stoga će ugovaratelj osiguranja prije i pri ugovaranju osiguranja imati obvezu prijaviti sve tražene informacije i detalje o zrakoplovu, među kojima su tip zrakoplova, proizvođač i godina proizvodnje, broj i godina svjedodžbe o plovidbenosti, registracijske oznake, kapacitet zrakoplova te tehnički podaci, uključujući podatke o motoru (tip, serijski broj i ukupni broj sati rada motora), modifikacije učinjene na zrakoplovu i postojeća oštećenja.[8] Nadalje, obveza će se odnositi i na prijavu drugih podataka, poput onih o povijesti održavanja zrakoplova; namjeni zrakoplova, odnosno vrsti letova (npr. obuka letenja, zaprašivanje, akrobatsko letenje itd.); mjestu (hangaru) u kojem se čuva zrakoplov; geografskom području letenja (u sklopu pružanja usluge zračnog prijevoza); operatoru zrakoplova i iskustvu njegova rukovodećeg i tehničkog kadra, uključujući podatke o pilotima, njihovim kvalifikacijama i iskustvu; povijesti šteta i incidenata zrakoplova koji se osigurava, ali i/ili drugih zrakoplova u floti istog osiguranika;[9] kao i o svim drugim okolnostima koje bi osiguratelju mogle biti važne za procjenu rizika.

Osiguranik također tijekom trajanja osiguranja ima obvezu prijavljivati sve okolnosti koje utječu na promjenu rizika, istinito obavještavati osiguratelja o incidentima nastalima tijekom razdoblja osiguranja, surađivati s osigurateljevim procjeniteljima pri izvidu štete i pregledu stanja zrakoplova, pružiti kompletnu dokumentaciju o štetnom događaju i sl.

Kasko osiguranje zrakoplova nije obvezno te se na njega primjenjuju mjerodavni nacionalni propisi i uvjeti police, ovisno o tržištu na kojem se osigurava.[10]

---

[7] Margo ističe razliku u obvezama osiguranika i osiguratelja u vezi s navedenim. Više o tome v. Margo, R. D., Aspects of Insurance in Aviation Finance, *Journal of Air Law and Commerce*, god. 62 (1997.), br. 2, str. 431.

[8] Margo, R. D., *Aviation Insurance..., op. cit.* u bilj. 4, str. 42-43. Popis svih podataka koji se traže pri sklapanju kasko osiguranja zrakoplova prema obrascu AVN 1C v. https://www.iua.co.uk/IUA_Test/IUA_Test/Documents/Clauses_folder/aviation_clauses_home.aspx (pristup 26. lipnja 2026.).

[9] Osiguratelju bi upravo podaci povezani s ovdje navedenim okolnostima mogli biti presudni pri donošenju odluke o sklapanju ugovora. Detaljnije v. Margo, R. D., *Aviation Insurance..., op. cit.* u bilj. 4, str. 52.

[10] S obzirom na to da su tema ovog rada zrakoplovi u leasingu općenito, uključujući i one osigurane prema polici osiguranja društva AerCap Holdings N.V. o kojima je odlučeno u presudi *AerCap protiv AIG Europe, Lloyd's i dr.*, autori smatraju bespredmetnim baviti se konkretno pitanjem hrvatskog zakonodavstva i prakse u ovom području.

Bez obzira na razlike među tržištima koje se tiču uvjeta, odnosno konkretnih pokrića i isključenja prema standardiziranim policama, u radu ćemo se usredotočiti na praksu većine zapadnih tržišta.[11] Pokriće kasko osiguranja zrakoplova, u pravilu, obuhvaća zaštitu od »svih rizika« (engl. *all risks policy*) kojima je zrakoplov izložen na tlu i u letu,[12] osim rizika isključenih policom. Kod takve vrste osiguranja od »svih rizika« isključeni su ratni i srodni rizici, ali se i oni mogu ugovoriti, kao što je to slučaj i u pomorskom osiguranju. O tome će biti više riječi u nastavku.

Rizici sveobuhvatnog kasko osiguranja, primjerice, uključuju sudar, krađu, prirodne nepogode (npr. poplavu, tuču, lavinu ili uragan), prirodne opasnosti (potres ili erupcija vulkana), lom stakla, požar te štetu koju prouzroče kune i druge životinje.[13] Koji su rizici konkretno uključeni ovisi o općim uvjetima osiguratelja.[14]

---

[11] Na tržištu je poznat proizvod *All Risks Hull and Legal Liability to Passengers and Third-Parties*, odnosno Lloydova polica AVN 1C *London Aircraft Insurance Policy*. Ta se polica koristi za osiguranje zrakoplova u komercijalnim operacijama, a sastoji se od triju dijelova: 1) gubitka ili oštećenja zrakoplova (engl. *hull all risks*), 2) odgovornosti prema trećim osobama (engl. *legal liability to third parties*) i 3) odgovornosti prema putnicima (engl. *legal liability to passengers*). Vidi policu AVN 1C, *op. cit*. u bilj. 8; European Commission; Steer Davies Gleave, Mid-Term Evaluation of Regulation 785/2004 on Insurance Requirements of Air Carriers and Aircraft Operators, Final Report, srpanj 2012., str. 41, https://transport.ec.europa.eu/document/download/6dfad04d-f4f3-4b87-8c1f-97b107dd7802_en?filename=2012-07-insurance-requirements.pdf (pristup 26. lipnja 2026.).

[12] Moguće je posebno osigurati zrakoplov samo od rizika na tlu *(hull ground).* U tom slučaju osiguranje ne pokriva štetu nastalu na zrakoplovu u letu ni tijekom kretanja po uzletno-sletnoj stazi. Primjerice, AXA General Conditions (GC)/Aviation Insurance, Edition 08.2013, str. 12, pod D2.

[13] Prema općim uvjetima osiguranja francuskog osiguravajućeg društva AXA, *ibid.*

[14] Prema općim uvjetima AXA to su: gubitak nastao namjernom uporabom osiguranog zrakoplova bez potrebnih licenci i dozvola za članove posade ili za sam osigurani zrakoplov (uz iznimke); operativna šteta (npr. pukotine, deformacija i habanje); šteta od kratkih spojeva ako je povezana s operativnom štetom; oštećenje motora zbog operativne pogreške, preopterećenja ili pregrijavanja; oštećenje motora zbog ulaska stranih predmeta ili tvari koji uzrokuju postupno pogoršanje stanja ili performansi motora (uz iznimke); šteta uzrokovana nedostatkom zaštitnih mjera pri parkiranju zrakoplova na otvorenom; šteta uzrokovana nedostatkom ili smrzavanjem tekućina (osim u slučaju krađe); šteta uzrokovana neispravnim materijalima zrakoplova, konstrukcijskim pogreškama ili drugim nedostacima, pod uvjetom da su te pogreške bile (ili su trebale biti) poznate osiguraniku; šteta povezana s uporabom ili pokušajem uporabe zrakoplova za počinjenje kaznenih djela ili teških kaznenih djela; šteta nastala prijevozom eksplozivnih ili samozapaljivih predmeta, plinova ili tekućina (osim baklji i tekućina koje su bitne za upravljanje zrakoplovom); šteta nastala tijekom vojne uporabe itd. *Ibid*., str. 13.

Štete koje se mogu pokriti iz kasko osiguranja zrakoplova obuhvaćaju potpuni gubitak, djelomični gubitak i oštećenje, ali i troškove spašavanja, troškove prijevoza oštećenog zrakoplova do mjesta popravka te troškove utvrđivanja i likvidacije štete. Također je moguće da neke vrste šteta budu izričito isključene.

2.1. Osiguranje ratnih rizika

Definicija i opseg ratnih rizika mogu se znatno razlikovati od police do police, što se očituje u njihovu isključenju i posebnom ugovaranju kao dodatnog pokrića.

Tipični ratni rizici u zrakoplovstvu obuhvaćaju terorističke napade, sabotažu, otmicu zrakoplova i druga djela nezakonitog ometanja zrakoplova. Prvo takvo isključenje ratnih rizika uvedeno je 1969. godine (engl. *War and Hijacking Exclusion Clause – AVN 48*) kao odgovor na napad izraelskih komandosa na bejrutskom aerodromu 1968. godine,[15] tijekom kojeg su uništili desetak libanonskih zrakoplova. Klauzula je poslije uvedena u obliku AVN 48A te je više puta mijenjana, najprije u AVN 48B,[16] a potom u aktualni oblik AVN 48C.

Općenito govoreći, kod svih ratnih i srodnih rizika riječ je o situacijama u kojima je zrakoplov izvan kontrole operatora kao posljedica tih opasnosti. S obzirom na vrstu rizika, teško je procijeniti eventualnu štetu jer je neizvjesno koliko će trajati rat/sukobi i kakav će biti njihov intenzitet. Sve to ovu kategoriju rizika čini drugačijom, posebnom i skupljom od drugih kategorija rizika. Stoga se ratni rizici posebno ugovaraju, a mogu se ugovoriti u dvjema varijantama:

a) ugovaranjem pojedinih rizika uključenih klauzulama AVN 48A/B/C uz postojeću *all risks* policu, odnosno dopisivanjem pojedinih ratnih rizika;[17]
b) posebnim ugovaranjem ratnih (i političkih) rizika (engl. *hull war and allied perils*), što podrazumijeva posebnu policu koju izdaju specijalizirani osiguratelji na posebnom tržištu osiguranja.

[15] Margo, R. D., 11 September 2001 – An Aviation Insurance Perspective, *Air and Space Law*, god. 27 (2002.), br. 6, str. 387.

[16] O razvoju klauzule v. *ibid*. te Nyampong, Y. O. M., *Insuring the Air Transport Industry...*, *op. cit.* u bilj. 4, str. 82-84.

[17] U slučaju »dopisivanja« uz kasko osiguranje, ovo su neki od rizika koje je moguće tako ugovoriti: napadi, pobune, građanski nemiri, sabotaža i otmica zrakoplova. Neke druge rizike moguće je ugovoriti samo zasebno, kako je objašnjeno pod točkom b). Više o tome v. Margo, R. D., Aspects of Insurance…, *op. cit.* u bilj. 7, str. 446.

Danas se na specijaliziranom tržištu osiguranja ratnih rizika (istom kao i za pomorske ratne rizike) koristi standardizirana polica LSW 555D. Do terorističkih napada 11. rujna 2001. godine polica se koristila u obliku LSW 555B. Nakon tog događaja proširena je obveza ugovaratelja u vezi s »materijalnim promjenama« koje se moraju prijaviti osiguratelju. Tako su se u sklopu police LSW 555D od zračne kompanije koja želi ugovoriti osiguranje počeli zahtijevati podaci o zaštitnim postupcima, mreži ruta na kojima lete zrakoplovi i drugim okolnostima u kojima osiguratelj vidi moguće povećanje vjerojatnosti nastupa osiguranog slučaja.[18]

Prema polici LSW 555B/D osiguranjem su obuhvaćeni sljedeći rizici: rat (uključujući građanski rat), revolucija i vojni udar; štrajkovi, neredi, radnički i građanski nemiri, ustanci i pobune; teroristički čini, kao i svako zlonamjerno djelo/čin i sabotaža; zapljena, zarobljavanje, konfiskacija, nacionalizacija, zadržavanje ili rekvizicija zrakoplova koju provede vlada ili tijelo lokalne vlasti; otmica zrakoplova te bilo koji drugi čin nezakonitog ometanja ili preuzimanja kontrole nad zrakoplovom.[19] Osim toga, policom je izričito predviđeno pokriće rizika koji su isključeni iz kasko osiguranja od svih rizika (engl. *hull all risks*). Ipak, ovom policom nisu pokrivene sve vrste ratnih rizika. Obje varijante police LSW 555B/D isključuju pokriće štete prouzročene kemijskim, biološkim, radiološkim i elektromagnetskim oružjem.[20] U tom je smislu predviđen i raskid police u slučaju neprijateljske detonacije nuklearnog oružja, bez obzira na to je li zrakoplov time izravno oštećen ili nije.[21]

---

[18] Margo, R. D., 11 September 2001..., *op. cit.* u bilj. 15, str. 390. O specifičnostima specijaliziranog tržišta osiguranja ratnih rizika i njegovim razlikama u odnosu na osiguranje ratnih rizika na standardnom tržištu također v. Nyampong, Y. O. M., *Insuring the Air Transport Industry..., op. cit.* u bilj. 4, str. 71 i dalje.

[19] Puni navod rizika obuhvaćenih policom v. Margo, R. D., Aspects of Insurance…, *op. cit.* u bilj. 7, str. 448. Vrlo detaljno o pojedinim ratnim rizicima i njihovu tumačenju v. Nyampong, Y. O. M., *Insuring the Air Transport Industry..., op. cit.* u bilj. 4, str. 87-106.

[20] Primjer modela ugovora o leasingu kojim se koristi Hanley pri objašnjavanju izuzetih rizika (engl. *uninsured risks*) u kontekstu police LSW 555D (t. 9.9.) v. Hanley, D. P., *Aircraft Operating Leasing: A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air Law*, doktorska disertacija, Faculty of Law, Leiden University, Leiden, Nizozemska, 2011., str. 360, https://hdl.handle.net/1887/18146 (pristup 25. ožujka 2026.).

[21] Uvjeti otkaza prema polici LSW 555D, 04/06: *»Notwithstanding 1(a) above, this Policy is subject to automatic review by Underwriters of the rate of premium and/or conditions and/or geographical limits effective on the expiry of 7 days from the time of any hostile detonation of any device including any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not the insured Aircraft may be directly affected. In the event of the review of the rate of premium and/or conditions and/or geographical limits not being accepted by the Assured then at the expiry of the said 7 days, this Policy shall become cancelled at that date.«* Vidi Eukel, Aviation

Ono što je jednako važno kao i popis uključenih i isključenih rizika jest značenje i tumačenje svakog od tih pojmova. Iako nam formalne rječničke definicije mogu biti od inicijalne pomoći, pravo značenje koje ćemo dati tim pojmovima u pojedinim slučajevima aktiviranja police ovisit će o namjeri stranaka, okolnostima slučaja te primjenjivom nacionalnom pravu i sudskoj praksi.

S obzirom na specifičnost ove vrste rizika i djelomičnu predvidivost nastupa nekih od njih, polica LSW 555D omogućuje osigurateljima da uz otkazni rok od sedam dana izmijene premiju i zemljopisna ograničenja njezine primjene ili da je čak otkažu u cijelosti. Polica također automatski prestaje vrijediti u slučaju izbijanja rata između dviju od pet svjetskih velesila (SAD-a, Velike Britanije, Francuske, Rusije i Kine), bez obzira na to je li rat objavljen i neovisno o tome je li osiguratelj dao obavijest o otkazu.[22]

Eskalacijom sukoba na Bliskom istoku Lloyd's je uveo dodatnu klauzulu LMA5703 koja se koristi u kombinaciji s policom LSW 555D.[23] Njome je određena okolnost koja automatski aktivira obvezu prijavljivanja promijenjenih okolnosti osiguratelju. Prema klauzuli LMA5703, kad je zrakoplov prizemljen i ne može letjeti zbog zatvaranja zračnog prostora ili zračne luke, kad osiguranik razmatra hoće li letjeti kroz taj zračni prostor ili u tu zračnu luku, kad osiguranik predloži ulazak u taj zračni prostor i nastavi operacije ili kad želi obaviti repatrijacijske letove, osiguratelj će to smatrati »promijenjenim okolnostima« koje mu je potrebno prijaviti bez odgađanja.[24]

2.2. Kasko osiguranje zrakoplova u leasingu

Kad je riječ o kasko osiguranju zrakoplova u leasingu, potrebno je promotriti položaj obiju ugovornih strana ugovora o leasingu – davatelja i primatelja leasinga – u kontekstu postojanja osigurljivog interesa i ugovaranja osiguranja. Davatelj leasinga kao vlasnik ili suvlasnik zrakoplova ima osigurljiv interes. Kad je zrakoplov pribavljen uz pomoć kredita ili sličnih financijskih instrumenata, davatelj leasinga i dalje ima osigurljivi interes. S druge strane, primatelj leasinga kao korisnik/operator zrakoplova također ima osigurljivi interes.

Hull «War and Allied Perils» Policy, https://v3.eukelreinsurance.com/enpdf/LSW555D.pdf (pristup 25. ožujka 2026.).

22 *Ibid*.

23 Lloyd's Market Association (LMA), New Middle East War Memorandum Published, objavljeno 4. ožujka 2026., https://lmalloyds.com/new-aviation-war-material-change-clause-published/ (pristup 29. ožujka 2026.).

24 *Ibid*.

Odnos davatelja i primatelja leasinga ključan je za definiranje uloga u ugovoru o kasko osiguranju zrakoplova. Stoga ako je ugovorom o leasingu predviđeno da primatelj leasinga snosi rizik za štetu na zrakoplovu ili njegovo uništenje, on može biti osiguranik iz ugovora o kasko osiguranju zrakoplova. Međutim, stranke se mogu dogovoriti i drukčije.[25]

U pravilu će obveza ishođenja osiguranja biti na primatelju leasinga, ali davatelj leasinga treba paziti da su odredbe ugovora o osiguranju usklađene s odredbama ugovora o leasingu[26] te da se ishodi osiguranje dostatno za zaštitu njegova interesa (davatelja leasinga) u slučaju nastupa štete. Iako su sklapanje ugovora o osiguranju odgovornosti i podnošenje dokaza o tome bitan preduvjet koji primatelj leasinga treba ispuniti prije dobivanja zrakoplova u posjed, davatelj leasinga može kao dodatni uvjet zahtijevati i ugovaranje kasko osiguranja.[27]

Od 1994. godine primjenjuje se klauzula AVN 67B[28] koja davatelje leasinga (financijere) štiti kao dodatne osiguranike po polici osiguranja i time isključuje potrebu da oni sami pregovaraju o uvjetima s osiguratelјem, kao što su to činili prije uvođenja ove klauzule. Kako bi davatelj leasinga bio stvarno zaštićen policom osiguranja zrakoplova u svojstvu dodatnog osiguranika, važno je da ne prouzroči i da svjesno ne podupre propust ili čin koji je doveo do kršenja uvjeta police osiguranja te da ne doprinese njegovu nastanku.[29] Klauzula AVN 67B vrijedi i za kasko osiguranje i za osiguranje odgovornosti. S obzirom na to da se položaj, odnosno zaštita davatelja leasinga po klauzuli AVN 67B veže uz njegov odnos s korisnikom leasinga (operatorom), time se određuje i trajanje zaštite po polici. Stoga pokriće po polici na temelju ove klauzule prestaje kad je zrakoplov vraćen ili kad istekne ugovor o leasingu.[30] Valja napomenuti da kasko osiguranje zrakoplova u leasingu općenito mora pokrivati najmanje razdoblje trajanja leasinga, a ponekad će trajati i dulje od samog leasinga ako je tako ugovoreno. Drugi bitni detalji povezani s primjenom ove klauzule bit će spomenuti poslije u kontekstu analize presude u predmetu *AerCap protiv AIG Europe, Lloyd's i dr.*

---

25 Već će u pismu namjere ugovorne strane dogovoriti bitne elemente osiguranja, kao što su ugovorena vrijednost, minimalno pokriće i maksimalna franšiza. Sam ugovor o leasingu sadržavat će dio koji uređuje uvjete osiguranja. Vidi Hanley, D. P., *Aircraft Operating Leasing..., op. cit.* u bilj. 20, str. 27 i 405 *(Supplement: Sample Aircraft Lease Agreement, Schedule 4 – Insurance Requirements).*

26 *Ibid*., str. 151.

27 *Ibid*., str. 55.

28 Margo, R. D., Aspects of Insurance…, *op. cit.* u bilj. 7, str. 468.

29 *Ibid*., str. 470.

30 *Ibid*., str. 469.

U praksi primatelji leasinga često dolaze iz jurisdikcija koje iz perspektive davatelja leasinga ne nude dostatnu razinu pravne sigurnosti niti jamče brzu i učinkovitu naplatu u slučaju ostvarenja osiguranog rizika. Upravo zbog toga leasing društva nerijetko zahtijevaju da police osiguranja budu sklopljene na međunarodno priznatom i stabilnom tržištu osiguranja. Najčešće je riječ o londonskom tržištu, osobito o tržištu *Lloyd's of London* koje uživa reputaciju jednog od najpouzdanijih svjetskih središta osiguranja.[31]

Kad je riječ o osiguranoj vrijednosti, vrijedi isto pravilo kao i inače za kasko osiguranje zrakoplova – zrakoplov se najčešće osigurava na ugovorenu vrijednost koja je veća od njegove stvarne tržišne cijene (engl. *Stipulated Loss Value – SLV*). Ta će vrijednost često biti još viša, čak i do 130 % vrijednosti zrakoplova jer davatelj leasinga želi uzeti u obzir mogući gubitak, odnosno izostalu zaradu od leasinga u slučaju uništenja zrakoplova.[32] Vrijednost se dogovara u sklopu ugovora o leasingu.[33]

Također nije neuobičajeno da se zrakoplovi u leasingu osiguravaju u dva stupnja. Prvi stupanj osiguranja čini tzv. polica davatelja leasinga (engl. *Lessor Policy – LP*) koju ugovara davatelj leasinga,[34] a drugi stupanj, odnosno tzv. polica primatelja leasinga (engl. *Operator Policy – OP*), primarno pokriva rizike s kojima se suočava primatelj leasinga kao operator zrakoplova. Posljedično, niža razina rizika reflektira se i na niže troškove osiguranja i financiranja, što davateljima leasinga omogućuje konkurentnije formiranje cijene leasinga. Moguće je da takav pristup potiče razvoj i dostupnost tržišta leasinga jer smanjenje premije osiguranja, naposljetku, može rezultirati povoljnijim uvjetima za prijevoznike.

Međutim, ni takva razina sigurnosti ponekad nije dovoljna. Pojedina nacionalna zakonodavstva izvan Europske unije propisuju obvezu osiguranja kod

---

[31] Tako je zapravo bilo oduvijek. Prijevoznici su svoja međunarodna osiguranja redovito ugovarali na londonskom tržištu, a prva osiguranja zrakoplova pojavljuju se već početkom dvadesetog stoljeća, odnosno 1908. godine. Vidi Insurance Institute of London, A Short History of Aviation Insurance in the United Kingdom, Report H.R. No. 10, London, 1966., prema: Margo, R. D., Aspects of Insurance in Aviation Finance, *Journal of Air Law and Commerce*, god. 62 (1997.), br. 2, str. 433.

[32] Margo, R. D., Aspects of Insurance…, *op. cit.* u bilj. 7, str. 440.

[33] Hanley, D. P., *Aircraft Operating Leasing..., op. cit.* u bilj. 20, str. 148.

[34] On može biti vlasnik zrakoplova, ali i primatelj leasinga koji ga daje u podleasing. Također može nastupati kao samostalni investitor ili kao investitor koji koristi financijsku polugu. Razlike postoje i između operativnog i financijskog leasinga. Različite uloge dovode do različitih odgovora na pitanja tko snosi teret osiguranja i u čijem se interesu osiguranje primarno ugovara.

domaćeg osiguravajućeg društva kao uvjet za registraciju zrakoplova.[35] U takvim situacijama prijevoznici koji koriste zrakoplove u leasingu mogu istodobno imati i tri police osiguranja za isti rizik – jednu koju ugovara davatelj leasinga i dvije koje ugovara primatelj leasinga. Od tih dviju polica jedna se ugovara na međunarodno priznatom tržištu osiguranja, a druga na lokalnom. Također, ta se situacija može riješiti i tzv. »*frontingom*« koji omogućuje da se osiguranje primarno ugovori s lokalnim osiguratelјem kako bi se ispunio uvjet domaćeg osiguranja, nakon čega se rizik u cijelosti ili u najvećem dijelu (obično u udjelu većem od 95 %) reosigurava kod inozemnog osiguratelja.[36]

2.3. Rezervno pokriće i pokriće za imovinu u posjedu

Uobičajeno je da davatelji leasinga, osobito ako je riječ o većim društvima, svoje police osiguranja ugovaraju barem u dva stupnja, kao rezervno pokriće (engl. *contingent cover*) i pokriće za imovinu u posjedu (engl. *possession cover*).[37] Kad govorimo o razlici u primjenjivosti rezervnog pokrića u odnosu na pokriće za imovinu u posjedu, jasno je kako je riječ o dvjema fazama provedbe ugovora o leasingu.

Pokriće za imovinu u posjedu je »prvi stup« osiguranja na koje se leasing društvo oslanja u onim fazama poslovnog odnosa kad se predmet leasinga nalazi u njegovu posjedu. To može biti faza na početku provedbe ugovora, dok zrakoplov još nije predan ili stavljen na raspolaganje prijevozniku, a može biti i faza kad je zrakoplov u postupku povrata, odnosno kad je zrakoplov već vraćen u posjed leasing društva (engl. *repossession*). Također je moguća i situacija u kojoj je zbog kršenja ugovornih obveza primatelja leasinga davatelj leasinga oduzeo zrakoplov primatelju leasinga te ga preuzeo u svoj neposredan posjed. S druge strane, rezervno pokriće predstavlja, uvjetno rečeno, »drugi stup« osiguratelјne zaštite u pasivnoj fazi trajanja ugovora o leasingu, tj. u razdoblju u kojem se zrakoplov nalazi izvan neposredne skrbi i kontrole davatelja leasinga, a kad je rizik primarno prenesen na primatelja i njegovo osiguranje. S obzirom na to da je u toj fazi ugovora o leasingu zrakoplov u posjedu, skrbi i kontroli korisnika

[35] Kao što je to primjerice slučaj u Brazilu i Indiji, v. Chubb, Global Risk Spotlight: Navigating the Nuances of DIC and DIL Clauses, https://www.chubb.com/content/dam/chubb-sites/chubb-com/ca-en/hosted-docs/multinational-page/global-risk-spotlight-navigating-the-nuances-of-dic-and-dil-clauses-canada.pdf (pristup 25. ožujka 2026.).

[36] Beale, N.; Graham-Evans, B., Cut-Through Clauses in Aviation Insurance and Reinsurance Policies, *Air and Space Law*, god. 47 (2022.), br. 1, str. 62.

[37] Vidi prezentaciju odvjetničkog društva Mason Hayes & Curran, Turbulence in the Clouds: Ireland and the Russian Aircraft Litigation, *Insights*, br. 1, srpanj 2025., str. 2, https://www.mhc.ie/uploads/documents/MHC-Insights-Issue-01.pdf (pristup 6. travnja 2026.).

leasinga (operatora), primarna polica osiguranja jest operatorova polica. Stoga će se rezervno pokriće aktivirati tek ako operatorova polica kao primarna »zakaže« iz bilo kojeg razloga (npr. zbog kršenja obveze operatora kao osiguranika iz ugovora o osiguranju ili zbog nedostatnog pokrića uzrokovanog ograničenjima ili isključenjima itd.).

Ključna razlika između rezervnog pokrića i pokrića za imovinu u posjedu svodi se na pitanje je li predmet osiguranja u trenutku nastanka štete bio u skrbi, posjedu ili pod kontrolom leasing društva ili njegovih agenata. Stoga kvalifikacija rezervnog ili posrednog pokrića ne ovisi o vrsti osiguranog rizika, nego prije svega o pitanju faktične kontrole nad zrakoplovom u trenutku nastanka štete. Primjerice, kako ćemo vidjeti u nastavku, u predmetu *AerCap protiv AIG Europe, Lloyd's i dr.* leasing društvo svoj je zahtjev primarno temeljilo na rezervnom pokriću, dok se na pokriće za imovinu u posjedu pozivalo tek alternativno, neovisno o tome radi li se o *all risks* ili *war risks* osiguranju.

3. USUSRET SPORU IZMEĐU LEASING DRUŠTAVA I OSIGURATELJA

Eskalacijom sukoba nakon ruske agresije na Ukrajinu u veljači 2022. godine gotovo sve zapadne zemlje uvele su sveobuhvatan paket sankcija koji je pogodio cjelokupno rusko gospodarstvo. Nove su sankcije bile višestruko strože od svih prethodnih sankcija koje su se nametale Rusiji još od aneksije Krimskog poluotoka 2014. godine. Sankcije nisu zaobišle ni civilno zrakoplovstvo koje je odjednom osjetilo teške posljedice geopolitičkih odluka. Europska unija bila je svjesna važnosti civilnog zrakoplovstva za površinom najveću državu na svijetu pa je praktički među prvima uvela formalne sankcije kojima su eksplicitno blokirani ugovori o leasingu između zapadnih davatelja leasinga i ruskih operatora.

Uredbom Vijeća (EU) 2022/328 zabranjena je »prodaja, opskrba, prijenos ili izvoz, izravno ili neizravno, robe i tehnologije iz Priloga XI. prikladne za uporabu u zrakoplovstvu… neovisno o tome jesu li podrijetlom iz Unije, fizičkim i pravnim osobama, subjektima ili tijelima u Rusiji ili za uporabu u Rusiji«.[38]

Prije ruske invazije direktor i drugi visokopozicionirani zaposlenici *AerCapa* upozoravali su kako će sankcije pogoditi tržište leasinga u Rusiji do te mjere da

[38] Uredba Vijeća (EU) 2022/328 od 25. veljače 2022. o izmjeni Uredbe (EU) br. 833/2014 o mjerama ograničavanja s obzirom na djelovanja Rusije kojima se destabilizira stanje u Ukrajini, SL L 49, 25. veljače 2022.

ruske vlasti neće dopustiti povrat zrakoplova.[39] Ta su se predviđanja ostvarila, što je naposljetku dovelo do raskida gotovo svih ugovora o leasingu i nestanka jednog čitavog tržišta.

3.1. Ruski propisi kao odgovor na sankcije sa Zapada

Kao odgovor na zapadne sankcije Rusija je donijela svoj paket propisa koji je održavao rusko gospodarstvo, a među ostalim i njezin zrakoplovni sektor. U kontekstu ovog rada ključni izvori prava koje su ruske vlasti donijele kao odgovor na zapadne sankcije uključivali su:

1) Predsjednički dekret br. 100 od 8. ožujka 2022., »O primjeni posebnih gospodarskih mjera u području vanjskotrgovinskih aktivnosti radi osiguranja sigurnosti Ruske Federacije«[40] (u nastavku: Dekret);
2) Uredba Vlade Ruske Federacije br. 311 od 9. ožujka 2022., »O mjerama za provedbu Dekreta«[41] (u nastavku: Uredba 311);
3) Savezni zakon br. 56-FZ od 11. ožujka 2022., »O izmjenama i dopunama Zračnog zakonika Ruske Federacije i pojedinih zakonodavnih akata Ruske Federacije« (u nastavku: Zakon 56-FZ).[42]

3.1.1. Uredba 311

Uredbom 311 ruska je vlada omogućila provedbu Dekreta i zabranila izvoz zrakoplova, zrakoplovnih motora i drugih zrakoplovnih dijelova iz Rusije do kraja 2022. godine. U presudi u predmetu *AerCap protiv AIG Europe, Lloyd's i dr.* sudac Butcher priklonio se nalazu i mišljenju vještaka Savelieva, stručnjaka za rusko pravo, koji je objasnio kako je funkcija te Uredbe bila »(i) osigurati neprekidno funkcioniranje ključnih područja ruskog gospodarstva, (ii) zaštititi rusku sigurnost i suverenost, (iii) zaštititi prava i interese ruskih građana protiv djelovanja neprijateljskih država i (iv) zaštititi zrakoplovni sektor od sankcija«.[43]

---

[39] Aengus Kelly, direktor *AerCapa*, izjavio je: »U scenariju u kojem sankcije zahvate zrakoplove dane u leasing ruskim zrakoplovnim kompanijama, osobito onima u državnom vlasništvu, ruska država nikad ne bi dopustila da ti zrakoplovi napuste njezinu kontrolu.« Vidi High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 670.

[40] *Ibid*., t. 192.

[41] *Ibid*., t. 194.

[42] *Ibid*., t. 201.

[43] *Ibid*., t. 733.

Međutim, Uredba 311 sadržava iznimku koja dovodi u pitanje njezinu primjenjivost na nastalu situaciju. Naime, osim što se ne primjenjuje na države Euroazijske gospodarske unije (EAEU),[44] Uredba 311 ne primjenjuje se ni na tzv. vozila za međunarodni prijevoz (engl. *transport vehicles of international carriage*). U sudskom su se postupku razvila dva oprečna smjera tumačenja ove iznimke. S jedne strane, *all risks* osiguratelji tvrdili su da se takva iznimka ne može smatrati isključenjem primjene Uredbe 311 na zrakoplove u leasingu. S druge strane, *war risks* osiguratelji tvrdili su da su prijevoznici na temelju te iznimke mogli vratiti zrakoplove. Naime, smatrali su da su prijevoznici mogli vratiti zrakoplove organiziranjem redovitog prijevoza putnika izvan Rusije, a potom zrakoplov staviti na raspolaganje davatelju leasinga te tako ispuniti svoju obvezu povrata.[45]

Sudac Butcher u cijelosti se složio s argumentacijom *all risks* osiguratelja. Zaključio je kako je svrha Uredbe 311 bila jasna – zabraniti izvoz iz Rusije, uključujući i zrakoplove, te osigurati održivost i stabilnost ruskog zrakoplovnog sektora.[46]

Ruske su namjere u cijelosti razjašnjene donošenjem Uredbe Vlade Ruske Federacije br. 850 od 11. svibnja 2022., »O izmjenama i dopunama određenih akata Vlade Ruske Federacije« (u nastavku: Uredba 850) kojom je izmijenjena Uredba 311. Uredbom 850 izričito je propisano da se ta iznimka ne odnosi na vraćanje zrakoplova davateljima leasinga: »[N]e primjenjuju se na vozila za međunarodni prijevoz, osim zrakoplova koji se izvoze radi njihova povrata davateljima leasinga, leasing društvima temeljem ugovora o financijskom leasingu ili ugovora o zakupu sklopljenih s davateljima leasinga odnosno leasing društvima iz stranih država uključenih u popis stranih država i teritorija koji poduzimaju neprijateljske radnje protiv Ruske Federacije, ruskih pravnih osoba i pojedinaca (…)«.[47]

---

[44] Euroazijska gospodarska unija (EAEU) međunarodna je organizacija za regionalnu gospodarsku integraciju s pravnom osobnošću čije su članice Republika Armenija, Republika Bjelorusija, Republika Kazahstan, Kirgiska Republika i Ruska Federacija. Osnovne informacije o EAEU-u v. https://www.eaeunion.org/#about (pristup 15. veljače 2026.).

[45] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 721.

[46] Sud je postavio dva temeljna pitanja na koja je trebao odgovoriti kako bi odlučio kome će se prikloniti: (i) bi li se zrakoplov koji je napustio Rusiju radi započinjanja ili završetka međunarodnog prijevoza, ali i radi trajnog povrata davatelju leasinga izvan Rusije, smatrao vozilom za međunarodni prijevoz u smislu odredbe Uredbe 311 i (ii) bi li Savezna carinska služba uistinu prihvatila takvo rješenje, odnosno bi li smatrala da je zrakoplov stvarno izvezen i trajno vraćen davatelju leasinga? Vidi t. 725 i 733.

[47] Izmijenjena Uredba 311, v. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_416688/ (pristup 15. veljače 2026.).

Također, u prilog tomu da ruska vlast ni pod koju cijenu nije željela vratiti zrakoplove idu i mnogi drugi izvedeni dokazi. Primjerice, tijekom ožujka 2022. godine uveden je paket javnih subvencija u iznosu od 100 milijardi ruskih rublja (što je tada iznosilo približno 1 milijardu eura) kojim su se domaći zračni prijevoznici nagrađivali za održavanje velikog broja prevezenih putnika i kontinuirano obavljanje letova. Naposljetku, nakon uvođenja takve mjere dvadeset sedam vodećih ruskih zračnih prijevoznika zabilježilo je rekordnu neto dobit, gotovo tri puta veću nego 2021. godine.[48]

Stoga se čini jasnim kako je rješenje za koje su se zalagali osiguratelji ratnih rizika suprotno cilju i svrsi odredbi Uredbe 311.[49] Tim više što je vještak Saveliev istaknuo da bi se takav izvoz zrakoplova izvan teritorija Rusije mogao smatrati suprotnim doktrini koja zabranjuje zaobilaženje prava,[50] odnosno da bi to predstavljalo situaciju u kojoj se formalno dopušteni pravni instrumenti koriste tako da, iako je njihova uporaba na prvi pogled zakonita, zapravo dovode do ishoda suprotnog namjeri i svrsi same zabrane.

Konačna odluka o pitanju primjene klauzule o isključenju Uredbe 311 na povrat zrakoplova imala je presudno značenje za utvrđivanje materijalne odgovornosti osiguratelja. Upravo su o tome ovisile kvalifikacija relevantnog rizika i raspodjela odgovornosti između *all risks* i *war risks* osiguratelja, odnosno odgovor na pitanje hoće li obveza isplate osigurnine teretiti jednu ili drugu skupinu osiguratelja (v. *infra* poglavlje 4.2.).

---

[48] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 646.

[49] Gramatičko tumačenje odredbe za koje su se zalagali *war risks* osiguratelji moglo bi se prikazati otprilike na sljedeći način. Prema definiciji, vozilo za međunarodni prijevoz uključuje tri ključne komponente: (i) vozilo kojim se obavlja prijevoz, (ii) predmet prijevoza i (iii) međunarodni element. Hipotetski, kad bismo zrakoplovom prevozili robu iz Rusije u Hrvatsku, međunarodni element bio bi ispunjen prelaskom granice, »vozilo« bi bilo zrakoplov, a »predmet« bi mogao biti, primjerice, odjeća. Međutim, u kontekstu Uredbe 311 predmet prijevoza postaje i sam zrakoplov jer se i izvozi i paralelno koristi kao vozilo. Tako bi zrakoplov istodobno bio i predmet i prijevozno sredstvo. Naime, Uredbom 311 izrijekom je zabranjen izvoz zrakoplovne opreme koja, među ostalim, uključuje i zrakoplovne motore. Stoga prema takvom pravnom okviru nije dopušten prijevoz zrakoplovnog motora kao samostalnog predmeta, dok je prijevoz tog motora ugrađenog u zrakoplov moguć jer zrakoplov istodobno predstavlja vozilo i predmet prijevoza. Zabrana izvoza pritom se primjenjuje na zrakoplov kao cjelinu, a ne na njegove dijelove izdvojene iz njega.

[50] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 736.

3.1.2. Usklađenost Uredbe 311 s pravnim okvirom Konvencije o međunarodnim stvarnopravnim osiguranjima na pokretnoj opremi

Konvencija o međunarodnim stvarnopravnim osiguranjima na pokretnoj opremi (u nastavku: Konvencija iz Cape Towna)[51] zajedno s Protokolom uz Konvenciju o međunarodnim stvarnopravnim osiguranjima na pokretnoj opremi (u nastavku: Zrakoplovni protokol)[52] središnji je međunarodnopravni izvor privatnog sektora zračnog prava usmjeren na stvaranje unificiranog i jednostavnog pravnog okvira koji treba ojačati položaj davatelja leasinga u slučajevima kad primatelj leasinga ne ispunjava svoje obveze ili ih ne ispunjava uredno. Temeljna prava zajamčena sustavom Konvencije iz Cape Towna su raskid ugovora, vraćanje zrakoplova u posjed, deregistracija te, možda najvažnije, izvoz i povrat zrakoplovnog predmeta pod kontrolu i u posjed davatelja leasinga.[53] Nakon raskida ugovora pravni bi put za povrat zrakoplova, barem u teoriji, trebao biti relativno jednostavan. Prema Konvenciji iz Cape Towna i Zrakoplovnom protokolu, davatelji leasinga imaju pravo na deregistraciju i izvoz zrakoplova. To vrijedi i za Rusiju jer je ona potpisnica Konvencije iz Cape Towna, a deklaracijom je prihvatila i pravo na deregistraciju i izvoz zrakoplova (engl. *Irrevocable De-registration and Export Request Authorisation*; u nastavku: IDERA).[54]

Stoga se u sklopu Konvencije iz Cape Towna u ovom slučaju mogu postaviti dva temeljna pitanja:

1) Je li došlo do povrede sustava Konvencije iz Cape Towna i u kojem dijelu?
2) Ako jest, koje su posljedice kršenja Konvencije iz Cape Towna i njezina Zrakoplovnog protokola?

---

[51] Konvencija iz Cape Towna potpisana je u Cape Townu 16. studenoga 2001., a stupila je na snagu 1. ožujka 2006. godine (United Nations Treaty Series, sv. 2307, str. 285). Vidi International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), Cape Town Convention: Convention on International Interests in Mobile Equipment (2001), https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention/ (pristup 15. veljače 2026.).

[52] Zrakoplovni protokol potpisan je u Cape Townu 16. studenoga 2001., a stupio je na snagu 1. ožujka 2006. godine (United Nations Treaty Series, sv. 2367, str. 410).

[53] Članci 8., 10. i 12. Konvencije iz Cape Towna te članci IX. i XIII. Zrakoplovnog protokola.

[54] IDERA je *sui generis* oblik neopozive punomoći kojom primatelj leasinga ovlašćuje davatelja leasinga da ishodi brisanje iz registra i izvoz zrakoplova, a ta se punomoć evidentira kod nadležnog državnog tijela koje vodi registar zrakoplova. Njezina je svrha smanjiti birokratske obveze i uvesti praktičniji izvoz zrakoplova.

Prema tvrdnjama osiguratelja ratnih rizika, Uredba 311 onemogućila je davateljima leasinga da iskoriste svoje pravo iz pravnog okvira IDERA-e zajamčeno Zrakoplovnim protokolom te provedu brisanje iz registra i izvoz zrakoplova.[55]

Članak XIII. Zrakoplovnog protokola uvodi sustav IDERA koji predviđa obrazac zahtjeva za brisanje iz registra i izvoz zrakoplova, a okvirno sadržava sljedeću odredbu: »(i) priznanje da je ovlaštena osoba ili osoba koju ona službeno imenuje svojim predstavnikom jedina osoba ovlaštena: (a) ishoditi brisanje zrakoplova iz [unesite naziv registra zrakoplova] koji vodi [unesite naziv registracijskog tijela] za potrebe poglavlja III. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisane u Chicagu 7. prosinca 1944« i »(b) ishoditi izvoz zrakoplova i njegov fizički prijenos iz [unesite naziv države];«. Također je navedena odredba koja predstavlja svojevrsni javnopravni element ove načelno privatnopravne Konvencije, a koja okvirno glasi »(ii) potvrdu da ovlaštena osoba ili osoba koju ona službeno imenuje svojim predstavnikom može poduzeti radnju navedenu u točki (i) na temelju pisanog zahtjeva, bez suglasnosti dolje potpisanog, te da će nadležna tijela u [unesite naziv države] na temelju takva zahtjeva surađivati s ovlaštenom osobom kako bi se ta radnja što prije dovršila«.[56] Uredba 311 jasno je prekršila sve navedene odredbe IDERA-e jer je već sama njezina svrha bila spriječiti povrat zrakoplova, odnosno njihov izvoz iz zemlje. Samim time javna tijela nisu niti surađivala u provedbi pravnih sredstava zaštite davatelja leasinga.

Premda Konvencija iz Cape Towna leasing društvima formalno pruža širok spektar snažnih pravnih instrumenata zaštite, njihova stvarna učinkovitost uvelike ovisi o institucionalnom okruženju u kojem se primjenjuju. Kad se nalazi na tlu, zrakoplov podliježe lokalnom pravu i vlasti koja provodi to lokalno pravo, uključujući i lokalne sudove.[57] To je jasno kad uzmemo u obzir kolika je politička volja bila potrebna da bi se uopće usvojila Konvencija iz Cape Towna, čak i bez uspostavljanja međunarodnog sudbenog tijela koje bi o njoj odlučivalo. U situaciji u kojoj je provedba tih prava bila prepuštena sudbenoj vlasti pod snažnim političkim utjecajem postavlja se pitanje koliki je stvarni doseg tako zajamčenih mehanizama. Naime, ako primjena i tumačenje međunarodnih obveza, uključujući usklađenost domaćeg zakonodavstva i važenje ruske Uredbe 311, ovise o

[55] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 752.

[56] Aneks Zrakoplovnom protokolu koji se odnosi na članak XIII. (obrazac IDERA-e).

[57] Doskow, C. S., Transitory Chattels and Stationary Law: A Proposal to Facilitate Secured Financing of Aircraft Employed in International Flight, *Journal of Air Law and Commerce*, god. 26 (1959.), br. 1, prema: Nelson, J. W., The Community Interest in the Cape Town Convention, *Cape Town Convention Journal*, god. 9 (2024.), br. 1, str. 49.

sudovima koji ne zadovoljavaju temeljne standarde vladavine prava, tada normativna snaga Konvencije, barem u tom dijelu, ostaje deklaratorna. U tom nam se kontekstu čini kako je zaštita vjerovnika samo formalna, ali ne i djelotvorna jer nedostatak institucionalne neovisnosti i nepristranosti dovodi do situacije u kojoj struktura vlasti koja bi trebala jamčiti zaštitu ima i moć i interes postupati na štetu vjerovnika, a tada međunarodnopravna sredstva gube praktičnu vrijednost.

3.2. Police osiguranja zrakoplova zaplijenjenih u Rusiji

U kontekstu takve pravno-političke situacije predmetom spora postale su police osiguranja koje su ugovorili davatelji leasinga (LP) radi zaštite svojih interesa nad zrakoplovima i zrakoplovnim motorima. Radi konzistentnosti i jasnoće, u radu će fokus biti na *AerCapovoj* polici sklopljenoj s društvom *AIG Europe*.[58] Ta je polica sklopljena prema standardnom i uobičajenom modelu, a uključivala je pokriće za imovinu u posjedu i rezervno pokriće za zrakoplove i zrakoplovne motore koje je *AerCap* dao u leasing ruskim zrakoplovnim prijevoznicima.

AerCapova polica strukturirana je u dva ključna dijela – prvi odjeljak koji uređuje *all risks* i treći odjeljak koji uređuje *war risks* pokriće. Ukupno pokriće bilo je ugovoreno na temelju unaprijed dogovorene vrijednosti, uz maksimalni limit od 350 milijuna američkih dolara po pojedinom zrakoplovu. Takozvani *war risks* odjeljak pokrivao je ratne i srodne rizike s istim osnovnim limitima po zrakoplovu, uz posebno godišnje ograničenje od 300 milijuna američkih dolara za konfiskaciju, nacionalizaciju, zapljenu i rekviziciju. U slučaju iscrpljenja primarnog osiguranja polica je mogla osigurati dodatno pokriće do 1 milijarde američkih dolara, pri čemu ukupna godišnja odgovornost osiguratelja nije prelazila 1,2 milijarde američkih dolara. U sklopu *AerCapove* police osigurani su: 1) trup zrakoplova, 2) rezervni dijelovi i oprema, 3) tehnička dokumentacija te 4) određeni troškovi povezani s povratom i preuzimanjem zrakoplova. Polica je sklopljena na jednogodišnje razdoblje osiguranja koje je trajalo od 1. studenoga 2021. do 31. listopada 2022. godine.

U prvom je odjeljku *all risks* pokriće osiguravalo društvo *AIG Europe S.A.* Ono je uključivalo rezervno pokriće i pokriće za imovinu u posjedu koje se odnosilo na prethodno opisani predmet osiguranja. Klauzule su bile u cijelosti standardne. Rezervno pokriće štiti zrakoplove, motore i opremu ako osiguranje zrakoplova, u kojem je korisnik leasinga (operator) glavni osiguranik, ne pokrije štetu ili ne odgovori na zahtjev u roku od devedeset dana, kao i u slučaju pogreške

[58] *AerCapova* polica osiguranja priložena je presudi kao aneks 1, dostupno na https://www.judiciary.uk/judgments/russian-aircraft-lessor-policy-claims/ (pristup 6. ožujka 2026.).

ili propusta u pokriću koje je trebao održavati operator. Pokriće za imovinu u posjedu pokriva zrakoplove, motore i opremu dok čekaju početak leasinga, nakon povrata iz leasinga te u drugim sličnim situacijama. Prvi odjeljak sadržava i uobičajenu klauzulu AVN 48B koja propisuje isključenje primjene police za ratne rizike, što podrazumijeva rizike povezane s ratom, otmicama i drugim srodnim opasnostima (engl. *War, Hi-Jacking and Other Perils*).[59]

Treći odjeljak pokriva iste kategorije kao i *all risks* pokriće iz prvog odjeljka te obuhvaća rezervno pokriće i pokriće za imovinu u posjedu, ali za one ratne rizike koji su u prvom odjeljku isključeni klauzulom AVN 48B. Drugim riječima, treći odjeljak omogućuje da društvo *AerCap* bude osigurano od gubitaka ili šteta nastalih zbog ratnih događaja, pobuna, sabotaže, otmica, konfiskacije i srodnih izuzetih rizika dok zrakoplov ili oprema nisu pod kontrolom osiguranika (davatelja leasinga) ili operatora. Time se pokriva ono što ne obuhvaća standardno pokriće svih rizika (*all risks* pokriće).

Prema polici, zrakoplov ili zrakoplovna oprema smatraju se vraćenima pod kontrolu osiguranika ili operatora tek kad su sigurno vraćeni na aerodrom koji nije izuzet iz geografskog pokrića, potpuno spremni za uobičajen let, s ugašenim motorima i bez prisile. Povrat kontrole ključan je jer od tog trenutka prestaje primjena trećeg odjeljka za štete nastale dok je objekt bio izvan kontrole.

Ukratko, *AerCapova* polica osigurava zrakoplove i motore prema unaprijed dogovorenim vrijednostima, pri čemu se primarno osiguranje ostvaruje putem rezervnog pokrića, dok pokriće za imovinu u posjedu služi kao alternativna zaštita (zaštita »drugog stupnja«). Polica jasno razdvaja gubitke koji spadaju pod standardne rizike od onih koji spadaju pod ratne i srodne rizike. Ipak, s obzirom na to da je u dijelu police koji se odnosi na *war risks* osigurnina bila ograničena na najviše 1,2 milijarde američkih dolara, dok u *all risks* osiguranju nije postojao ukupan gornji limit, društvu *AerCap* bilo je oportuno zahtjev primarno postaviti prema *all risks* osiguratelji ma, kao što ćemo vidjeti u nastavku prikaza presude.

4. PRESUDA AERCAP PROTIV AIG EUROPE, LLOYD'S I DR.

Dana 11. lipnja 2025. godine Visoki trgovački sud Engleske i Walesa donio je jednu od važnijih i financijski najvrjednijih odluka koje su britanski sudovi donijeli u području osiguranja.[60] S obzirom na broj stranaka i ukupnu vrijednost

[59] Vidi *supra* poglavlje 2.2.

[60] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2.

osigurane imovine veću od 4,5 milijardi američkih dolara[61] koja je obuhvaćala sto četrdeset sedam zrakoplova, desetak zrakoplovnih motora i drugu opremu, postupak je proveden vrlo brzo, u samo pet mjeseci.

Svrha ovog poglavlja nije kronološki prikazati presude, nego izdvojiti i analitički obraditi ključne pravne elemente i zaključke koji su, prema ocjeni autora, najviše utjecali na razvoj prakse osiguranja zrakoplova u leasingu. Radi jasnijeg razumijevanja načina na koji ti pravni instituti funkcioniraju analizirat ćemo različite argumente iz presude. Osobitu ćemo pozornost posvetiti argumentaciji *AerCapa* kao »najvećeg« tužitelja u ovom predmetu. Radi sveobuhvatnosti prikazat ćemo i okosnice standardiziranog rezervnog pokrića (engl. *contingent*) i pokrića za imovinu u posjedu (engl. *possession*), stvarnu vrijednost i učinkovitost takvih klauzula te druge posebnosti. Isto tako, analizirat ćemo stvarno razgraničenje između *all risks* kasko pokrića i isključenja ratnih rizika u odnosu na *war risks* pokriće, s naglaskom na granice primjene ratnih klauzula.

AerCap je svojim tužbenim zahtjevom obuhvatio sto šesnaest zrakoplova i petnaest zrakoplovnih motora. U presudi dugoj dvjesto trideset stranica sudac Butcher izdvojio je šest ključnih pravnih pitanja na koja se može svesti *AerCapova* tužba.[62] Prema mišljenju autora, dva od tih šest pravnih pitanja ističu se kao osobito važna u kontekstu teme ovog rada, pri čemu se ne umanjuje važnost ostalih pitanja. Stoga će ta dva pitanja biti detaljnije obrađena:

1) Je li *AerCapov* zahtjev obuhvaćen rezervnim pokrićem njegove police, a ako nije, je li obuhvaćen pokrićem za imovinu u posjedu?
2) Ako je došlo do gubitka *AerCapovih* zrakoplova, je li uzrok tog gubitka rizik obuhvaćen *all risks ili war risks* pokrićem?

---

[61] Judiciary of England and Wales, Summary, *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), 11. lipnja 2025., dostupno na https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2025/06/Press-Summary-Russian-Aircraft-Lessor-Policy-Claims-2025-EWHC-1430-Comm-1.pdf (pristup 13. veljače 2026.).

[62] U *AerCapovu* tužbenom zahtjevu, osim tih dvaju pitanja, postavljaju se i sljedeća pitanja:
1) Je li svaki *AerCapov* zrakoplov pretrpio potpuni gubitak tijekom razdoblja važenja police i, ako su zrakoplovi izgubljeni nakon isteka police, primjenjuje li se doktrina »dosega rizika« (engl. *grip of the peril*) i ima li ona učinak prema kojem bi se gubitak smatrao pokrivenim unutar relevantnog razdoblja važenja police?
2) Smatra li se plaćanje na temelju police nezakonitim prema sankcijama Europske unije ili SAD-a?
3) Pružaju li *AerCapove* izjave o informacijama o riziku (engl. *Risk Information Statements – RIS*) pravnu obranu protiv njegova zahtjeva?
4) Na koje iznose naknade štete ima pravo *AerCap*?
Vidi High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 231.

4.1. Pravno pitanje primjene rezervnog pokrića nad pokrićem za imovinu u posjedu

AerCap je svoj zahtjev strukturirao dvoslojno. Primarno je istaknuo kako su ispunjene pretpostavke za aktivaciju rezervnog pokrića u sklopu *all risks* pokrića.[63] Alternativno, ako takva osnova ne bi bila prihvaćena, zahtjev je temeljio na pokriću za imovinu u posjedu kao supsidijarnoj i zasebnoj osnovi odgovornosti osiguratelja.[64]

S obzirom na tako postavljen dvoslojni zahtjev, *AerCap* je precizirao pretpostavke koje treba dokazati kako bi se aktiviralo rezervno pokriće:

1) da su zrakoplovi, motori i oprema bili obuhvaćeni valjanim ugovorima o leasingu;
2) da u trenutku nastanka gubitka nisu bili u skrbi, posjedu ili pod kontrolom osiguranika *(AerCapa)*;[65]
3) da je leasing aranžmanima bilo propisano održavanje primarnog osiguranja (tj. police koju ugovara prijevoznik/operator) koje uključuje pokriće fizičke štete;
4) da je tijekom razdoblja osiguranja nastupio fizički gubitak ili oštećenje;
5) da *AerCap* nije obeštećen na temelju primarne police osiguranja.[66]

Neke od tih pretpostavki, i to one navedene u točkama 1) i 3), bile su nesporne. Naime, nije bilo sporno da je *AerCap* sklopio ugovor o leasingu za navedene zrakoplove i zrakoplovnu opremu ni da je primatelj leasinga, tj. prijevoznik, morao sklopiti policu osiguranja koja bi pokrivala fizičku štetu nastalu na predmetu koji je uzeo u leasing. Pretpostavka iz točke 3) dodatno proizlazi iz prvog odjeljka *AerCapove* police osiguranja, što potvrđuje da je pokriće predmeta osiguranja jasno definirano.[67]

---

[63] Zato što to pokriće nema ukupnog gornjeg limita poput *war risks* pokrića čiji limit iznosi 1,2 milijarde američkih dolara, v. *supra* poglavlje 3.2.

[64] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 237.

[65] Time se potvrđuje temeljna funkcija rezervnog pokrića, tj. zaštita vlasnika dok je predmet osiguranja izvan njegove faktične vlasti, odnosno dok je izložen operativnim rizicima primatelja leasinga (prijevoznika).

[66] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 238.

[67] Odjeljak 1., klauzula 1. (Podredno pokriće trupa zrakoplova te rezervnih dijelova i opreme), aneks 1.: »…i u odnosu na koje je prema primarnom osiguranju potrebno osigurati pokriće fizičke štete, protiv svih rizika fizičkog gubitka ili oštećenja, bez obzira na način

Međutim, u raspravi pred sudom kreirane su četiri »grane argumentacije« kojima su se priklonili tuženici, a koje je sud detaljno razložio. Prema nazivima koje im je dao sudac Butcher, to su:

1) *Fidelis primary*,
2) *Fidelis alternative*,
3) *Chubb*,
4) *WR Alternative*.[68]

Nesporno je da su ruski prijevoznici bili obvezni sklopiti policu osiguranja te da su je doista i sklopili. Ipak, sam opseg police ostaje itekako sporan. Obje argumentacije tuženika, *Fidelis primary* i *Fidelis alternative*, zapravo se temelje na opsegu primarnih polica osiguranja kako bi ga prikazale što užim i manje vrijednim, tek kao puku formalnost. Pritom obrana *Fidelis primary* obuhvaća nekoliko pravaca, od kojih su dva osobito zanimljiva. Argumentacije *Fidelis primary i Fidelis alternative* prvotno je iznio *Fidelis*, ali su ih u međuvremenu prihvatili i ostali osiguratelji, osim *Chubba*.[69]

Fidelis primary

Prvi pravac obrane polazi od analize same svrhe i ekonomije rezervnog pokrića. Prema tvrdnjama tuženika, takvo pokriće nije bilo zamišljeno kao samostalni i širok sloj osiguranja, nego kao ograničeno i pomoćno osiguranje koje bi pokrivalo tek minimalnu izloženost uz razmjerno nisku premiju. Njegova je funkcija bila ponajprije pružiti davatelju leasinga određenu razinu sigurnosti ako nešto pođe po zlu u vezi s primarnim osiguranjem.[70] Pritom štošta može poći po zlu, primjerice ako prijevoznik policu uopće nije valjano sklopio, ako je nije sklopio u dovoljnom opsegu ili ako »prva linija« osiguranja ne izvrši isplatu. Stoga su tuženici tvrdili da je zajednička namjera ugovornih strana bila uspostaviti pokriće razmjerno ograničenog dosega koje bi zapravo samo pratilo sadržaj osiguranja koji je prijevoznik bio dužan osigurati prema ugovoru o leasingu.[71] Takvo »zrcaljenje« pokrića iznimno bi ugrozilo *AerCapov* tužbeni zahtjev jer zbog toga izravno

na koji su prouzročeni…« Vidi Courts and Tribunals Judiciary, AerCap Policy Annexe 1 Part 1, https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2025/06/AerCap-Policy-Annexe-1-Part-1.pdf (pristup 6. ožujka 2026.).

[68] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 241.

[69] *Ibid.*

[70] *Ibid*., t. 242.

[71] *Ibid*., t. 243.

proizlazi ograničenje rizika koji ono pokriva. Ako pokriće uistinu samo prati primarnu policu, tada ne može nadilaziti opseg rizika koje obuhvaća ta primarna polica. To znači da svaki gubitak ili događaj koji primarna polica ne pokriva neće automatski aktivirati rezervno pokriće, bilo da prijevoznik uopće nije ugovorio policu, da nije ugovorio u odgovarajućem opsegu ili da je osiguratelj primarne police odbio isplatu. S obzirom na to da tuženici ističu da primarno pokriće ne sadržava izravno klauzulu o nevraćanju zrakoplova u posjed (engl. *non-repossession*), smatraju da je ne sadržava ni *AerCapovo* rezervno pokriće.[72] Također, navode da u prilog tomu ide i činjenica da na tržištu osiguranja postoji zaseban proizvod koji štiti upravo taj rizik, odnosno osiguranje od nevraćanja zrakoplova u posjed (engl. *non-repossession insurance*; u nastavku: NRI).

Sud je u cijelosti odbio oba argumenta tuženika. Prvo, nevjerodostojnima označio je navode vještaka na čijim su izjavama tuženici temeljili prvi dio ove argumentacije, odnosno tvrdnju da rezervna pokrića u cijelosti slijede primarna pokrića koja ugovaraju prijevoznici te da ih »zrcale«. Isto tako je sud naveo kako se ni po čemu ne može zaključiti da bi postojanje osiguranja NRI-a značilo da rezervno pokriće ne može obuhvatiti određene rizike.[73] Primjerice, neutemeljeno je tvrditi da rezervno pokriće ne može obuhvaćati rizik od nevraćanja posjeda zato što postoji osiguranje NRI-a. Različita paralelna pokrića u raznim tipovima osiguranja sasvim su uobičajena. Tvrdnja da jedno osiguranje ne može uključivati neki rizik jer ga uključuje drugi, zaseban tip osiguranja dovela bi do apsurdnih zaključaka u potencijalno sličnim situacijama. Primjerice, bilo bi nerazumno tvrditi da osiguranje kuće ne može uključivati rizik od požara samo zato što postoji posebna polica koja pokriva isključivo požare.

Drugi pravac argumentacije *Fidelis primary* temelji se na tvrdnji tuženika da je opseg pokrića iz polica osiguranja u korelaciji s visinom premije koja se za to naplaćuje. Tuženici su uspoređivali stope rezervnog pokrića, pokrića za imovinu u posjedu i osiguranja NRI-a te zaključili da je *AerCap* izbjegao skupo osiguranje NRI-a i time uštedio, ali je ostao neosiguran za događaje koji su nastupili.

Sud je i tu argumentaciju tuženika odbio protuargumentom da bi bilo nerazumno i opasno pokriće vezati isključivo uz visinu premije koja se plaća.[74] Opseg pokrića utvrđuje se prema ugovorenom riziku i uvjetima osiguranja. Premija je protučinidba, a jedino polica osiguranja određuje koji je rizik osiguran i tijekom kojeg razdoblja. Uzevši u obzir aleatornu prirodu ugovora o osiguranju,

[72] *Ibid*., t. 246.

[73] *Ibid*., t. 296.

[74] *Ibid*., t. 247.

bilo bi nelogično i neravnopravno uskratiti osiguraniku mogućnost da profitira u tom pravnom odnosu jer je sama pravna narav ugovora o osiguranju vezana uz budući i neizvjestan događaj. Upravo na temelju te neizvjesnosti osiguratelji aktuarskim metodama nastoje ostvariti financijsku korist iz takvih odnosa. Činjenica je da su navedene premije izračunate na temelju njihovih procijenjenih izračuna i poslovnih odluka. Stoga bi bilo nerazumno u tolikoj mjeri zaštititi samo jednu stranu u pravnom poslu jer bi se time znatno narušila ravnoteža stranaka u pravnom poslu i ugrozio smisao takvog tipa ugovora.

Hrvatsko zakonodavstvo predviđa svojevrsni mehanizam zaštite od ugovaranja preniske premije u odnosu na opseg pokrića. Međutim, takva se posebna zaštita odnosi samo na situacije u kojima je ugovaratelj osiguranja propustio pravilno upoznati osiguratelja sa stvarnim stanjem zbog neprijavljivanja ili netočnog prijavljivanja svih poznatih okolnosti.[75] Isto tako, zanimljivo je razmotriti koju bi granicu kontinentalni sudovi, pa tako i hrvatski sudovi, postavili po pitanju neravnopravnosti činidaba u takvom pravnom poslu te bi li se ugovor mogao poništiti na temelju instituta prekomjernog oštećenja.[76]

Fidelis alternative

Alternativno, postavljen je i treći, ponešto jednostavniji pravac argumentacije. Treći pravac argumentacije *Fidelis alternative* temelji se na tvrdnji da rezervno pokriće ne može biti aktivirano u situaciji u kojoj primatelj leasinga zadržava posjed nad zrakoplovom jer se gubitak (engl. *loss*), u smislu gubitka posjeda, mora ocjenjivati isključivo iz perspektive primatelja leasinga, odnosno svaki se zahtjev za naknadu štete treba ocjenjivati iz njegove perspektive. Stoga je za naknadu štete potrebno da primatelj leasinga (prijevoznik) bude lišen posjeda.[77] Budući da ruski prijevoznici nisu izgubili posjed, tuženici tvrde da ne može

[75] To je uređeno u odredbama čl. 689. i 690. Pomorskog zakonika koje možemo primijeniti i na osiguranja u zračnom prometu jer je riječ o zajedničkim odredbama o osiguranju. Naime, valja biti oprezan kod primjene odredaba Pomorskog zakonika na kasko osiguranje zrakoplova jer Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu u čl. 126. propisuje da se odredbe Pomorskog zakonika primjenjuju na osiguranja u zračnom prometu, ali izričito isključuje primjenu »posebnih odredaba o osiguranju brodova«. Vidi čl. 126. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, *Narodne novine*, br. 132/1998, 63/2008, 134/2009, 94/2013 i Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

[76] Od lat. *laesio enormis*, v. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 155/2023; čl. 375.

[77] High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 251.

postojati gubitak ni aktivacija police osiguranja, a naposljetku ni odgovornost osiguratelja. Međutim, sud je jasno odbacio takav pristup. Smatrao je da se rezervno pokriće mora tumačiti u skladu s policom i interesom koji se štiti. S obzirom na to da je polica sklopljena radi zaštite interesa davatelja leasinga, a ne primatelja leasinga, mora se tumačiti iz perspektive davatelja leasinga. Budući da *AerCapova* polica postavlja alternativni uvjet za pokriće ratnih rizika i traži da zrakoplov bude izvan kontrole osiguranika (davatelja leasinga) ili operatora (ruskih prijevoznika), za nastupanje osiguranog slučaja nije potrebno dalje razmatrati jesu li ruski prijevoznici zadržali fizički posjed ili nisu, jer je za aktivaciju police dovoljno da je davatelj leasinga izgubio kontrolu nad svojom imovinom.[78]

4.2. All risks ili war risks pokriće?

Drugo temeljno pitanje koje se postavilo u vezi s *AerCapovim* zrakoplovima odnosi se na to postoji li gubitak (zrakoplova), što je uzrok tog gubitka te je li on obuhvaćen *all risks* ili *war risks* pokrićem.

Pri utvrđivanju gubitka zrakoplova u predmetnoj situaciji sud je krenuo od koncepta izvedenog potpunog gubitka (engl. *constructive total loss*), preuzetog iz pomorskog osiguranja. Analizirajući police osiguranja *AerCapa* i drugih tužitelja te uspoređujući ih s odredbama britanskog Zakona o pomorskom osiguranju iz 1906., jednoznačno je utvrdio da su stranke u policama osiguranja predvidjele koncept izvedenog potpunog gubitka, ali ne u onom smislu u kojem ga definiraju MIA i pravo pomorskog osiguranja. Naime, prema čl. 60. MIA-e izvedeni potpuni gubitak postoji u slučaju oduzimanja posjeda samo ako ne postoji vjerojatnost povrata (engl. *unlikelihood of recovery*), odnosno ako je povrat nesiguran (engl. *uncertainty of recovery*). Međutim, uvidom u police sud je utvrdio da predmetne police nisu uopće vezale »izvedeni gubitak« uz gubitak posjeda, nego isključivo uz visinu troškova popravka pretrpljene štete, koji mora iznositi najmanje 75 % dogovorene vrijednosti zrakoplova (uključujući troškove spašavanja, prijevoza i vraćanja u uporabu). S obzirom na to da sud nije mogao zaključiti da su stranke u svoje police uključile koncept izvedenog potpunog gubitka prema pomorskom pravu, smatrao je da nema prostora govoriti o izvedenom gubitku zrakoplova. Zbog toga je sud prešao na definiranje i utvrđivanje (stvarnog) gubitka zrakoplova.

[78] *Ibid*., t. 325. – 330.

Leasing društva i osiguratelji ratnih rizika zauzeli su različite stavove o načinu na koji valja ispitati postojanje gubitka zrakoplova, pozivajući se na brojnu sudsku praksu o tumačenju tog pojma. Sud je također razmotrio čak sedam prijašnjih presuda te detaljno analizirao svaki pojedini slučaj u kojem je postojala određena vrsta ograničenja posjeda i/ili korištenja zrakoplova, uključujući i slučajeve otmice zrakoplova (*Dawson's Field Award*, 1972.) i njihova zarobljavanja (*Kuwait Airways v Kuwait Insurance*, 1996.). Pritom je sud razmatrao pitanja vjerojatnosti povrata/oporavka i trajnosti gubitka posjeda te u tom kontekstu i značenja pojmova nesigurnosti, nepostojanja vjerojatnosti i postojanja »male šanse« (engl. *mere chance*). Sud se na kraju priklonio *AerCapovu* prijedlogu, zaključivši da je najbolja formulacija testa ona prema kojoj se ispituje je li vjerojatno da je oduzimanje posjeda bilo trajno. Pritom je sud uzeo u obzir sve okolnosti i razvoj situacije od 24. veljače 2022. godine pa nadalje, osobito političku situaciju u Rusiji, reakcije ruske vlade i mjere koje su uslijedile kao odgovor na zapadne sankcije, geopolitičku situaciju te položaj raznih prijevoznika koji su imali zrakoplove u leasingu.

S obzirom na sve dokaze iznesene u postupku, sud je utvrdio da je do 10. ožujka 2022. godine deprivacija zrakoplova bila trajna i da je stoga s tim datumom nastupio »gubitak« zrakoplova u smislu police osiguranja. Sud je dodao da su izgledi za njihov povrat bili minimalni te da je i eventualni povrat bio nesiguran jer su osiguranici već do tada neuspješno poduzeli korake radi povrata zrakoplova.[79] Pritom je sud smatrao da upravo Uredba 311 predstavlja neposredan uzrok gubitka zrakoplova.

Teorijski, ali i praktično, sljedeće najvažnije pitanje odnosilo se na definiranje štetnog događaja i njegovo podvođenje pod »opći« ili »ratni« rizik jer je o tome ovisilo pravo tužitelja na isplatu osigurnine od osiguratelja. U tom je smislu sud odlučio utvrditi postojanje i opseg pokrića prema *all risks* i *war risks* policama te definirati političke rizike (engl. *political perils*) i vladine rizike (engl. *government perils*) kao podvrste ratnih rizika.

U svojoj iscrpnoj analizi brojnih pravnih koncepata, uvelike se vodeći ranijom sudskom praksom te razmatrajući sve dokaze stranaka u postupku, sud je utvrdio da se Uredba 311, čije donošenje i sadržaj predstavljaju neposredan uzrok gubitka, može podvesti pod vladin rizik[80] i da time predstavlja ratni rizik.

[79] Za završnu analizu ovog dijela zaključka v. High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 905. – 914.

[80] Sud je proveo mnoge zanimljive analize tumačenja rizika i međusobne isključivosti pokrića svih rizika i pokrića ratnih rizika, čije bi iznošenje prelazilo okvire ovog rada. Među ostalim, smatramo da je zanimljivo istaknuti komentar suca: »ne misli(m) da je namjera da

Sud je istaknuo kako se time također isključuje mogućnost da se uzrok gubitka smatra rizikom obuhvaćenim *all risks* pokrićem. To je bilo važno jer je pitanje bilo sporno među osiguratelji ma. Stoga je sud istaknuo da bi, čak i ako je pogriješio, zaključak ostao isti: »...kad bi se moglo reći da su ratni rizik i opći rizik bili jednaki, i dalje bih smatrao da je iznimka za ratne rizike u *all risks* pokrićima primjenjiva... čak i ako je to pogrešno i ako se za ta dva uzroka može s pravom reći da su neovisna, moj zaključak bi i dalje bio..., da bi se iznimka u *all risks* pokrićima primjenjivala na gubitak.«

5. ZAKLJUČAK

Tržište i geopolitičke prilike ponovno su se pokazale kao svojevrsni ispit ne samo ekonomskih kapaciteta i otpornosti leasing sektora, nego i dosega postojećih pravnih standarda iz polica osiguranja. Zapadni sankcijski režim usmjeren prema Rusiji faktično je presjekao ugovorne i financijske tokove na kojima je počivalo leasing tržište i čitavo rusko civilno zrakoplovstvo. Posljedica toga bila je da je u kratkom roku praktički ugašeno cijelo tržište, a nastala šteta prouzročila je ozbiljan poremećaj u tom sektoru. Istodobno je rusko zakonodavstvo, kao odgovor na mjere Zapada, normativnim zahvatima stvorilo okvir koji je u praksi u cijelosti onemogućio povrat stranih zrakoplova njihovim stvarnim vlasnicima.

Leasing društva tražila su potpunu restituciju zrakoplova. Međutim, kad na predmetu osiguranja ne nastupi jasan i uobičajeni potpuni gubitak (engl. *total loss)*, nego šteta nastane zbog dugotrajnog i institucionalno učvršćenog onemogućavanja povrata, nije jednostavno dokazati činjenično stanje i primijeniti odredbe aktivnih polica osiguranja.

Upravo se u tome očituje važan doprinos presude u predmetu *AerCap protiv AIG Europe, Lloyd's i dr.* jer sud nije samo šturo primijenio odredbu police, nego je definirao i utvrdio pravni standard za političke i vladine rizike kao vrste ratnih rizika te razjasnio odnos između *all risks* i *war risks* klauzula. Sud je jasno zaključio da je upravo Uredba 311 dovela do nastanka štete jer je u cijelosti onemogućila povrat zrakoplova njihovim stvarnim vlasnicima.

'politički rizik' obuhvati djela koja su jednostavno djela agenata same vlade, ako se razmatra situacija u kojoj je relevantna samo jedna vlada, jer kad bi bilo tako, to bi zapravo značilo da se klauzula o političkom riziku potencijalno proteže na sve ili većinu vladinih akata koji mogu uzrokovati gubitak ili štetu, slučajno ili namjerno (…)«, v. High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), *op. cit*. u bilj. 2, t. 559.

U vezi s dvjema policama koje uključuju rezervno pokriće i pokriće za imovinu u posjedu, sud je, prihvativši argumentaciju *AerCapa*, potvrdio da je rezervno pokriće ugovoreno u korist davatelja leasinga radi zaštite njegova osigurljivog interesa, a ne u korist ruskih prijevoznika. Time je pokazao praktičnost rezervnog osiguranja koje nije samo puko »zrcalno« osiguranje primarnih polica koje ugovara prijevoznik, nego autonoman instrument osiguranja. Sud je to jasno potvrdio, argumentirajući kako ni visina premije ni pokušaji opovrgavanja eventualnom drukčijom tržišnom praksom ne mogu dovesti u pitanje autonomnost konkretnog pokrića.[81] To pokriće štiti izravni vlasnički interes davatelja leasinga čak i kad zrakoplov tehnički ostaje u fizičkom posjedu prijevoznika, a vlasnik je trajno lišen mogućnosti raspolaganja. Pokriće za imovinu u posjedu stavljeno je u drugi plan, s obzirom na to da je sud prihvatio *AerCapovu* argumentaciju koja se temeljila na praktičnijem rezervnom pokriću. Naime, sud je smatrao da u tom slučaju uopće nije potrebno posebno razlagati argumentaciju povezanu s pokrićem za imovinu u posjedu.[82]

Presuda stoga predstavlja važnu točku stabilizacije prakse u području zrakoplovnog osiguranja. Međutim, zasigurno će imati važnu ulogu i u oblikovanju tržišta osiguranja u bliskoj budućnosti. Njezin će se utjecaj odraziti i na buduće police osiguranja ratnih rizika. S obzirom na to da geopolitičke okolnosti u svijetu barem trenutačno ne možemo promatrati s previše optimizma, postavlja se pitanje u kojoj će se mjeri zaključci iz ove presude odraziti na sektor civilnog zrakoplovstva.

Jedno je, međutim, sigurno – ovo je bila jedna od najvažnijih presuda iz područja modernog zrakoplovnog osiguranja koja je već sada redefinirala odnos između *all risks* i *war risks* pokrića u situacijama politički induciranih gubitaka. Činjenica da presuda još nije pravomoćna te da je osigurateljima ratnih rizika u ožujku 2026. godine odobreno pravo na žalbu ostavlja otvorenim pitanje daljnjeg razvoja sudske prakse i konačnog oblikovanja pravnog standarda koji će u budućnosti određivati granicu odgovornosti osiguratelja u sličnim slučajevima.

[81] *Ibid*., t. 301.

[82] *Ibid*., t. 346.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige:

1. Margo, R. D., *Aviation Insurance: The Law and Practice of Aviation Insurance Including Hovercraft and Satellite Insurance*, Butterworth, London, 1980.
2. Masutti, A.; Mendes de Leon, P. (ur.), *Elgar Concise Encyclopedia of Aviation Law*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2023.
3. Nyampong, Y. O. M., *Insuring the Air Transport Industry Against Aviation War and Terrorism Risks and Allied Perils*, Springer, Berlin/Heidelberg, 2013.

Članci, izvješća i doktorske disertacije:

1. Abeyratne, R., Emergent Trends in Aviation War Risk Insurance, *Air and Space Law*, god. 30 (2005.), br. 2, str. 117-129.
2. Beale, N.; Graham-Evans, B., Cut-Through Clauses in Aviation Insurance and Reinsurance Policies, *Air and Space Law*, god. 47 (2022.), br. 1, str. 61-74.
3. Doskow, C. S., Transitory Chattels and Stationary Law: A Proposal to Facilitate Secured Financing of Aircraft Employed in International Flight, *Journal of Air Law and Commerce*, god. 26 (1959.), br. 1, prema: Nelson, J. W., The Community Interest in the Cape Town Convention, *Cape Town Convention Journal*, god. 9 (2024.), br. 1, str. 49.
4. Hanley, D. P., *Aircraft Operating Leasing: A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air Law*, doktorska disertacija, Faculty of Law, Leiden University, Leiden, Nizozemska, 2011.
5. Hjalmarsson, J., *Fraudulent Insurance Claims: Legal Definition and Judicial Consequences*, doktorska disertacija, University of Southampton, Faculty of Business Law and Art, Southampton Law School, Southampton, Ujedinjeno Kraljevstvo, 2016.
6. Insurance Institute of London, A Short History of Aviation Insurance in the United Kingdom, Report H.R. No. 10, London, 1966., prema: Margo, R. D., Aspects of Insurance in Aviation Finance, *Journal of Air Law and Commerce*, god. 62 (1997.), br. 2, str. 433.
7. Margo, R. D., Aspects of Insurance in Aviation Finance, *Journal of Air Law and Commerce*, god. 62 (1997.), br. 2, str. 423-478.
8. Margo, R. D., 11 September 2001 – An Aviation Insurance Perspective, *Air and Space Law*, god. 27 (2002.), br. 6, str. 386-397.
9. Nelson, J. W., The Community Interest in the Cape Town Convention, *Cape Town Convention Journal*, god. 9 (2024.), br. 1, str. 36-59.
10. Soyer, B.; Tettenborn, A., Mapping (Utmost) Good Faith in Insurance Law- Future Conditional?, *Law Quarterly Review*, god. 132 (2016.), str. 618-638.

Konvencije, zakoni i ostali propisi:

1. Insurance Act 2015 (United Kingdom).
2. Izmijenjena Uredba Vlade Ruske Federacije br. 311 od 9. ožujka 2022., »O mjerama za provedbu Dekreta«, https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_416688/ (pristup 15. veljače 2026.).
3. Konvencija o međunarodnim stvarnopravnim osiguranjima na pokretnoj opremi, Cape Town, 16. studenoga 2001.
4. Marine Insurance Act 1906 (United Kingdom).
5. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
6. Predsjednički dekret br. 100 od 8. ožujka 2022., »O primjeni posebnih gospodarskih mjera u području vanjskotrgovinskih aktivnosti radi osiguranja sigurnosti Ruske Federacije«.
7. Protokol uz Konvenciju o međunarodnim stvarnopravnim osiguranjima na pokretnoj opremi (Zrakoplovni protokol), Cape Town, 16. studenoga 2001.
8. Savezni zakon br. 56-FZ od 11. ožujka 2022., »O izmjenama i dopunama Zračnog zakonika Ruske Federacije i pojedinih zakonodavnih akata Ruske Federacije«.
9. Uredba Vijeća (EU) 2022/328 od 25. veljače 2022. o izmjeni Uredbe (EU) br. 833/2014 o mjerama ograničavanja s obzirom na djelovanja Rusije kojima se destabilizira stanje u Ukrajini, SL L 49, 25. veljače 2022.
10. Uredba Vlade Ruske Federacije br. 311 od 9. ožujka 2022., »O mjerama za provedbu Dekreta«.
11. Uredba Vlade Ruske Federacije br. 850 od 11. svibnja 2022., »O izmjenama i dopunama određenih akata Vlade Ruske Federacije«.
12. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, *Narodne novine*, br. 132/1998, 63/2008, 134/2009, 94/2013.
13. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 155/2023.

Sudska i arbitražna praksa:

1. *Dawson's Field and Cairo Excess Loss Reinsurances* (Award by Michael R. E. Kerr, QC), travanj 1972.
2. High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Commercial Court (KBD), *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), predmeti br. CL-2022-000294, CL-2022-000557, CL-2022-000611, CL-2022-000662, CL-2022-000697, CL-2023-000148, 11. lipnja 2025., https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2025/06/Judgment-Russian-Aircraft-Lessor-Policy-Claims-2025-EWHC-1430-Comm-2.pdf (pristup 10. veljače 2026.).

3. Judiciary of England and Wales, Summary, *Russian Aircraft Lessor Policy Claims* [2025] EWHC 1430 (Comm), 11. lipnja 2025., https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2025/06/Press-Summary-Russian-Aircraft-Lessor-Policy-Claims-2025-EWHC-1430-Comm-1.pdf (pristup 13. veljače 2026.).
4. *Kuwait Airways Corporation v Kuwait Insurance Company SAK* [1996] 1 Lloyd's Rep. 664.

Ostalo:

1. Aviation Insurance Clauses Group (AICG), Aviation (AVN) Clauses, https://www.iua.co.uk/IUA_Test/IUA_Test/Documents/Clauses_folder/aviation_clauses_home.aspx (pristup 26. lipnja 2026.).
2. AXA General Conditions (GC)/Aviation Insurance, Edition 08.2013.
3. Chubb, Global Risk Spotlight: Navigating the Nuances of DIC and DIL Clauses, https://www.chubb.com/content/dam/chubb-sites/chubb-com/ca-en/hosted-docs/multinational-page/global-risk-spotlight-navigating-the-nuances-of-dic-and-dil-clauses-canada.pdf (pristup 25. ožujka 2026.).
4. Courts and Tribunals Judiciary, AerCap Policy Annexe 1 Part 1, https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2025/06/AerCap-Policy-Annexe-1-Part-1.pdf (pristup 6. ožujka 2026.).
5. Eukel, Aviation Hull «War and Allied Perils» Policy, https://v3.eukelreinsurance.com/enpdf/LSW555D.pdf (pristup 25. ožujka 2026.).
6. Euroazijska gospodarska unija (EAEU), Opće informacije, https://www.eaeunion.org/#about (pristup 15. veljače 2026.).
7. European Commission; Steer Davies Gleave, Mid-Term Evaluation of Regulation 785/2004 on Insurance Requirements of Air Carriers and Aircraft Operators, Final Report, srpanj 2012., https://transport.ec.europa.eu/document/download/6dfad04d-f4f3-4b87-8c1f-97b107dd7802_en?filename=2012-07-insurance-requirements.pdf (pristup 26. lipnja 2026.).
8. International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), Cape Town Convention: Convention on International Interests in Mobile Equipment (2001), https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention/ (pristup 15. veljače 2026.).
9. Lloyd's Market Association (LMA), New Middle East War Memorandum Published, objavljeno 4. ožujka 2026., https://lmalloyds.com/new-aviation-war-material-change-clause-published/ (pristup 29. ožujka 2026.).
10. Mason Hayes & Curran, Turbulence in the Clouds: Ireland and the Russian Aircraft Litigation, *Insights*, br. 1, srpanj 2025., https://www.mhc.ie/uploads/documents/MHC-Insights-Issue-01.pdf (pristup 6. travnja 2026.).

Summary:

HULL INSURANCE OF LEASED AIRCRAFT: IN PEACE AND WAR TIME

The European Union sanctions imposed on Russia in late February 2022 resulted in a de facto *prohibition on the provision of leasing and insurance services to Russian air carriers, as well as the termination of existing contracts. The question of recovering aircraft that were in the possession of Russian carriers at the time became moot when the Russian authorities decided to seize them, in an attempt to extricate themselves from the situation thus created. This sequence of events raised numerous legal and practical questions for leasing and insurance companies, some of which finally found their answers and resolution in the judgment handed down in the case of* AerCap v AIG Europe, Lloyd's and others, *in June 2025. This paper analyses the legal framework of aircraft hull insurance with particular emphasis on hull insurance for leased aircraft and its specific features, and specifically addresses issues relating to war risks cover in aircraft hull insurance. The paper is structured in two layers: following an overview of aircraft hull insurance, questions of coverage and special clauses are analysed through the lens of the judgment in* AerCap v AIG Europe, Lloyd's and others. *In this context, the paper also examines the relationship between all risks (AR) and war risks (WR) clauses, as well as the practicality of contingent cover and the practical (in)effectiveness of possession cover.*

Keywords: *aircraft hull insurance; leased aircraft; all risks; war risks.*