

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
VERSLO TEISĖS KATEDRA

RAIMONDAS STATKUS

Vežimo teisės studijų programa 62401S119

VEŽAMŲ KROVINIŲ DRAUDIMO SUTARČIŲ
TEISINĖ CHARAKTERISTIKA

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas -
Docentas daktaras Edvardas Sinkevičius

Vilnius, 2008

TURINYS

1	ĮVADAS	3
2	KROVINIŲ DRAUDIMO SUTARTIES SAMPRATA IR POŽYMAI	7
2.1	Sutarties sąvoka ir reglamentavimas	7
2.2	Sutarties apibūdinimas	9
2.3	Krovinių draudimo sutartis – sąlyginis sandoris	11
2.4	Sutarties konsensualumas	14
2.5	Sutarties fiduciarinis pobūdis	16
2.6	Kiti krovinių draudimo sutarties požymiai	19
2.7	Skyriaus apibendrinimas	20
3	KROVINIO DRAUDIMO SUTARTIES SĄLYGOS IR ŠALYS	22
3.1	Esminės krovinių draudimo sutarties sąlygos	22
3.1.1	Draudimo interesas	22
3.1.2	Draudimo rizika (grėšiantis pavojus)	26
3.1.3	Draudimo laikotarpis	28
3.2	Neesminės sutarties sąlygos	30
3.2.1	Draudimo suma	30
3.2.2	Draudimo įmoka	32
3.2.3	(Ne)draudžiamasis įvykis ir draudimo išlyga	32
3.3	Sutartinių teisinių santykių dalyviai	34
3.4	Skyriaus apibendrinimas	37
4	SUTARTIES VYKDYMAS	38
4.1	Sutarties šalių teisių ir pareigų ypatumai	38
4.2	Krovinių draudimo sutarties sudarymas ir įsigaliojimas	39
4.3	Krovinių draudimo sutarties aiškinimas, pakeitimas, pabaiga ir negaliojimas	40
4.4	Skyriaus apibendrinimas	42
5	TARPTAUTINĖ PRAKTIKA	43
5.1	Tarptautinės krovinių draudimo sąlygos	43
5.2	Incoterms taisyklės ir krovinių draudimas	46
5.3	Skyriaus apibendrinimas	47
6	PABAIGA	49
6.1	Išvados	49
	Pasiūlymai ir rekomendacijos	51
	LITERATŪROS SĄRAŠAS	52
	SANTRAUKA	59
	SUMMARY	60
	PRIEDAI	61

1 ĮVADAS

Bendroji charakteristika

Vežamų krovinių draudimas - tai savanoriškas gabenamo turto rizikos perkėlimas draudikui. Lietuvos Respublikos įstatymai, tarptautinės sutartys bei Europos Sąjungos dokumentai numato krovinio pervežime dalyvaujančių asmenų teisę, bet ne pareigą, apdrausti krovinį siekiant atlyginti galimus turtinius nuostolius. Atsiranda būtinybė tinkamai ir teisingai nustatyti krovinių draudimo sutarties teisinę reikšmę, išskirti požymius ir charakteristiką. Teisinių santykių aiškumas ir teisėti lūkesčiai įmanomi tik tada, kai subjektai esantys sutartiniuose santykiuose vienas su kitu turi aiškiai apibrėžtas teises ir pareigas. Sutarties detali analizė leidžia atriboti krovinių draudimo sutartį nuo kitų civilinių sutarčių.

Problemų formulavimas

Krovinių draudimo sutartis – tai ypatingas civilinės teisės institutas, kuris gali būti visapusiškai atskleistas tik pažinus jo turinį. Sutarties požymių išsami juridinė analizė ir teisinis įvertinimas atskleidžia problemas, su kuriomis tenka susidurti draudimo bendrovėms ir draudėjams, įgyvendinant savo teises ir vykdant prisiimtas pareigas. Svarbu išsamiai ir visapusiškai išnagrinėti krovinių draudimo sutartį, nustatyti jai charakteringus požymius, įvertinti sutartį reglamentuojančią teisės aktų bazę. Šiuo metu pastebima tendencija krovinių draudimo sutartį papildyti nuoroda į tarptautinėje draudimo rinkoje visuotinai pripažintas taisykles (pvz., angl. *Institute cargo clauses*), tačiau taisyklių turinys dažniausiai yra neaiškus Lietuvos draudimo rinkos dalyviams, nes jokia kompetentinga institucija nėra pateikusi oficialaus vertimo į lietuvių kalbą. Praktika kuomet vietinės nacionalinio pobūdžio standartines draudimo sutarties taisykles keičia tarptautinio lygio dokumentas yra sveikintina, tačiau neišvengiamai suponuoja jos interpretavimo, aiškinimo problemas, teisminės praktikos trūkumą.

Temos aktualumas ir mokslinis naujumas

Pasirinkta tema aktuali dėl kelių priežasčių. Vežamų krovinių draudimo sutartis yra nevienodai aiškinama draudimo rinkos dalyvių ir nepakankamai reglamentuota Lietuvos teisės sistemoje. Dėl temos novatoriškumo iki šiol nebuvo atlikta išsamių tyrimų ir studijų, todėl tai sąlyginai nepažintas ir teisės literatūroje mažai nagrinėtas civilinės teisės reiškiny, kuris turi ryškius tik jam būdingus bruožus ir ypatumus. Būtina išsamiai panagrinėti pačią krovinių draudimo

sampratą, atskleisti teisinių santykių pagrindinius elementus, adekvačiai įvertinti sutarties sąlygas, teisingai išskirti sutarčiai būdingus požymius. Vežamų krovinių draudimas yra santykinai naujas rizikos valdymo produktas Lietuvos rinkoje, nors Vakarų Europos valstybėse krovinio draudimas yra plačiai naudojamas dėl efektyvumo atlyginant turtinius nuostolius ir garantuojant visapusišką pervežamo turto apsaugą. Išsami sutarties analizė, atskirų sudėtinių elementų interpretacija ir nagrinėjimas padeda maksimaliai užtikrinti teisinių santykių skaidrumą, apsaugoti jos dalyvių turtinius interesus.

Darbo reikšmė

Praktinė ir teorinė darbo reikšmė – tai nagrinėjamos temos aktualumas ir pritaikomumas krovinių draudimo rinkoje, sutarties teisinės analizės ir charakteristikos poreikis, jos viršnacionalinis pobūdis, nepakankamas reglamentavimas nacionaliniais teisės aktais.

Hipotezė

Oru, sausuma ir jūra vežamų krovinių draudimo sutarties samprata, požymiai, teisinė padėtis, sudėtiniai elementai nėra pakankamai ir tinkamai reglamentuoti Lietuvos teisės sistemoje, minimaliai apibrėžiant teisinės sąvokas ir nustatant draudimo teisinių santykių dalyvių abipuses teises ir pareigas.

Objektas

Vežamų krovinių draudimo sutartis ir jos teisinis įvertinimas, apibūdinimas.

Dalykas

Vežamų krovinių draudimo sutarčių charakteringų požymių išskyrimas, samprata, sudėtinių elementų apibūdinimas, padėtis draudimo sutarčių sistemoje ir praktinė nauda jos dalyviams.

Tikslas

Išanalizuoti ir įvertinti krovinių draudimo sutarčių reglamentavimo įstatyminę bazę, civilinės teisės aspektu nustatyti sutarties teisinę reikšmę ir išskirti charakteringus bruožus, pateikti išsamų sutarties apibūdinimą teisinėmis kategorijomis, atskleisti šiai sutarčių rūšiai būdingas problemas.

Uždaviniai

1. Nustatyti krovinių draudimo sutarties teisinę prigimtį, ypatumus.

2. Atskleisti krovinių draudimo sutarties paskirtį, reikšmę, požymių turinį.
3. Apibrėžti krovinių draudimo sutarties teisinių santykių dalyvių turimas teises ir pareigas, esmines ir neesmines sutarties sąlygas ir išskirti sandorio sudarymo, galiojimo, pasibaigimo, aiškinimo ypatumus.
4. Apžvelgti užsienio valstybių teisinę praktiką krovinių draudimo rinkoje, lyginamuoju aspektu įvertinti nacionalines reglamentavimo ydas ir pasiūlyti progresyvių nuostatų įdiegimą.
5. Išanalizuoti Lietuvos Respublikos norminių teisės aktų reguliuojančių krovinių draudimą, trūkumus bei pateikti pasiūlymus, rekomendacijas dėl šių aktų tobulinimo, racionalius sprendimo būdus.

Darbo struktūra

Magistro baigiamasis darbas susideda iš trijų dalių: įvado, dėstomosios dalies ir pabaigos. Darbo pabaigoje pateikiamas naudotos literatūros sąrašas, darbo santrauka lietuvių ir anglų kalbomis. Priede autorius palygina Londono draudikų asociacijos krovinių draudimo sąlygas. Dėstomoji dalis susideda iš keturių skyrių suskirstytų į poskyrius. Darbas užbaigiamas išvadomis ir pasiūlymais.

Metododika

Teoriniais tyrimo metodais – lyginamuoju, sisteminės analizės, analogijos - darbe naudotasi siekiant nagrinėjamos temos mokslinio pažinimo, objektyvios tiesos bei procesų atskleidimo, įvertinimo socialiniu – ekonominiu aspektu. Krovinių draudimo sutartis kaip sudėtingas teisinis reiškiny susidedantis iš sudėtinių elementų (subjektai, esmininės ir neesminės sąlygos, sutarties objektas ir dalykas) analizuojama loginio ir apibendrinimo metodų pagalba. Teleologinis metodas taikytas siekiant išsiaiškinti tikrąją, autentišką norminių teisės aktų kaip pirminių pažinimo šaltinių prasmę ir tikslus, apibendrinant pagrindinius magistrinio darbo teiginius.

Darbo šaltiniai

Autorius darbe rėmėsi žinomų Lietuvos mokslininkų darbais, kurie ne tik teoriniu lygmeniu išsamiai išnagrinėjo krovinių draudimo sutartį su jai charakteringais bruožais, bet taip pat remdamiesi praktinio darbo patirtimi pateikė konkrečių pasiūlymų, išvadų ir rekomendacijų dėl

krovinių draudimo teisinių santykių tobulinimo – T. Kontauto monografija¹, bendraautorių D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus studija². Pasitelkta užsienio šalių autorių patirtimi – Neil A. Doherty Harris Schlesinger³, M. Fontaine⁴, S. Fredericq ir H. Cousy⁵, J. Basedow⁶ ir T. Fock⁷, M. Clarke⁸, J. Birds⁹, I. Hardy¹⁰, neaplenkiant Rusijos Respublikos krovinių draudimo srities specialistų.

Tarptautiniai dokumentai (Londono draudikų asociacijos krovinių draudimo sąlygos¹¹, Jungtinių Tautų Organizacijos krovinių draudimo taisyklės¹²), užsienio teismų praktika apžvelgiami tiek, kiek gali pasitarnauti perimant užsienio valstybių teisinę praktiką, įdiegiant visuotinai pripažintus standartus, derinant nacionalinės teisės nuostatas su Europos Bendrijos ir pasaulio teisės sistemomis. Svarbią vietą tarp naudotos literatūros šaltinių užima publicistiniai straipsniai, siekiant įvertinti krovinių draudimo sutarčių vystimosi tendencijas.

¹ Kontautas T. Draudimo sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 2007.

² Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004.

³ Doherty Neil A., Schlesinger H. Insurance Contracts and Securitization. Journal of Risk & Insurance. Volume 69, Issue 1. Mar 2002, P. 45-62. // <http://www.blackwell-synergy.com/doi/abs/10.1111/1539-6975.00004?prevSearch=%28%28title%3A%28insurance%29%29%29;prisiungimo laikas: 2008-12-12>.

⁴ Fontaine. M Insurance contract Law. Vol. 1. Ed. Karlsruhe, 1990.

⁵ Cousy Fredericq, S. Insurance Law. Eds., H. International Encyclopedia of Laws. The Hague, 1992.

⁶ Comité Européen des Assurances. Insurance contract Law. Bonnieressur –Seine. 2004..

⁷ Basedow, J. Fock. Europaisches Versicherungsvertragsrecht. Ed. Tübingen. 2002-2003.

⁸ Clarke M. The Law of insurance contracts. 4th ed. London. 2002.

⁹ Birds. J. Modern Insurance Law. 6th ed. London. 2004.

¹⁰ Hardy I. General principles of Insurance Law. 6th ed. London, 1993.

¹¹ Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų A straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.a.1982/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų B straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.b.1982/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų C straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.c.1982/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

¹² Jungtinių Tautų Organizacijos Tarptautinės plėtros ir prekybos konferencijos patvirtintos krovinių draudimo taisyklės // <http://www.jus.uio.no/lm/private.international.commercial.law/insurance.html#75>; prisijungimo laikas: 2008-12-01.

2 KROVINIŲ DRAUDIMO SUTARTIES SAMPRATA IR POŽYMAI

2.1 Sutarties sąvoka ir reglamentavimas

Prieš pradedant pasirinktos temos nagrinėjimą tikslinga atskleisti sąvokos – *teisinė charakteristika* – turinį, nes būtent ji nulemia nagrinėjamos temos analizės sėkmę. Charakteristika – tai bendraja prasme reiškinių, objekto ar daikto apibūdinimas įvardijant būdingus jam bruožus, savybes, nustatant dėsningumus, panašumus ir skirtynes nuo kitų panašaus pobūdžio reiškinių ar objektų. Teisinė charakteristika apeliuoja į minėtų savybių ir bruožų apibūdinimus ir aprašymus teisinėmis kategorijomis.

Vežamų krovinių draudimo sutarties (toliau – sutarties)¹³ teisinius santykius reglamentuoja Lietuvos Respublikos Civilinis Kodeksas¹⁴ (toliau – LR CK) ir Lietuvos Respublikos draudimo įstatymas¹⁵ (toliau – draudimo įstatymas) pateikdami bendro pobūdžio draudimo sutarties kaip teisinio reiškinių ir vežimo sutarties definicijas. Krovinių draudimo sutarties samprata yra teisės doktrinos produktas, kurios samprata pateikiama sistemiškai ir logiškai išanalizavus krovinių ir draudimo sąvokų turinius. Toliau pateikiami krovinių ir jo pervežimo kaip gabenimo proceso apibrėžimai, kurie autoriaus nuomone tiksliausiai atspindi turininguosius vartojamų sąvokų požymius.

Kroviny – tai pervežamas turtas (įskaitant krovinių pakuotę), pakrautas į šio turto pervežimui pritaikytą transporto priemonę ar priemones. Krovinių vežimu taip pat laikomas vežėjui priklausančio krovinių gabenimas iš vienos paskirties vietos į kitą jo transporto priemonėmis ir sąskaita.¹⁶ Sąvokos samprata remsimės analizuojant krovinių draudimo sutartį, nes ji artimiausia apibrėžimams, kuriuos pateikia Kelių transporto kodeksas¹⁷ ir Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija¹⁸ (toliau – CMR konvencija). Kalbant apie krovinių vežimo sutartį, vadovausimės LR CK 6.807 str. pateikiama krovinių vežimo sutarties samprata: pagal krovinių vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinių vežimą sumokėti nustatytą užmokestį. Pažymėtina, kad Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (toliau – LAT) yra išaiškinęs vežimo proceso kelių transportu sąvoką ir nurodęs, kad pervežimo

¹³ Toliau bus naudojama sutarties sąvoka, kuri atitinka krovinių draudimo sutarties definiciją nebent autoriaus pažymėta kitaip.

¹⁴ Civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Civilinis Kodeksas. Nr. VIII-1864/2000.07.18. Įsigaliojo nuo 2001-07-01 // Valstybės žinios. 2000 Nr.74-2262.

¹⁵ Lietuvos Respublikos draudimo įstatymas // Valstybės žinios. 2003. Nr. 114-5114.

¹⁶ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996.12.11, Nr. 119-2772.

¹⁷ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996.12.11, Nr. 119-2772.

¹⁸ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios, 1998, Nr. 107-2932

pradžia yra krovinio priėmimas (faktinis turto perdavimas vežėjo dispozicijon), o pabaiga – tai vežėjo pareigos pristatyti krovinį į paskirties vietą įvykdymas ir teisės disponuoti turtu gavėjui perleidimas.

LR CK pateikia draudimo sutarties definiciją. Draudimo sutartimi viena šalis (draudikas) įsipareigoja už sutartyje nustatytą draudimo įmoką (premiją) sumokėti kitai šaliai (draudėjui) arba trečiajam asmeniui, kurio naudai sudaryta sutartis, įstatyme ar draudimo sutartyje nustatytą draudimo išmoką, apskaičiuotą įstatyme ar draudimo sutartyje nustatyta tvarka, jeigu įvyksta įstatyme ar draudimo sutartyje nustatytas draudiminis įvykis¹⁹. Pozityvioje teisėje įtvirtinti draudimo sutarties elementai ir jų charakteristika tik iš dalies atskleidžia tikrąją sandorio esmę ir tikslinę paskirtį, nes ją galima pažinti nagrinėjant ne tik kaip teisinę kategoriją, bet ir socialinių mokslų objektą. Siekiant tinkamai suvokti draudimo sutarties esmę, nepakanka vien tik draudimo sutarties apibrėžimo, nes jis neatspindi ekonominės draudimo santykių esmės – draudimo rizikos perėmimo ir paskirstymo.²⁰

Vežamų krovinių draudimas – tai specifinė ir atskira turto draudimo rūšis, kuria siekiama visiškai arba dalinai atlyginti draudėjo nuostolius, susijusius su vežamų krovinių pažeidimu arba jų netekimu už draudėjo mokamą draudimo įmoką, kuri dažniausiai yra išreiškiama procentiniu dydžiu nuo bendros krovinių vertės. Draudikas sutarties pagrindu už adekvatų atlyginimą (draudimo įmoką arba premiją) prisiima turtinių nuostolių dėl krovinio kiekybinių ir (ar) kokybinių savybių praradimo atsiradimo riziką ir padeda išlaikyti socialinę taiką, verslo santykių stabilumą visuomenėje. Tai yra iš draudėjų ne tik perimama rizika iš anksto sulygtomis sąlygomis su prievole mokėti draudimo išmoką, bet ir minėta rizika paskirstoma tarp visų draudėjų ir tokiu būdu išdalintos neigiamos turtinio pobūdžio pasekmės. Krovinio draudimo sutarties sąvoka nacionaliniuose teisės aktuose nėra formaliai apibrėžta, tačiau nesunkiai yra išvedama iš vežamo krovinio ir draudimo sutarties apibrėžimų.

Lietuvoje draudimo sutartį sudaro draudimo liudijimas (polisas), taisyklės, prašymas sudaryti sutartį. Vakarų Europoje krovinių draudimo sutartis kaip draudiko išduodamas dokumentas yra suprantama skirtingai. Visos draudimo sutarties sąlygos yra išdėstomos draudimo liudijime (angl. *insurance policy*), kuris Lietuvos rinkoje yra prilyginamas draudimo taisyklėms. Draudimo liudijimą (polisą) Vakarų Europoje atitinka dokumentas iš vieno lapo, kuriame išdėstomos pagrindinės ir esminės sutarties sąlygos (angl. *insurance certificate*). Laikina draudimo apsauga,

¹⁹ LR CK 6.987 str.

²⁰ Kimball S. L. Reflections on the Meaning of Insurance. The International Journal of Insurance Law. Vol. 2. 1995. P. 227.

kurią trumpam laikotarpiui suteikia draudikai arba papildoma sutarties sąlyga, kuri laikinai yra įtraukiama į sutarties tekstą, yra patvirtinama atitinkamu dokumentu (priedu) vadinamu *cover note* (angl.).

2.2 Sutarties apibūdinimas

Pirmosios krovinių draudimo sutartys buvo sudaromos senovės Antikos ir Romos laikais, tačiau tik XX – XXI a. sandūroje įgijo ypatingą reikšmę ir aktualumą tarptautinėje prekyboje. Lietuvoje tarptautinių ir vietinių krovinių pervežimu užsiimančių įmonių kiekvienais metais vis daugėja nepaisant aplinkybės, kad materialaus turto transportavimas yra rizikinga veikla. Statistikos departamento prie LR Vyriausybės 2007 06 22 leidinyje „Transporto įmonių rodikliai“ pateikta statistinė krovinių vežimo per pirmąjį 2007 m. ketvirtį analizė liudija, kad 2007 m. krovinių vežta 14,3 procento daugiau nei pernai atitinkamu laikotarpiu (2007 m. I ketv. – 27,1 mln. t, 2006 m. I ketv. – 23,7 mln. t)²¹.

Tiek vežėjai, tiek krovinių savininkai, ekspeditorių ir krovinių logistikos bendrovės siekdamos užtikrinti gabenamų siuntų saugų ir patikimą pervežimą, įskaitant ir laikiną krovinio sandėliavimą, pakrovimą ir iškrovimą, saugojimą tarp pervežimų dažniausiai pasitelkia Lietuvos ir užsienio draudimo bendroves turint tikslą apdrausti gabenamas vertybes ir dalį rizikos perkelti draudikui. Siekiant užtikrinti santykių tarp verslo dalyvių stabilumą yra sudaromos vežamų krovinių sausuma (keliais ir geležinkeliais), vandenimis (jūrų ir vidaus) ir oru draudimo sutartys, kurių draudikai nediferencijuoja pagal transporto rūšis. Tai užtikrina, kad, įvykus draudiminiam įvykiui, teisinių santykių dalyviai nukentės minimaliai. Be to, draudėjas pagal krovinių draudimo sutartį įgyja pranašumą transporto rinkoje prieš konkurentus, nes įgyjama galimybė apsaugoti turtinius interesus, susijusius su gabenamomis vertybėmis, ir padeda išvengti arba iki minimumo sumažinti finansinius nuostolius dėl krovinio dalinio arba visiško sugadinimo, praradimo arba trūkumo. Sutarties įvertinimas teisinėmis kategorijomis ir apibrėžtumas yra ypač svarbus apsaugant krovinio kaip materialios vertybės ir juo suinteresuotų asmenų teisėtus interesus.

Krovinių draudimo sutartis yra kvalifikuojama ją priskiriant prie atitinkamos draudimo sutarčių grupės, kuri yra apibūdinama rūšiniais skiriamaisiais požymiais. Sistemtiškai analizuodami nacionalinius teisės aktus ir teisės doktriną, krovinių draudimo sutartį tikslinga priskirti prie tokių draudimo šakų ir grupių:

1. ne gyvybės draudimo šakos sutartis (LR CK 6.988 str.)

²¹ Statistikos departamentas. Transporto įmonių rodikliai // <http://www.stat.gov.lt/lt/news/view/?id=1945>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

2. savanoriško draudimo forma (LR CK 6.988 str.)
3. nuostolių draudimo sutartis (sąvoka sutinkama teisės doktrinoje)
4. turto draudimo sutartis. Krovinių draudimu draudžiamas savininko turtas krovinio

vežimo metu, o ne jam esant toje pačioje vietoje kaip įprasta tradiciniame turto draudime.

Tikslinga vežamų krovinių draudimo sutartis skirstyti į grupes pagal draudėjui išduodamų dokumentų, kurie turi vienodą teisinę galią, pobūdį:

1. Vienkartinė krovinių draudimo sutartis. Jei draudimo sutartis sudaroma vienam prekių vežimui, išduodamas vienetinis draudimo liudijimas.
2. Generalinė (bendroji) krovinių draudimo sutartis. Kai vienu metu yra gabenamas nusistovėjusiais maršrutais ir pervežimus atlieka tie patys vežėjai, išduodamas generalinis polisas, kuris suteikia draudimo apsaugą visoms draudimo liudijime rūšiniais požymiais apibūtinamoms prekėms.²²

Krovinių draudimo sutartis – tai progresyvus ir efektyvus turtinių nuostolių valdymo instrumentas, kuris pasižymi daugeliu pranašumų prieš kitas turtinių interesų apsaugos priemones. Priežastys slypi sutarties teisiniuose aspektuose, kuriuos atskleisiu plačiau:

1. Draudimo išmoka krovinio savininkui mokama neatsižvelgiant dėl kieno kaltės buvo sugadintas arba prarastas kroviny (išskyrus, jei tai lėmė savininko tyčiniai veiksmai arba didelis aplaidumas). Krovinio draudimo atveju įrodinėti vežėjo kaltės ir atsakomybės yra nebūtina ir neprivaloma. Sveiko ir saugaus krovinio pristatymo interesą turintis asmuo (siuntėjas, ekspeditorius, agentas ar tarpininkas), siekdamas maksimaliai apsaugoti krovinio savininko turtą, gali pareikšti specialų suinteresuotumą prekių pristatymu, įrašydamas krovinio tikrąją arba įkainotą vertę krovinių lydinčiame dokumente. Tokiu būdu panaikinama galimybė vežėjui apriboti savo civilinę turtinę atsakomybę atlyginant patirtus nuostolius, tačiau teisėtam pretenzijos dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar sunaikinimo reikšėjui išlieka pareiga įrodyti vežėjo kaltę ir atsakomybę.
2. Krovinio draudikas atlygina papildomas išlaidas, susijusias su krovinio gelbėjimu, papildomu sandėliavimu.²³
3. Vežėjų įvairiomis transporto rūšimis civilinė atsakomybė prieš krovinio savininką, teisėtą valdytoją ar naudotoją yra apribota nacionaliniais ir tarptautiniais teisės aktais, todėl krovinio draudimas suteikia papildomą garantiją, kad patirti nuostoliai bus atlyginti visiškai ir visa apimtimi.

²² Baublys A. Krovinių vežimai. Vilnius: Technika. 2002. Psl. 53.

²³ Švilpauskas D. Krovinių pervežimų draudimo perspektyvos Lietuvoje // Trečiosios tarptautinės konferencijos "Transbaltica-01", įvykusios Vilniuje 2001 m. balandžio 19-20 d., mokslinių pranešimų rinkinys. P. 135-139

4. Jei krovinys patiria žalą ne dėl įvykių, dėl kurių yra atsakingas krovinio vežėjas, jo savininkui nuostoliai neatlyginami. Pavyzdžiui, remiantis CMR konvencija vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu krovinys prarastas, sugadintas ar pavėluotai pristatytas dėl krovinio disponuojančio asmens netinkamų veiksmų ir aplaidumo. Taip pat dėl paslėptų prekių defektų arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmės negalėjo užkristi kelio. Tokiu atveju tikslinga drausti patį pervežamą krovinį krovinių draudimu.²⁴

Turtinės žalos atlyginimo klausimas jūrų transporte yra ypač opus krovinių savininkams, nes nuo jūrų vežėjo civilinė atsakomybė už prarastą apgadintą turtą yra apribota labiausiai iš visų transporto rūšių. Tiek krovinio savininkams, tiek draudikams vertėtų atsiminti, kad verslininkų, veikiančių ypatingoje terpėje – nenusipėjamoje jūrų stichijoje – statusas išskirtinis: Hagos-Visio taisyklės numato beveik dvi dešimtis atvejų, kai laivo savininkui ar valdytojui atsakomybė už padarytą žalą apskritai nekyla, o jei ir kyla – pasipila kituose tarptautiniuose aktuose įtvirtintų apribojimų lietus²⁵. Pasirūpinti krovinių draudimu yra ne galimybė, o būtinybė. Krovinių siuntėjai, gavėjai, importuotojai, eksportuotojai, ekspeditoriai ir jų agentai rizikuoja patirti didelių finansinių sunkumų, jei krovinio savininko naudai nesuteikia papildomos garantijos atsitikus nenumatytam įvykiui, kurio pasėkoje sugadinama, sunaikinama arba prarandama dalis (ar visas) turtas. Visų rizikų arba tik draudimo sutartyje numatytų rizikų krovinio draudimas užtikrina, kad įvykus draudimui įvykiui sutartyje nurodytas ir numatytas naudos gavėjas dėl turto kiekybinių ar (ir) kokybinių savybių praradimo gaus piniginę kompensaciją (draudimo išmoką).

2.3 Krovinių draudimo sutartis – sąlyginis sandoris

Draudimo teisės doktrinoje sutinkamos skirtingos nuomonės dėl vežamų krovinių draudimo sutarčių kvalifikavimo pagal sandoryje numatytas sąlygas: krovinių draudimo sutartis – tai įprastinis (besąlyginis) sandoris su sąlygine prievole ar sąlyginis sandoris? Atribojimo kriterijus yra atidedamoji sąlyga, su kuria yra siejamas tam tikrų teisių ir pareigų atsiradimas.

Pagrindinė krovinio draudiko prievolė – mokėti draudimo išmoką – atsiranda įvykus draudimo sutartyje numatytam draudimui įvykiui (literatūroje taip pat sutinkama sąvoka draudžiamasis įvykis²⁶), t.y. pagrindinė, nors ir neesminė sutarties sąlyga yra atidedama į ateitį ir siejama su įvykio įvykimu arba ne (pvz., transporto priemonių susidūrimas, vagystė pervežimo

²⁴ Šimkūnas M. Siunčiant krovinį verta pasidomėti vežėjo atsakomybe bei krovinių draudimu // Kelias. 2003, Nr. 1. P. 18-19.

²⁵ Derkinytė R. Sunkėjanti laivo savininko atsakomybės riba – ramesnis krovinio savininko miegas. Increasing burden of liability for ship owners – more peaceful nights for cargo owners. // Verslo žinios. 2006-11.10. psl. 15.

²⁶ Autoriaus pastaba.

metu, atmosferos poveikis ir pan.). LR CK 1.66 str. 1 ir 2 d. leidžia sutarties šalims numatyti aplinkybes, kurios sąlygoja jos dalyvių teisių ir pareigų atsiradimą, pasikeitimą arba pasibaigimą, tačiau tokių aplinkybių egzistavimas sandorio šalims neturi būti žinomas. Krovinių draudimo sutartį dažniausiai sudaro krovinio savininkas, todėl visos aplinkybės, susijusios su krovinio būkle (esami arba tikrai įvyksiantys pažeidimai, trūkumas), draudėjui prieš sudarant draudimo sutartį yra žinomos. Kai krovinių draudimo sutartį sudaro vežėjas ar ekspeditorius, aplinkybės, susijusios su krovinio būkle, turi būti įvykusios po draudimo sutarties sudarymo arba draudėjui nežinomos.

Krovinių draudimo sutartyje aptartos aplinkybės, su kurių atsitikimu siejama teisinių padarinių – draudimo išmokos mokėjimo – atsiradimas, ir jų įvykimo galimybė turi būti reali ir galiojanti ateityje. Pavyzdžiui, tikimybė, kad krovins bus apgadintas arba prarastas pervežimo metu visada egzistuoja, tačiau kroviniui, kuris niekada nebuvo gabentas, galimybė būti pažeistam pervežimo metu neatsiranda. Taip pat nelaikomas sąlyginiu sandoriu, kurį sudarant žinoma, kad atitinkamos aplinkybės tikrai atsiras arba neatsiras. Tai ypač svarbu sudarant sutartis draudikui apibrėžiant draudiminių ir (ar) nedraudiminių įvykių sąrašą bei nustatant draudimo interesą. Jei krovins apdraustas nuo tokių rizikų kaip įnašai bendrosios avarijos atveju, krovinio nuplovimas nuo denio sutartis netenka prasmės prekes pervežant kitomis transporto rūšimis išskyrus vandeniu.

Lietuvos Respublikos Civilinio Kodekso komentaras, aiškindamas CK 1.66 str. ir detalizuodamas įstatymo leidėjo tikruosius ketinimus, krovinio draudimo sutarties nepriskiria sąlyginių sandorių rūšiai motyvuodamas, kad sąlyginiu nelaikomas sandoris, kai galima būsima aplinkybė sudaro sandorio esmę ir be jos sandorio apskritai negalima sudaryti, o ne yra jos papildomas elementas.²⁷ Su tokia pozityvios teisės aiškinimo pozicija sunku sutikti, nes painiojami du dalykai:

1. draudžiamasis įvykis kaip krovinių draudimo sutarties sąlyga, t.y. koks įvykis nurodomas kaip draudžiamasis
2. draudžiamasis įvykis kaip iš tikrųjų atsitikęs juridinis faktas.²⁸ Pavyzdžiui tikrovėje įvykęs eismo įvykis, kurio pasėkoje fiziškai apgadinamas gabentas krovins.

Juridinis faktas negali būti draudimo sutarties sąlyga, nes jis dar nėra įvykęs, o draudimo sutartis galima tik dėl draudžiamųjų įvykių, kurių atsitikimo galimybė ir laikas yra nežinomi (sutarties sąlyga). Be to (ne)draudžiamųjų įvykių sąrašas nėra sutarties esminė sąlyga, todėl nesudaro sandorio esmės.

²⁷ Lietuvos Respublikos Civilinio Kodekso komentaras. Pirmoji knyga: bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia. P. 162.

²⁸ Kontautas T. Draudimo sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 2007. P. 29.

Teisinėje literatūroje sutinkama ir kita nuomonė, kuri papildo krovinių draudimo sutarties kaip sandorio su sąlygine prievole esmę. Sutartyje atsispindi krovinio draudėjo ketinimai vieną ar kitą įvykį laikyti draudžiamuoju ir su juo susieti draudiko prievolę mokėti draudimo išmoką. Sutartis laikytina įprastiniu sandoriu, o prievolė išmokėti draudimo išmoką – sąlygine prievole²⁹, nes įsigaliojus krovinių draudimo sutarčiai be draudimo išmokos mokėjimo prievolės, atsitikus draudžiamajam įvykiui, su jos tinkamu vykdymu siejama eilė kitų abipusių teisių ir pareigų – draudėjo pareiga laiku mokėti draudimo įmoką, pranešti apie žinomai atsitikusį draudiminį įvykį, draudiko pareiga saugoti iš draudėjo gautą informaciją, siųsti informacinius pranešimus, susijusius su įvykio administravimu. Sandoris, kuriame numatyta, kad teisės ir pareigos atsiras tik ateityje, tik susiklosčius tam tikroms aplinkybėms, yra laikomas sudarytas su atidedamąja sąlyga. Tuo tarpu krovinių draudimo sutarties šalių teisės ir pareigos atsiranda ne nuo sąlygos atsiradimo (draudiminio įvykio atsitikimas), bet nuo sandorio sudarymo momento.

Draudiko prievolė mokėti draudimo išmoką, kurios atsiradimas (taip pat pasikeitimas ir pasibaigimas) priklauso nuo būsimo, tačiau neapibrėžto (įvyksiančio arba neįvyksiančio) įvykio yra laikoma pozityviaja sąlyga. Aplinkybė, kad pozityvioji sąlyga nėra įvykusi, nereiškia, kad tarp šalių (draudiko ir draudėjo – naudos gavėjo) neegzistuoja teisinis santykis – draudiko kaip skolininko prievolė mokėti draudimo išmoką ir draudėjo, veikiančio kreditoriaus teisėmis, pareiga pranešti apie tokios sąlygos atsitikimą. Minėtas teisinis santykis egzistuoja, tačiau sutartis negali būti priverstinai įvykdyta iki atsirandant arba atsiradus tam tikrai sąlygai. Byloje *Spence v Union Marine Insurance Co Ltd*³⁰ gabenamo krovinio (medvilnė) praradimo, laivui sudužus, rizika visada egzistavo, tačiau materialią formą įgijo draudėjui pareiškus reikalavimą atlyginti nuostolius. Laivo sudužimas ir pretenzijos pateikimas – tai sąlygos, kurioms įvykus draudikui kyla turtinė išmokos mokėjimo prievolė. Pripažinus, kad nors būdama sąlygine, prievolė vis vien egzistuoja, tik negali būti priverstinai įvykdyta, galima paaiškinti įstatymo nuostata, draudžiančia šalims nesąžiningai elgtis ir kliudyti atsirasti ar neatsirasti sąlygai (LR CK 1.67 str.)³¹ Šalims sudarius krovinio draudimo sutartį, pagal kurią draudikas išmoka draudėjui (naudos gavėjui) draudimo išmoką dėl jo arba trečiojo asmens žinioje ir (ar) dispozicijoje buvusio krovinio, kuris pervežimo metu buvo apgadintas arba prarastas, tiek draudikas, tiek draudėjas privalo elgtis sąžiningai – neleisti įvykti draudimui įvyktiui, o jam atsitikus, atlyginti patirtus nuostolius. Atsižvelgiant į tai, kad sąlyginėms prievolėms yra taikoma LR CK 1.66 – 1.68 str., jei sąlygai atsirasti nesąžiningai padėjo šalis, kuriai ta sąlyga

²⁹ Kontautas T. Draudimo sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 2007. P. 28.

³⁰ Bennett H. The Law of marine insurance. Second Edition. London: Oxford university press. 2006. P. 739.

³¹ Mikelėnas V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis. Vilnius: Justitia. 2002. P. 84.

naudinga, tai pripažįstama, kad sąlygos nebuvo. Tokiu atveju sąlyga laikoma neatsiradusia ir tai lemia visus iš to išplaukiančius padarinius.³² Krovinio draudėjas, siekdamas nepagrįstai praturtėti ir gauti draudimo išmoką, sąmoningai gali apgadinti krovinį pervežimo metu ir draudiko atžvilgiu elgtis nesąžiningai. Draudikas atsisakys mokėti draudimo išmoką motyvuodamas LR CK 1.5 str. (teisingumo, protingumo, sąžiningumo principų taikymas) ir LR CK 1.67 str. (nesąžiningo sukliudimo ar padėjimo sąlygai atsirasti pasekmės) įtvirtintomis nuostatomis, nors formaliai žiūrint, krovinio draudimo sutartyje numatyta pozityvioji sąlyga yra įvykdyta (turtas gabenimo metu apgadintas). Nesąžiningas padėjimas sąlygai atsirasti yra laikomi suinteresuotos šalies veiksmai, kurie pažeidžia galiojančias imperatyvias teisės normas, viešąją tvarką, prieštarauja geros moralės ir teisingumo principams.

Tenka pripažinti, kad krovinio draudimo sutartis yra sąlyginis sandoris, kuriai tiesiogiai taikomi LR CK 1.66 – 1.68 str. (reglamentuojantis sąlyginius sandorius) ir LR CK 6.30 (numatantis sąlyginės prievolės sampratą).

2.4 Sutarties konsensualumas

Krovinio draudimo sutarties įsigaliojimas gali būti siejamas su draudimo įmokos sumokėjimu kaip imperatyviai reglamentuota LR CK 6.996 str. 1 d. ir draudimo įstatymo 80 str., tokiu būdu draudimo sutartį klaidingai priskiriant prie realinių sutarčių. Neigiami draudimo įmokos nesumokėjimo teisiniai padariniai gali pasireikšti skirtingo pobūdžio teisinėmis pasekmėmis - draudimo sutartis laikoma neįsigaliojusia, nutrūksta, sustabdoma draudimo apsauga. Norint teisingai įvertinti teises pasekmes, kurias sukelia tiek draudėjo, tiek draudiko veiksmai arba neveikimas prieš įsigaliojant draudimo sutarčiai arba ją vykdant, būtina teisingai kvalifikuoti pačią krovinio draudimo sutartį.

Krovinio draudimo sutartis – tai konsensualinis sandoris, kurios šalių (draudiko ir draudėjo) teisės ir pareigos atsiranda nuo šalių susitarimo momento. Tai esminis skirtumas nuo realinės sutarties. Kad realinė sutartis būtų laikoma sudaryta nepakanka šalims susitarti dėl esminių sąlygų, bet būtina atlikti sutartyje numatytą veiksma – pavyzdžiui, pinigų sumokėjimas. Byloje *Bradford v Symodson*³³ teismas pripažino, kad krovinio perdraudimo sutartis galiojo nuo susitarimo momento neatsižvelgiant į įmokos sumokėjimo laiką. Draudimo įmokos sumokėjimas neturi būti siejamas su krovinio draudimo sutarties įsigaliojimu kaip numatyta LR CK 6.996 str. 1 d. Įmokos sumokėjimas yra svarbus nustatant draudimo apsaugos galiojimo pradžios momentą. Tuo tarpu krovinio draudimo

³² Lietuvos Respublikos Civilinio Kodekso komentaras. Pirmoji knyga: bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia. P. 163.

³³ Bennett H. The Law of marine insurance. Second Edition. London: Oxford university press. 2006. P. 220.

sutartis įsigalioja nuo jos sudarymo momento, t.y. susitarimo dėl esminių sutarties sąlygų ir patvirtinimo rašytine forma (pasirašant draudimo sutartį, išduodant liudijimą).

Vadovaujantis LR CK 6.996 str. 1 d., kai draudėjas nesumoka visos arba pirmos draudimo įmokos - draudimo sutartis neįsigalioja, o tai suponuoja klaidingas išvadas – draudikui nekyla pareiga vykdyti neįsigaliojusios sutarties (pvz., draudėjo prašymu išduoti pamesto draudimo liudijimo kopiją). Įstatymų leidėjas, susiedamas krovinių draudimo sutarties įsigaliojimo momentą su įmokos sumokėjimu, supainiojo dvi skirtingas teises kategorijas – draudimo sutarties įsigaliojimą, kuris patvirtinamas draudėjo pasirašytu draudimo liudijimu (sutarties konsensualumas) ir draudimo apsaugos galiojimo pradžią (vienos iš draudimo sutarties sąlygų galiojimo patvirtinimas). Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta rekomenduotina LR CK 6.996 str. 1 d. pakeisti tokia formuluote: „Draudimo apsauga įsigalioja nuo to momento, kai draudėjas sumoka visą ar pirmą draudimo įmoką (premiją), jei draudimo sutartyje nenumatyta kas kita“. Draudimo sutarties galiojimo pradžios momentas yra nustatomas vadovaujantis bendrosiomis sandorių ir sutarčių sudarymo ir įsigaliojimo normomis, todėl papildomai jos kartoti CK skyriuje „Draudimas“ nėra būtina ir tikslinga. Draudimo įmokos sumokėjimas yra svarbus sudarytos sutarties draudimo apsaugos įsigaliojimui.

Tokia pat teisinė praktika galioja užsienio valstybių krovinių draudimo rinkoje, kurią vaizdžiai iliustruoja 2003 m. liepos 30 d. Anglijos Aukščiausiojo Teismo byla *Chris O'Kane v Jonathan Jones and others*³⁴. Draudimo apsauga buvo suteikta antro draudiko nepagrįstai baiminantis, kad draudimo įmokos nesumokėjimas pagal pirmą draudimo sutartį anuliuoja pačią sutartį kartu su garantuojama apsauga. Teismas pripažino egzistuojant dvigubo draudimo teisinius santykius apdrausto objekto atžvilgiu, todėl mokėtina suma priteista iš abiejų draudikų. Prof. Marko Pavliho savo studijoje apie jūrinių krovinių draudimą pažymėjo, kad sutartis laikoma sudaryta draudikui akceptavus draudėjo prašymą (lot. *Consensus ad idem*).³⁵ Kitų šalių (Prancūzijos, Vokietijos) draudimo teisinė praktika patvirtina Lietuvoje įtvirtintą krovinių draudimo sutarties kaip konsensualinio pobūdžio susitarimo požymį. Rusijos teisės doktrinoje netgi išskiriami draudimo sutarties sudarymo ir įsigaliojimo momentai.

³⁴ Chris O'Kane v Jonathan Jones and others. English High Court: Richard Sibera, QC J.: 30 July 2003 // http://www.onlinedmc.co.uk/o'kane_v_jonathan_jones.htm; prisijungimo laikas: 2008-12-05.

³⁵ Pavliha M. Lectures on Marine Insurance Law. The Course Outline. IMO International Maritime Law Institute. Malta, January 2004 // <http://www.fpp.edu/~mlas/slo/files/IMLI-Marine%20Insurance%20Law.pdf>; prisijungimo laikas: 2008-12-02.

2.5 Sutarties fiduciarinis pobūdis

Krovinių draudimo sutarties dalyvių santykiai yra pagrįsti visišku abipusiu pasitikėjimu (lot. *uberrimae fidei*; angl. *utmost good faith*), kuris, anot Anglijos doktrinos teoretikų, išreiškia aukštesnį komercinės moralės standartą. Tuo tarpu kitose civilinėse sutartyse naudojamas „rūpestingo ir atidaus šeimininko“ (lot. *bonus pater familias*) principas, kuriam nėra keliami tokie aukšti reikalavimai. Pareiga būti apdairiam tenka šaliai, dalyvaujančiai sutartyje. *Uberrimae fidei* principo esmė yra sutarties šalių (o ypač draudėjo) pareiga atskleisti visą žinoma ir teisingą informaciją apie draudimo objektą, grėšiančias rizikas ir kitas svarbias detales susijusias su draudiminiu interesu (angl. *duty of disclosure*). Principo sąvoka suformuota byloje *Carter v. Boehm*.³⁶

LR CK 6.993 str. numato tiek draudėjo, tiek draudiko pareigą pateikti teisingą informaciją iki sudarant krovinių draudimo sutartį ir iš jos išplaukiančias visas neigiamas pasekmes. Draudėjas privalo suteikti draudikui visą žinomą informaciją apie aplinkybes, galinčias turėti esminės įtakos draudiminio įvykio atsitikimo tikimybei ir šio įvykio galimų nuostolių dydžiui (draudimo rizikai)³⁷. Krovinio vidinės savybės, polinkis sugesti, būti pažeistam arba prarastam, prekių likvidumas ir paklausa rinkoje, kriminogeninė situacija, teritorija, per kurią gabenama – tai tik dalis aplinkybių, kuri privalo būti atskleista draudikui. Jei draudėjas suteikė žinomai melagingą informaciją su tam tikromis išimtimis, draudikas turi teisę pripažinti draudimo sutartį negaliojančia³⁸. Užsienio teismų praktikoje sprendžiant bylą *Pan Atlantic Insurance Co Ltd v Top Insurance Co Ltd*³⁹ dėl krovinio draudimo sutarties galiojimo, teismas pripažino, kad esmine laikoma ta aplinkybė, kuri daro įtaką apdairaus draudiko sprendimui.

Uberrimae fidei principas savo turiniu yra daug platesnis negu visos turimos informacijos ir faktų atskleidimas, bet taip pat apima pareigą draudėjui ir draudikui visokeriopai bendradarbiauti ir kooperuotis viso sutarties vykdymo laikotarpiu.⁴⁰ Tokios bendradarbiavimo formos pasireiškia elgesiu:

1. draudėjo pareiga pranešti apie draudimo rizikos pasikeitimą (padidėjimą, sumažėjimą) sutarties galiojimo metu⁴¹, kuomet krovinio pervežimo metu pasikeičia įprastinis krovinio gabenimo maršrutas, naudojama transporto priemonė, aplinkos faktoriai tampa rizikingesni – maištas, politinis valstybės nestabilumas, kelių blokados

³⁶ Wheeler S., Shaw J. Contract Law. Cases material and Commentary. Oxford: Oxford. Clarendon Press. 1994. P. 295.

³⁷ LR CK 6.993 str. 1 d.

³⁸ LR CK 6.993 str. 4 d.

³⁹ Bennett H. The Law of marine insurance. Sec. Ed. Oxford: Oxford university press. 2006. P. 220.

⁴⁰ Lowry & Philip Rawlings J. Insurance Law: cases and materials. London: Oxford – Portland Oregon. 2004. P. 129.

⁴¹ LR CK 6.1010 str.

2. draudėjo pareiga pranešti apie draudiminį įvykį (LR CK 6.1012 str.)
3. pareiga imtis priemonių žalai mažinti (LR CK 6.1013 str.)
4. draudėjo pareiga padėti draudiku įgyvendinti išmokėtų draudimo išmokų susigrąžinimą iš kaltų už įvykį asmenų (subrogacija) (LR CK 6.1015 str.)

Krovinių draudimo sutartis - tai atsitikimo rizikos draudimas. Draudimo sutarties sudarymo metu abi draudimo sutarties šalys nežino ir neturi žinoti, kad draudiminis įvykis būtinai įvyks. Ir jei bent viena šalis žino apie draudimo įvykio neišvengiamumą, draudimo sutartis prieštarauja draudiminio įvykio sampratai.⁴² Atsitiktinumas draudime suponuoja sąžiningą sutarties šalių elgesį.⁴³ Iki sudarant krovinių draudimo sutartį ir jai galiojant draudikui taip pat kyla analogiška pareiga atskleisti visus faktus, susijusius su sutartimi (pvz., draudimo bendrovės pavadinimas, įmonės rūšis, buveinės adresas, šalių ginčų sprendimo tvarka, taikytina teisė bei ypatumai susiję su draudiko prievole mokėti išmoką.⁴⁴)

Nacionaliniuose teisės aktuose sutinkamos kitos nuostatos, kurios sudaro *uberimae fidei* principo turinį:

1. LR CK 1.91 str. nustato sandorio negaliojimo pagrindą, kai sandoris sudarytas dėl apgaulės. Pavyzdžiu, pervežimui pateikiamas žinomai sužalotas krovinys, kuris apdraudžiamas krovinių draudimu.

2. LR CK 6.163 str. 4 d. įpareigoja sandorio šalis atskleisti viena kitai žinomą informaciją, turinčią reikšmės sutarčiai sudaryti. Jei krovinių draudimo sutartį sudaro ekspeditorius, vežėjas, kurie neturi visos draudikui svarbios informacijos apie krovinį, pareiga būti pakankamai atidiems ir rūpestingiems tenka draudėjams.

3. LR CK 6.993 str. nustato draudimo teisiniuose santykiuose draudėjui taikomos pareigos atkleisti informaciją, turinį ir teises pasekmes. Nors LR CK 6.993 str. 2 d. kaip speciali norma nustato, kad draudėjas privalo draudikui atskleisti esmines aplinkybes, tačiau tai nepanaikina draudikui galimybės pripažinti sutartį negaliojančia bendraisiais pagrindais (pvz., LR CK 1.91 str.).

Draudikas galėtų laikyti esmine informacija tik faktinius duomenis, kurie yra arba gali būti žinomi draudėjui ir yra objektyvūs. Jei draudėjas krovinį apibūdino remdamasis vizualia apžiūra ir dokumentais (pvz., pirkimo sąskaita), tačiau informacija pasirodė klaidinga, krovinio draudikas neturi teisės remtis faktu dėl melagingų duomenų pateikimo. Įrodinėjimo našta tenka draudėjui, kad jo elgesys atitiko rūpestingo ir apdairaus šeimininko elgesį. Lygiai taip pat draudėjo pareiga

⁴² LR CK 6.987 str.

⁴³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002-06-24 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-903-2002 ADB „Preventa“ prieš UAB DK „Baltic polis“.

⁴⁴ LR CK 6.993 str. 8 d.

atskleisti informaciją gali būti taikoma tik dėl tų aplinkybių, kurios yra esminės draudikui sudarant krovinių draudimo sutartį, nustatant įmokos dydį, draudžiamąjo įvykio kilimo tikimybę. Esminėmis aplinkybėmis Lietuvos draudimo rinkoje pripažįstamos tos, kurios yra nurodytos standartinėse draudimo sutarties sąlygose (draudimo rūšies taisyklėse) ir kurių draudikas raštu prašė draudėjo pateikti.⁴⁵ Lietuvos draudimo bendrovės draudėjams pateikia prašymus – anketas krovinių draudimo sutarčiai sudaryti, kuriuose privaloma nurodyti: duomenis apie draudėją, smulkų krovinio aprašymą (pavadinimas, svoris, įpakavimas, vertė, vietų skaičius), gabenimo maršrutą ir vežimo sąlygas (transporto priemonės rūšis, perkrovimai, sandėliavimai, vežimo teritorija). Draudikas gali paprašyti kitos informacijos, kuri gali būti svarbi vertinant rizikas – praeityje atsitikę draudiminiai įvykiai ir patirti nuostoliai, krovinio pirkimo – pardavimo sąlygos pagal Incoterms taisykles, vežimo režimas – eksportas, importas, tranzitas.⁴⁶

Draudėjo pareigos atskleisti informaciją turinys (pvz., krovinio būklė, įpakavimas, vidinės savybės, trapumas, jautrumas atmosferos poveikiui) ir jam taikomi standartai yra pripažįstami tiek bendrosios, tiek kontinentinės teisės valstybėse, tačiau egzistuoja keletas esminių skirtumų. Bendrosios teisės sistemoje preziumuojama, kad draudėjas žino riziką, kurią ketina perduoti draudikui, todėl privalo atskleisti visą jam žinomą informaciją apie konkrečią riziką nesvarbu ar draudikas tokios informacijos pareikalavo, ar ne.⁴⁷ Kontinentinės teisės sistemos valstybėse informacijos atskleidimo pareiga yra apribota draudiko prašomomis aplinkybėmis. Praktikoje pasitaiko atvejų, kada informaciją draudikui pateikia ne draudėjas (pvz., ekspeditorius), bet apdraustasis ar naudos gavėjas (siuntėjas, gavėjas, krovinio savininkas), kuris nėra draudimo sutarties šalis, tačiau yra laikomas trečiuoju asmeniu, kurio naudai išlygta draudimo išmoka. Asmuo, pasitelkęs trečiuosius asmenis sutarčiai sudaryti, turi atsakyti už jų veiksmus arba neveikimą. Taigi apdraustajam arba naudos gavėjui pažeidus *uberrimae fidei* principą draudimo sutarties sudarymo stadijoje, draudikas galėtų pasinaudoti savo teisėmis, numatytomis LR CK 6.993 str. Akivaizdu, kad *uberrimae fidei* principas taip pat taikomas tiek draudėjui, tiek apdraustajam.⁴⁸

Fiduciarinio principo netinkamo vykdymo pasekmės priklauso nuo draudėjo, kuris neįvykdė pareigos atskleisti informaciją, kaltės formos. Esant tyčiai (tiek tiesioginei, tiek netiesioginei) draudimo sutarties atžvilgiu draudikas įgyja šias teises: reikalauti pripažinti draudimo sutartį negaliojančia (LR CK 6.993 str. 4 d.), nutraukti draudimo sutartį (6.1010 str. 3 d.), atsisakyti

⁴⁵ Merkin R. Colinaux's Law of Insurance. 7th edition. London: Sweet & Maxwell. 1997. P. 128.

⁴⁶ Соребровский В. И. Избранные труды. Очерки советского страхового права. Москва. Статут. 1997. С. 396.

⁴⁷ Merkin R. Colinaux's Law of Insurance. 7th edition. London: Sweet & Maxwell. 1997. P. 115.

⁴⁸ Zaveckas K. *Uberrimae fidei* principo turinys draudimo sutartiniuose teisiniuose santykiuose // Jurisprudencija Nr. 5 (95). Vilnius: MRU, 2007. P. 86-87.

mokėti draudimo išmoką (LR CK 6.1012 str. 2 d.)⁴⁹ Įrodinėjimo našta gula ant krovinių draudiko pečių.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas civilinėje draudimo teisinių santykių byloje yra pasisakęs dėl *uberrimae fidei* principo turinio ir reikšmės – šalys privalo būti absoliučiai atviros viena kitai ir abipusiai atskleisti viena kitai reikšmingą informaciją. Siekdamas išmatuoti perimamą (draudžiamą) riziką draudikas negali apsieiti be draudėjo teikiamos informacijos.⁵⁰ Taigi didžiausio pasitikėjimo principą galima apibrėžti kaip šalių pareigą ikisutartiniuose santykiuose ir sudarant arba vykdant krovinių draudimo sutartį būti viena kitai visiškai atviroms ir pranešti viena kitai visas aplinkybes, turinčias reikšmės ir jų įvykdymo ypatumus bei sutarties pažeidimo teisinius padarinius, taip pat visas aplinkybes, kuriomis domisi sutarties šalys.⁵¹

Lietuvos teismų praktika suformavo griežtą požiūrį į atskleidžiamos informacijos turinį ir jos pateikimo formą. LAT pakartotinai net keliose bylose konstatavo, kad draudiko pareiga atskleisti informaciją apie draudimo sutarties sąlygas (draudimo rūšies taisykles) įvykdoma ne tik įteikiant draudimo rūšies taisykles draudėjui, bet ir tinkamai išaiškinant jų turinį.⁵² Tais atvejais, kai draudimo sutartis sudaroma prisijungimo būdu pagal vienos iš šalių parengtas standartines sąlygas, šios sąlygos yra sudėtinė sutarties dalis ir privalomos kitai šaliai tik tuo atveju, jeigu standartines sutarties sąlygas parengusi šalis tinkamai supažindino su jomis kitą šalį. Aplinkybę, kad su standartinėmis sutarties sąlygomis kita sutarties šalis buvo tinkamai supažindinta, turi įrodyti standartines sutarties sąlygas parengusi šalis.⁵³ Lietuvos draudimo bendrovės krovinių draudimo taisyklėse atkartojo LAT suformuotą taisyklę dėl draudėjo supažindinimo su visomis sutarties sąlygomis – draudikas įsipareigoja supažindinti su draudimo įmokų dydžiais, įteikti taisyklių kopiją, liudijimą ir išaiškinti jų turinį.

2.6 Kiti krovinių draudimo sutarties požymiai

Ne mažiau svarbu išskirti kitus krovinių draudimo sutarties požymius, kurių pagrindu sutartis yra priskiriama vienai arba kitai civilinių sutarčių rūšiai:

⁴⁹ Zaveckas K. *Uberrimae fidei* principo turinys draudimo sutartiniuose teisiniuose santykiuose // *Jurisprudencija* Nr. 5 (95). Vilnius: MRU, 2007. P. 86.

⁵⁰ LAT Civilinių bylų skyriaus išplėstinės kolegijos 2001-06-07 nutartis Nr. 3K-7-397-2001 AB „Lietuvos draudimas“ Šilalės filialas prieš I.Z.N.

⁵¹ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius : Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004. P. 155.

⁵² LAT 2000-05-03 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-486-2000 Olga Dubnikova prieš AB „Lietuvos draudimas“. / LAT 2003-12-01 nutartis Nr. 3K-3-1150-2003 Olga Dubnikova prieš AB „Lietuvos draudimas“ / LAT 2005 11-05 nutartis Nr. 3K-3-454-2005 UAB „Ergo Lietuva“ prieš P. Varkojo individuali įmonė.

⁵³ LAT 2000-05-03 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-486-2000 Olga Dubnikova prieš AB „Lietuvos draudimas“.

1. Dvišalė.

Krovinių draudimo sutartis yra dvišalis sandoris, kurios viena šalis yra draudimo veiklą turinti teisė vykdyti įmonė ir draudėjas (fizinis, juridinis asmuo), kuris savo arba trečiųjų asmenų naudai – apdraustojo yra išlygęs turtinę naudą (draudimo išmoką). Draudėjas pareiškia savo ketinimą sudaryti draudimo sutartį, o draudimo įmonė (draudikas) šį ketinimą priima.⁵⁴

2. Atlygintinė.

Draudiko suteikiama apsauga krovinio atžvilgiu yra atlyginama draudėjui mokant draudimo įmoką, o įvykus draudžiamajam įvykiui atsiranda prielaidos reikalauti piniginės kompensacijos (išmokos) iš draudiko.

3. Terminuota.

Krovinių draudimo sutarties terminas yra nurodomas draudimo sutartyje (pvz., vieneri metai arba konkrečiam krovinio pervežimui), tačiau ne visada sutampa su draudimo apsaugos galiojimo laikotarpiu.

4. Rašytinė.

LR CK numato privalomą paprastą rašytinę formą krovinių draudimo sutarčiai (LR CK 6.989). Draudimo sutarties sąlygos dažniausiai yra išdėstomos standartinėse draudimo sutarties taisyklėse, draudėjo rašytiniame prašyme sudaryti draudimo sutartį ir draudiko išduotame draudimo liudijime (polise).

Krovinio draudimo teisiniai santykiai – tai finansinių (turtinių) nuostolių draudimo santykiai, todėl jiems galioja pagrindiniai civilinės teisės principai.⁵⁵ Viso sutarties vykdymo laikotarpiu įskaitant ir ikisutartinius santykius privalo vadovautis bendraisiais civilinės teisės principais: šalių kooperacijos ir bendradarbiavimo (LR CK 6.200 str. 2 d.), sąžiningumo (LR CK 6.200 str. 1 d.) ir sutarties vykdymo ekonomiškumo.

2.7 Skyriaus apibendrinimas

Skyriuje buvo aptarti pamatiniai krovinių draudimo sutarties elementai, skiriamieji bruožai, kiekvienas iš jų įvertintas teisinėmis kategorijomis. Krovinio sąvoka suprantama taip, kaip ją pateikia LR norminiai teisės aktai, o krovinio vežimo procesas išsamiai aprašytas Lietuvos teismų praktikoje ir yra siejamas su disponavimo teisės į gabenamą turtą perėjimo pradžia ir pabaiga.

⁵⁴ Čepinskis J., Raškinis D., Stankevičius R. ir kiti. Draudimas. Kaunas: Pasaulio lietuvių kultūros, mokslo ir švietimo centras, 1999. P. 161.

⁵⁵ Doherty Neil A., Schlesinger H. Insurance Contracts and Securitization. Journal of Risk & Insurance. Volume 69, Issue 1. Mar 2002, P. 45-62. // <http://www.blackwell-synergy.com/doi/abs/10.1111/1539-6975.00004?prevSearch=%28%28title%3A%28insurance%29%29%29;prisijungimo laikas: 2008-12-12>.

Pastebėtina, kad krovinių draudimo kaip socialinio reiškimo tikslas ir tikroji paskirtis yra neigiamų turtinių padarinių sumažinimas arba visiškas panaikinimas. Remdamiesi bendraisiais civilinės teisės principais priėjome išvados, kad krovinių draudimo sutartis – tai sąlyginis sandoris, kuriame šalių teisių ir pareigų atsiradimas siejamas su sandorio sudarymo momentu, o tam tikrų aplinkybių įvykimas (draudžiamojo įvykio atsitikimas) – tai atidėtos sąlygos materializacija. Sandoris yra konsensualinio pobūdžio, nors norminiai teisės aktai sieja sutarties įsigaliojimą su veiksmų atlikimu – įmokos sumokėjimu (realinės sutarties požymis). Atsižvelgiant į nurodytą neatitikimą, pateikėme siūlymą pakeisti LR CK 6.998 str. 1 d. Būdingiausias sutarties požymis – visišku pasitikėjimu grįsti santykiai, kurių turinį sudaro kiekvienos iš šalių pareiga atskleisti visą svarbią informaciją, bendradarbiauti ir kooperuotis vykdant sutartį. Išskyrėme kitus krovinių draudimo sutarties požymius, kurie apima sandorio rašytinę formą, atlygintinumą, apibrėžtumą laike ir dvišalį pobūdį.

3 KROVINIO DRAUDIMO SUTARTIES SĄLYGOS IR ŠALYS

3.1 Esminės krovinių draudimo sutarties sąlygos

LR CK 6.196 str. reglamentuoja sutarties sąlygų turinį, t.y. sąlygas, kurios yra nurodytos sutartyje arba nors ir nenurodytos, tačiau aiškiai numanomas. Numanomas sąlygas atsižvelgiant į sutarties esmę ir tikslą, šalių santykių pobūdį, sąžiningumo, teisingumo ir protingumo kriterijus racionalu pripažinti sudedamąja sutarties dalimi. Krovinių draudimo sutartiniuose teisiniuose santykiuose nustatant, kurios sąlygos yra laikytinos esminėmis atsižvelgiama į sutarties ypatumus – ji priskiriama prie nuostolių draudimo sutarčių grupės. Nuostolių draudimo sutartyse sąlygos, kurios yra laikomos esminėmis sumų (pvz., gyvybės) draudimo sutarties atžvilgiu, yra nebūtinės ir gali būti numanomos. Pavyzdžiui, krovinių draudimo sutartyje apdraustasis, kurio interesas apdraustas, gali būti neaiškus iki atsitinkant draudžiamajam įvykiui, jei nauda išlygta krovinio savininkui, nes nuosavybės teisė į gabenamas prekes gali būti perleidžiama transportavimo metu. Draudimo įmoka taip pat nėra laikoma būtina sutartyje aptarti sąlyga, nes gali būti nustatoma pagal sudarymo dieną rinkoje įprastą ir taikomą kainą (LR CK 6.198 str.). Lietuvos draudimo bendrovės visuomet supažindina krovinių draudėjus su mokėtinomis įmokomis, tačiau jų nebuvimas negali būti pagrindu pripažinti sutartį negaliojančia. Draudžiamieji ir nedraudiminiai įvykiai krovinių draudimo sutartyse nepriskiriami prie esminių draudimo sutarties sąlygų, nes draudimo rizika (grėšiantis pavojus), apdrausto turto arba draudimo intereso tikslus įvardijimas draudimo sutartyje leidžia jos šalims tiksliai apibrėžti draudimo apsaugos galiojimo ribas. Krovinių draudimo sutartis bus laikoma sudaryta ir nesusitarus dėl draudžiamųjų ir nedraudžiamųjų įvykių.

Apibendrinus galime išskirti šias esmines krovinių draudimo sutarties sąlygas:

1. konkretus turtas pagal kurį nustatomas draudimo interesas (pvz., prekės)
2. draudimo rizika (gresiantis pavojus) (pvz., gaivalinės jėgos, eismo įvykis)
3. draudimo laikotarpis

Toliau smulkiau bus aptariamos kiekviena iš esminių krovinių draudimo sąlygų.

3.1.1 Draudimo interesas

Lietuvos teisės sistemoje draudimo intereso samprata buvo įtvirtinta tik 2003 m. naujame draudimo įstatyme. Iki tol draudimo intereso suvokimas egzistavo tik teisės doktrinoje. Draudimo interesas yra reglamentuotas draudimo įstatymo 2 str. 14 p., 79 str. ir dėl savo specifinio pobūdžio (t. y. būdingas tik draudimo sutartims ir yra sunkiai apibrėžiamas) konkrečioje draudimo sutartyje

nustatomas individualiai. Krovinių draudimo sutartyje draudimo interesą nurodo draudžiami gabenami kroviniai ir jų rūšinis apibūdinimas draudimo liudijime. LR CK 6.991 str. 5 p. numato, kad draudimo liudijime (polise) privalo būti nurodytas draudimo objektas, nors aiškaus ir išsamaus sąrašo, kas yra laikoma draudimo objektu nei draudimo įstatymas nei LR CK nepateikia.

Draudimo interesas – tai nuostolis, kurį gali patirti draudėjas, apdraustasis arba naudos gavėjas įvykus draudžiamajam įvykiui. Draudimo interesui yra keliama *teisėtumo sąlyga*, kuri suptantama taip, kad gali būti draudžiama tik įstatymo ir papročių ginama vertybė, ir *turtinė išraiška*, t.y. galimybė draudimo interesą įvertinti pinigais arba kitu adekvačiu mato vienetu. Turtinis interesas neturi prieštarauti ne tik imperatyvioms įstatymo normoms, bet ir viešėjai tvarkai ir gerai moralei (LR CK 6.31; 6.988 str. 4 d.; 1.66; 1.80 str.). Teisėtas interesas krovinių draudimo sutartyje bus tik tuomet, kai draudimo objektas yra daiktai laisvai cirkuliuojantys civilinėje apyvartoje. LR CK 6.988 straipsnio 4 dalis įtvirtina taisyklę, kad gali būti draudžiami tik įstatymo ginami interesai. Ši taisyklė labai svarbi, nes interesai, kurie nėra ginami ir saugomi įstatymo, negali būti draudimo objektas.⁵⁶ Pavyzdžiui, prekės, kurias gabenti draudžia nacionaliniai teisės aktai, konvencijos, tarptautinės sutartys (narkotinės ir psichotropinės medžiagos) negali būti draudimo sutarties objektu. LR baudžiamojo kodekso uždraustos veikos (pvz., kontrabanda ir jo metu gabenamos prekės) negali būti apdraustos krovinių draudimu. Tuo tarpu daiktai, kuriems yra keliami ypatingi reikalavimai (kompetentingų valstybės institucijų išduoti leidimai, suteikiantys teisę valdyti, naudoti ir disponuoti turtu – pavyzdžiui, gabenant radioaktyvias medžiagas) savo prigimtimi suteikia teisę į draudimo interesą apibrėžtam asmenų ratui (pvz., radioaktyvių medžiagų savininkas ir gavėjas). Daiktai ir turtas, kurių apyvarta yra ribota (pvz., ginklai) draudimo objektas (dalykas) gali būti apsaugotas sudarant draudimo sutartį tik teisės aktų numatytais atvejais (pvz., leidimą turintis asmuo). Visi kiti asmenys (pvz., vežėjas, ekspeditorius) turi ribotas galimybes realizuoti savo teises į draudimo objektą (pvz., teisę į draudimo išmoką). Draudimo sutartis, sudaryta dėl daiktų ir turto, kurie yra išimti iš civilinės apyvartos yra niekinė ir negaliojanti *ab initio* (lot.) (LR CK 1.80; 1.81 str.).

Kitas ne mažiau svarbus kriterijus, keliamas draudimo interesui, yra patirtos žalos įvertinimas pinigais, jos turtinis pobūdis. Krovinių draudimo sutartyse draudikai ir rizikos vertintojai (angl. *underwriter*), apibrėždami konkretų draudžiamą turtą, pasitelkia įvairias objektyvias priemones ir būdus jos tikrajai vertei nustatyti: pirkimo – pardavimo dokumentus (komercinės sąskaitas, proformas, krovinio supakavimo lapus), nepriklausomų ekspertų išvadas. Draudiminio

⁵⁶ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius : Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004. P. 152.

įvykio atveju turtinis nuostolis nustatomas analogiškais metodais – pasiremiant avarinių komisarų ir ekspertų išvadomis, turto remonto sąmatomis, tokios pat rūšies ir asortimento naujos prekės kainomis rinkoje. Neaiškumų iškyla kai papildomai apdraustas gabenamas turtas turi subjektyvių savybių (asmeniniai daiktai, relikvijos ir pan.) ir dėl to neįmanoma arba sunku objektyviai įvertinti pinigais tiek nustatant krovinio draudimo sumą, tiek apskaičiuojant patirtą nuostolį. Neturtiniai interesai, egzistuojantys savarankiškai ir nepriklausomai nuo materialaus daikto, nėra ir negali būti krovinių draudimo sutarties objektu (pvz., intelektinės veiklos rezultatai).

Draudžiant krovinius nereikėtų reikalauti, kad turtinis interesas egzistotų jau sudarant sutartį. Draudimo interesas gali atsirasti draudimo sutarties galiojimo laikotarpiu arba asmuo siekiantis draudimo išmokos pagrindžia savo reikalavimą ir įrodo turtinį interesą vėliau. Pavyzdžiui, krovinį apdraudžia ekspeditorius, kuris nors ir nėra krovinio savininku, tačiau turi specialų suinteresuotumą išsaugoti pervežamą turtą. Draudiminio įvykio atveju ekspeditorius įgyja teisę į draudimo išmoką tik atlyginęs turtinę žalą teisėtam krovinio savininkui.⁵⁷ Galima situacija, kada kroviny s pervežamas jūra yra apdraudžiamas gavėjo, kuris tampa turto savininku sutarties galiojimo metu.

LAT civilinėje byloje dėl draudimo išmokos išmokėjimo pagrįstumo pagal turto draudimo sutartį yra pasisakęs, kad nekilnojamojo turto nuomos sutartis savaime nesukuria daiktinių teisių į nuomojamą turtą, taigi nesuteikia nuomininkui teisės į draudimo išmokos gavimą įvykus draudimui įvykiui su nekilnojamojo turto draudimo objektu, nebent nuomos sutarties sąlyga leistų sudaryti nuomojamo turto draudimo sutartį nuomininko naudai. Drausdamas nuomotojo turtinius interesus, nuomininkas turi teisę į draudimo išmoką tik tuo atveju, jei nuomotojas atsisakė draudimo išmokos ar perleido tokią teisę nuomininko naudai.⁵⁸ Lygiai taip pat krovinių draudimo sutartyse naudos gavėjas gali būti tik gabenamo turto savininkas draudiminio įvykio atsitikimo dieną arba tretysis asmuo, atlyginęs nuostolius pastarajam, nepaisant kieno naudai (ekspeditoriaus, siuntėjo, gavėjo) buvo išlygta gautina draudimo išmoka. LAT taip pat yra pažymėjęs, kad draudimo išmokos sumokėjimo galimybė ir išmokos dydis yra tiesiogiai susieti su draudėjo dėl atsiradusios žalos patirtų realių nuostolių suma bei šios sumos atžvilgiu nustatyta maksimalia draudiko sutartinių įsipareigojimų riba. Todėl pagal krovinių draudimo sutartį prievolė draudikui sumokėti draudimo išmoką draudėjo naudai kyla tik tuomet, kai būtent draudėjui dėl draudiminio įvykio yra padaroma reali žala. Toks sutarties aiškinimas kyla iš draudimo instituto paskirties – apsaugoti draudėją jam

⁵⁷ Lowry & Philip Rawlings J. Insurance Law: cases and materials. London: Oxford – Portland Oregon. 2004. P. 274-275.

⁵⁸ LAT civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2003 m. birželio 2 d. nutartis Nr. 3K-3-643-2003 civilinėje byloje V. Ramanauskas prieš UAB DK „Baltic polis“

kompensuojant dėl draudiminio įvykio atsiradusius nuostolius. Savo ruožtu draudėjas yra suinteresuotas turimus turtinius interesus išsaugoti, perleisdamas tų turtinių interesų atžvilgiu galimos atsirasti žalos riziką draudikui. Tokiu būdu pasiekiamas draudimo sutarties tikslas – sutarties garantijomis draudikas užtikrina draudėjui ne dėl pastarojo valios atsiradusius apdraustų draudėjo teisėtų interesų praradimus.⁵⁹ Žalos atlyginimo negali reikalauti asmuo, kuris negali įrodyti, kad atstovauja žalą patyrusį asmeniui arba neįrodo, kad žala padaryta jam pačiam.

Krovinių draudimo sutarties galiojimo metu draudimo interesus gali pereiti iš vienos šalies kitai arba likti vieno asmens žinioje. Tai priklauso nuo tarptautinėje prekyboje naudojamų pirkimo – pardavimo sąlygų ir yra susijęs su rizikos paskirstymu viso krovinio vežimo metu. Pavyzdžiui, prekes parduodant ir gabenant pagal CIF⁶⁰ sąlygas draudimo interesus kaip ir rizika perkėlus draudimo objektą per laivo turėklus krovinio pakrovimo į laivą metu pereina iš pardavėjo pirkėjui. DDU⁶¹ prekių pardavimo sąlygos nesuteikia teisės pirkėjui į draudimo išmoką, nes visa rizika susijusi su draudimo objekto praradimu (sugadinimu) tenka pardavėjui. Draudimo intereso turinį detalčiai reglamentavo Statutas dėl jūrinio draudimo (angl. *Marine insurance act*) priimtas Anglijoje 1906 m. iki šiol darantis didelę įtaką krovinių draudimo teisės doktrinai. Statuto 5 str. įtvirtina svarbų principą – krovinio draudimo interesus, kurį turi arba gali įgyti kiekvienas asmuo (tiek fizinis, tiek juridinis), jei jį sieja teisiniai arba adekvataus pobūdžio santykiai su turtu ir kuris gali gauti naudos saugiai atvykus kroviniui arba žalos jam sugedus, praradus. Kitas Statuto straipsnis (6 str.) detalizuoja, kad asmeniu, suinteresuotu krovinio likimu, yra laikoma ta šalis, kuri turi turtinį interesą į krovinį jo galimo praradimo, sugadinimo atveju. Tokiu būdu apdraustasis (naudos gavėjas) ne visada sutampa su draudėju sutarties sudarymo metu. Krovinio pervežimo metu asmuo, suinteresuotas saugiu prekių pristatymu, yra turto pardavėjas, jei pagal prekių pirkimo – pardavimo sutartį kaina nėra sumokėta. Lygiai taip pat preziumuojama, kad teisėtą krovinių draudimo interesą turi ir prekių pirkėjas, nes saugus krovinio pristatymas arba nepristatymas lemia teises – finansines pasekmes (pvz., sumokėtos prekės kainos grąžinimas). Statuto 9 str. krovinio draudimo interesą suteikia kitoms šalims, kurioms rūpi ir yra svarbus krovinio saugus pristatymas į paskirties vietą (pvz., vežėjas, ekspeditorius, agentas). Jei subjektas neturi teisėtų pagrįstų lūkesčių (teisėto draudimo intereso) į gabenamą krovinį, sutartis gali būti pripažinta lažybų sandoriu arba niekine

⁵⁹ LAT civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2003 m. birželio 2 d. nutartis Nr. 3K-3-643-2003 civilinėje byloje V. Ramanauskas prieš UAB DK „Baltic polis“

⁶⁰ Tarptautinių prekybos rūmų (angl. *international Chamber of Commerce, ICC*) nustatytos tarptautinių pardavimo sutarčių (kontraktų) sąlygos. CIF sąlyga žymi prekių pirkimą – pardavimą pardavėjui apmokant minimalų krovinio draudimą ir užmokestį už pervežimą.

⁶¹ Tarptautinių prekybos rūmų (angl. *international Chamber of Commerce, ICC*) nustatytos tarptautinių pardavimo sutarčių (kontraktų) sąlygos. DDU sąlyga žymi prekių pirkimą – pardavimą pardavėjui apmokant minimalų krovinio draudimą, užmokestį už pervežimą ir muitinės rinkliavas.

(Statuto 4 str.) Anglijos Aukščiausiasis Teismas, pasiremdamas Statuto nuostatomis ir faktinėmis aplinkybėmis, byloje *Lucena v. Crawford*⁶² sukūrė precedentą, kuriuo įtvirtino taisyklę dėl intereso krovinio draudimo sutartyse nustatymo – naudos gavėjas privalo įrodyti teisinį ryšį su vežamomis prekėmis ir ekonominį suinteresuotumą draudimo objektu. Teismas vėliau pakeitė savo sukurtą precedentą kitu byloje *The Moonacre*⁶³ ir praplėtė draudimo intereso sąvoką draudėjo santykiu su draudimo objektu, kuriam žuvus arba apgadinus draudėjas patirs neigiamų turtinių pasekmių.

Jeigu pati žala (nuostoliai) yra subjektinė, t.y. susijusi su konkrečiu asmeniu, tai ir draudimo interesas turu būti subjektinis, nes draudimas suteikia apsaugą dėl konkrečiam interesui kylančios rizikos.⁶⁴ Krovinio gabenamo jūra draudimo sutarties atžvilgiu, suinteresuoti krovinio likimu ir išsaugojimu, yra krovinio savininkas, frachtuotojas, ekspeditorius, komisionierius, gavėjas ir kiti asmenys, turintys pagrįstą susidomėjimą turtu. Pripažinus, kad draudimo interesas yra objektyvus ir nepriklausantis nuo apibrėžto asmenų rato (nurodomo draudimo liudijime, taisyklėse), draudimo išmoka turėtų būti mokama kiekvienam iš minėtų asmenų, pareiškiančių reikalavimus. Tačiau taip nėra. LR CK 6.1011 str. numato, kad pasikeitus apdrausto turto savininkui, naujasis savininkas nedelsdamas privalo raštu pranešti draudikui apie nuosavybės teisės perėjimą. Jeigu draudimo teisė pripažintų objektyvųjį interesą, toks pranešimas būtų nereikalingas, nes apdrausto turto savininko pasikeitimas neturėtų jokios įtakos draudimo sutarčiai.⁶⁵

3.1.2 Draudimo rizika (grėšiantis pavojus)

Krovinių draudimas – tai finansinis instrumentas, naudojamas siekiant sumažinti galimus draudėjo (apdraustojo) nuostolius ar išlaidas, atsirandančius dėl draudimo objektui grėšiančio pavojaus. Teisiniai draudimo santykiai tikimybinio pobūdžiu labai panašūs į lažybas, loterijas ar kitus žaidimus, grindžiamus rizika ir atsitiktinumu, kai išmoka mokama dėl numatomo nežinomo įvykio.⁶⁶ Draudimo įstatymas draudimo riziką apibūdina kaip draudimo objektui gresiantį tikėtiną pavojų⁶⁷. Prieš sudarant draudimo sutartį draudikas turi teisę apžiūrėti draudžiamą turtą, jei būtina savo lėšomis paskirti ekspertizę turto vardinei vertei nustatyti, taip pat reikalauti iš draudėjo

⁶² *Lucena v. Crawford*. 1806, 2 B & PNR 269 // <http://www.swarb.co.uk/lisc/Insur18001849.php>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

⁶³ *The Moonacre*. 1992, 2 Lloyd's Rep 501 // <http://www.swarb.co.uk/lisc/Insur19921992.php>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

⁶⁴ Zaveckas K. Draudimo interesas – pagrindinis teisinis draudimo santykių elementas // *Jurisprudencija: mokslo darbai* Nr. 5(83). 2006. P. 111.

⁶⁵ Zaveckas K. Draudimo interesas – pagrindinis teisinis draudimo santykių elementas // *Jurisprudencija: mokslo darbai* Nr. 5(83). 2006. P. 112.

⁶⁶ Zaveckas K. Draudimo interesas – pagrindinis teisinis draudimo santykių elementas // *Jurisprudencija: mokslo darbai* Nr. 5(83). 2006. P. 109.

⁶⁷ Draudimo įstatymo 2 str. 20 d.

dokumentų, kurie yra reikšmingi įvertinant draudimo rizikai svarbias aplinkybes (LR CK 6.994 str.). Draudimo rizika turi būti objektyviai išmatuojama ir įvertinama, nes priešingu atveju draudikas negalės tinkamai nustatyti įvykių atsitikimo dėsningumo, statistikos ir adekvačiai paskaičiuoti draudimo įmokos. Kitas ne mažiau svarbus kriterijus, kurį turi atitikti draudiko prisiimama rizika, yra jos tikėtinas pobūdis. Sudarius krovinių draudimo sutartį dėl prekių, kurios niekada nebuvo gabentos yra niekinė ir negaliojanti, todėl nesukuria sutarties šalims papildomų teisių ir pareigų kaip tik grąžinti jos šalis į padėtį, buvusią iki sutarties sudarymo. Draudikas privalo grąžinti draudimo įmoką, jei tokia buvo sumokėta, o draudėjas turi teisę jos reikalauti remdamasis draudiko praturtėjimu be pagrindo.

Vietiniais ir tarptautiniais maršrutais gabenami kroviniai yra apdraudžiami nuo dažniausiai pasitaikančių draudimo rizikų – krovinio vagystė, apgadinimas ar nuvertėjimas dėl eismo įvykio, trečiųjų asmenų veikos, dingimas, tačiau už papildomą įmoką draudikai sutinka prisiimti didelės grėsmės rizikas, tokias kaip karas, streikai, pilietiniai neramumai.⁶⁸ Tai ypatingos rizikos faktoriai, kurie įprastinėje krovinių draudimo sutartyje atleidžia draudiką nuo pareigos mokėti draudimo išmoką. Toks draudikų elgesys yra paaiškinamas siekiu išvengti aplinkybių, kurios yra neįprastos ir neprognozuojamos komercinėje rinkoje, todėl neatspindi sumokėto atlygio (premijos) už prisiimtą riziką. Draudikai, sudarydami krovinių draudimo sutartis su draudėjais, papildomai suteikia draudimo apsaugą išlaidoms ir nuostoliams, kurie yra glaudžiai susiję su krovinio praradimu ar sugadinimu – krovinio gelbėjimo, sunaikinimo (utilizavimo) kaštai.⁶⁹ Tai vadinama finansiniu nuostolių draudimu.

Draudimo riziką svarbu atskirti nuo panašaus draudimo teisės instituto – draudžiamąjo įvykio. Draudimo rizika yra abstrakti, teorinė tikimybė, kad pavojus, gresiantis draudimo objektui, gali realizuotis, o draudžiamasis įvykis – tai tikimybės materialinė išraiška. Krovinio sugadinimas – tai draudimo rizika, o kokybiškai nuvertėjusios prekės dėl mechaninio poveikio – tai turto pablogėjimas priežastiniu ryšiu tiesiogiai susijęs su draudžiamuoju įvykiu. Vienoje iš bylų *Elder, Dempster & Co Ltd v Patterson, Zochonis & Co Ltd*.⁷⁰ Anglijos Teismas pripažino, kad kroviny (palmių aliejus medinėse statinėse) buvo apgadintas dviejų priežasčių pasėkoje – dėl didesnio nei įprastas bangavimas jūroje ir dėl apkrovos slegiant statines labai sunkių maišų. Pastaroji priežastis buvo esminė dėl ko ir atsirado plyšiai statinės apačioje. Krovinio draudikas buvo atleistas nuo išmokos.

⁶⁸ Бланд Д.. Страхование – принципы и практика. Финансовая академия при Правительстве Российской Федерации. Москва. 1998. С. 42.

⁶⁹ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius : Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004. P. 140.

⁷⁰ Bennett H. The Law of marine insurance. Sec. Ed. Oxford: Oxford university press. 2006. P. 325.

Draudėjas privalo informuoti draudiką apie draudimo riziką didinančias aplinkybes (LR CK 6.1010 str.) ir jos turi būti esminės, t.y. tiesiogiai įtakančios draudimo riziką. Draudikas turi teisę atsisakyti mokėti draudimo išmoką pagal krovinių draudimo sutartį arba ją atitinkamai sumažinti, jei draudėjas klaidingai informavo apie krovinio turinį, gabenimo maršrutą, pervežimui naudojamą transporto priemonę ir kitas aplinkybes. Kaltės forma, laipsnis (tyčia, didelis neatsargumas) ir draudėjo laisva valia (galėjimas ir norėjas veikti atitinkamai) turi esminės reikšmės sprendžiant draudimo išmokos sumažinimo klausimą. Draudėjui kyla pareiga informuoti apie draudimo rizikos padidėjimą nedelsiant kai sužinoma apie tokią aplinkybę.

Krovinio draudikai vertindami rizikas, susijusias su krovinių gabenimu, atsižvelgia į dažniausiai pasitaikančias žalas – įvairaus pobūdžio sugadinimų dėl transporto priemonių avarijos, temperatūros režimo pažeidimų, vagysčių, plėšimų, vandens, ugnies poveikio ir krovinio nepaaiškinimų trūkumų. Lietuvos draudimo bendrovės ne tik atlygina realiai patirtus nuostolius, bet ir suteikia kitas papildomas paslaugas – apmoka krovinio apžiūros, gelbėjimo, sandėliavimo, papildomo vežimo, tyrimo, utilizavimo ir kitas būtinąsias išlaidas. Draudikai taip pat užsako ir apmoka nepriklausomų ekspertų išlaidas, vertina riziką ir teikia nuostolių prevencijos rekomendacijas.⁷¹

3.1.3 Draudimo laikotarpis

Draudimo laikotarpis – tai esminė sutarties sąlyga, todėl privalomai yra užfiksuojama krovinių draudimo sutartyje ir žymi laiko tarpą nuo draudimo apsaugos pradžios iki pabaigos, kuris nebūtinai sutampa su draudimo sutarties terminu (draudimo įstatymo 2 str. 17 p.). Draudimo laikotarpis – tai krovinių draudimo apsaugos galiojimo terminas. LR CK 6.996 str. 3 d. numato galimybę sutarties šalims nustatyti kitokią draudimo apsaugos galiojimo terminą, kuris skiriasi nuo draudimo sutarties galiojimo:

1. draudimo apsaugos taikymas iki draudimo sutarties įsigaliojimo įvykusiems draudžiamiesiems įvykiams. Tai retroaktyvus (galiojantis į praeitį) draudimo apsaugos taikymas.⁷²

Krovinių pervežimo praktikoje pasitaiko atvejų, kada gavėjas apdraudžia kelyje esančius krovinius ir draudimo sutartyje nustato, kad draudimo apsauga įsigalioja nuo krovinių išsiuntimo

⁷¹ Adomavičiūtė L. Augančios žalos populiarina krovinių draudimą : eksperimentų laikai jau praeitis // Verslo žinios, 2006 rugs. 29, priedas "Transportas ir logistika" P. 9.

⁷² Merkin R. Colinaux's law of insurance. 6th edition. London: Sweet & Maxwell. 1990. P. 324.

momento. Būtina sąlyga sudaryti tokio pobūdžio draudimo sutartį yra draudimo sutarties šalių nežinojimas apie įvykusį draudžiamąjį įvykį.⁷³

2. draudimo apsaugos galiojimas pasibaigus draudimo sutarties galiojimo terminui.

Tai išplėstinis (galiojantis į ateitį) apsaugos veikimas. Pavyzdžiui, krovinį pristačius į paskirties vietą ir pasibaigus vežimo procesui, draudikas priisima riziką sandėliuojant prekes.

Draudimo teisės doktrinoje žinomas ir kitoks krovinių draudimo apsaugos galiojimo termino nutrūkimo būdas – draudimo apsaugos sustabdymas nesumokėjus draudimo įmokos (draudimo įstatymo 80 str.). Sustabdžius draudimo apsaugą krovinio draudiko pareiga mokėti draudimo išmoką neatsiranda, nors draudimo sutarties galiojimo terminas yra toliau skaičiuojamas. Pavyzdžiui, siuntėjas, sudaręs krovinių draudimo sutartį, privalo sumokėti nustatyto dydžio įmoką. Priešingu atveju, draudimo apsauga krovinio atžvilgiu draudiko iniciatyva gali būti sustabdyta.

Krovinio draudimo sutartis įprastai suteikia draudiminę apsaugą kroviniui kaip turtui visam krovinio pervežimo momentui nuo jo išsiuntimo momento ir vietos iki tol, kol krovinys pasieks numatytą paskirties vietą arba gavėją su sąlyga, kad viso krovinio pervežimo laikotarpiu buvo laikomasi krovinio draudimo sutarties sąlygų. Generalinėse krovinių draudimo sutartyse draudimo apsaugos galiojimo laikotarpis yra apribojamas laiko rėmais nuo krovinio išvykimo iš siuntėjo momento (nustatoma pagal važtaraščio surašymo dieną) iki jo pristatymo gavėjui, kai disponavimo prekėmis teisės pereina gavėjui (nustatoma pagal gavėjo parašą arba spaudą važtaraštyje su nurodyta data). Įprastinėse krovinių draudimo sutartyse ir Londono draudikų asociacijos sąlygose draudimo apsaugos galiojimo terminas yra apribotas krovinio gabenimo maršrutu įprastinėmis transportavimo sąlygomis (angl. *ordinary course of transit*) ir (arba) tiksliais krovinio išvykimo ir atvykimo punktais (uosto pavadinimas, terminalo adresas, miestas).⁷⁴ Nukrypimas nuo numatyto maršruto arba krovinio pristatymas į kitą nei liudijime nurodytą vietovę suponuoja draudimo apsaugos sustabdymo arba negaliojimo teises pasekmes. 2006 m. Honkongo Aukščiausiasis Teismas civilinėje byloje Nr. (2006) HKCFI 406 su ieškovu – įmone *E.L.A.Z. International Co.*, atstovaujama p. Nigel Bedford (advokatų kontora Weir & Associates), prieš atsakovą – draudimo bendrovę *Hong Kong & Shanghai Insurance Company Limited*, atstovaujama Colin Wright (advokatų kontora Crump & Co), išaiškino visų rizikų krovinių draudimo sutarties apsaugos galiojimo laikotarpį, kuris buvo siejamas su prekių gabenimu. Pervežant prekes iš Kinijos į Meksiką per Los Andželą (JAV), kurios vėlavo daugiau nei penkias savaites atvykimui pagal nustatytą grafiką, krovinys buvo pavogtas. Ieškovas nusipirko 941 dėžes moteriškų mezginių iš Kinijos gamyklos ir perpardavė juos pirkėjui Meksikoje,

⁷³ Kontautas T. Draudimo sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 2007. P. 76.

⁷⁴ Bennett H. The Law of marine insurance. Sec. Ed. Oxford: Oxford university press. 2006. P. 497.

tačiau produkciją gabenant iš išsiuntimo vietos gavėjui didesnė dalis mezginių buvo pavogta po to, kai krovinys vežėjo jūra buvo patikėtas jo agentams saugoti. Atsakovas (draudimo kompanija) nuo pareikšto ieškinio gynėsi argumentu, kad pavogtas krovinys, kuris daugiau kaip penkias savaites vėlavo atvykti, negali būti traktuojamas kaip turtas, dingęs įprastinio pervežimo pasėkoje (angl. *ordinary course of transit*). Honkongo Aukščiausiasis Teismas konstatavo, kad krovinys yra “įprastinio gabenimo procese” nepaisant fakto, kad prekių pristatymas buvo uždelstas, kurio metu jos buvo perkrautos iš jūrinių konteinerių į sausumos vilkikus numatytam pervežimui. Draudimo apsauga, kuri buvo suteikta prekėms kaip materialiam turtui pagal draudimo sutartį (angl. *insurance policy*) ir draudikų asociacijos patvirtintas visų rizikų krovinių draudimo sąlygas (angl. *Institute Cargo Clauses (A) All risk*) galioja visa apimti ir be išlygų. Honkongo Aukščiausiasis Teismas išaiškino sąvokas, vartojamas visų rizikų krovinių draudimo sąlygose tarp ieškovo ir atsakovo, prekių pervežimo vykdytojo naudai. Pažymėtina, kad nei prekių pavėluotas pristatymas į sandėlius be paaiškinamos ir pateisinamos priežasties, nei krovinių perkrovimas iš jūrinių konteinerių į vilkikus gabenimui sausumai neturėjo įtakos draudimo apsaugai, todėl draudimo išmoka pilna apimtimi už prarastas 941 dėžes mezginių (drabužiai) buvo priteista iš atsakovo – Šachajaus ribotos atsakomybės draudimo bendrovės.⁷⁵

3.2 Neesminės sutarties sąlygos

Esminėmis nelaikytinos kitos draudimo sutarties sąlygos – draudimo suma, draudimo įmoka, draudžiamųjų arba nedraudiminių įvykių sąrašas, tačiau jos yra svarbios apibūdinant krovinių draudimo sutartį.

3.2.1 Draudimo suma

Draudimo suma – tai draudimo sutartyje nurodyta arba draudimo sutartyje nustatyta tvarka apskaičiuojama pinigų suma, kurios negali viršyti draudimo išmoka (draudimo įstatymo 2 str. 21 p.). LR CK draudimo sumą apibrėžia ne tik ją susiedamas su turtinių interesų draudimo suma sutarties sudarymo dieną, bet ir prilygindamas draudimo išmokos dydžiui, kurią draudikas įsipareigoja išmokėti draudiminio įvykio atveju (LR CK 6.997 str. 1 d.). Draudimo suma krovinių draudimo sutartyse yra fakultatyvinė sutarties sąlyga, kurios neįtraukus prie aptartų sąlygų, laikoma, kad šalys sutartį sudarė tinkamai. Draudimo suma gali būti objektyviai nustatoma įvertinus gabenamą turtą

⁷⁵ E.L.A.Z. International Co. v. Hong Kong & Shanghai Insurance Company Limited. High Court of Hong Kong, Court of First Instance: Stone J: Commercial Action No. 4862 of 2001: [2006] HKCFI 406 // http://www.onlinedmc.co.uk/e_l_a_z_int'l_v_hk_&_shanghai_insurance.htm; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

pagal krovinių lydinčius dokumentus (važtaraštis, jei įrašyta pareikštinė vertė; sąskaita; muitinės deklaracijos, kiti transporto dokumentai) arba pasitelkus nepriklausomus ekspertus siekint apskaičiuoti sugadinto (prarasto) turto vidutinę rinkos vertę. Nagrinėjant gabenamų krovinių struktūrą, pastebėtina, kad pastaruoju metu padidėjo gabenamų krovinių kaina, t.y. krovinio kaina vis dažniau atspindi ne tik sudedamųjų medžiagų kiekį ar svorį, bet ir intelektinę pusę.⁷⁶ Dažniausiai yra draudžiami brangūs ir lengvi kroviniai, nes vežėjo atsakomybė visada yra ribota, o draudimo išmoka pagal civilinės atsakomybės draudimo sutartis priklauso nuo svorio ar pakuočių skaičiaus ir tokio draudimo išmokos gali nepakakti brangiam, tačiau lengvam kroviniumi padarytai žalai atlyginti.⁷⁷

Draudimo suma yra nustatoma šalių susitarimu arba įstatymo, tačiau negali viršyti tikrosios draudžiamo turto ar turtinės rizikos vertės (draudimo vertės) (LR CK 6.997 str. 2 d.). Draudimo vertė yra nustatoma sutarties sudarymo dieną, įvertinant didžiausią nuostolį, kurį gali patirti draudėjas įvykus draudžiamajam įvykiui. Darytina logiška išvada, kad draudimo suma nulemia maksimalias draudimo išmokos ribas ir draudikų priimtų išpareigojimų apimtį. Praktikoje draudikai vengia krovinių draudimo sutartyse draudimo sumą nustatinėti po draudiminio įvykio įvykimo, tačiau srautinių krovinių draudimo sutartyse (draudžiamas tam tikro siuntėjo, partijos, asortimento, gamintojo ir pan. kroviniai) neišvengiamai tenka susidurti su minėta problema, kada draudimo suma nustatoma pagal draudėjo pateiktą planuojamą gabenamų krovinių apyvartą ir ataskaitinio laikotarpio pabaigoje yra tikslinama pagal faktinius pervežtų prekių kiekius.

Krovinių draudimo sutartyje draudimo suma yra nustatoma draudėjo pasirinkimu pagal tam tikrus kriterijus, nuo kurių priklauso draudimo įmokos ir galimos išmokos dydis:

1. krovinio (prekių) pirkimo kaina
2. krovinio (prekių) pirkimo kaina ir pervežimo užmokestis (frachtas)
3. krovinio (prekių) pirkimo kaina, frachtas, muitinės rinkliavos ir kitos išlaidos
4. krovinio (prekių) pirkimo kaina, frachtas, muitinės rinkliavos, kitos išlaidos ir planuojamas gauti pelnas, kurio dydis išreiškiamas procentine krovinio vertės dalimi (pvz., dažniausiai ne daugiau kaip 10 proc. skaičiuojant nuo krovinio vertės).

⁷⁶ Švilpauskas D. Krovinių pervežimų draudimo perspektyvos Lietuvoje // Trečiosios tarptautinės konferencijos "Transbaltica-01", įvykusios Vilniuje 2001 m. balandžio 19-20 d., mokslinių pranešimų rinkinys. P. 136.

⁷⁷ Vasiliauskaitė G. Draudimas pačių krovinių reikalas : [pokalbis su krovinių gabenimo ir ekspedijavimo UAB "Arijus" Teisė departamento direktore D. Laužikiene] // Verslo žinios, 2006 birž. 8, priedas "Transportas ir logistika". P. 16.

3.2.2 Draudimo įmoka

Draudėjas nustatytu laiku mokėdamas draudimas įmokas (premijas) įgyja teisę pasinaudoti draudimo veiklos garantuojama savo turtinių interesų apsauga. Šią teisę, kurią draudėjas įgyja kartu su draudimo sutarties įsigaliojimu, galima pavadinti *sui generis* – pretendavimo teisė. Atsitikus draudiminiam įvykiui, draudiminė apsauga iš latentinės (paslėptos) tampa aktuali, o minėtoji draudėjo pretendavimo teisė yra įgyvendinama.⁷⁸

Įmoka už krovinių draudimo apsaugos suteikimą priklauso nuo krovinio vežimo maršruto, krovinio tipo, transporto rūšies, kuriuo vežamas kroviny, perkrovimų skaičiaus, besąlyginės išskaitos (franchizės) dydžio, krovinio vertės, draudimo apsaugos varianto. Pavyzdžiui, krovinių draudimo įmoka svyruoja nuo 0,07 procento skaičiuojant nuo krovinio vertės generalinėse (ilgalaikėse) krovinių draudimo sutartyse iki 1 procento vienkartinėse krovinių draudimo sutartyse. Generalinėse krovinių draudimo sutartyse jos sudarymo dieną draudėjas privalo sumokėti minimalią metinę draudimo įmoką, o pasibaigus sutarties galiojimo laikotarpiui pradinė įmoka yra patikslinama pagal faktinę draudėjo apyvartą.

Draudimo įmokos dydis taip pat priklauso nuo krovinio vertės, jo rūšies (pvz., greitai gendantys produktai, taurieji metalai), pervežimui naudojamos transporto priemonės (pvz., sausumo kelių transportas, tentinės arba kietašonės puspriekabės), išvykimo, tranzito ir krovinio atvykimo valstybėms būdingos ekonominės, politinės rizikos (pvz., nestabili politinė padėtis, padidintas nusikalstamumas), nuo įmonių, vykdančių pervežimo veiklą, reputacijos ir patikimumo rinkoje.

3.2.3 (Ne)draudžiamasis įvykis ir draudimo išlyga

Lietuvos ir užsienio draudimo bendrovės patvirtindamos standartines krovinių draudimo sutarties sąlygas (dažniausiai taisyklių pagrindu) siekia apriboti savo prievolę mokėti draudimo išmoką ir tokiu būdu susiaurinti draudimo apsaugą draudėjo, apdraustojo arba naudos gavėjo atžvilgiu. Nedraudžiamųjų įvykių sąrašas yra būdingas plačios apimties krovinių draudimo sutartims, nes jose galioja taisyklė – draudikas atlygina nuostolius, jei įvykis neįtrauktas į „išimčių“ sąrašą. Tuo tarpu draudžiamųjų įvykių sąrašas įtraukiamas į siauros apsaugos galiojimo apimties taisyklės – B ir C draudimo apsaugos variantas Lietuvos ir užsienio draudimo taisyklėse⁷⁹. Į krovinių draudimo sutartį įtraukiamos tiek nedraudiminių įvykių sąrašas, tiek draudiminės apsaugos

⁷⁸ Čepinskis J., Raškinis D., Stankevičius R. ir kiti. Draudimas. Kaunas: Pasaulio lietuvių kultūros, mokslo ir švietimo centras, 1999. P. 164.

⁷⁹ Žiūrėti priede pateikiamą Londono draudikų asociacijos krovinių draudimo sąlygų straipsnių palyginimą.

išlygos, kurių teisinės pasekmės yra skirtingos. Esant nedraudiminiam įvykiui draudiko pareiga mokėti draudimo išmoką neatsiranda, o draudimo apsaugos išlygos atvejais – draudikas gali būti atleidžiamas nuo išmokos mokėjimo arba ji atitinkamai mažinama. Draudimo apsaugos išlygos pagal jų santykį su draudėju (apdraustuoju) ir objektyvia tikrove gali būti skirstomos į:

1. objektyvias draudimo apsaugos išlygas

Tai aplinkybės, už kurias nei draudėjas nei naudos gavėjas, nei draudikas nėra atsakingas ir jos įvyksta nepriklausomai nuo minėtų subjektų laisvos valios. Krovinių draudimo taisyklėse tokios išlygos nurodomos kaip karas, nesankcionuoti streikai, pilietiniai sukilimai, turto konfiskacija arba nacionalizavimas, kompetentingų valstybinės valdžios institucijų veiksmai, kurių pasekoje turtas prarandamas, apgadinamas. Tai padidintos rizikos faktoriai ir šaltiniai, kuriuos draudikas vertina kaip nebūdingus ir neįprastus atitinkamos tikrovės reiškinius, todėl įprastai draudikas įtraukia tokias aplinkybes į draudimo sutartį (taisyklės), su kurių kilimu yra siejamas draudimo išmokos mažinimas arba jos visiškas atsisakymas. Objektyvios draudimo apsaugos išlygos yra įtvirtinamos įstatyme (pvz. LR CK 6.1014 str. 5 d.) arba draudimo sutartyje ir su jomis draudėjas privalo būti supažindinamas.

2. subjektyvias draudimo apsaugos išlygas, kurios yra siejamos su draudėjo ar apdraustojo valia.

Kaip ir objektyvių krovinių draudimo išlygų atveju, jos turi būti įtvirtintos įstatyme arba draudimo sutartyje, nes priešingu atveju preziumuojama, kad dėl tokių išlygų nebuvo susitarta, išskyrus kai tai imperatyviai reglamentuota (pvz. LR CK 6.1014 str. 1 d.). Įrodinėjimo našta (angl. *onus of proof*) tenka šaliai, kuri remiasi faktu (aplinkybe), todėl draudikams kyla pareiga įrodyti subjektyvias draudimo išlygas, suteikiančias teisę atsisakyti nuo draudimo išmokos mokėjimo.

Lietuvos draudikai turi patvirtinę standartines draudimo sutarties sąlygas, kuriuose preciziškai ir tiksliai nurodomas draudiminių ir (ar) nedraudiminių įvykių sąrašas bei požymiai. Visų tokių susitarimų esmė yra ta, jog turintis reikalavimo teisę asmuo draudimo išmokos gali reikalauti tik tuomet, kai yra įvykęs draudimo sutartyje numatytas įvykis, o draudiko pareiga mokėti draudimo išmoką atsiranda tik tuo atveju, jei draudiminis įvykis iš tikrųjų egzistuoja⁸⁰ ir nėra sąlygų, kurios eliminuotų draudiko prievolę atlyginti nuostolius. Draudiminis įvykis – tai objektyvioje tikrovėje pasireiškiantis reiškinys, numatytas draudimo sutartyje, ir dėl to laikomas juridiniu faktu,

⁸⁰ Čepinskis J., Raškinis D., Stankevičius R. ir kiti. Draudimas. Kaunas: Pasaulio lietuvių kultūros, mokslo ir švietimo centras, 1999. P.169-170.

sukeliančiu draudikui pareigą mokėti draudimo išmoką⁸¹. Taip pat draudiminis įvykis neturi būti įtakotas draudėjo arba apdraustojo tyčios – tiek tiesioginės, tiek netiesioginės. LR CK 6.1014 str. imperatyviai nurodo, kad tyčiniiais veiksmais ar neveikimu sukeltas įvykis yra laikomas nedraudiminiu. Krovinio siuntėjas apdraudęs, temperatūrai jautrų krovinį (pvz., vaisiai) ir išsiuntęs netinkama pervežimui transporto priemone (pvz., tentinė puspriekabė) rudenį, lengvabūdiškai tikėjosi išvengti neigiamų pasekmių (pvz., vaisių sugedimas), nors jas numatė arba galėjo numatyti. Toks draudėjo elgesys atleidžia draudiką nuo išmokos mokėjimo prievolės. Didelis neatsargumas, kuris tarptautinėje teismų praktikoje yra prilyginamas tyčiniams veiksmais ir pažeidžia minimalius rūpestingam ir atidžiam šeimininkui (lot. *bonus pater familias*) keliamus reikalavimus, nesuponuoja draudiko atleidimo nuo mokėtinės išmokos, jei tokia išlyga nebuvo specialiai aptarta draudimo sutartyje. LR CK 6.1014 str. 2 d. įstatymų leidėjas įtvirtino sutarties laisvės principą šalims sutarti dėl didelio neatsargumo sąlygos. LAT 2002-12-02 civilinėje byloje Nr. 3K-3-1445-2002 M. Dubauskaitė prieš DUAB „Baltijos garantas“ išaiškino, kad šalys sudarydamos draudimo sutartį yra laisvos numatyti, ar įvykis tiesiogiai įtakotas draudėjo arba apdraustojo didelio neatsargumo yra draudiminis. Krovinių draudimo sutartyse susijusių draudėjo, kuris kartu yra ir vežėjas didelis neatsargumas nėra pagrindas atleisti draudiką nuo išmokos mokėjimo – pavyzdžiui, įvykus vagystei nesaugomoje aikštelėje, nes krovinio kaip turto draudimas prarastų savo tikslinę paskirtį. Be to, pastaruoju metu teismų praktikoje pastebima tendencija vis daugiau vežėjo veiksmų pripažinti atliktais dėl didelio neatsargumo – pavyzdžiui, kai vežėjas negali paaiškinti krovinio trūkumo. Krovinio draudimas apsaugo suinteresuotą jo likimu asmenį nuo tokių „netikėtumų“.

3.3 Sutartinių teisinių santykių dalyviai

LR CK ir draudimo įstatymas pateikia krovinio draudimo sutarties ir sutartinių teisinių santykių sampratą, kuri leidžia pagrįstai išskirti jų dalyvius:

1. draudėjas ir draudikas yra sutarties šalys ir kartu pagrindiniai draudimo sutartinių teisinių santykių dalyviai.
2. apdraustasis, naudos gavėjas yra draudimo sutartinių teisinių santykių dalyviai, o draudimo šalimis yra tuo atveju, jei sutampa su draudėju.

Draudikas - tai asmuo, teisės aktų nustatyta tvarka turintis teisę vykdyti draudimo veiklą. Remiantis draudimo įstatymo 3 str. Lietuvos Respublikoje draudimo veiklą turi teisę vykdyti tik:

⁸¹ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius : Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004. P. 160-161.

1. Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka įsteigtos draudimo įmonės: akcinės bendrovės, uždarnosios akcinės bendrovės ir Europos bendrovės (pranc. *Societas Europaea*), draudimo įstatymo nustatyta tvarka gavusios draudimo veiklos licenciją;

2. kitų Europos Sąjungos valstybių narių draudimo įmonės, įgyvendinančios steigimosi teisę ir (ar) teisę teikti paslaugas;

3. Lietuvos Respublikoje įsteigti užsienio valstybių draudimo įmonių filialai, Draudimo įstatymo nustatyta tvarka gavę leidimus filialo draudimo veiklai.

Lietuvos krovinių draudimo rinkoje savo paslaugas teikia didžiausi pagal vykdomas apyvartas draudikai – AB „Lietuvos draudimas“, UADB „Ergo Lietuva“, UAB DK „PZU Lietuva“, UAB „If draudimas“.

Draudimo sutarties šalimi gali būti ir draudikų daugėtas LR CK 6.1003 str. numatytu bendrojo draudimo atveju, kai ta pati rizika apdraudžiama keleto draudikų pagal vieną draudimo sutartį. Pasaulinėje rinkoje sėkmingai gyvuoja tokios organizacinės struktūros, kurias vienija bendras bruožas – tai junginys, susidedantis daugiau nei iš vieno draudiko:

1. *Lloyd's of London* (angl.). Tai pasaulyje pirmaujanti krovinių draudimo rinka (ne bendrovė⁸²), tačiau pripažįstama atskiru vienetu.

2. Draudikų klubai (angl. *Protection and indemnity clubs*) –susivienijimai.

3. Draudikų pūlai (angl. *Insurance pool*), sukurti apdrausti stambius ir didelės rizikos krovinius (pvz., naftos produktai, branduolinės energetikos produktai).

Draudėjas – tai asmuo, kuris arba kreipėsi į draudiką dėl draudimo sutarties sudarymo, arba kuriam draudikas pasiūlė sudaryti draudimo sutartį, arba kuris sudarė draudimo sutartį su draudiku. (draudimo įstatymo 2 str. 8 p.) Jais gali būti fiziniai, juridiniai asmenys, atitinkantys Civilinio Kodekso keliamus teisinio subjektiškumo reikalavimus.⁸³ Draudėjais pagal krovinių draudimo sutartį gali būti ekspeditorius arba jo agentas, vežėjas, siuntėjas, gavėjas, tačiau dažniausiai juo būna turtą sutarties sudarymo dieną nuosavybės teise valdantis asmuo. Savininkas arba turintis interesų asmuo draudžia krovinį norėdamas, kad jam būtų atlyginami nuostoliai dėl kroviniui padarytos žalos. Tik krovinio savininkas gali žinoti kokios draudimo sąlygos jį tenkina, o kokios ne, tačiau tai nepanaikina galimybės vežėjui sudaryti krovinio draudimo sutartį savininko naudai. Sutarties sąlygose turi būti numatyta, kad krovinio draudimas neturi teikti jokios naudos vežėjui ar asmeniui, prisiėmusiam krovinį saugoti.⁸⁴ Kaip rodo praktika, ekspeditoriai norėdami įgyti klientų pasitikėjimą

⁸² Autoriaus pastaba.

⁸³ Kontautas T. Draudimo sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 2007. P. 57.

⁸⁴ Zemlickas G. Gyvenimas įtikins: krovinius drausti būtina // Lietuvos ūkis Nr. 8. 1996. P. 18.

taip pat nesėkmingai bando apdrausti visus gabenamus krovinius kliento naudai. Draudikai aiškina, kad krovinių drausti yra savininko rūpestis, ir įspėja, jog tokia ekspeditorių iniciatyva gali sukelti daugiau bėdų nei teikti naudos⁸⁵.

Apdraustasis – turto draudimo sutartyje nurodytas asmuo, kurio turtiniai interesai yra draudžiami draudėjo.⁸⁶ LR CK ir draudimo įstatymas suteikia teisę sutarties šalims sudaryti turto (krovinių) draudimo sutartį trečiojo asmens naudai ir dėl jo interesų. Toks teisinis instrumentas yra progresyviausias ir dinamiškus verslo santykius atitinkantis būdas, padedantis maksimaliai apsaugoti krovinio savininko turtą pervežimo procese. Apdraustojo samprata glaudžiai susijusi su naudos gavėju pagal krovinių draudimo sutartį asmeniu, todėl bus analizuojama jas sugretinant. Naudos gavėjas – tai tretysis asmuo, kurio naudai yra išlygta draudimo išmoka atsitikus draudžiamajam įvykiui. Draudimo sutarčiai, kurioje dalyvauja naudos gavėjas bus taikomas LR CK 6.191 str. nuostatos (sutartis trečiojo asmens naudai). Darytina logiška išvada, kad krovinių draudimo sutartis gali būti sudaryta kiekvieno teisėtą draudimo interesą turinčio asmens naudai išskyrus krovinio vežėją. Praktikoje pasitaiko atveju, kada krovinių apdraudžia ekspeditorius, sutartinis arba vykduojantis vežėjas, jo agentas ir draudimo išmokos gavėju nurodomas siuntėjas, gavėjas, ekspeditorius arba net vežėjas (CMR konvencija draudžia tokių sutarčių sudarymą), nors asmuo, kuris patyrė turtinio pobūdžio nuostolius yra krovinio savininkas ir dažnai nesutampa su minėtais subjektais. Draudikas pripažinęs įvykį draudiminiu visad privalo įsitikinti, kad išmoka mokama asmeniui, kurio turtiniai interesai buvo pažeisti. CMR konvencijos aiškinamajame rašte, kurį paruošė Austrijos prof. R. Leve⁸⁷, nuostata susijusi su krovinių draudimu yra aiškinama ginant apdraustojo ir naudos gavėjo interesus. Draudimo pervežamam kroviniui užtikrinimas prilygsta draudimo premijai, kurią išmoka sutarties įgaliotas asmuo. Jeigu teisės draudimo bendrovės atžvilgiu, būtų perleidžiamos vežėjui, tai pastarasis faktiškai būtų atleidžiamas nuo bet kurios atsakomybės, ir be to, sutartimi įgalioto asmens sąskaita.⁸⁸ CMR konvencijos 41 str. 2 p. įtvirtinta sąlyga, kuri gina krovinio savininko interesus, kai gabenamo turto atžvilgiu yra sudaryta krovinių draudimo sutartis. Tiesa oficialiame dokumento vertime į lietuvių kalbą CMR konvencijos nuostata dėl krovinio draudėjo teisių perėjimo vežėjui neleistinumo yra netiksli ir netgi prieštarauja pačios konvencijos 6 str. 2 punkto e) papunktyje numatytai galimybei vežėjui krovinių papildomai apdrausti

⁸⁵ Jakūbauskas R. Krovinių draudžia savininkas // Verslo žinios. 2006.11.02 Nr. 45-89.

⁸⁶ Draudimo įstatymas 2 str. 2 p.

⁸⁷ Sutinkamai su Europos Sąjungos Vidaus transporto komiteto sprendimu

⁸⁸ Leve R. Konvencijos apie tarptautinę krovinių vežimo sutartį (CMR) aiškinamasis raštas. 1956 m. gegužės 19 d. // Pervežimai kelių transportu 2004 : tarptautinių ir nacionalinių norminių aktų rinkinys. Vilnius: Linava P. 108.

krovinių draudimu, jei tokia instrukcija siuntėjo nurodyta važtaraštyje.⁸⁹ Autoriai E. Sinkevičius ir D. Ambrasienė⁹⁰ pateikia tikslesnį vertimą į lietuvių kalbą: „negaliojančia pripažįstama bet kokia sąlyga, pagal kurią vežėjas pagal krovinio draudimo sutartį tampa naudos gavėju, taip pat bet kokia analogiška sąlyga (...)“. Konvencijos rengėjų tikrieji ketinimai⁹¹ buvo apriboti nesažiningų vežėjų teises pasipelninti gaunant draudimo išmoką pagal krovinių draudimo sutartį, kai vežėjai tiesiogiai arba netiesiogiai gauna naudos. Vežėjas už sugadintą ar prarastą krovinį gauna draudimo išmoką – tokiais atvejais vežėjas neturėdamas draudiminio intereso, savo naudai draudžia svetimo krovinio praradimo arba sugadinimo riziką.⁹² Atkreiptinas dėmesys, kad autentiškame dokumento tekste draudimo nauda suprantama plačiau ir apima tiek civilinės atsakomybės, tiek krovinio draudimo išmokas. Tokio pobūdžio krovinių draudimo sutarties sąlygos, numatančios vežėją kaip naudos gavėją, yra niekinės ir negaliojančios nuo jų sudarymo momento (lot. *ab initio*) ir remiantis LR CK 1.95 str. 1 d. pagrindu sukelia sutarties šalims iš jos išplaukiančius neigiamus teises pasekmes.

3.4 Skyriaus apibendrinimas

Skyriuje apibūdinamos esminės krovinių draudimo sąlygos – draudimo interesas, rizika ir laikotarpis ir jų teisinis apibūdinimas bei pateikiamas kitų esminėmis nelaikytinų sąlygų (draudimo sumos ir įmokos, draudiminių ir nedraudiminių įvykių bei draudimo išlygų) aprašymas. Krovinių draudimo sutarčių išskirtinis požymis – draudimo interesas, kuris suprantamas ne tik kaip teisinis santykis su draudimo objektu, bet ir kaip teisių įgyvendinimas galimos naudos ar krovinio žalos atveju. Esminės sutarties sąlygos tampa aktualios nustatant ar krovinių draudimo sutartis yra be trūkumų ir įvykdoma. Neesminės sąlygos papildo sutarties esmę. Draudimo suma ir įmoka – tai pinigais išraiška įvertinta draudiko ir draudėjo prisiimtų įsipareigojimų riba. Krovinių draudimo taisyklės pateikia draudžiamųjų arba (ir) nedraudžiamųjų įvykių sąrašą, kurių pagrindu draudikas nustato pagrindinės išmokos mokėjimo prievolės ribas. Draudikui sukuriamą pagrindinę prievolę mokėti draudimo išmoką tada ir tik tada, kai tikrovėje atsitikęs įvykis atitinka draudiminio įvykio požymius.

Skyrius užbaigiamas individualizuojant krovinių draudimo sutartinių teisinių santykių dalyvius ir jų teisinį statusą sutartyje.

⁸⁹ Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija. 2004, Nr. 55(47). P. 19.

⁹⁰ Knygoje „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“.

⁹¹ In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void // CMR convention art. 41 sect. 2.

⁹² Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius : Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004. P. 126.

4 SUTARTIES VYKDYMAS

4.1 Sutarties šalių teisių ir pareigų ypatumai

Krovinių draudimo sutartiniai santykiai – tai specifiniai savo prigimtimi ir pobūdžiu civilinei teisiniai santykiai, todėl be bendrųjų pareigų, būdingų sudarant ir vykdant sutartį, jos dalyviai yra įpareigoti atlikti papildomus privalomus veiksmus. Paminėtinos tokios krovinių draudimo sutarties šalių pareigos:

1. draudėjo pareiga tinkamai ir laiku pranešti draudikui apie draudžiamąjį įvykį.

Tinkamumo ir laiko sąvoka įvertinama sutinkamai su LR CK 6.1012 str. 1 d., t.y. turi būti pranešama draudimo sutartyje nustatyta tvarka (žodžiu arba raštu) ir per sutartyje nustatytą protingą terminą (pvz., viena darbo diena, trys kalendorinės dienos arba nedelsiant). Terminas nustatomas remiantis vertinamuoju kriterijumu. Draudėjui neįvykdžius arba netinkamai įvykūžius minėtas pareigas, draudikas įgyja teisę atsisakyti mokėti draudimo išmoką arba ją atitinkamai mažinti (LR CK 6.1012 str. 2 d.).

2. draudėjo pareiga imtis adekvačių priemonių žalai sumažinti.

Priemonės, kurių imtasi, turi būti protingos ir efektyvios (veiksmingos) atsižvelgiant į įvykio aplinkybes. Teisinės pasekmės dėl pareigos sumažinti kilusius nuostolius neįvykdymo priklauso nuo draudėjo valios veikti atitinkamai (subjektyvus kriterijus) ir suponuoja draudiko teisę atsisakyti mokėti draudimo išmoką arba ją atitinkamai mažinti. Vežėjas yra dažniausiai tas asmuo, kuris pirmas sužino apie krovinio sugadinimą, trūkumą ir privalo adekvačiai reaguoti į susidariusią situaciją – iškviešti avarines tarnybas, policijos pareigūnus, savo jėgomis tinkamai sutvirtinti, surinkti išbyrėjusį krovinį. Byloje *North Roux v Salvador*⁹³ precedento pagrindu suformuota taisyklė, kad gendantys produktai, esantys draudėjo ar apdraustojo žinioje įvykus draudiminiam įvykiui gali ir turi būti realizuoti minimaliais kaštais siekiant maksimalios naudos (pvz., perkrauti į kitą laivą, parduoti artimiausiame uoste). Visos protingos išlaidos yra apmokamos draudiko.

3. draudėjo pareiga pateikti turimą informaciją ir dokumentus, turinčius esminę reikšmę draudimo išmokai gauti.

Pažymėtina, kad draudėjas neprivalo pateikti dokumentų, kurių jis neturi arba objektyviai negali gauti ir kurie nėra būtini sprendžiant draudimo išmokos klausimą. Nustatant pastarąjį kriterijų draudėjas privalo įvertinti prašomų dokumentų ir (ar) informacijos liečiamumą, nustatant įvykio aplinkybes, pasekmes. Draudimo įstatymas suteikia draudikui savarankišką instrumentą reikšmingai

⁹³ Bennett H. The Law of marine insurance. Second Edition. Oxford: Oxford university press. 2006. P. 648.

informacijai gauti – teisę reikalauti iš fizinių, juridinių asmenų, kuriems įstatymas numato pareigą pateikti visus turimus dokumentus ir informaciją (draudimo įstatymo 82 str. 4 d.)

4. draudiko pareiga mokėti draudimo išmoką.

Draudimo išmokos dydis yra apskaičiuojamas atsižvelgiant į dėl įvykio susidariusius turtinius nuostolius ir vadovaujantis objektyvia informacija įvertinant žalos apimtį (pvz., pasikliaujant ekspertų išvadomis, remontų sąmatomis, turto sunaikinimo – utilizavimo aktais). Lietuvoje draudimo įstatyme išmokai išmokėti yra numatytas 30 dienų terminas po to, kai draudikas gauna visą reikšmingą informaciją sprendimui dėl išmokos priimti. Vakarų Europos (pvz., Olandijos) draudimo rinkoje krovinių draudimo sutartyse ir nacionaliniuose teisės aktuose terminas apskritai nenumatytas, o draudimo išmokos išmokėjimo laikotarpis yra grindžiamas draudiko sąžiningumu, kai pastarasis įsitikina įvykį esant draudžiamuoju.

Vienos sutarties šalies turima pareiga atitinka kitos šalies priešpriešinę pareigą. Pavyzdžiui, draudėjui turint pareigą imtis neatidėliotinų veiksmų žalai sumažinti ir (arba) pateikti visus reikšmingus žalos administravimui dokumentus, draudikas turi analogišką reikalavimo teisę. Draudikui turint prievolę išmokėti draudimo išmoką per 30 dienų nuo visų reikšmingų įvykiui dokumentų gavimo dienos, draudėjas turi priešpriešinę teisę reikalauti, kad tokia pareiga būtų įvykdyta tinkamai. Pastebėtina, kad krovinių draudimo sutartyse trečiojo asmens naudai teisę į draudimo išmoką gali įgyti tretieji asmenys, kuriems draudžiama nustatyti papildomas pareigas, išskyrus tas, kurios neatsiejamai susietos su naudos (išmokos) gavimu.

4.2 Krovinių draudimo sutarties sudarymas ir įsigaliojimas

Krovinių draudimo sutarties sudarymui galioja bendrieji civilinės sutarties sudarymo principai:

1. sutarties sudarymo momentas nustatomas pagal vienos iš šalių patvirtintą akceptą ir kitos šalies pateiktą ofertą.

Ofertą atitinka draudėjo užpildytas prašymas – anketa sudaryti krovinių draudimo sutartį arba išreikštas noras žodžiu. Draudiko akceptas yra atpažįstamas iš konkludentinių veiksmų – draudimo įmokos priėmimas, liudijimo išdavimas. Draudėjo prašymas sudaryti draudimo sutartį laikomas oferta, jei atitinka reikalavimus keliamus esminėms sutarties sąlygoms (CK 6.167 str. 1 d.)

2. prašyme sudaryti draudimo sutartį nurodytos sąlygos tampa sudėtine ir neatskiriama sutarties dalimi, o išimtiniais atvejais turi viršesnę galią prieš draudimo liudijime nurodytas draudimo sutarties sąlygas (CK 6.991 str. 3 d.)

Praktikoje pasitaiko atvejų, kada krovinių draudimo sutartis yra siauresnės galiojimo apimties draudimo apsaugos atžvilgiu negu draudėjo prašyme. Tokiu atveju galioja prašyme sudaryti krovinių draudimo sutartį įvardintos sąlygos, jei draudimo bendrovė nepateikė priešpriešinių pastabų.

Svarbus sutarties sudarymo ypatumas yra tai, kad krovinių draudimo sutartis dažniausiai yra sudaroma prisijungimo būdu akceptuojant draudiko patvirtintas standartines taisykles. Draudimo rūšies taisyklės – tai draudimo sutarties sąlygos, kurias vienašališkai rengia draudimo įmonė. Sutarties sąlygos, kurias vienašališkai rengia viena sutarties šalis ir kurios naudojamos nevienkartiniam sutarčių sudarymui su neapibrėžtu asmenų skaičiumi, yra standartinės sutarties sąlygos, ir sudarant krovinių draudimo sutartį, šalių derybos dėl tokių standartinių taisyklėse numatytų sąlygų praktiškai nevyksta. Daugumą sąlygų vienašališkai yra parengusi viena šalis – draudikas. Todėl pripažintina, kad draudėjas turi tik dvi alternatyvas – sudaryti arba nesudaryti krovinių draudimo sutarties pagal draudiko parengtas sąlygas. Krovinių draudimo sutartims būdinga tai, kad jos sudaromos prisijungimo būdu, t.y. skirtingai nei kitų sutarčių atvejais, kai šalys derasi dėl sutarties sąlygų. Tačiau šalys visuomet turi galimybę draudimo liudijime įrašyti individualias sutarties sąlygas, kurios nors ir nesutampa su taisyklių punktais, tačiau turi aukštesnę juridinę galią.⁹⁴ Sudarant sutartį prisijungimo būdu, ypač svarbu tampa užtikrinti abiejų šalių interesų pusiausvyrą ir sutarčių teisės bendrųjų principų laikymąsi. Vis dėlto krovinių draudimo sutartys yra labiau individualizuotos nei vežėjo civilinės atsakomybės draudimo sutartys.⁹⁵

4.3 Krovinių draudimo sutarties aiškinimas, pakeitimas, pabaiga ir negaliojimas

Krovinių draudimo sutarties aiškinimas priklauso nuo sutarties sudarymo pobūdžio – derybų metu individualiai aptariant sutarties sąlygas ar prisijungimo būdu, draudėjui akceptuojant draudiko parengtas standartines draudimo taisykles. Dauguma krovinių draudimo sutarčių sudaroma prisijungimo būdu, todėl iškyla draudėjo teisėtų interesų ir pagrįstų lūkesčių problema aiškinant sutarties tekstą. Kontinentinėje ir bendrosios teisės sistemos valstybėse prigijo *contra preferentum* (lot.) taisyklė, t.y. neaiškios sutarties sąlygos aiškinamos ją parengusios šalies (draudiko) nenaudai. LAT vienoje iš nagrinėjamų civilinių bylų draudiką yra pripažinęs stipresniąją, o draudėją – silpnesniąją sutarties šalimi, kuriai užtikrinamas jos interesų gynimas sutartį aiškinant vartotojų ir

⁹⁴ LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2000 m. gegužės 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-486-2000 UAB „Pozicija“ prieš AB „Lietuvos draudimas“.

⁹⁵ Aviža S. Vienas krovins – dvi vertės. // Verslo žinios. 2006-11-07. P. 15.

prisijungusios šalies naudai.⁹⁶ Jei krovinių draudimo sutartyje sąlyga kelia abejonių arba gali būti aiškinama keliomis prasmėmis (pvz., atlyginamas draudėjo patirtas nuostolis dėl krovinių sunaikinimo, kai sunaikinimo sąvoka draudimo taisyklėse nėra apibrėžta), ji aiškinama draudėjo naudai. Precedentas byloje *Hart v. Standart Marine Insurance Co. Ltd*⁹⁷ buvo išaiškintas draudiko nenaudai – apdraustas plieno krovinyje apima minimaliai apdorotą geležies produkciją. Savo sprendimą teismas motyvavo bendrinės sampratos viršenybe prieš specialiai naudojamas sąvokas (mokslines, technines). Kita byla yra susijusi su sutarties laisvės ir jos galios principu, kurią 2002 m. balandžio mėn. konstatavo Anglijos Aukščiausiasis Teismas (angl. *English High Court*) civilinėje byloje *Eurodale Manufacturing Limited* (ieškovas), atstovaujamo p. Shantanu Majumdar, prieš *Ecclesiastical Insurance Office Plc* (atsakovas), atstovaujamo p. Tom Poole. Krovinių draudimo sutartyje įprastinės sąlygos, prie kurių draudėjas prisijungia jas patvirtindamas savo parašu, gali būti pakeistos, papildytos ar kitaip redaguotos įtraukiant papildomas sąlygas draudimo sutarties šalių laisva valia ir noru. Tai ypač ryšku draudimo sutartyse, kuriose draudimo taisyklės inkorporuojamos įrašant nuorodas į jas. Įmonė Eurodale užsiimanti mobiliųjų telefonų platinimu, pardavimu ir susijusių paslaugų teikimu bendradarbiavo su logistikos bendrove Hawk Precision Logistics Limited pagal ilgametę produkcijos tiekimo sutartį. Visi į logistikos kompanijos sandėlius gaunami mobilūs telefonai buvo apdrausti draudimo bendrovėje Ecclesiastical Insurance sutartine draudimo rūšimi, kuri buvo apibūdinta kaip pervežimų draudimas. Sutartį sudarė įvairios nuorodos į draudimo taisyklės įskaitant ir Londono draudikų asociacijos visų rizikų draudimo sąlygų A straipsnio 1.1.82 punktą. Prekės buvo pavogtos iš sandėlio operatoriaus saugomos teritorijos. Anglijos Aukščiausiasis Teismas sprendė koliziją dėl sutartinių ir įprastinių draudimo sutarties sąlygų konkurencijos ir viršenybės. Teismas palaikė ieškovo argumentus dėl specialiai aptartų sąlygų, įtrauktų į draudimo sutartį, kurios turi aukštesnę juridinę galią prieš įprastines taisyklių nuostatas. Panašią taisyklę Teismas kaip precedentą buvo sukūręs savo byloje *Cornfoot prieš Royal Exchange Assurance Co* (1904 m.).⁹⁸

Krovinių draudimo sutarties pakeitimo taisyklės paklūsta bendriesiems sandorių (sutarčių) keitimo principams. Krovinių draudimo sutartis gali būti pakeista:

1. šalių susitarimu ir rašytine forma (pakeičiant galiojantį draudimo liudijimą arba sudarant atskirą priedą prie sutarties)

⁹⁶ LAT civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2003 m. gruodžio 1 d. nutartis Nr. 3K-3-1150-2003 civilinėje byloje O. D. prieš AB „Lietuvos draudimas“.

⁹⁷ Bennett H. *The Law of marine insurance*. Second Edition. Oxford: Oxford university press. 2006. P. 266

⁹⁸ Eurodale Manufacturing Limited v. Ecclesiastical Insurance Office Plc. English High Court: Andrew Smith J: April 2002 // http://www.onlinedmc.co.uk/eurodale_v_ecclesiastical.htm; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

2. vienašališkai esant draudimo sutartyje numatytiems pagrindams
3. suinteresuotai šaliai kreipiantis į teismą

Krovinių draudimo sutartis pasibaigia bendraisiais prievolių pabaigos pagrindais (CK 6.123 – 6.144 str.), t.y. pasibaigus jos galiojimo terminui, ją nutraukus arba pasibaigus iš sutarties kylančioms prievolėms, tačiau tik draudimo sutarčiai būdingas ypatumas – jos nutraukimas draudėjo valia. CK 6.1009 str. 2 d. numato galimybę draudėjui bet kada vienašališkai nutraukti draudimo sutartį apie tai įspėjus draudiką per protingą laiko tarpą. Galimybė nutraukti krovinių draudimo sutartį suteikiama kiekvienai iš šalių, kai išnyksta draudimo objektas arba draudimo rizika.

Bendrieji sandorių negaliojimo pagrindai (LR CK 1.78 – 1.96) taikomi krovinių draudimo sutarčiai atsižvelgiant į draudimo teisinių santykių ypatumus. Pavyzdžiui, LR CK 6.988 str. 4 d. numato, kad draudimo sutartis, sudaryta neturint turtinio intereso arba turint neteisėtą turtinį interesą, yra niekinė ir negaliojanti. Krovinių draudimo sutartis sudaryta trečiojo asmens, kuris nėra susijęs su gabenamu kroviniu jokiais teisinais ar ekonominiais ryšiais (pvz., krovinio pirkimo ar pervežimo sandorio pagrindu) yra niekinė. Tokio asmens sudaryta draudimo sutartis yra laikoma sudaryta asmens, neturinčio teisėto turtinio intereso. Arba krovinių draudimo sutartimi apdraustas krovinys, kuris yra gabenamas kontrabanda, yra laikomas sudarytu turint neteisėtą turtinį interesą.

4.4 Skyriaus apibendrinimas

Krovinių draudimo sutarties vykdymas yra susijęs su sutarties šalių teisių ir pareigų apimtimi, jų tinkamu įgyvendinimu. Tiek draudėjas, tiek draudikas privalo kooperotis ir bendradarbiauti – laiku pranešti apie įvykį, imtis priemonių kilusiai žalai sumažinti, teikti informaciją susijusią su aplinkybių tyrimu, kad galėtų būti užtikrinamas teisingas ir greitas draudimo išmokos išmokėjimas. Pastebėtina, kad sutarties sudarymo ypatumai paklūsta bendriesiems civilinių sutarčių sudarymo principams – ofertos pateikimas ir jos akceptavimas, nors krovinių draudimo sutarties išskirtinumas pasireiškia standartinėmis sąlygomis, prie kurių draudėjas tiesiog prisijungia ne derybų būdu. Standartinių taisyklių nuostatos gali būti pakeistos liudijime užfiksuotomis sąlygomis jas individualiai aptariant. Skyriuje taip pat nagrinėjami krovinių draudimo sutarties aiškinimo, pakeitimo, pabaigos ir negaliojimo pagrindai. Sutarties aiškinimas priklauso nuo krovinių draudimo sutarties sudarymo būdo ir įprastai traktuojamos stipresnios šalies – draudiko nenaudai. Pakeitimas ir pabaiga nustatomi pagal bendruosius sandorių negaliojimo pagrindus, o negaliojimas – atsižvelgiant į draudimo intereso teisėtumą.

5 TARPTAUTINĖ PRAKTIKA

5.1 Tarptautinės krovinių draudimo sąlygos

Lietuvos draudimo praktikoje vis dažniau draudimo bendrovės savo sutarties sudedamąja dalimi padaro ne tik savo sukurtas draudimo taisykles, bet ir į sutartį įtraukia tarptautinėje draudimo rinkoje įprastas ir taikomas sąlygas (pvz., Londono draudikų asociacijos krovinių draudimo sąlygos – angl. *Institute Cargo Clauses*). Savo prigimtimi minėtos draudimo sąlygos yra priskiriamos tarptautinio verslo papročiams (lot. *lex mercatoria*) ir dėl savo plataus taikymo ir paplitimo verslo rinkoje sąlygų nuostatos yra žinomos draudėjams – įmonėms, susijusioms su krovinių pervežimu tarptautiniais ir vietiniais maršrutais. Pareiga susipažinti su tarptautinėmis draudimo sąlygomis tenka juridiniam asmeniui, kuris yra laikomas savo srities (krovinių pervežimo) specialistas ir žinovas. Atkreiptinas dėmesys, kad netgi fiziniams asmenims, kurie pirmą kartą susiduria su tarptautinėje draudimo rinkoje naudojamomis krovinių draudimo sąlygomis, tenka pareiga susipažinti su sąlygų turiniu. Tokia nuostata yra pateisinama apdairaus ir protingo šeimininko doktrina, kuri įpareigoja kiekvieną sutarties šalį intensyviai domėtis sutarties sąlygomis. Tarptautinėje draudimo rinkoje plačiausiai naudojama Londono draudikų asociacijos krovinių draudimo sąlygų 1982 metų redakcija. Sąlygų tekstas nėra oficialiai išverstas į lietuvių kalbą, todėl Lietuvos draudikai ir draudėjai, sudarydami krovinių draudimo sutartis, yra priversti padaryti nuorodą į Krovinio draudimo taisyklių A, B arba C straipsnius anglų kalba arba juos tiesiog cituoti sutartyje. Tai sukelia taisyklių turinio aiškinimo, interpretavimo ir vienodo supratimo problemą. Autorius siūlo pasekti Muitinės departamento pavyzdžiu, kuris direktoriaus įsakymu patvirtino Incoterms 2000 taisyklių vertimą ir poįstatyminiu aktu priimti *Institute cargo clauses* sąlygas. Krovinių draudimo sąlygų A, B ir C straipsnių vertimo tekstas pateiktas priede.

Plačiausia draudimo apsauga numatyta Visų rizikų krovinio draudimo sąlygose (angl. *Institute Cargo Clause A*)⁹⁹, siauresnė – išvardintų rizikų krovinio draudimo sąlygose (angl. *Institute Cargo Clause B*)¹⁰⁰ ir labiausiai apribota visų rizikų draudimo sąlygose (angl. *Institute cargo Clause C*)¹⁰¹. Šios draudimo taisyklės pakeitė senąsias Londono draudikų asociacijos krovinio draudimo taisykles, kurios buvo klasifikuojamos į „visų rizikų“, „vidutinės rizikos“ ir „tik tam tikrų rizikų“.

Priede pateikiama Londono draudikų asociacijos krovinio draudimo sąlygų A, B ir C

⁹⁹ Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų A straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.a.1982/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

¹⁰⁰ Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų B straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.b.1982/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

¹⁰¹ Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų C straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.c.1982/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

straipsnių analizė ir sąlygų tarpusavio palyginimas. Tarptautinio pobūdžio krovinių draudimo sutartyse be įprastinių Krovinių draudimo sąlygų A, B ir C straipsnių yra sutinkamos kitos Londono draudikų asociacijos patvirtintos sąlygos – karo sąlygos (angl. *War clauses*)¹⁰² ir streiko sąlygos (angl. *Strike clauses*)¹⁰³, kurių riziką draudikai sutinka prisiimti už papildomą draudimo įmoką. Krovinių draudimo sąlygų A, B ir C straipsniai įtvirtina išlygas (tiksliau - nedraudiminiuosius įvykius) dėl karo ir streiko, kuriems įvykus draudikui nekyla pareiga atlyginti nuostolių. Karo draudimo sąlygose draudimo rizika yra aprašoma nurodant draudiminiuosius įvykius (pvz., karo, pilietinio karo, revoliucijos, sukilimo, maišto ar dėl to kylančios pilietinės nesantaikos). Tokiu pat principu sudarytos streiko draudimo sąlygos pateikiant tikslų draudiminių įvykių sąrašą – pavyzdžiui, atlyginami nuostoliai atsiradę dėl streikuojančių, lokautuotų darbininkų ar asmenų, dalyvaujančių darbo trukdymuose, maištuose ar pilietiniuose bruzdėjimuose. Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų A, B ir C straipsniams yra taikoma Anglijos bendrosios teisės sistema – įstatymai, kurių svarbiausias 1906 m. Statutas dėl draudimo jūroje (angl. *Marine Insurance act*) ir Anglijos teismų praktika. Tačiau sutarties šalims yra paliekama laisvė ir galimybė pasirinkti kitos nei Anglija valstybės taikytiną teisę (dispozityvumo principas).

Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygos yra nacionalinių struktūrų (Anglijos draudikų) pastangomis sukurtas rizikos valdymo produktas, kuris dėl plataus naudojimo įgavo tarptautinį pobūdį, tačiau yra ne vienintelis toks tarptautinėje draudimo rinkoje naudojamas dokumentas. Jungtinių Tautų Organizacija (tiksliau – Tarptautinės Plėtos ir Prekybos konferencija) (toliau – JTO) pasiremdama Londono draudikų asociacijos sėkmingu projektu, 1987 m. Ženevoje priėmė krovinių draudimo taisykles (angl. *UNCTAD model clauses on marine cargo insurance*), kurios savo struktūra ir turiniu labai panašios į Krovinių draudimo sąlygų A, B ir C straipsnius ir atitinkamai yra pavadintos – visų rizikų draudimas (angl. *All risk cover*), vidutinės apsaugos draudimas (angl. *Intermediate cover*) ir apribotos apsaugos draudimas (angl. *Restricted cover*).¹⁰⁴ Esminė JTO krovinių draudimo sąlygų prielaida, kuriai esant apdraustasis turi teisę pretenduoti į draudimo išmoką – tai draudimo interesas, kurį apdraustasis privalo turėti į apdraustą krovinį jo apgadavimo, praradimo momentu. Tai reglamentuoja sąlygų paskutinis punktas – draudimo interesas (angl. *Insurable interest*). Kiti draudimo sąlygų punktai apibūdina tokias savarankiškas kategorijas

¹⁰² Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų karo straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.war.1982>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

¹⁰³ Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų streiko straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.strike.1982>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

¹⁰⁴ JTO Tarptautinės plėtos ir prekybos konferencija. Krovinių draudimo taisyklės // <http://www.jus.uio.no/lm/private.international.commercial.law/insurance.html#75>; prisijungimo laikas: 2008-12-01.

kaip draudimo apsauga, išimty (nedraudiminiai įvykiai), papildoma draudimo apsauga, apsaugos galiojimo laikotarpis, nuostolių atlyginimo būdai.

Krovinių draudimo taisyklių (sąlygų), kurias JTO 1989 m. pateikė viename dokumente kartu su laivo draudimo sąlygomis (angl. *Hull insurance*), preambulėje išdėstomos dokumento priėmimo aplinkybės – istorinės, ekonominės, socialinės ir aptariamų krovinių draudimo apsaugos variantai. Plačiausios apimties draudimo sąlygose įrodinėjimo našta tenka draudikui, jei jis siekia atsisakyti nuo draudimo išmokos remdamasis nedraudiminių įvykių sąrašu. Siauresnės apimties draudimo sąlygose įrodinėjimo pareiga perkeliama draudėjui (apdraustajam), kuriam tenka pareiga pagrįsti, kad turtinis nuostolis tiesioginiu priežastiniu ryšiu buvo įtakotas vienos iš sąlygose numatytos draudimo rizikos.¹⁰⁵ JTO krovinių draudimo sąlygos yra modernesnės ir atitinka verslo santykių kintamumą, evoliuciją ir numato draudikui bei draudėjui pasirinkimo galimybes susitarant dėl kiekvienos iš sąlygų atskirai. Naudojimo apimti jas ženkliai lenkia Londono draudikų asociacijos sąlygos. Tokia praktika susiklostė dėl keletos priežasčių. Londono draudikų asociacija krovinių draudimo sąlygas patvirtino anksčiau (1982 m.) nei Jungtinių Tautų Organizacija (1987 m.) ir didelė krovinių dalis yra draudžiama Anglijos draudikų, todėl jiems parankiau naudoti savo kūrybos produktą.

Ateityje Jungtinių Tautų Organizacijos krovinių draudimo taisyklės turėtų pakeisti Londono draudikų asociacijos sąlygas, nes juridinės technikos požiūriu yra tobulesnės, sukurtos atsižvelgiant į pasaulines krovinių draudimo rinkos tendencijas, suteikia sutarties šalims galimybes pasirinkti sąlygų taikymo ir galiojimo apimtį (angl. *Alternative clauses*).

Pastebėtina, kad užsienio teismų praktika yra turtinga išaiškinimais ir sprendimais dėl tarptautiniu lygiu plačiai taikomų Krovinių draudimo sąlygų, kai tuo tarpu Lietuvoje LAT Krovinių draudimo sąlygų A straipsnį yra paminėjęs 2002 m. birželio 26 d. vienintelėje nagrinėjamoje civilinėje byloje Nr. 3K-3-903/2002 ADB "Preventa" v. UAB DK "Baltic Polis", tačiau nepateikė jokių komentarų ir išvadų dėl taisyklių turinio, sąlygų interpretavimo, laiko ir teritorijos galiojimo. Skurdžią Lietuvos teismų praktiką tarptautiniame versle naudojamų Krovinių draudimo sąlygų atžvilgiu galima paaiškinti tuo, kad iki šiol nėra patvirtinta oficialaus ir juridiškai galiojančio taisyklių teksto vertimo. Lietuvos draudikai bei draudėjai vengia į draudimo sutartis įtraukti užsienio valstybės draudimo produktą ne gimtąją kalba, kuris gali sukelti daugiau painiavos nei suteikti naudos.

¹⁰⁵ JTO Laivo ir vežamų krovinių draudimo sąlygos // <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/nm-rules/UNCTAD%20Model%20Clauses%20on%20Marine%20Hull%20and%20Cargo%20Insurance.pdf>; prisijungimo laikas: 2008-01-12.

5.2 Incoterms taisyklės ir krovinių draudimas

Incoterms (angl. *international commerce terms*) – tai Tarptautinių prekybos rūmų (angl. *international Chamber of Commerce, ICC*) nustatytos tarptautinių pardavimo sutarčių (kontraktų) sąlygos, reglamentuojančios pirkėjo ir pardavėjo išsipareigojimus ir atsakomybę už prekių pristatymą, jų eksporto ir importo muitinės formalumų sutvarkymą, išlaidų, susijusių su prekių gabenimu, draudimu, krovimu ir tvarkymu, pasiskirstymą tarp pirkėjo ir pardavėjo. Tarptautinėje prekyboje šiuo metu naudojama Incoterms 2000 metų redakcija. Iš naudojamų trylikos Incoterms taisyklių sąlygų tik dvi yra susijusios su krovinių draudimu:

1. CIF (angl. *Cost Insurance and Freight*).

Eksportuotojui (pardavėjui) tenka pareiga papildomai apdrausti krovinį nuo rizikos dėl prekių praradimo ar dingimo transportavimo metu minimaliu draudimo apsaugos variantu. Pardavėjas apmoka visas išlaidas susijusias su krovinių draudimu. Preziumuojama, kad sandorio šalims yra žinoma aplinkybė, kad krovins draudiminio įvykio atveju apsaugotas minimaliai tik nuo pagrindinių rizikų (dažniausiai taikoma Londono draudikų asociacijos krovinių draudimo taisyklių C straipsnio apsaugos apimtis), todėl pirkėjas turi teisę pasirūpinti krovinių draudimu įtraukiant neapdraustas rizikas. Pirkimo – pardavimo sąlygos naudojamos tik krovinių gabenimams jūra ir vidaus vandenų transportu.¹⁰⁶

2. CIP (angl. *Carriage and Insurance paid to*).

Kaip ir CIF sąlygos atveju eksportuotojas privalo apdrausti prekes krovinių draudimu nuo prekių sugadinimo ar atsitiktinio praradimo prekių pirkėjo arba kito suinteresuoto asmens naudai. Draudimo liudijimą (polisą) pardavėjas privalo perduoti pirkėjui kaip įrodymą, kad draudimo sutartis buvo sudaryta tinkamai. Draudimo sumai ir draudžiamai rizikai taikomi minimalūs reikalavimai. Minimali draudimo suma turi būti lygi 110 proc. skaičiuojant nuo prekių vertės pagal pirkimo – pardavimo dokumentą. Draudimo liudijimą turi išduoti patikima rinkoje ir geros reputacijos draudimo bendrovė. Draudimo apsaugos galiojimo laikotarpis ir maršrutas turi apimti laiką ir vietą, kuri nurodyta prie taikomos Incoterms sąlygos (pvz., CIP Vilnius).¹⁰⁷

2002 m. spalio 16 d. Muitinės departamentas direktoriaus įsakymu patvirtino Incoterms 2000 taisykles – „dėl prekių sandorio vertės patikslinimo jų gabenimo, draudimo, krovimo bei

¹⁰⁶ Рейтман Л.И..Страховое дело. Учебник. Москва: Банковский и биржевой научно – консультационный центр. 1992. С. 115.

¹⁰⁷ Шахова В.В., Григорьева В.Н., Архипова А.П. Стаховое право. Закон и право. Москва. 2006. С. 179.

tvarkymo išlaidomis taisyklių patvirtinimo“¹⁰⁸. Nuo taisyklių patvirtinimo ženkliai išaugo jų naudojimas tarptautinėje prekyboje. Taisyklių 4.3 punktas reglamentuoja pagrindines nuostatas, susijusias su krovinių draudimu. Taisyklėms numato prekių draudimą nuo sugadinimo ar praradimo jas gabenant įvairiomis transporto rūšimis nuo išsiuntimo vietos iki įvežimo į Lietuvos Respublikos muitų teritoriją vietos, išlaidas, kurios atsiranda, kai pagal CIP arba CIF pristatymo sąlygas pardavėjas privalomai apdraudžia gabenamas prekes mažiausia pinigų suma, apskaičiuotos taikant Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų C straipsnį arba vykdant kitus panašius draudimo reikalavimus, arba kai pirkėjas ar pardavėjas (susitaręs su pirkėju ir pastarojo sąskaita) apdraudžia prekes, gabenamas pagal kitas (ne CIP ir CIF) pristatymo sąlygas, arba apdraudžia jas papildomai, kai prekės gabenamos pagal CIP arba CIF pristatymo sąlygas. Mažiausia draudimo suma turi 10 proc. viršyti sutartyje (kontrakte) numatytą importuojamų prekių sandorio kainą (t.y. ji turi sudaryti ne mažiau kaip 110 proc. sandorio vertės). Jeigu draudimo polise arba kitame draudimo dokumente kartu nurodytos kelių rūšių prekių draudimo išlaidos, jos paskirstomos proporcingai pagal kiekvienos rūšies prekių vertę, išskyrus atvejus, kai muitinei pateikiamas kitas objektyviais ir kiekybiškai įvertinamais duomenimis pagrįstas šių išlaidų paskirstymas.¹⁰⁹

Problema, susijusi su krovinių draudimu pagal Incoterms 2000 sąlygas, slypi draudimo sutarties (liudijimo) perleidime trečiajam asmeniui (krovinių pirkėjui), nes perduodamas dokumentas nepanaikina draudėjo (kuris kartu yra ir prekių pardavėjas) teisių ir pareigų pagal krovinių draudimo sutartį. Draudiminio įvykio atveju po to, kai visa rizika buvo perkelta pirkėjui, pirminis draudėjas nėra suinteresuotas tolesniu krovinių likimu, kartu ir pareigų pagal draudimo sutartį vykdymu. Kita dilema iškyla trečiajam asmeniui perėmus draudimo liudijimą ir teisę į draudimo išmoką, kai atsiranda būtinybė aiškinti krovinių draudimo sutarties šalių tikruosius ketinimus. Trečiojo asmens (prekių pirkėjo) pagal krovinių draudimo sutartį minimalias galimybes įtakoti krovinių draudimo sutarties sąlygas yra atkreipęs prof. Malcolm Clarke.¹¹⁰

5.3 Skyriaus apibendrinimas

Skyriuje aptariama tarptautinė draudimo rinka ir jos praktika, nes jos įtaka nacionaliniams rizikos valdymo produktams yra vis ryškesnė. Londono draudikų asociacijos krovinių draudimo sąlygos ir jų straipsnių A, B ir C detali analizė bei palyginimas padeda išskirti būdingus bruožus

¹⁰⁸ Publikuota: Valstybės žinios. 2002, Nr. 99 – 4419.

¹⁰⁹ 2002 m. spalio 16 d. Muitinės departamento direktoriaus įsakymas „Dėl prekių sandorio vertės patikslinimo jų gabenimo, draudimo, krovimo bei tvarkymo išlaidomis taisyklių patvirtinimo“ 17 p. // Valstybės žinios, 2002, Nr. 99 - 4419

¹¹⁰ Clarke M. Policies and perception of Insurance Law in the twenty first century. London: Oxford University press. 2005. P.144.

nustatant draudžiamųjų ir nedraudiminių įvykių sąrašą, nuostolių atlyginimą, draudimo apsaugos galiojimo trukmę, reiškiant pretenzijas ir turtinius reikalavimus dėl žalos atlyginimo. Pastebėtina, kad juridinės technikos požiūriu pažangesnės yra JTO Tarptautinės plėtros ir prekybos konferencijos patvirtintos krovinių draudimo sąlygos, kurios savo turiniu labai panašios į Londono draudikų asociacijos sąlygas. Tarptautinėje verslo praktikoje jau ilgą laiką taikomos Incoterms prekių pirkimo – pardavimo taisyklės, kurių CIP ir CIF sąlygos numato krovinio pardavėjo arba pirkėjo pareigą privalomai apdrausti gabenamą turtą. Sveikintina, kad taisyklių tekstas dar 2002 m. buvo išverstas į lietuvių kalbą ir poįstatyminiu aktu oficialiai priimtas kaip visuotinai taikytinas ir galiojantis. Autorius siūlo išversti ir poįstatyminiu aktu patvirtinti Londono draudikų asociacijos krovinių draudimo sąlygas ir priede pateikia vertimo tekstą.

6 PABAIGA

Vežamų krovinių draudimo sutarčių teisinės charakteristikos analizė – tai unikalių teisinių santykių, susiklostančių vežamų krovinių draudimo srityje, pažinimas, kuris talpina turininguosius sutarties požymius, jos dalyvių subjektines teises ir pareigas, sutarties sąlygų išskirtinumą iš civilinių sandorių, sutarčių vykdymo ypatumus. Magistro darbe atskleista krovinio draudimo sutartis, išskirti požymiai, apibūdinta šalių teisių ir pareigų apimtis, detalai išnagrinėtos esminės ir neesminės sutarties sąlygos, apžvelgta Lietuvos ir užsienio valstybių teismų praktika. Pateikiamos išvados atspindi darbo pradžioje iškeltus tikslus ir uždavinius apibūdinti ir įvertinti krovinių draudimo sutartį teisiniu aspektu. Darbo pradžioje iškelta hipotezė, kad nacionaliniuose teisės aktuose krovinių draudimo sutartis nėra pakankamai ir išsamiai reglamentuota pasitvirtino, todėl autorius pateikia racionalius pasiūlymus ir rekomendacijas atitinkamai papildyti ir pataisyti nacionalinių teisės aktų bazę. Atsižvelgiant į krovinių draudimo sutarties intereso specifinį pobūdį, naudos gavėjo išskirtinį statusą ir kitas tik šiai sutarčiai būdingas savybes, būtina detaliau reglamentuoti krovinių draudimo sutartį.

6.1 Išvados

1. Vežamų krovinių draudimo sutarties pagrindu draudikas perima turtinių nuostolių atsiradimo riziką dėl draudėjui arba trečiajam asmeniui, jei draudėjas nesutampa su krovinio vežėju, patikėto ir (arba) jo dispozicijoje esančio turto kokybinių ir (arba) kiekybinių savybių pasikeitimo (apgadinimas, dalinis arba visiškas praradimas), kuris mažina daikto ekonominę vertę, o draudėjas privalo už suteiktą draudimo apsaugą mokėti nustatytą draudimo įmoką. Krovinių draudimo sutartis kaip turtinių interesų užtikrinimo garantas turi daug pranašumų prieš kitus civilinių teisių apsaugos būdus – krovinio draudikas moka draudimo išmoką neatsižvelgiant ar kyla siuntėjo, vežėjo, gavėjo civilinė atsakomybė prieš krovinio savininką ir draudimo išmoka nėra apribojama maksimalia galima kompensacija pagal nacionalinius ar tarptautinius teisės aktus.

2. Krovinių draudimo sutartis – tai sąlyginis sandoris, kurio šalių teisės ir pareigos atsiranda ne nuo pagrindinės sąlygos įvykimo kaip draudimo išmokos mokėjimo pagrindo, bet yra siejamos su sutarties sudarymo momentu, t.y. susitarimu dėl esminių sutarties sąlygų, jos konsensualumu. Sandoris laikomas sudarytu krovinio draudimo bendrovei akceptavus draudėjo ofertą, kurioje aptartos būtinosios ir minimalios sąlygos krovinių draudimo sutarčiai įsigalioti – draudimo interesas arba objektas, draudimo rizika ir laikotarpis. Draudimo įmokos sumokėjimo

momentas svarbus nustatant draudimo apsaugos galiojimo pradžią, tačiau neturi būti siejamas su draudimo sutarties įsigaliojimu kaip reglamentuota galiojančiame LR CK.

3. Krovinių draudimo sutartis paklūsta bendriesiems civilinės teisės principams, tačiau kartu yra nustatomi aukštesni sąžiningumo ir atvirumo reikalavimai jos dalyviams, pareiga bendradarbiauti ir kooperuotis. Šalys privalo pasitikėti viena kita, kad galėtų pasiekti susitarimą, reikalingą sutarčiai sudaryti bei tinkamai ją vykdyti. Fiduciarinis sutarties pobūdis – tai sandorio pagrindas, nes ikisutartiniuose santykiuose draudikas nieko nežino apie asmenį, kuris nori sudaryti draudimo sutartį, o draudėjas žino viską, todėl jis turi pareigą atskleisti draudikui visą informaciją apie riziką, kuri draudimo sutartimi yra individualizuojama – draudikas prisiima draudėjo interesui gresiantį pavojų arba jo dalį.

4. Krovinio draudimo interesas kaip viena iš būtinųjų sąlygų nustatoma pagal nurodytą draudimo sutarties objektą (dalyką), su kuriuo yra siejamas turtinis interesas – konkretus gabenamas krovinys. Krovinio draudimo interesui keliami atitikimo teisės aktams, turtinės išraiškos ir liestinumumo su sutarties šalimis reikalavimai. Kitos esminės sąlygos – kroviniai grėsiantis pavojus (tai draudimo sutarties rizika, kuri aprašoma draudimo taisyklėse ir (ar) liudijime) ir draudimo laikotarpis (žymi apsaugos suteiktos krovinio atžvilgiu laiko tarpą ir nebūtinai turi sutapti su sutarties galiojimo laikotarpiu). Sąlygos, kurios nėra laikomos esminėmis ir laikantis sisteminio, loginio aiškinimo principų gali būti numanomos, yra svarbios tiek, kiek papildo krovinio draudimo sutarties turinį.

5. Krovinių draudimo sutarties šalys ir teisinių santykių dalyviai – tai draudimo bendrovė, kuriai tenka su sandoriu susijusi pagrindinė išmokos mokėjimo prievolė, ir draudėjas (apdraustasis). Draudėju gali būti bet kuris asmuo turintis teisėtą draudimo interesą į draudžiamą krovinį, o apdraustasis ir nukentėjęs tretysis asmuo nustatomi pagal tai, kieno interesai pažeidžiami draudiminio įvykio atveju. Intereso krovinio draudimo sutartyse nustatymas remiasi Anglijos teismų suformuotu precedentu – naudos gavėjas privalo įrodyti teisinį ryšį su vežamomis prekėmis ir ekonominį suinteresuotumą draudimo objektu (naudos gavimas arba žalos patyrimas draudiminio įvykio atveju).

Pasiūlymai ir rekomendacijos

1. Draudimo įmokos sumokėjimo faktą susieti su draudimo apsaugos, bet ne pačios sutarties įsigaliojimu, todėl atitinkamai pakeisti galiojančio CK 6.996 str. 1 d. („draudimo sutartis, jei joje nenustatyta ko kita, įsigalioja nuo to momento, kai draudėjas sumoka visą arba pirmą draudimo įmoką (premiją)“) ir išdėstyti taip: „draudimo apsauga įsigalioja nuo to momento, kai draudėjas sumoka visą ar pirmą draudimo įmoką (premiją), jei sutartyje draudimo sutartyje nenumatyta ko kita.“

2. Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos draudimo bendrovės krovinių draudimo sutartyse vis dažniau cituoja arba įdeda nuorodas į tarptautinio pobūdžio taisykles, rekomenduoju išversti į lietuvių kalbą ir poįstatyminiu aktu patvirtinti plačiausiai taikomus Londono draudikų asociacijos 1982 m. redakcijos krovinių draudimo sąlygų A, B ir C straipsnius (angl. *Institute cargo clauses*). Taisyklių (sąlygų) įdiegimas prisidėtų prie teisinių santykių skaidrumo ir aiškumo, padėtų vienodinti ir harmonizuoti krovinių draudimo teisinius santykius. Autorius priede pateikia Londono draudikų asociacijos krovinių draudimo sąlygų A, B ir C straipsnių vertimą į lietuvių kalbą iš autentiško dokumento teksto anglų kalba.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Norminė medžiaga

Lietuvos Respublikos įstatymai ir kiti teisės aktai

1. Lietuvos Respublikos Civilinis Kodeksas. Patvirtintas 2000-07-18 įstatymu Nr. VIII-1864 (įsigaliojo 2001-07-01) // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.
2. Lietuvos Respublikos draudimo įstatymas. // Valstybės žinios. 2003. Nr. 114-5114.
3. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996.12.11, Nr.: 119-2772
4. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas Nr. I-1863 // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804., (Aktuali red. Žin. 2002, Nr. 29-1034)

Tarptautiniai dokumentai ir Europos Sąjungos teisės aktai

1. JTO Laivo ir vežamų krovinių draudimo sąlygos // <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/nm-rules/UNCTAD%20Model%20Clauses%20on%20Marine%20Hull%20and%20Cargo%20Insurance.pdf>; prisijungimo laikas: 2008-12-12.
2. JTO Tarptautinės plėtros ir prekybos konferencijos Krovinių draudimo taisyklės // <http://www.jus.uio.no/lm/private.international.commercial.law/insurance.html#75>; prisijungimo laikas: 2008-12-01.
3. Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų A straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.a.1982/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.
4. Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų B straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.b.1982/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.
5. Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų C straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.c.1982/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.
6. Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų streiko straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.strike.1982>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

7. Londono draudikų asociacijos Krovinių draudimo sąlygų karo straipsnis // <http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.war.1982>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.
8. 1978 m. Gegužės 30 d. Tarybos direktyva 78/473/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su Bedrijos bendruoju draudimu derinimo. Oficialus leidinys L 151/25. 1978-06-07, p. 64-66.
9. Konvencija “Dėl tam tikrų taisyklių susijusių su tarptautiniais vežimais oru unifikavimo”// Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-414 .
10. Protokolas apie konvencijos “Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo”, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pasikeitimą // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-413.
11. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo. Pasirašyta 1999-05-28 // Valstybės žinios. 2004, Nr. 174-6435
12. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.
13. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773.
14. Tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas. Briuselis, 1924 //Valstybės žinios. 2003, Nr. 91 (1) – 4124.
15. Jungtinių Tautų konvencija dėl krovinių pervežimo jūra. // <http://www.jus.uio.no>; prisijungimo laikas: 2008-10-11.
16. Tarptautinio vežimo geležinkeliais konvencija COTIF // <http://www.jus.uio.no>; prisijungimo laikas: 2009-10-11.

Specialioji literatūra

1. Adomavičiūtė L. Augančios žalos populiarina krovinių draudimą : eksperimentų laikai jau praeitis // Verslo žinios, 2006 rugs. 29, priedas "Transportas ir logistika" P. 9. ISBN 978-9955-460-52-7.
2. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004. ISBN 9955-563-91-5.
3. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija. 2004, Nr. 55(47). P. 19-31. ISSN 1392-6195.

4. Aviža S. Vienas krovinys – dvi vertės. // Verslo žinios. 2006-11-07. P. 15. ISBN 978-9955-460-52-7.
5. Baublys A. Krovinių vežimai. Vilnius: Technika. 2002. ISBN 9986-05-362-5.
6. Čeikauskienė M. Incoterms taikymas kontraktų sudarymo praktikoje. Vilnius: Lietuvos informacijos institutas, 1996. ISBN 9986-12-110-8.
7. Čepinskis J., Raškinis D., Stankevičius R. ir kiti. Draudimas. Kaunas: Pasaulio lietuvių kultūros, mokslo ir švietimo centras, 1999. ISBN 9986-418-12-7.
8. Derkinytė R. Sunkėjanti laivo savininko atsakomybės riba – ramesnis krovinio savininko miegas. Increasing burden of liability for ship owners – more peaceful nights for cargo owners. // Verslo žinios. 2006.11.10. P. 15. ISBN 978-9955-460-52-7.
9. Drobitko O. Krovinių multimodalinių vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S). Vilnius: Mykolo Romerio Universitetas, 2006.
10. Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis // Jurisprudencija. 2006, Nr. 4(82). P. 26-31. ISSN 1392-6195.
11. Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro disertacija: socialiniai mokslai, teisė (01 S). Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2003.
12. Jakūbauskas R. Krovinį draudžia savininkas // Verslo žinios. 2006.11.02 Nr. 45-89. ISBN 978-9955-460-52-7.
13. Kontautas T. Draudimo sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 2007. ISBN 978-9955-616-31-3.
14. Minalga R. Krovinių transporto sistema: mokomoji knyga. Kaunas: Kauno kolegijos Leidybos centras, 2007. ISBN 978-9955-27-084-3.
15. Mikelėnas V. Sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 1996. ISBN 9986-567-09-2.
16. Mikelėnas V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis. Vilnius: Justitia. 2002. ISBN 9986-567-70-X.
17. Kačinskas D. Vežamų krovinių draudimas // Verslo labirintas. 2003, Nr. 5, P. 45-47. ISBN 9955-460-04-09.
18. Leve R. Konvencijos apie tarptautinę krovinių vežimo sutartį (CMR) aiškinamasis raštas. 1956 m. gegužės 19 d. // Pervežimai kelių transportu 2004: tarptautinių ir nacionalinių norminių aktų rinkinys. Vilnius: Linava, 2004. ISBN 9986-661-72-2.
19. Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija "Linava". Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) ir jos taikymo ypatumai. Vilnius: Rotas, 2001. ISBN 9955-461-28-4.
20. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. 1 T. Vilnius: Justitia, 2003. ISBN 9986-567-88-2.

21. Lietuvos Respublikos Civilinio Kodekso komentaras. Pirmoji knyga: bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia. ISBN 9986-567-54-8.
22. Peleckas S. Krovinių draudimas // Lietuvos ūkis. Vilnius. 1996, Nr. 8. P. 21-22.
23. Sinkevičius E. Privilegiuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai // Jurisprudencija. 2006 Nr. 2(80). P. 90-99. ISSN 1392-6195.
24. Švilpauskas D. Krovinių pervežimų draudimo perspektyvos Lietuvoje // Trečiosios tarptautinės konferencijos "Transbaltica-01", įvykusios Vilniuje 2001 m. balandžio 19-20 d., mokslinių pranešimų rinkinys. P. 135-139. ISBN 9986-05-648-9.
25. Šibaila Š. R. Krovinių draudimas // Nauja statyba. Vilnius. 2003, Nr. 5. P. 30-31. ISSN 1648-4274.
26. Šimkūnas M. Siunčiant krovinį verta pasidomėti vežėjo atsakomybe bei krovinių draudimu // Kelias. 2003, Nr. 1. P. 18-19.
27. Vasiliauskaitė G. Draudimas pačių krovinių reikalas : [pokalbis su krovinių gabenimo ir ekspedijavimo UAB "Arijus" Teisė departamento direktore D. Laužikiene] // Verslo žinios, 2006 birž. 8, priedas "Transportas ir logistika", P. 16. ISBN 978-9955-460-52-7.
28. Vincevičius G. Brangsta vežėjų ir krovinių draudimas // Verslo žinios, 2002 lapkr. 27, P. 5. ISBN 978-9955-460-52-7.
29. Vincevičius G. Ekspeditoriai klientus vilioja krovinių draudimu // Verslo žinios, 2002 geg. 7, P. 4. ISBN 978-9955-460-52-7.
30. Zaveckas K. Draudimo interesas – pagrindinis teisinis draudimo santykių elementas // Jurisprudencija: mokslo darbai Nr. 5(83). 2006. ISSN 1392-6195.
31. Zaveckas K. Uberrimae fidei principo turinys draudimo sutartiniuose teisiniuose santykiuose // Jurisprudencija Nr. 5 (95). Vilnius: MRU, 2007. P. 86. ISSN 1392-6195.
32. Zaveckas K. Pareigos atksleisti informaciją draudimo santykiuose turinys: teoriniai ir praktiniai aspektai: daktaro disertacija: socialiniai mokslai, teisė (01 S). Vilnius: MRU. 2008.
33. Zemlickas G. Gyvenimas įtikins: krovinius drausti būtina // Lietuvos ūkis Nr. 8. 1996. P. 18.
34. Basedow, J. Fock. Europaisches Versicherungsvertragsrecht. Ed. Tübingen. 2002-2003. ISBN 978-3161479120.
35. Bennett H. The Law of marine insurance. Second Edition. London: Oxford university press. 2006. ISBN 978-0-19-927359-1.
36. Birds. J. Modern Insurance Law. 6th ed. London. 2004. ISBN 978-0421960503.
37. Clarke M. The Law of insurance contracts. 4th ed. London. 2002. ISBN 9781859786895.

38. Clarke M. A. International carriage of goods by road: CMR. Fourth Edition, - London Sweet & Maxwell, 2003. ISBN 978-1843112204.
39. Clarke M. Policies and perception of Insurance Law in the twenty first century. London: Oxford University press. 2005. ISBN 978-0-19-922764-8.
40. Comité Européen des Assurances. Insurance contract Law. Bonnieressur –Seine. 2004. ISBN 2-9520035-7-2.
41. Cousy Fredericq, S. Insurance Law. Eds., H. International Encyclopedia of Laws. The Hague, 1992. ISBN 9789065449405.
42. Doherty Neil A., Schlesinger H. Insurance Contracts and Securitization. Journal of Risk & Insurance. Volume 69, Issue 1. Mar 2002, P. 45-62. // [http://www.blackwell-synergy.com/doi/abs/10.1111/1539-6975.00004?prevSearch=%28%28title%3A%28insurance%29%29%29;](http://www.blackwell-synergy.com/doi/abs/10.1111/1539-6975.00004?prevSearch=%28%28title%3A%28insurance%29%29%29; prisijungimo laikas: 2008-12-12) prisijungimo laikas: 2008-12-12.
43. De Witt R. Multimodal transport. Carrier liability and documentation. London: Diamond, 1995. ISBN 9780387125176.
44. Fontane M. Insurance contract Law. Vol. 1. Ed.. Karlsruhe, 1990. ISBN 9780116821201.
45. Hardy I. General principles of Insurance Law. 6th ed. Ed.. London, 1993. ISBN 9780421915107.
46. Hodges S. Law of marine insurance. London : Cavendish, 1996. ISBN 978-1859412275.
47. Kimball S. L. Reflections on the Meaning of Insurance. The International Journal of Insurance Law. Vol. 2. 1995. P. 227.
48. Kyklos. Risk and insurance. V36. Iss4. Page 305-310. August 1993. // [http://www.blackwell-synergy.com/doi/abs/10.1111/j.1467-6435.1983.tb02045.x;](http://www.blackwell-synergy.com/doi/abs/10.1111/j.1467-6435.1983.tb02045.x; prisijungimo laikas: 2008-12-12) prisijungimo laikas: 2008-12-12.
49. Merkin R. Colinvaux's Law of Insurance. 7th edition. London: Sweet & Maxwell. 1997. ISBN 9780421791503.
50. Lowe D. Intermodal freight transport. Oxford: Oxford - Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005. ISBN 978-0750659352.
51. Lowry & Philip Rawlings J. Insurance Law: cases and materials. London: Oxford – Portland Oregon. 2004. ISBN 1-84113-274-8.
52. Pavliha M. Lectures on Marine Insurance Law. The Course Outline. IMO International Maritime Law Institute. Malta, January 2004 // [http://www.fpp.edu/~mlas/slo/files/IMLI-Marine%20Insurance%20Law.pdf;](http://www.fpp.edu/~mlas/slo/files/IMLI-Marine%20Insurance%20Law.pdf; prisijungimo laikas: 2008-12-02) prisijungimo laikas: 2008-12-02.

53. Wheeler S., Shaw J. Contract Law. Cases material and Commentary. Oxford: Oxford. Clarendon Press. 1994. ISBN 978-0-19-876295-9.
54. Архипов А.П., Гомелля В.Б. Основы страхового дела. Уч. пособие. Москва: Маркет ДС, 2002. ISBN 5-7958-0038-4.
55. Базилевич В.Д., Базилевич К. С. Страхование грузов. Москва:Знания, 1997. ISBN 966-346-005-9
56. Гурков И.М. Страхование грузов и ответственности перевозчиков и экспедиторов. Москва:: Информационный центр ВЫБОР, 1999. ISBN 5-902189-02-0.
57. Бланд Д.. Страхование – принципы и практика. Финансовая академия при Правительстве Российской Федерации. Москва. 1998. ISBN 5-279-01962-3.
58. Брагинский М.И. Договор страхования. Москва: Статут, 2000. ISBN 5-8354-0050-0.
59. Фогелсон Ю. Б. Комментарий к страховому законодательству. Москва: Юристь, 2000. ISBN 978-5-466-00339.
60. Рейтман Л.И..Страховое дело. Учебник. Москва: Банковский и биржевой научно – консультационный центр. 1992. ISBN 5-7433-0733-4.
61. Соребровский В. И. Избранные труды. Очерки советского страхового право. Москва. Статут. 1997. 5-7692-0517-2.
62. Шахова В.В., Григорьева В.Н., Архипова А.П. Стахавое право. Закон и право. Москва. 2006. ISBN 5-238-01038-9.

Teismų praktika

1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo apžvalga „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas“
2. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) // Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. 2001. Nr. 15.
3. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002-06-24 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-903-2002 ADB „Preventa“ prieš UAB DK „Baltic polis“.
4. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus išplėstinės kolegijos 2001-06-07 nutartis Nr. 3K-7-397-2001 AB “Lietuvos draudimas” Šilalės filialas prieš I.Z.N.
5. LAT 2000-05-03 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-486-2000 Olga Dubnikova prieš AB „Lietuvos draudimas“.

6. LAT 2003-12-01 nutartis Nr. 3K-3-1150-2003 Olga Dubnikova prieš AB „Lietuvos draudimas“.
7. LAT 2005 11-05 nutartis Nr. 3K-3-454-2005 UAB „Ergo Lietuva“ prieš P. Varkojo individuali įmonė.
8. LAT civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2003 m. birželio 2 d. nutartis Nr. 3K-3-643-2003 civilinėje byloje V. Ramanauskas prieš UAB DK „Baltic polis“.
9. LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2000 m. gegužės 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-486-2000 UAB „Pozicija“ prieš AB „Lietuvos draudimas“.

Kiti šaltiniai:

1. Eurodale Manufacturing Limited v. Ecclesiastical Insurance Office Plc. English High Court: Andrew Smith J: April 2002 // http://www.onlinedmc.co.uk/eurodale_v_ecclesiastical.htm; prisijungimo laikas: 2008-12-09.
2. E.L.A.Z. International Co. v. Hong Kong & Shanghai Insurance Company Limited. High Court of Hong Kong, Court of First Instance: Stone J: Commercial Action No. 4862 of 2001: [2006] HKCFI 406 // http://www.onlinedmc.co.uk/e_l_a_z_int'l_v_hk_&_shanghai_insurance.htm; prisijungimo laikas: 2008-12-09.
3. Chris O'Kane v Jonathan Jones and others. English High Court: Richard Sibery, QC J.: 30 July 2003 // http://www.onlinedmc.co.uk/o'kane_v_jonathan_jones.htm; prisijungimo laikas: 2008-12-05.
4. Lucena v. Crawford. 1806, 2 B & PNR 269 // <http://www.swarb.co.uk/lisc/Insur18001849.php>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.
5. Mayban General Assurance BHD and Others v. Alstom Power Plants Limited and Others. English High Court: Moore-Bick J.: [2004] EWHC 1038 (Comm): 7 May 2004 // http://www.onlinedmc.co.uk/mayban_v_alstom.htm; prisijungimo laikas: 2008-12-09.
6. The Moonacre. 1992, 2 Lloyd's Rep 501 // <http://www.swarb.co.uk/lisc/Insur19921992.php>; prisijungimo laikas: 2008-12-09.

SANTRAUKA

VEŽAMŲ KROVINIŲ DRAUDIMO SUTARČIŲ TEISINĖ CHARAKTERISTIKA

Pagrindinės sąvokos: krovinių draudimo sutartis, draudimo interesas, draudimo rizika, draudikas, draudėjas.

Darbe pateikiama vežamų krovinių draudimo sutarčių teisinė charakteristika, atskleidžiama sandorio samprata, turinys, teisinėmis kategorijomis įvertinami sutarties požymiai.

Pirmas skyrius skirtas krovinių draudimo sutarties sąvokos atskleidimui, atribojimui nuo kitų civilinės teisės institutų, skiriamųjų bruožų pateikimui. Krovinių draudimo sutartis pasižymi konsensualumu, sąlyginio sandorio savybėmis, tačiau jos fudicarinis pobūdis – tai ypatybė, jos specifika. Sutarčiai būdingos esminės ir neesminės sąlygos, kurių išsamus aprašymas glaudžiai siejasi su antrame ir trečiame skyriuje išdėstytomis vykdymo stadijomis – sudarymas, galiojimas, keitimas, negaliojimas, pabaiga ir aiškinimas. Ketvirtas skyrius gvildena užsienio teismų praktikos precedentes ir tarptautines draudimo sąlygas.

Krovinių draudimo sutartis – tai galingas teisinis instrumentas, kuriuo siekiama ne tik sumažinti atlygintinos žalos neigiamus padarinius susijusius su vežamų prekių kokybinių ar kiekybinių savybių praradimu, bet kartu siekiama apsaugoti nukentėjusio asmens turtinius interesus. Vežamų krovinių draudimas apsaugo vežimo sutarties dalyvius nuo finansinių nuostolių atlyginimo rizikos, sužalojus prekes, jei įvykis atitinka draudimo taisyklėse ir sutartyje išvardintas sąlygas, t.y. jei įvykio aplinkybės atitinka draudiminio įvykio sąvoką.

SUMMARY

LEGAL CHARACTERISTICS of CARGO INSURANCE CONTRACT

Key words: cargo insurance policy, insurable interest, risk insured, insurer, insured.

Study presents with legal characteristics of cargo insurance contract (policy), reveals the concept and definition of agreement, ascertains valued attributes of it.

The first chapter is devoted to the concept of cargo insurance contract disclosure, distinguishing from the other institutions of civil law, introduction with specific features. Cargo insurance contracts is based upon consensual agreement with elements of conditional clauses, however is characterized by its unique and specific nature – relations of dependency and reliance. Contract is defined by essential and non-essential conditions for which a detailed description is closely related to the second section with set out of implementation stages – agreement on contract, validity, modification, nullity, end and interpretation. Fourth chapter discuss foreign case law precedents and international insurance related issues.

Cargo insurance contract – is a powerful legal instrument intended to not only reduce the negative effects of recoverable damages related to the goods carried in the qualitative or quantitative characteristics of the loss, but also aims to protect the victim's property interests. Cargo insurance protects the participants of carriage contract from the risk of financial loss in relation of damage of goods if the event meets the insurance rules and conditions listed in the contract i.e. if the circumstances meet risks insured.

PRIEDAI

Londono draudikų asociacijos Krovinio draudimo sąlygų A, B ir C straipsnių palyginimas 1982 m. redakcija (angl. *Institute Cargo Clauses ICC(A),(B),(C)*)¹¹¹

Krovinio draudimo sąlygų A straipsnis	Krovinio draudimo sąlygų B straipsnis	Krovinio draudimo sąlygų C straipsnis
Draudžiamos rizikos sąlyga (1 p.)		
1.1 Visos rizikos įskaitant įnašus bendrosios laivo avarijos atveju ir turto gelbėjimo išlaidas	1.1 Turto apgadinimas arba trūkumas, kurį tiesiogiai sąlygojo: 1.1.1 gaisras arba sproginimas 1.1.2 laivo užplaukimas ant sekumos, apvirtimas arba nuskendimas 1.1.3 sausumos transporto priemonių apvirtimas, nuvažiavimas nuo bėgių. 1.1.4 laivo ar kitos transporto priemonės bet koks susidūrimas su išoriniu objektu (kitu nei vanduo) 1.1.5 kovinio iškrovimas uoste dėl nelaimės 1.1.6 žemės drebėjimas, ugnikalnio išsiveržimas ar žaibas	1.1 Turto apgadinimas arba trūkumas, kurį tiesiogiai sąlygojo: 1.1.1 gaisras arba sproginimas 1.1.2 laivo užplaukimas ant sekumos, apvirtimas arba nuskendimas 1.1.3 sausumos transporto priemonių apvirtimas, nuvažiavimas nuo bėgių. 1.1.4 laivo ar kitos transporto priemonės bet koks susidūrimas su išoriniu objektu (kitu nei vanduo) 1.1.5 kovinio iškrovimas uoste dėl nelaimės 1.2 Taip pat atlyginami

¹¹¹ Pirminio dokumento šaltiniai pasiekiami internetiniais adresais [interaktyvios nuorodos]:
<http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.a.1982/doc>. Prisijungimo laikas: 2008-12-05.
<http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.b.1982/doc.html>. Prisijungimo laikas: 2008-12-05.
<http://www.jus.uio.no/lm/institute.marine.cargo.clauses.c.1982/doc.html>. Prisijungimo laikas: 2008-12-05.

	1.2 Taip pat atlyginami nuostoliai, kuriuos draudėjas patiria dėl: 1.2.1 įnašai (aukos) bendrosios avarijos atveju 1.2.2 išmetimas už borto arba nuplovimas nuo denio 1.2.3 vandens (jūros, ežero, upės) patekimas į laivo vidų – krovinių saugyklos arba konteinerių sandėlius 1.3 Visiškas krovinio praradimas pakrovimo ar iškrovimo iš laivo metu	nuostoliai, kuriuos draudėjas patiria dėl: 1.2.1 įnašai (aukos) bendrosios avarijos atveju 1.2.2 išmetimas už borto.
Nuostolių atlyginamų bendrosios avarijos atveju sąlyga (2 p.)		
2. Pagal šias taisykles draudikas atlygina bendrosios laivo avarijos ir turto gelbėjimo išlaidas, nustatytas ir apskaičiuotas remiantis frachto kontraktu ir (arba) galiojančiu įstatymu bei praktika, padarytas vengiant nuostolių arba siekiant sumažinti juos, sukeltus bet kokių priežasčių, išskyrus nurodytas 4, 5, 6 ir 7 arba kituose šių taisyklių straipsniuose.		
Abipusės kaltės sąlyga (3 p.)		
3. Proporcingai pagal šias taisykles atlyginamam nuostoliui draudikas apdraudžia ir atsakomybę, apdraustojo prisiimtą pagal pervežimo sutarties abipusės kaltės dėl susidūrimo sąlygą. Gavęs laivo savininko ieškinį pagal minėtą sąlygą, apdraustasis sutinka apie tai pranešti draudikui, kuris turi teisę savo sąskaita ginti apdraustojo interesus nagrinėjant pateiktą ieškinį.		
Išimties		
Bendrosios išimties sąlyga (4 p.)		
4. Pagal šias taisykles draudikas neatlygina: 4.1 nuostolių, sugadinimų ar išlaidų, kurie atsirado apdraustajam tyčia blogai tvarkant reikalus; 4.2 nuostolių, sugadinimų ar išlaidų, atsiradusių dėl natūralaus nutekėjimo, svorio ir (ar) tūrio pakitimo ar daikto natūralaus nusidėvėjimo ar suirimo; 4.3 nuostolių, sugadinimų ar išlaidų, atsiradusių dėl nepakankamo, netinkamo apdraustojo krovinio įpakavimo ar paruošimo (šiuose straipsniuose "įpakavimas" apima ir pakrovimą į konteinerį		

ar keltuvaž, bet tik tuo atveju, jei pakrauta prieš įsigaliojant draudimui ar krovė apdraustojo darbuotojai); 4.4 nuostolių, sugadinimų ar išlaidų, atsiradusių dėl draudžiamo krovinio defektų ar vidinių savybių; 4.5 nuostolių, sugadinimų ar išlaidų, atsiradusių dėl užtrukimo, net jei užtrukimo priežastis yra apdraustoji rizika (išskyrus išlaidas, apmokamas remiantis 2 str.); 4.6 nuostolių, sugadinimų ar išlaidų, atsiradusių dėl laivo valdytojų, savininko, frachtuotojų ar laivo operatorių finansinio nepajėgumo ar aplaidumo; 4.7 nuostolių, sugadinimų ar išlaidų, sukeltų bet kokio ginklo kare, kuriame naudojamos atominio ar branduolinio skilimo ir (ar) sintezės arba panašios reakcijos ar radiaciją sukeliančios medžiagos.
Laivo netinkamumo plaukti išimties sąlyga (5 p.)
5.1 Pagal šias taisykles neatlyginami nuostoliai, sugadinimai ar išlaidos, atsiradusios dėl: laivo netinkamumo plaukti; laivo, transporto priemonės, transportavimo konteinerio ar keltuvo netikimo saugiai vežti apdraustąjį krovinį; kai apdraustasis arba jo darbuotojai žinojo apie šį netinkamumą ar netikimą dar iki apdraustąjį krovinį pakraunant į laivą. 5.2 Draudikas neatsisako atlyginti nuostolių, atsiradusių dėl laivo galimo netinkamumo plaukti ar netikimo vežti apdraustą krovinį, jei apdraustasis ar jo darbuotojai apie tai nežinojo.
Išimties dėl karo sąlyga (6 p.)
6. Pagal šias taisykles neatlyginami nuostoliai, sugadinimai ar išlaidos, atsiradusios dėl: 6.1 karo, pilietinio karo, revoliucijos, sukilimo, maišto ar dėl to kylančios pilietinės nesantaikos, priešiško veiksmų, padarytų kariaujančios pusės ar priešinantis jai; 6.2 užgrobimo, pagrobimo, areštavimo, sulaikymo ar užlaikymo ar bandymo tai padaryti ir pasekmių, kilusių dėl to; 6.3 paliktų minų, torpedų, bombų ar kitų paliktų ginklų.
Išimties dėl streiko sąlyga (7 p.)
7. Pagal šias taisykles neatlyginami nuostoliai, sugadinimai ar išlaidos: 7.1 sukelti streikuojančių, lokautuotų darbininkų ar asmenų, dalyvaujančių darbo trukdymuose, maištuose ar pilietiniuose bruzdėjimuose; 7.2 atsiradę dėl streikų, lokautų, darbo neramumų, maištų ar pilietinių bruzdėjimų;

7.3 sukelti bet kokio teroristo ar bet kokio asmens, veikiančio dėl politinių motyvų.
Trukmė
Maršruto sąlyga (8 p.)
8.1 Šis draudimas prasideda, kai apdraustas kroviny išvežamas iš sandėlio ar sandėliavimo vietos, nurodytos polise kaip pervežimo (tranzito) pradžia, tęsiasi įprasto pervežimo (tranzito) maršrute ir baigiasi kai: 8.1.1 atgabenas į gavėjo arba į kitus galutinius sandėlius ar saugojimo vietą, polise nurodytame paskirties punkte; 8.1.2 į bet kurią kitą sandėlį ar saugojimo vietą polise nurodytame paskirties punkte ar nepasiekus jo, kuriuos apdraustasis pasirenka naudoti: 8.1.2.1 saugojimui kitaip nei numatyta įprastoje tranzito eigoje; 8.1.2.2 išvežiojimui arba paskirstymui arba 8.1.3 praėjus 60 dienų po to, kai apdraustas kroviny visiškai iškrautas iš laivo paskutiniame iškrovimo uoste priklausomai nuo to, kuri nors viena iš aukščiau paminėtų sąlygų patenkinama pirmoji. 8.2 Jei iškrovus iš laivo paskutiniame iškrovimo uoste iki pasibaigiant šiam draudimui kroviny dar turi būti atgabentas į kitą punktą negu nurodyta polise, šis draudimas galios kaip anksčiau, tačiau nebus taikomas kitiems pervežimo maršrutams. 8.3 Šis draudimas galioja (pasibaigimo terminai išlieka kaip nurodyta anksčiau ir 9 straipsnyje toliau) užtrukus, jei tai nepriklausė nuo apdraustojo; taip pat nukrypus nuo kurso, priverstinai iškrovus, perkrovus ar atsiradus bet kokiems kitiems pokyčiams kelionėje, laivo savininkui ar frachtuotojams naudojantis teisėmis, suteikiamomis frachto kontraktu.
Vežimo sutarties pabaigos sąlyga (9 p.)
9. Jei dėl aplinkybių, nepriklausančių nuo apdraustojo, pervežimo sutartis baigiasi kitame nei nurodyta polise uoste ar vietovėje arba pervežimas yra kitaip nutrauktas prieš atvežant krovinį į vietą, kaip numatyta 8 straipsnyje, tuomet draudimas irgi pasibaigia, nebent apie tai skubiai pranešama draudikui ir atsižvelgiant į draudiko nustatytą papildomą premiją prašoma, kad draudimas galiotų tol: 9.1 kol kroviny bus parduotas ar atgabentas į tokį uostą ar vietovę arba, jei nesusitarta kitaip, iki praėjus 60 dienų nuo apdrausto krovinio atvykimo į uostą arba vietovę, priklausomai nuo to, kas įvyksta anksčiau

arba 9.2 kol kroviny yra pervežamas per minėtas 60 dienų (ar kitoku suderintu laikotarpiu) į paskyrimo vietą ar kurį kitą punktą, draudimui pasibaigiant pagal 8 str.
Maršruto pakeitimo sąlyga (10 p.)
10. Jei įsigaliojus šiam draudimui apdraustasis pakeičia paskyrimo vietą, draudimas galioja tik apie tai skubiai informavus draudiką ir sumokėjęs jo nustatytą papildomą premiją.
Nuostolių atlyginimas ir pretenzijos
Draudimo intereso sąlyga (11 p.)
11.1 Nuostolių atlyginimui pagal šį draudimą gauti apdraustasis privalo turėti draudiminį interesą apdraustajam turtui nuostolio atsiradimo momentu. 11.2 Remiantis 11.1 punktu apdraustasis turi teisę į apdraustų nuostolių, atsiradusių draudimo galiojimo metu, atlyginimą, net jei jie atsirado iki draudimo sutarties sudarymo, išskyrus tuos atvejus, kai apdraustasis jau žinojo apie nuostolį, o draudikas – ne.
Išlaidų dėl ekspedicijos sąlyga (12 p.)
12. Jeigu dėl šiomis taisyklėmis draudžiamos rizikos apdraustasis kroviny atgabentas į kitą uostą ar vietą negu nurodyta polise, draudikas atlygins pagrįstas papildomas išlaidas, padarytas iškraunant, saugant ir pervežant apdraustąjį krovinį į paskyrimo vietą.
Netiesioginio visiško praradimo sąlyga (13 p.)
13. Pagal šias taisykles nebus atlyginamos jokios pretenzijos dėl visiškos konstruktyvinės netekties, nebent kai apdraustasis kroviny paliekamas, jei visiškas jo netekimas neišvengiamas arba kai jo atgavimo, atkūrimo ir atgabenimo į paskyrimo vietą išlaidos viršytų jo vertę.
Padidintos vertės sąlyga (14 p.)
14.1 Jei apdraustasis sudaro kitą, didesnės vertės draudimą čia apdraudžiamam kroviniui, sutartine krovinio verte bus laikoma šio ir kitų padidintos vertės draudimų draudimo sumos. Atsakomybė pagal šį draudimą bus tokios proporcijos su nuostoliu, kaip draudimo sumos polise santykis su visa draudimo suma. Atsitikus draudimui įvykiui apdraustasis privalo pateikti draudikui įrodymus apie visą draudimo sumą pagal kitus draudimus. 14.2 Padidintos vertės draudimui taikoma ši sąlyga: Sutarta krovinio verte laikoma pirminio draudimo ir visų didesnės vertės draudimų, atlyginančių apdraustojo krovinio nuostolius, draudimo sumų vertė. Atsakomybė pagal šį draudimą bus tokios proporcijos su nuostoliu, kaip draudimo sumos polise santykis su visa draudimo suma.

Atsitikus draudimui įvykiui apdraustasis privalo pateikti draudikui įrodymus apie visą draudimo sumą visuose kituose draudimuose.
Draudimo nauda (15 p.)
15. Krovinio draudimo sutartis neturi duoti naudos nei vežėjui, nei kitam asmeniui, kuriam patikėtas krovinio saugojimas.
Nuostolių mažinimo sąlyga (16 p.)
16. Apdraustojo, jo darbuotojų ir atstovų pareiga nuostolio atveju: 16.1 imtis visų tikslingų priemonių nuostoliui išvengti ar jį sumažinti ir 16.2 tinkamai užtikrinti visas savo reikalavimo teises vežėjams, saugotojams ar kitiems tretiesiems asmenims ir jomis pasinaudoti. Kartu draudikas įsipareigoja papildomai prie čia atlyginamo nuostolio padengti visas pagrįstas išlaidas, padarytas tai atliekant.
Reikalavimo teisės atsisakymo sąlyga (17 p.)
17. Veiksmai, kurių imasi apdraustasis ar draudikas, kad išgelbėtų, apsaugotų ar atgautų apdraustą krovinį, negali būti laikomi atleidimu nuo įsipareigojimų, atsisakymu nuo pretenzijų ar kokiu kitu bet kurios šalies teisių apribojimu.
Reikalavimo nedelsti sąlyga (18 p.)
18. Ši draudimo sąlyga reikalauja, kad apdraustasis veiktų deramai greitai visomis nuo jo priklausančiomis aplinkybėmis.
Taikytinos teisės ir praktikos sąlyga (19 p.)
19. Šiai draudimo sutarčiai galioja Anglijos įstatymai ir praktika.
Pastaba
Apdraustasis, sužinojęs apie įvykį, kurio padaryti nuostoliai atlyginami šiuo draudimu, privalo skubiai pranešti apie tai draudikui. Teisė gauti atlyginimą priklauso nuo šio įsipareigojimo vykdymo.