

Ako je nezgoda mogla utjecati na sposobnost broda za plovidbu, zapovjednik ili brodar moraju što je moguće prije izvijestiti Hrvatski registar brodova koji će pokrenuti postupak utvrđivanja je li potreban izvanredni pregled broda.

Ako je do sudara došlo u teritorijalnom moru neke druge države, a pomorska je nezgoda mogla utjecati na sigurnost broda, zapovjednik ili brodar nakon što je brod uplovio u luku te države mora odmah izvijestiti odgovarajuća tijela pomorske uprave države luke u kojoj se nalazi.

5.10.10. Prilavljanje jamstva za naknadu štete

Zapovjednik ili brodar zatražit će od drugog broda jamstvo za naknadu štete koja je nastala uslijed sudara. U slučaju da brodar drugog broda odbije dati jamstvo, valja zatražiti da se donese mjera privremenog zaustavljanja broda. U praksi jamstvo redovito daju osiguratelji broda ili odgovornosti. U novije vrijeme ustalila se praksa da jamstvo za štete iz sudara brodova daje P.&I. klub u koji je brod u članjen, neovisno o tome što najčešće pokriva samo četvrtinu odgovornosti iz sudara. Klub može zatražiti protujamstvo od osiguratelja broda ili od vlasnika broda.

GLAVA V.

POMORSKO OSIGURANJE

1. POJAM POMORSKOG OSIGURANJA

Pod pojmom *pomorsko osiguranje* (engl. *marine insurance*, njem. *Seever-sicherung*, franc. *assurance maritime*, tal. *le assicurazioni maritime*) razumi-jeva se pravni posao osiguranja kojim se osiguravaju brodovi, roba koja se prevozi brodovima, odgovornost broдача i drugi interesi izloženi rizicima mora ili su u vezi s obavljanjem plovidbe na moru. Širi je pojam *transportno osiguranje*.

Pod pojmom *transportno osiguranje* (engl. *transport insurance*, njem. *transportversicherung*, franc. *assurance contre les risques de transport*, tal. *le assicurazione trasporto*) razumijevamo granu osiguranja u okviru koje se osiguravaju imovinski interesi izloženi transportnim rizicima, a obuhvaća osiguranje plovnih objekata i letjelica; osiguranje robe i drugih stvari u prijevozu morem, unutarnjim vodama, kopnom i zrakom, samo jednom vrstom prometa ili u kombinaciji više njih, kao i osiguranje odgovornosti broдача, prijevoznika i brodogopravljača. Transportno se osiguranje razvija s obzirom na ove kriterije: a) prema predmetu osiguranja, b) prema grani prometa, c) prema obliku organizacije.

Pomorsko osiguranje obuhvaća *osiguranje pomorskih brodova i brodova unutrašnje plovidbe, osiguranje robe u pomorskom i multimodalnom prijevozu, osiguranje vozarina, osiguranje brodova u gradnji, osiguranje konjetera, osiguranje platformi za istraživanje i eksploataciju podmorja, osiguranje odgovornosti pomorskih brodara, osiguranje odgovornosti brodopopravljača, osiguranje troškova osiguranja, raznih drugih troškova, prava i imovinskih interesa*. Na primjer, osiguranje u kopnenom prijevozu. Suvremeno pomorsko osiguranje ima obilježje sustava općeg transportnog osiguranja.

Poslovima pomorskog osiguranja bave se *društva za osiguranje*, koja posluju na principu premijskog osiguranja i *društva za uzajamno osiguranje* - P.&I. klubovi (uz naplatu doprinosa).

Pomorsko osiguranje počiva na načelu dragovoljnosti. Iznimno su zakonom propisani slučajevi kada je osiguranje obvezno. Obvezna su osiguranja propisana samo u osiguranju od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama (osiguranje vlasnika brodice ili jahte od odgovornosti za štetu nanесену trećim osobama; osiguranje odgovornosti vlasnika tankera za štete od onečišćenja; osiguranje odgovornosti poduzetnika nuklearnog broда (opširnije, infra).

2. POVIJESNI RAZVOJ

Pomorsko je osiguranje nastalo u srednjem vijeku na području sjevernog dijela Italije. U pretpovijesnom razdoblju razvoja osiguranja primjenjivali su se brojni oblici uzajamnog snošenja šteta u okviru pojedinih skupina trgovaca povezanih zajedničkim interesom. Povjesničari navode da su čak 3000 godina pr. Kr. kineski trgovci u prijevozu robe rijekom Jangtze na opasnim mjestima teret prekrcavali u više manjih brodica i tako dijelili rizik na više manjih. Vlasnici uspješno prevezene robe bili su dužni dati dio svoje robe trgovcima koji su pretrpjeli štetu. Slična se raspodjela rizika obavljala i između babilonskih trgovaca - sudionika karavana (2250. godine pr. Kr.). Početak solidarnog snošenja šteta u prijevozu robe morem vezan je za običaje drevnih kultura istočnog Mediterana i općenito za razvoj pomorske plovidbe. Prvi je takav oblik bila *zajednička bananija*. U kasnijem razvoju pomorske trgovine posebno je značenje imao institut *pomorskog zajma*. Kada je papa Grgur IX. zbog visokih kamata zabranio pomorski zajam, pribjeglo se drugim oblicima pokrivanja rizika pomorske plovidbe. Razboriti i domišljat odgovor na potrebe rastućeg pomorskog prometa i poduzetništva pronađen je u sklapanju posebnog pravnog posla, *ugovora o osiguranju*.

Osiguranjem uz plaćanje premije prvi su se bavili trgovci iz Lombardije (14. stoljeće). Prva osiguranja odnosila su se na osiguranje brodova i transport dobara morem. Na taj se način u povijesnom razvoju osiguranja pomorsko osiguranje prvo razvilo i presudno utjecalo na razvoj drugih vrsta osiguranja. Nastajanja poznata isprava o osiguranju broda "Santa Clara" za putovanje od Denovi i počinje iz 1347. godine (osiguranje broda "Santa Clara" za putovanje od Denove do Majotke). U najstarije tragove o poslu osiguranja ubraja se i ugovor o pomorskom osiguranju pronađen u arhivu grada Dubrovnika iz 1395. godine, koji ima sva obilježja i bine elemente ugovora o osiguranju. Posao osiguranja brzo se proširio i na druge dijelove Europe. Najprije na španjolsku, Portugal i Francusku, a zatim i na sjevernu Europu (hanzeatski gradovi) i Englesku. Poslovanje osiguranja u Engleskoj prvi su se bavili doseljeni talijanski trgovci, Langobardi. S vremenom primat u pomorskom osiguranju preuzimaju engleski gradovi London i Newcastle, da bi od kraja 17. stoljeća dominantnu ulogu u tom osiguranju stekao London.

Povijesnu pojavu osiguranja s vremenom je pratilo i njegovo pravno uređenje. *Ugovorno pravo osiguranja* razvijalo se najprije u samoj poslovnoj praksi kao običajno pravo trgovaca i pomoraca (*lex mercatoria*), zatim su intervencijom zakonodavca, najprije putem statutarog prava autonomnih srednjovjekov-

ni gradova a potom nacionalnim kodifikacijama, formirane posebne pravne norme radi uređivanja pravnog odnosa iz osiguranja. To se pravo u odnosu na druge imovinskopravne poslove razvijalo kao posebno pravo. Pravo pomorskog osiguranja i pravo ostalih vrsta osiguranja imalo je specifičan i međusobno odvojeni put pravnog normiranja. Zbog toga suvremeno pravo osiguranja nije jedinstveno kodificirano.¹⁷² Prvi propisi o osiguranju nalaze se u statutima mediteranskih gradova 14. i 15. stoljeća. Za Denovu su vezani i prvi propisi o osiguranju sadržani u duždevoj uredbi protiv zlouporabe u osiguranju iz 1369. godine. Fragmentarne odredbe o osiguranju postojale su osim u Denovi i u ordonancama brojnih drugih srednjovjekovnih trgovačkih mediteranskih gradova. Općepriznato je vrijedan povijesni spomenik pomorskog osiguranja dubrovački Zakon o pomorskom osiguranju iz 1568. - *Ordo super assicuratoribus* (doslavno na hrvatskom: Uredba o osigurateljima). Taj se zakon uzima kao jedan od najstarijih, ako ne i najstariji pravni akt leglativnog podrijetla o poslu osiguranja.

Ugovorno pravo osiguranja razvilo se iz poslovnih običaja, pa su prva cjelovita pravila pomorskog osiguranja bile zbirke običaja. Važnu je ulogu u tom pogledu odigrala antverpenska zbirka običaja *Coutumes d'Anvers* (1582), a posebice francuska zbirka običaja *Le Guidon de la Mer* (Pomorski vodič). Poznato je da je publicirana 1671. u Rouenu, a nastala je vjerojatno znatno prije. "Guidon de la Mer" nije leglativni pravni akt nego privatna zbirka pomorsko-pravnih običaja, pa nema primat u odnosu na dubrovački zakon. Od ostalih povijesnih spomenika pomorskog osiguranja do modernih kodifikacija nezaobilazno je navesti francusku *Ordonance de la Marine Marchande* (1681).¹⁷³ To je bila najpotpunija europska kodifikacija pomorskog osiguranja i običajne prakse do toga vremena. "Le Guidon de la Mer" i "Ordonance de la Marine" odigrali su vrlo važnu ulogu u kasnijem razvoju prava osiguranja u drugim europskim državama.

3. PRAVNA VRELA

Skup pravnih normi kojima se reguliraju odnosi iz ugovora o pomorskom osiguranju obuhvaćeni su pojmom *pravo pomorskog osiguranja*. Pomorsko osiguranje povijesno se razvijalo usporedo s razvojem pravnih regulativa za trgovačke odnose vezane za pomorsku plovību, kao i s razvojem specifičnih pomorsko-pravnih instituta. Pomorsko je osiguranje specifičan pravni posao. U odnosu na

¹⁷² U našim je pravom sistavu zbog toga pomorsko osiguranje regulirano Pomorskim zakonikom a ostale vrste osiguranja (osiguranje imovine, osiguranje odgovornosti, osiguranje osobo) Zakonom o obveznim odnosima (N.N., br. 35/2005).

¹⁷³ O suvremenom leglativnom razvoju opširnije na str. 32. supra.

druge vrste osiguranja pomorsko osiguranje karakterizira poseban i specifičan razvojni put pravnog normiranja. Takav poseban razvojni put instituta pomorskog osiguranja imao je za posljedicu da se propisi za pomorsko osiguranje nalaze u jednom pravnom aktu, a propisi za osiguranje imovine i osoba u drugom pravnom aktu.

U našem pravu to je riješeno tako da je pomorsko osiguranje uređeno *Pomorskim zakonikom*, a ostale vrste osiguranja *Zakonom o obveznim odnosima*. Na pomorska se osiguranja ne primjenjuju propisi koji vrijede za ostale vrste osiguranja. Prema posebnim zakonima, primjena odredaba Pomorskog zakonika proširena je i na osiguranje stvari u drugim granama prometa. Pomorski zakonik primjenjuje se na: a) osiguranja koja su tim zakonom izričito predviđena, b) druga slična osiguranja sklopljena prema policama ili uvjetima uobičajenim za pomorska osiguranja,¹⁷⁴ c) odredbe Pomorskog zakonika na odgovarajući se način primjenjuju na unutarnju plovidbu,¹⁷⁵ d) odredbe Pomorskog zakonika na odgovarajući se način primjenjuju na osiguranje u zračnom prometu,¹⁷⁶ e) odredbe Pomorskog zakonika na odgovarajući se način primjenjuju na osiguranje stvari u kopnenom prijevozu.¹⁷⁷

Pomorski zakonik područje svoje primjene određuje tako što navodi predmete na osiguranje kojih se primjenjuje. Zakonik svoju primjenu proširuje i na neka osiguranja koja nisu u izravnoj vezi s pomorskom plovidbom. Životna potreba i razlozi praktične naravi nalogali su takvo rješenje.

Pomorski zakonik sve predmete osiguranja dijeli u tri tipične kategorije:

- a) *osiguranje broda i robe*,
- b) *osiguranje vozarine i drugih interesa u vezi s plovidbom i iskoristivanjem brodova*,
- c) *osiguranje odgovornosti za štete nanesene trećim osobama*.¹⁷⁸

Osim toga, Pomorski se zakonik primjenjuje i na osiguranje:

- a) *brodova u gradnji i stvari namijenjenih njihovoj izgradnji*,
- b) *kontejnera*,
- c) *platformi za istraživanje i eksploataciju podmorja*,
- d) *stvari koje se prije ili poslije prijevoza brodom prevoze drugim prijevoznom sredstvom ili se prije, u tijeku ili nakon takva prijevoza nalaze u skladištima, stovarištima ili drugim mjestima (multimodalni prijevoz)*,
- e) *odgovornosti brodopopravljača*,
- f) *jabiti i brodnica*.

¹⁷⁴ Prema čl. 684. st. 2. Pomorskog zakonika.

¹⁷⁵ Prema Zakonu o plovidbi unutarnjim vodama, 1998. (Gl. 1).

¹⁷⁶ Prema Zakonu o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (1998.), ako tim zakonom nije drukčije određeno, na osiguranje u zračnom prometu na odgovarajući se način primjenjuju odredbe o ugovorima u pomorskom osiguranju iz Pomorskog zakonika, osim posebnih odredaba o osiguranju brodova (Gl. 126).

¹⁷⁷ Prema Zakonu o obveznim odnosima (2005.), na ugovore o osiguranju stvari u kopnenom prijevozu na odgovarajući se način primjenjuju pravila o pomorskom osiguranju (Gl. 923. st. 2).

¹⁷⁸ Prema Pomorskom zakoniku, pod pojmom "treće osobe" razumijevaju se osobe koje nisu subjekti ugovora o osiguranju (Gl. 684. st. 6).

laze u skladištima, stovarištima ili drugim mjestima (multimodalni prijevoz),
e) odgovornosti brodopopravljača,
f) jabiti i brodnica.

Pomorski se zakonik primjenjuje i na druga transportna osiguranja ako su sklopljena prema policama ili uvjetima uobičajenim za pomorska osiguranja (Gl. 684. st. 2. PZ). Na primjer, osiguranje robe u kopnenom prijevozu. Pomorski se zakonik primjenjuje i na *uzajamna osiguranja* pomorskih rizika ako nisu u suprotnosti s naravi odnosa tih osiguranja, kao i na *reosiguranje* ako je predmet reosiguranja ugovor o pomorskom osiguranju (Gl. 684. PZ).

Odredbe Pomorskog zakonika o pomorskom osiguranju pretežno su dispozitivne naravi. Postoji samo nekoliko izuzetaka od toga načela, kada se odredbe zakonika ne mogu mijenjati ni izričitim odredbama ugovora o osiguranju. U svim ostalim pitanjima zakonik ostavlja strankama slobodu pri ugovaranju sadržaja ugovornog odnosa. Prema tome, po redosljedcu primjene pravnih vrela na prvo mjesto dolaze prisilni zakonski propisi i pravila morala, a odmah poslije njih ugovor. Pod pojmom ugovor obuhvaćeni su i ugovoreni *uvjeti osiguranja* (*pravila osiguranja*), jer su oni njegov sastavni dio u svemu što ugovorom nije posebno uređeno. Kao dio ugovora smatra se i praksa razvijena među ugovornim strankama.

4. POJAM UGOVORA

Ugovor o pomorskom osiguranju možemo definirati kao *ugovor kojim se ugovaratelj osiguranja obavezuje da će osiguratelju platiti premiju osiguranja ili doprinos, a osiguratelj se obavezuje ugovaratelju osiguranja da će osigurati, ako nastane događaj koji znači osigurani slučaj, u skladu s odredbama ugovora, isplatiti naknadu za štetu (osigurani slučaj, ili na drugi odgovarajući način oštetiti osiguranika*. Iz toga proizlazi da su bitni elementi ugovora o pomorskom osiguranju: osigurani predmet, osigurani rizik, premija osiguranja ili doprinos (kod uzajamnih osiguranja) i naknada za štetu u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja (osigurinam).

Ugovor o pomorskom osiguranju ubraja se u obveznopravne poslove. Opća je njegova karakteristika da je to dvostrano obvezni ugovor. Sklapanjem ugovora o osiguranju nastaje obveza za izvršenje ugovorom predviđenih dužnosti uza-

jamno za obje ugovorne stranke. Ugovaratelj se obvezuje platiti premiju osiguranja, a osiguravatelj isplatiti osigurninu ako se ostvario osigurani slučaj. Kao dvostrani ugovor taj se pravni posao ubraja u tzv. *naplatno obvezne ugovore*. Ugovor o pomorskom osiguranju jest *trgovačkopravni posao*.

5. STRANKE UGOVORA

Ugovorne su stranke iz ugovora o pomorskom osiguranju *osiguratelj, osiguranik i ugovaratelj osiguranja*. Ugovaratelja osiguranja valja razlikovati od osiguranika. Njihova je uloga različita. Te osobe imaju specifična prava i obveze. Jedna se osoba može javiti u obje funkcije, ali to mogu biti i različite osobe.

Osiguratelj (*insurer*) je osoba koja se ugovorom o osiguranju obvezuje ugovaratelju osiguranja da će prema uvjetima ugovora nadoknaditi osiguraniku štetu koja je nastala kao posljedica ostvarenja osiguranog slučaja. Glavne su obveze osiguratelja izdavanje police osiguranja i isplata naknade za štetu. Da bi se jedna osoba mogla baviti poslom osiguranja, moraju biti ispunjeni uvjeti propisani statusnim pravom osiguranja.¹⁷⁹ Poslove osiguranja može obavljati *društvo za osiguranje*. Društvo za osiguranje može biti: *dioničko društvo* i *društvo za uzajamno osiguranje*.

Osiguranik (*assured*) je osoba koja je ovlaštena potraživati od osiguratelja naknadu za štetu pokrivenu osiguranjem. To svojstvo može imati samo osoba koja ima ili koja može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj (*osigurativni interes*; čl. 685. PZ).

Ugovaratelj osiguranja je osoba koja u svoje ime sklapa ugovor o osiguranju s osigurateljem. Ugovaratelj osiguranja kao stranka iz ugovora prema osiguratelju ima samostalna prava i obveze, neovisno o pravima i obvezama osiguranika.

Ugovaratelj osiguranja može sklopiti ugovor:

- a) za svoj račun,
- b) za račun druge osobe.

¹⁷⁹ Statusno pravo osiguranja u Republici Hrvatskoj uređeno je Zakonom o osiguranju (N.N. br. 151/2005). Ako tim zakonom nije drukčije propisano, na društvo za osiguranje primjenjuju se odredbe Zakona o trgovačkim društvima (N.N. br. 111/95, 34/99, 118/03). Zakon o osiguranju uređuje i poslove zastupanja i posredovanja u osiguranju.

6. VRSTE UGOVORA O OSIGURANJU

Postoje dvije osnovne vrste ugovora o pomorskom osiguranju: pojedinačni ugovori i opći (generalni) ugovori.

Pojedinačnim ugovornima osiguravaju se pojedini brodovi ili pojedine ugovorom točno određene pošiljke robe koje se prevoze na određenoj relaciji.

Opći ugovori su oni kojima se osigurava više brodova ili veći broj pošiljaka koje se uzastopce otpremaju i koje su u ugovoru označene samo u općim crtama.

Postoji više vrsta općih ugovora o osiguranju robe. U praksi se pretežno primjenjuju ova tri oblika: *otpisna (flotantna) polica*, *otvoreno pokriće (open cover)* i *generalna (opća) polica*.

Opći ugovori u osiguranju brodova primjenjuju se u obliku *flotnih ugovora* ili *flotnih polica* (engl. *fleet insurance*). Flotnim ugovorima odnosno policama osiguravaju se svi brodovi jednog osiguranika ili više njih.

7. TRAJANJE UGOVORA

Ugovori o pomorskom osiguranju mogu biti: a) *ugovori na vrijeme*, b) *ugovori za putovanje*. Moguća je i njihova kombinacija u okviru istog ugovora. Vrijeme trajanja osiguranja ili osigurano putovanje bitan su elementi ugovora i navode se u polici osiguranja. S obzirom na to radi li se o osiguranju na određeno vrijeme ili za određeno putovanje razlikujemo "police na vrijeme" (*time policies*) i "police za putovanje" (*voyage policies*). Ugovori o osiguranju brodova pretežno su ugovori na određeno vrijeme, a ugovori o osiguranju robe u prijevozu pretežno su ugovori za određeno putovanje.

Trajanje ugovora kod ugovora na vrijeme određuje se navođenjem u ugovoru ili polici osiguranja prvog i posljednjeg dana osiguranja. Uobičajeno je da osiguranje na vrijeme počinje teći u 0 sati prvog i završava u 24 sata posljednjeg dana predviđenog ugovorom.

Ugovorom za putovanje osigurani se predmet osigurava za vrijeme prijevoza na određenoj relaciji koja se utvrđuje ugovorom. Osigurano se putovanje može odrediti pomoću tri elementa: relacijom, pravcem puta, trajanjem putovanja. U policama osiguranja najčešće se navodi samo relacija putovanja. Ako su ti elementi ugovoreni, oni su bitni elementi ugovora.

8. PRIJENOS PRAVA IZ UGOVORA

Prava iz ugovora o pomorskom osiguranju mogu se prenositi na druge osobe, ako među strankama nije drukčije ugovoreno. Pod prijenosom prava razumijeva se prijenos prava ugovornih stranaka na treću osobu. Svoja prava iz ugovora mogu prenositi obje ugovorne stranke: osiguratelj i osiguravnik. Pravom pomorskog osiguranja reguliran je samo prijenos osiguravničkih prava. Kada osiguravnik prenese svoja prava (*assignor*) na njegovo mjesto u ugovornom odnosu dolazi novi osiguravnik koji preuzima njegova prava i dužnosti (*assignee*). Sadržaj ugovornih prava i obveza ostaje isti kao što je bio prije prijenosa. Promjenom osiguravnika osiguratelj ne može doći u gori položaj, a ni novi osiguravnik u bolji od onog u kojem se nalazio njegov pravni prednik. To znači da osiguratelj može novom osiguravniku staviti iste prigovore koje je imao i prema prvobitnom osiguravniku. Osim prijenosa prava iz ugovora, prenositi se mogu i samo pojedine otuđive tražbine. Npr. pravo na naplatu osigurnine.

Prava iz osiguranja općenito se mogu prenositi prije i poslije nastanka osiguranog slučaja. Jedino je prijenos prava prije nastanka osiguranog slučaja specifičan za pravni posao osiguranja. Prijenos prava nakon nastanka osiguranog slučaja svodi se na prijenos tražbine za naplatu osigurnine. Taj se prijenos obavlja posebnim obveznopravnim poslom - *ugovorom o ustupu prava (cesija)*.

Prava iz ugovora o osiguranju mogu se prenositi: a) ugovorom, b) prijenosom police osiguranja. Prijenos police osiguranja osnovni je i specifičan oblik prijenosa prava iz ugovora o osiguranju. Pod prijenosom police podrazumijeva se prijenos osiguravničkih prava i obveza iz ugovora na treću osobu. Osiguravnik može prenijeti svoja prava iz ugovora samo na osobu koja može imati svojstvo osiguravnika. To znači da osoba na koju se prenosi polica osiguranja mora imati ili može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osiguravni slučaj (osigurativni interes). Pomorska polica osiguranja prenosi se na temelju samog zakona, osim ako takva mogućnost nije isključena odredbama ugovora. Svojestvo prenosivosti police osiguranja utemeljeno je u osiguranju robe u međunarodnoj trgovini. Pri ispunjenju ugovora o prodaji mijenja se nositelj prava na robu, pa se nametnula potreba za prijenosom prava iz ugovora o osiguranju i ugovora o prijevozu na treću osobu. Taj se prijenos ostvaruje prijenosom pomorske terećenice i pomorske police osiguranja. Prijenos prava iz osiguranja obavlja se indosiranjem police ili na drugi odgovarajući način. Način prijenosa police osiguranja ovisi o vrsti police. Polica može biti *na ime, po naredbi, na domostelja i za račun koga se tiče*.

Pravo na naplatu naknade iz osiguranja (osigurnine) prije nastanka osiguranog slučaja najčešće se u praksi ustupa u korist banke koja je kreditirala kupnju ili gradnju nekog broda. U takvu se situaciju ugovorno ustupanje toga prava javlja kao oblik jamstva za otplatu kreditnog duga. To se pravo ustupa tzv. *vinkulacijom police osiguranja*. U policu osiguranja ili u ispravu koja se polici priključuje unosi se izjava o plaćanju naknade za štetu (*Loss Payable Clause*). Prema toj klauzuli, osiguratelj će u cijelosti ili djelomično isplatiti naknadu za štetu osobi u čiju se korist polica vinkulira a ne osiguravniku ili, u drugoj varijanti, osiguratelj će isplatiti naknadu osiguravniku samo uz suglasnost osobe u čiju se korist polica vinkulira. Vinkulacijom police ne prenosi se svojstvo osiguravnika. Predmet je ustupanja isključivo pravo na naplatu naknade za štetu.

9. PRESTANAK UGOVORA

Sve razloge za prestanak ugovora o pomorskom osiguranju možemo svrstati na redovne i izvanredne. Istek ugovorenog roka osiguranja redovan je način prestanka ugovora. Izvanredni razlozi za prestanak ugovora o pomorskom osiguranju mogu biti: a) propisani, b) ugovoreni.

Razlozi prestanka ugovora predviđeni su standardnim uvjetima osiguranja ili posebnim ugovornim odredbama unesenim u policu odnosno ugovor prilikom njegova sklapanja. Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses - Hulls, 1995*), na primjer, kao razloge za prestanak osiguranja navode: promjenu klasifikacijskog društva; promjenu, suspenziju, prekid, otkaz ili istek klase broda; promjenu osobe vlasnika, promjenu zastave ili uprave nad brodom; promjenu u osobi plovidbenog poduzetnika davanjem broda u zakup; rekviziciju broda. U svim tim slučajevima osiguranje broda će automatski prestati, osim ako se osiguratelj pismeno ne suglasi s produženjem osiguranja.

10. ISPRAVE O OSIGURANJU

Ugovor o pomorskom osiguranju neformalni je obveznopravni posao. Za njegov postanak i valjanost u našem sustavu ne traži da bude sastavljen u određenom obliku. Za perfectnost ugovora dovoljno je da se stranke sporazume o bitnim elementima ugovora. Sklapanje ugovora o pomorskom osiguranju u praksi redovito prati izdavanje neke od uobičajenih isprava o osiguranju. Osnovni su oblici isprava o pomorskom osiguranju *list pokrića, potvrda o sklopljenom ugovoru o osiguranju, certifikat osiguranja i polica osiguranja*.

Polica osiguranja je osnovna i najvažnija isprava o sklopljenom ugovoru o pomorskom osiguranju. Uručuje se ugovaratelju prilikom sklapanja ugovora ili poslije toga. U ovom se osiguranju uobičajeno naziva pomorska polica (*Marine Policy*). U osiguranju robe naziva se i kargo polica (*Cargo Policy*), a u osiguranju brodova i pomorska kasko polica (*Marine Hull Policy, Hull and Machinery Policy*).

Oblik pomorske police osiguranja nije propisan. Osiguratelji se u svom poslovanju redovito koriste vlastitim obrascem pomorske police. Danas je u uporabi tzv. nova pomorska polica (*New Marine Policy Form*). Primjenjuje se od 1983. godine. Naziva se nova kako bi se razlikovala od pomorske police koja joj je prethodila (*S.G. Policy Form*).

Nova engleska pomorska polica (Form MAR) jednostavnog je oblika i ne sadrži, za razliku od S.G. police, uvjete osiguranja. U tome se ogleda bitna promjena u odnosu na prijašnje stanje. U primjeni nove police odgovarajući se sadržaj ugovornog odnosa postiže navođenjem u polici ugovorenih institutskih klauzula (ili drugih uvjeta osiguranja) i posebnih ugovornih pogodbi. Pomorska polica sadrži broj police, ime osiguravatelja, ime broda, oznaku putovanja ili trajanje osiguranja, oznaku osiguranog predmeta, ugovorenu vrijednost (ako je ugovorena), osiguranu svotu, premiju osiguranja, ugovorene uvjete osiguranja.¹⁸⁰ Može sadržavati i obračun premije osiguranja. Obrasci suvremenih pomorskih policia domaćih osiguratelja u osnovi su po obliku i sadržaju slični novoj engleskoj pomorskoj polici (Form MAR).¹⁸¹

U poslovnoj praksi formiralo se više vrsta pomorskih policia. One se međusobno razlikuju s obzirom na oblik, sadržaj i namjenu. Mogu se razvrstati upotrebom različitih kriterija. Najpoznatije su ove grupe policia: *kasko i kargo police*;

pojedinačne i generične (opće); uvozne i izvozne; valutirane i nevalutirane; police za određeno putovanje i police na određeno vrijeme; police na time, po narudbi, na dostizanju, za račun onoga koga se tiče.

11. ELEMENTI UGOVORA

Elementi ugovora o pomorskom osiguranju su: osigurani predmet, osigurana svota, osigurani rizici, premija osiguranja i osigurnina.

11.1. OSIGURANI PREDMET

Osigurani predmet bitan je element ugovora o osiguranju. Postojanje osiguranog predmeta uvjet je postojanja i valjanosti ugovora. Osigurani predmet mora biti označen u ugovoru odnosno polici osiguranja na način koji omogućuje utvrđivanje njegova identiteta (čl. 693. st. 1. PZ).

Kao osigurani predmet u pomorskom osiguranju mogu biti:

- brod i roba (teret) i druge stvari koje se prevoze brodom ili se na njemu nalaze;
- vozari, očekivana dobit, troškovi osiguranja, troškovi opskrbe broda i druge imovinske koristi i prava;
- odgovornost brodatara za štete nanесene trećim osobama u vezi iskoristavanjem broda;
- odgovornost brodograđevatelja;
- brodovi u gradnji, kontejneri, platforme za istraživanje i eksploataciju podmorja;
- jahte i brodice.

Ako se osigurani predmet nedovoljno ili pogrešno označi tako da se ne može ni posredno utvrditi je li bio izložen osiguranom riziku i oštećen, osiguratelj nije obavezan nadoknaditi nastalu štetu (čl. 693. st. 2. PZ). U polici se roba kao osigurani predmet označuje pojedinačno ili generično. Roba se pojedinačno označuje tako da se osim osiguranog predmeta u polici navedu i njegove identitetne oznake. Roba se generično označuje navođenjem vrste robe. Brod kao osigurani predmet u polici se označuje navođenjem: a) imena broda, b) osiguranog interesa u odnosu na taj brod (npr. hull and machinery). Ime broda je osnovni element individualizacije osiguranog predmeta.

¹⁸⁰ Lloyd's Marine Policy, MAR 91 v. u PRILOGU VIII, infra.
¹⁸¹ Vidi u PRILOGU IX, infra.

11.2. OSIGURANI RIZICI

Rizik obuhvaćen osiguranjem naziva se osigurani rizik. Osigurani rizik mora biti *buduć, neizvjestan i nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguravatelja* zbog kojeg osiguravatelj može pretrpjeti imovinsku štetu. Sklapanjem ugovora o osiguranju osiguratelj preuzima snosjenje štetnih posljedica ostvarenja osiguranog rizika. Pojam osigurani rizik valja razlikovati od pojma ostvarenja osiguranog rizika. *Osigurani slučaj je događaj nastao ostvarenjem osiguranog rizika*. Osigurani slučaj nije buduću neizvjesni događaj, nego događaj koji se već ostvario. Pojam rizik obilježavaju ovi bitni elementi: mora se raditi o događaju; događaj mora biti buduć; događaj mora biti neizvjestan; događaj mora biti nezavisan o isključivoj volji osiguravatelja.

Brod i roba za vrijeme prijevoznog pothvata izloženi su brojnim rizicima. Neki su od njih imanentni prijevozu, dok su drugi rezultat radnji odnosno propusta stranaka i trećih osoba ili su u svezi sa svojstvima samog osiguranog predmeta. U osiguranju robe svi se ti rizici dijele u četiri osnovne grupe: a) osnovni rizici, b) dopunski rizici, c) dopunski rizici koji nisu obuhvaćeni pojmom "rizik", d) ratni rizici i rizici štrajka. Osigurani se rizici u osiguranju brodova dijele na pomorske rizike (puno i ograničeno pokriće), ratne rizike i rizike štrajka.

11.3. OSIGURANA SVOJA

Osiguranje se sklapa na određenom svotu. Nazivamo je osiguranom svojom (*Sum Insured, Amount Insured*). Kriteriji za procjenu visine svote na koju će se sklopiti osiguranje jest *tržišna vrijednost osiguranog predmeta na početku osiguranja (stvarna vrijednost)*. Pravilna procjena visine vrijednosti osiguranog predmeta osigurava svrhu sklapanja ugovora o osiguranju kao ugovora o naknadi za štetu.

Visinu osigurane svote može jednostrano odrediti ugovaratelj osiguranja, ali vrijednost osiguranog predmeta stranke mogu utvrditi dogovorno. Tada govorimo o *ugovorenoj vrijednosti* osiguranog predmeta (*Agreed Value*). Ta vrijednost mora biti navedena u ugovoru ili polici osiguranja s naznakom da se radi o ugovorenoj vrijednosti. Takve police nazivamo *valutirane police (Valued Policy)*. Ako iz police nije vidljivo da je vrijednost osiguranog predmeta ugovorena, takva se police naziva *nevalutirana police (Unvalued Policy)*. Police osiguranja broda i robe redovito su valutirane police.

Osigurana svota navedena u ugovoru ili polici osiguranja ima trojaku osnovnu funkciju:

- gornja je granica obveze osiguratelja za štete pokrivene osiguranjem,
- služi kao osnovica za obračun naknade štete,
- služi kao osnovica za obračun premije osiguranja.

Za štete pokrivene osiguranjem osiguratelj je u obvezi preko osigurane svote samo u slučajevima koji su predviđeni zakonom ili ugovorom.

Ugovorena vrijednost osiguranog predmeta navedena u ugovoru ili polici osiguranja obvezuje obje ugovorne stranke. Ta je vrijednost mjerodavna za utvrđivanje svih prava i obveza iz ugovora. Ugovorena vrijednost obvezuje stranke neovisno o tome odgovara li stvarnoj vrijednosti osiguranog predmeta u vrijeme sklapanja osiguranja. Eventualne promjene stvarne vrijednosti osiguranog predmeta dok traje osiguranje također ne utječu na prava i obveze stranaka u odnosu na ugovorenu vrijednost. Osiguratelj može osporiti ugovorenu vrijednost samo u slučaju prijevare ili ako je u pitanju očita pogreška. Ako vrijednost osiguranog predmeta među strankama nije ugovorena, kao vrijednost osiguranog predmeta uzima se njegova stvarna vrijednost. Prilikom određivanja naknade iz osiguranja uspoređuje se osigurana svota i stvarna vrijednost osiguranog predmeta. Pod stvarnom vrijednošću razumijeva se tržišna vrijednost osiguranog predmeta na početku osiguranja (čl. 695. st. 2. PZ).

Osiguranje se može provesti na stvarnu vrijednost, na veću ili manju vrijednost od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta. Isto tako osigurana svota može biti jednaka, veća ili manja od vrijednosti osiguranog predmeta koja je dogovorno utvrđena u ugovoru o osiguranju (ugovorena vrijednost). Ako je osiguranje provedeno na stvarnu vrijednost, govorimo o *punom osiguranju*. Provede li se na veću vrijednost od stvarne, postoji *nadosiguranje*. Ako je osiguranje provedeno na manju vrijednost od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, govorimo o *podosiguranju*. Osigurati se može i samo dio ugovorene vrijednosti osiguranog predmeta, pa tada imamo *djelomično osiguranje*. Na primjer, ugovorena vrijednost broda je 10,000,000 USD, a osigura se samo 8,000,000 USD, tj. 80 posto ugovorene vrijednosti.

Naknada za štetu u slučaju nadosiguranja ili podosiguranja obračunava se prema ovim pravilima:

Ako je osigurana svota veća od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini stvarne vrijednosti osiguranog predmeta.

U slučaju podosiguranja ili djelomičnog osiguranja, tj. kada je osigurana svota manja od ugovorene, odnosno stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, osiguratelj je obvezan nadoknaditi nastalu štetu samo razmjerno odnosu između osigurane svote i ugovorene, odnosno stvarne vrijednosti osiguranog predmeta (čl. 698. PZ). To pravilo nazivamo *pravilom podosiguranja*.

Primjer:

Brod je osiguran na svotu od 9.000, a njegova je ugovorena odnosno stvarna vrijednost 15.000. Visina nastale štete pokrivene osiguranjem iznosila je 3.000. Naknada iz osiguranja u slučaju djelomične štete utvrdit će se ovako:

$$3000 \cdot x; \quad x = \frac{9000}{15000} = 0,6; \quad 3000 \cdot 0,6 = 1800$$

U ovom će primjeru naknada iz osiguranja iznositi 1.800, a ostatak će štete (do 3.000) snositi sam osiguranik. U slučaju potpunog gubitka osiguranog broda, naknada iz osiguranja iznositi će samo 9.000, neovisno o tome što je njegova stvarna vrijednost 15.000.

11.4. PREMIJA OSIGURANJA

Premija osiguranja je novčana naknada koju mora platiti ugovaratelj osiguranja u zamjenu za preuzimanje rizika u osiguranje. Premija je novčani ekvivalent rizika preuzetog u osiguranje, pa se općenito može reći da njena visina ovisi o težini i veličini rizika. Sa stajališta težine rizika visina premije u osnovi ovisi o

- stupnju vjerojatnosti nastupa osiguranog rizika,
- moгуćoj visini štete.

Premija osiguranja bitan je element ugovora o osiguranju. Kao i svi ostali trgovačkopravni poslovi, osiguranje je naplatan pravni posao. Premiju osiguranja dužan je platiti ugovaratelj osiguranja neposredno poslije sklapanja ugovora o osiguranju. Stranke mogu ugovoriti i drukčije.

Premija osiguranja za svaki konkretni slučaj određuje se na temelju

- tarife osiguratelja,
- individualne procjene težine rizika na temelju iskustva i znanja.

Ovisno o rizicima i vremenu određivanja, premija može biti

- osnovna,
- dodatna.

11.5. OSIGURANI SLUČAJ

Osigurani je slučaj događaj prouzročen osiguranim rizikom. Sastoji se od uzroka i posljedica. Kao posljedica ostvarenja osiguranog slučaja javlja se osigurana šteta. Štetne promjene postojećeg stanja mogu se javiti u ovim oblicima:

- fizičko uništenje ili pogoršanje stanja osiguranog predmeta,
- spriječavanje povećanja materijalnog dobra osiguranika, u slučaju osiguranja očekivane dobiti.

Za nastanak obveze osiguratelja na isplatu naknade za štetu relevantni su samo oni uzroci i samo one posljedice koje su osigurane (osigurani rizici; osigurane štete).

Osigurani se rizik mora ostvariti dok traje osiguranje. U odnosu na mjesto nastanka događaja rizik se mora ostvariti u okviru granica koje nisu isključene iz osiguranja.

Šteta je redovito posljedica više uzroka, čitava lanca. Tada se pojavljuje pitanje prema kojem će se kriteriju utvrditi relevantni uzrok štete. To je pitanje presudno značajno kada su neki rizici osigurani, a neki nisu. Posebice se to javlja kada međusobno konkuriraju ratni i pomorski rizici kao uzroci nastale štete, a osigurani su samo jedni ili samo drugi, ili su osigurani različitim ugovorima.

U tom su pogledu poznata dva sustava:

- prema prvome, mjerodavna je teorija neposrednog uzroka (*Doctrine of Proximate Cause*),
- prema drugome, pokrivene su štete nastale kao posljedica osiguranih rizika i među njima ne mora postojati neposredna uzročna veza.

Striktna primjena načela *neposrednog uzroka* u praksi je često dovođila do nezadovoljavajućih rezultata, jer je zanemariavan stvaran uzrok štete. Zbog toga se danas kao osnovni kriterij umjesto najbližeg uzroka vremenu nastanka štete uzima *najvažniji i stvaran uzrok štete, tj. rizik koji je neposredno uzrokovao štetu ili je šteta nastala kao neminovna posljedica njegova ostvarenja*.

12. OSIGURANE ŠTETE

12.1. OPĆENITO

Pod pojmom osigurane štete razumijeva se gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta, kao i svaka druga vrsta osiguranjem pokrivene štete, nastala kao posljedica osiguranih rizika. Posljedice ostvarenja osiguranog rizika mogu se ogleđati u potpunom ili djelomičnom gubitku osiguranog predmeta, njegovu oštećenju, raznim troškovima i obvezama osiguranika prema trećim osobama.

Pomorskim osiguranjem pokriven je samo fizički gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog osiguranih rizika. *Posljedice (daljnje) štete fi-*

nancijske naravi nisu pokrivene tim osiguranjem ni kada su posljedica osiguranih rizika (gubitak tržišta, pad tržišne vrijednosti stvari i sl.).

Pravo pomorskog osiguranja poznaje tipizirane vrste osiguranih slučajeva prema posljedicama pod nazivom *vrste (kategorije) šteta*. Pomorski zakonik poznaje ove kategorije šteta:

- a) *potpuni gubitak osiguranog predmeta*,
- b) *djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta*,
- c) *osiguraničkov troškovi spašavanja*,
- d) *troškovi neposredno uzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja*,
- e) *zajedničke buvarije*,
- f) *nagrade za spašavanje*,
- g) *troškovi utrućivanja i likvidacije štete pokrivene osiguranjem* (čl. 706).

Ugovornim odredbama mogu se osigurati i samo neke kategorije tih šteta. Na primjer, osigurati se može samo potpuni gubitak osiguranog predmeta. Zakonikom nije pokrivena odgovornost osiguraničnika za štete nanесene trećim osobama (čl. 706. st. 2). Na primjer, ugovorna ili izvanugovorna odgovornost broda. Za osiguranje odgovornosti potrebno je posebno ugovorno utanačenje (opširnije, infra).

12.2. POTPUNI GUBITAK

Potpuni gubitak osiguranog predmeta može se javiti kao *stvarni potpuni gubitak* (*Actual Total Loss*) ili kao *izvedeni potpuni gubitak* (*Constructive Total Loss*). Osiguratelj i osiguraničnik jednu štetu mogu sporazumno riješiti kao potpuni gubitak prema osigurani predmet nije stvarno pretrpio potpuni gubitak. Taj se oblik potpunog gubitka naziva *sporazumni potpuni gubitak* (*Compromised Total Loss*).

Ako nisu ispunjeni uvjeti da bi se jedna šteta tretirala kao potpuni gubitak, tada se radi o djelomičnom gubitku ili oštećenju osiguranog predmeta.

Stvarni potpuni gubitak

Stvarni potpuni gubitak može se manifestirati na tri različita načina:

- a) potpuni materijalni gubitak osiguranog predmeta (na primjer, fizičko uništenje osiguranog predmeta u požaru, potonuce osiguranog broda bez mogućnosti vadenja i sl.);
- b) osigurani je predmet oštećen u takvu opsegu ili su oštećenja takve naravi da njegov popravak nije moguć i prestaje biti stvar određene vrste;
- c) nestanak ili trajno oduzimanje cijelog osiguranog predmeta.

Kada je brod nestao i o njemu nema nikakvih vijesti, pretpostavlja se da je nastupio njegov potpuni gubitak, ako su od primitka posljednje vijesti o njemu protekla tri mjeseca. Taj pojavni oblik potpunoga gubitka broda naziva se *pretpostavljeni gubitak* (*Presumed Total Loss*).

Ako je vrijednost osiguranog predmeta ugovorena (tzv. *valuirane police*), kod potpunog se gubitka (stvarnog ili izvedenog) iz osiguranja naknaduje šteta u visini ugovorene vrijednosti. Ako je ugovorena vrijednost osigurana samo djelomično, iz osiguranja se naknaduje šteta u visini osigurane svote. Kada vrijednost osiguranog predmeta *nije ugovorena*, kriterij je za određivanje naknade iz osiguranja stvarna vrijednost osiguranog predmeta, ali ne iznad osigurane svote (čl. 709. st. 2. PZ). Stvarna se vrijednost osiguranog predmeta ocjenjuje tek pri određivanju naknade iz osiguranja, a mjeroдавna je ona vrijednost koju je osigurani predmet imao na početku osiguranja, ako nije drukčije izričito ugovoreno (čl. 695. PZ).

Štete zbog potpunog gubitka naknaduju se iz osiguranja bez odbitka eventualno ugovorene franšize, osim ako nije drukčije izričito ugovoreno.

Isplatom naknade za štetu zbog potpunog gubitka osiguranog predmeta (stvarnog ili izvedenog) na osiguratelja prelaze sva prava koja osiguraničnik ima na osiguranom predmetu, npr. na osiguranom brodu. Usporedo s pravom vlasništva, na osiguratelja prelaze i prava osiguraničnika prema trećim osobama odgovornim za štetu. Na primjer, pravo potraživanja naknade štete od brodaru broda čijom je krivnjom došlo do sudara u kojem je potonuo osigurani brod. Pravo potraživanja od trećih osoba osiguratelj stječe na temelju instituta subrogacije (opširnije, infra).

Izvedeni potpuni gubitak

Izvedeni potpuni gubitak ekonomski je a ne fizički gubitak osiguranog predmeta. Pod pojmom izvedeni potpuni gubitak u smislu osigurane štete razumijevamo slučaj kada osigurani predmet nije potpuno fizički izgubljen (fizički i dalje postoji), ali su posljedice ostvarenja osiguranog rizika takve naravi i opsega da bi troškovi popravka osiguranog predmeta, troškovi spašavanja i drugi potrebni troškovi bili isti ili veći od njegove stvarne vrijednosti.

Kao slučajeve izvedenog potpunog gubitka Pomorski zakonik navodi: ako je potpuni gubitak osiguranog predmeta neizbježan; ako troškovi potrebni za popravak oštećenog osiguranog predmeta i troškovi spašavanja prelaze njegovu ugovorenu ili stvarnu vrijednost; ako osiguraničnik zbog osiguranog rizika ne može u neprekidnom trajanju od dvanaest mjeseci slobodno upotrebljavati cijeli osigurani predmet i njime raspolagati (čl. 710).

Da bi osigurani ostvario pravo na osigurninu za izvedeni potpuni gubitak, neophodan je uvjet da objavi osiguratelj napuštanje osiguranog predmeta (*ab-*

andoment). U našem je pravu osiguranik dužan podnijeti obrazloženi pisani zahtjev za isplatu naknade (čl. 710. st. 3. PZ). Prilivom izjave o napuštanju osiguratelji je obvezan isplatiti naknadu kao da je nastao potpuni gubitak.

U slučaju izvedenog potpunoga gubitka, naknada iz osiguranja obračunava se na isti način kao da je nastao stvarni potpuni gubitak. Osim naknade za potpuni gubitak, nadoknađuju se još samo osigurateljski troškovi spašavanja. Pri obračunavanju naknade iz osiguranja ne primjenjuje se ugovorena franšiza. Osiguratelj nije u obvezi za *nepopravljena oštećenja* osiguranog predmeta nastala u prethodnim nezgodama.

Umjesto da traži naknadu štete zbog izvedenog potpunog gubitka, osiguranik može popraviti osigurani predmet. Šteta će se tada tretirati kao djelomična šteta. Osiguratelj je u obvezi za troškove popravka do sto posto osigurane svote. Naknada iz osiguranja se u takvu situaciju utvrđuje prema pravilima koja vrijede za djelomične štete. Na primjer, primjenjuje se ugovorena franšiza.

Pri utvrđivanju izvedenog potpunog gubitka važno je pitanje pomoću kojih se kriterija utvrđuje da li je nastupio izvedeni potpuni gubitak ili je riječ o djelomičnoj šteti. Logično je rješenje da pri procjeni valja usporediti gornju granicu obveze osiguratelja iz ugovora i visinu troškova potrebnih za popravak osiguranog predmeta i troškove spašavanja. Ako su troškovi potrebni za popravak oštećenoga osiguranog predmeta i troškovi spašavanja veći od ugovorene ili stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, osiguranik ima pravo tražiti naknadu iz osiguranja kao da je nastao potpuni gubitak osiguranog predmeta (čl. 710. PZ). Ne uzima se u obzir vrijednost broda u oštećenom stanju ili podrtine. U standardiziranim ugovornim klauzulama, npr. institutskim klauzulama, ovo pitanje nije riješeno na jedinstven način.¹⁸²

U osiguranju brodova izvedeni potpuni gubitak može nastati i zbog *dépenses* broda. Osiguranjem broda od ratnih rizika obuhvaćeni su i takvi rizici ostvarenjem kojih osiguranik na kraće ili duže vrijeme gubi mogućnost da se slobodno koristi brodom ili njime rasploče, premda nije došlo do fizičkog gubitka ili oštećenja broda (zapljena, uzapčanje, zadržavanje, ograničenje, zadržavanje, konfiskacija, eksproprijacija). Da bi osiguranik u takvim situacijama stekao pravo na zahtjev za izvedeni potpuni gubitak, potrebno je da protokne rok od dvanaest mjeseci od dana kada je izgubio faktičnu vlast na brodu (čl. 710. st. 2. PZ).¹⁸³

¹⁸² Prema International Hull Clauses (2003), smatra se da je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda kada procijenjeni troškovi popravka priđu 80 posto osigurane vrijednosti broda (opširnije, infra).

¹⁸³ Rok od dvanaest mjeseci utvrđen je u engleskom arbitražnom predmetu "The Bambyr" 1982. U ratko-franskom ratu mogli su brodovi biti zadržani u Sankt - al Aulu i zbog zabrane ratnih vlasti nisu mogli isplivati premda su bili neosječeni. Na taj se način ostvario osiguran ratni rizik "retained or detained". U predmetu broda "Bambyr" presudno je da u slučaju kada je osiguranik zbog ostvarenja osiguranog rizika lišen mogućnosti slobodnog korištenja i raspolaganja brodom za razborno vrijeme, valja smatrati da je nastao izvedeni potpuni gubitak broda. Kao razborno vrijeme utvrđen je

12.3. DJELOMIČNI GUBITAK ILI OŠTEĆENJE OSIGURANOG PREDMETA

Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta kao posebna kategorija štete obuhvaća

- a) potpuni gubitak dijela osiguranog predmeta,
- b) oštećenje osiguranog predmeta.

Takvu štetu, za razliku od potpunog gubitka, nazivamo *djelomičnom štetom* (*partial loss*). *Djelomični gubitak* podrazumijeva potpuni gubitak dijela osiguranog predmeta. Na primjer, potpuni gubitak vijka broda. *Oštećenje* osiguranog predmeta podrazumijeva njegovo fizičko oštećenje. Izgubljeni se dijelovi zamjenjuju novima u postupku popravka, a oštećeni dovode popravkom u prijašnje stanje.

Djelomične štete koje nisu štete zajedničke havarije u engleskom se pravnom sustavu nazivaju *Particular average*. *Particular average* je djelomična šteta nastala zbog osiguranih rizika, koja se ne priznaje kao zajednička havarija (*general average*), pa je osiguranik snosi u cijelosti. U nas se takve štete označavaju kao *posebne havarije*. Kao primjere posebnih havarija (*particular average*) možemo navesti: štete nastale zbog sudara brodova, udara, nasukanja, nevremena, požara. Pomorski zakonik uopće ne poznaje pojam posebna havarija. Terminološki se sasvim ispravno djelomična šteta označava izrazom "djelomični gubitak ili oštećenje" osiguranog predmeta.

Štete nastale zbog djelomičnog gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta naknadi se su iz osiguranja ako su posljedica osiguranih rizika. U slučaju oštećenja osiguranog predmeta ili gubitka jednoga njegova sastavnog dijela iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini troškova nužnih za popravak ili zamjenu izgubljenih dijelova i dovođenje osiguranog predmeta u prvobitno stanje, ali ne iznad osigurane svote (čl. 712. st. 1. PZ). Osiguratelj je obvezan nadoknaditi *uzastopne štete* nastale za istog osiguranja i kad ukupna visina naknade za pokrivene štete prelazi osiguranu svotu (čl. 717. st. 1. PZ).

Kod određivanja naknade za štetu zbog djelomičnog gubitka ili oštećenja uzima se u obzir je li osiguranik preduzeo *podosiguran* ili *nadosiguran*. Kod *nevalutiranih polica* uspoređuje se osigurana svota i stvarna vrijednost osiguranog predmeta na početku osiguranja, a kod *valutiranih* osigurana svota i ugovorena vrijednost.

rok od dvanaest mjeseci (1982/1 Lloyd's Rep 312). To je načelo poslije ugrađeno u Declaimen Clause iz Institute War and Strikes Clauses, Hulls - Time (1983). Prema toj klauzuli, rok od dvanaest mjeseci računa se od trenutka kada je osiguranik lišen mogućnosti slobodno raspolagati brodom. Protokom roka od dvanaest mjeseci smatra se da je osiguranik lišen posjeda broda bez ikakva izgleda da će ga ponovno dobiti, pa osiguranik ima pravo na zahtjev za izvedeni potpuni gubitak broda. To je rješenje prihvaćeno i naš zakonodavac.

Ako je osigurani predmet *podosiguran*, troškovi popravka nadoknađuju se prema pravilu proporcije, tj. naknada se obračunava razmjerno odnosu između osigurane svote i njegove ugovorene vrijednosti, a ako vrijednost nije ugovorena, razmjerno odnosu osigurane svote i njegove stvarne vrijednosti. Ako je osigurani predmet *nadosiguran*, pri likvidaciji štete uzet će se u obzir samo ugovorena odnosno stvarna vrijednost osiguranog predmeta.

Primjer podosiguranja: Brod je osiguran na svotu od 9.000, a njegova je stvarna vrijednost 15.000. Visina nastale štete iznosila je 3.000. Naknada iz osiguranja u slučaju djelomične štete utvrdit će se ovako:

$$3000 \cdot x; \quad x = \frac{9000}{15000} = 0,6; \quad 3000 \cdot 0,6 = 1800$$

Naknada iz osiguranja u ovom će primjeru iznositi 1.800, a ostatak štete do 3.000 snosit će sam osiguranik.

Ako se oštećeni osigurani predmet ne popravi ili izgubljeni dijelovi ne zamijene, a naknadno dok traje osiguranje nastupi potpuni gubitak osiguranog predmeta, osiguratelj je u obvezi samo za potpuni gubitak, a ne i za *nepopravljeno oštećenje*. U takvu je slučaju osiguratelj obavezan osim naknade za potpuni gubitak nadoknaditi još samo troškove pokrivene osiguranjem koje je osiguranik imao u vezi s djelomičnim gubitkom ili oštećenjem. Na primjer, troškove pregleda štete.

12.4. OSIGURANIKOVI TROŠKOVI SPAŠAVANJA

Pod pojmom *osiguranikovi troškovi spašavanja* razumijevaju se izvanredni troškovi osiguranika ili njegova opunomoćenika nastali da bi se izbjegle štete od neposredne opasnosti ili smanjile već nastale štete. Time nisu obuhvaćene nagrade za spašavanje i zajedničke havarije u smislu instituta pomorskog prava.

Specifičnost je te vrste troškova u odnosu na druge oblike šteta u tome što te troškove poduzima sam osiguranik. Njihovim priznavanjem iz osiguranja osiguranik se želi potaknuti na to da poduzima radnje spašavanja. One su u krajnjoj liniji usmjerene na zaštitu osiguranog predmeta i u interesu su osiguratelja. Zbog toga za naknadu tih troškova iz osiguranja vrijede *posebna pravila*. Osiguranikovi troškovi spašavanja nadoknađuju se iz osiguranja i kada s ostalim naknadama iz osiguranja *premašuju svotu na koju je sklopljeno osiguranje*.

nje (čl. 715. st. 2. PZ). To je izuzetak od općeg načela da je visina naknade iz osiguranja ograničena visinom osiguranje svote. Specifičnost ove kategorije šteta ogleda se i u tome što osiguranik ima pravo na troškove spašavanja *neovisno o tome je li poduzimanje radnji spašavanja bilo korisno ili nije* (čl. 715. st. 2. PZ).

Obveza osiguratelja za osiguranikove troškove spašavanja po visini je dvorazno ograničena: trošak mora biti razborit; gornja granica obveze osiguratelja za te troškove jest osigurana svota. Za ocjenu razboritosti poduzimanja troškova spašavanja mjeraodvorna je visina osigurane svote. Nije razborito poduzimati akciju spašavanja kada je očito da bi ona povećala, a ne smanjila obvezu osiguratelja. Pomorskim je zakonom izričito određeno da je obveza osiguratelja ograničena na osiguranu svotu. Na tu je svotu sklopljeno osiguranje i svaki trošak učinjen iznad te svote ne bi bio razborit. To znači da je osiguratelj u obvezi do 100 posto osigurane svote za osiguranikove troškove spašavanja, neovisno o tome što je za gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta također u obvezi do 100 posto osigurane svote. Na primjer, usprkos poduzetoj akciji spašavanja od strane osiguranika dođe do stvarnog potpunog gubitka broda. U tom će slučaju osiguratelj biti u obvezi osim za svotu na koju je brod osiguran i za svotu u višini stvarno učinjenih troškova spašavanja i to do visine osigurane svote. Praktično je tada osiguratelj u obvezi do 200 posto osigurane svote. Osiguranikovi troškovi spašavanja naknađivi su iz osiguranja i prema institutnim klauzulama. Odrredba o osiguranju tih troškova sadržana je u okviru *Duty of Assured Clause* (Klauzule o dužnostima osiguranika). Ti se troškovi u engleskom pravnom sustavu tradicionalno nazivaju *sue and labour charges*.

U slučaju podosiguranja, osiguratelj je obavezan nadoknaditi troškove spašavanja osiguranika samo razmjerno odnosu između osigurane svote i ugovorene odnosno stvarne vrijednosti osiguranog predmeta. Od tog općeg načela Pomorski zakonik predviđa i izuzetak. Ako su troškovi spašavanja učinjeni na zahtjev osiguratelja, unatoč opravdanom protivljenju osiguranika, naknađuju se u potpunosti bez obzira na podosiguranje (čl. 715. st. 5).

12.5. TROŠKOVI NEPOSREDNO UZROKOVANI NASTUPANJEM OSIGURANOG SLUČAJA

Troškovi uzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja naknađivi su iz osiguranja samo ako su *neposredna posljedica osiguranog slučaja*, a ne i kada su posredno time uzrokovani (čl. 715. st. 3. PZ). Time su postavljene granice preširokom obuhvaćanju ovih troškova. Na primjer, ako se zbog nastupanja osiguranog

ranog slučaja (npr. zbog pretrpljenih oštećenja pri nasukanju brod ne može nastaviti putovanje) osigurana roba iskrca iz broda prije odredišta, iz osiguranja se nadoknađuju, osim troškova iskrcavanja, još i troškovi uskladištenja, višak troškova daljnjeg otpremanja robe do odredišta koji padaju na teret osiguranika i sl. Dok su osiguranikovi troškovi spašavanja naknadivi i preko osigurane svote, ovi se troškovi nadoknađuju iz osiguranja samo do osigurane svote.

Ako je osigurani predmet podošiguran, pri određivanju naknade iz osiguranja za ove troškove, za razliku od osiguranikovih troškova spašavanja, primjenjuje se *pravilo podošiguranja*.

12.6. ZAJEDNIČKE HAVARIJE

Ugovorom o pomorskom osiguranju redovito su osiguranjem obuhvaćene *zajedničke havarije* i *nagrade za spašavanje*. Te su vrste šteta osigurane prema samom Pomorskom zakoniku, osim ako nije drukčije ugovoreno (čl. 706). U standardnim uvjetima za osiguranje brodova, robe i vozarine među osigurane štete svrstane su i zajedničke havarije i nagrade za spašavanje. Obuhvaćene su osiguranjem pomorskih i ratnih rizika.

Osiguranjem zajedničkih havarija iz osiguranja se nadoknađuju

- a) gubici ili oštećenja osiguranog predmeta i troškovi osiguranika u vezi s tim predmetom koji su priznati u pravovallanoj diobnoj osnovi;
- b) doprinosi u zajedničku havariju koji su za osigurani predmet određeni u takvoj diobnoj osnovi (čl. 713. PZ).

Institut zajedničke havarije primjenjuje se neovisno o tome je li provedeno osiguranje stvari u prijevozu ili nije. Ako je takvo osiguranje provedeno, osiguranjem su pokrivene štetne posljedice poduzimanja čina zajedničke havarije. Osigurane su samo one zajedničke havarije koje su nastale kao posljedica ostvarenja osiguranih rizika. Na primjer, ako su osigurani samo pomorski rizici, osiguranjem nisu pokrivene štete zajedničke havarije nastale zbog namjernog nasukanja broda pogodnog torpedom u uvjetima ratnog stanja (ratni rizik).

U slučaju gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta (*havarije štete, general average sacrifices*) osiguranik ima pravo na izravan zahtjev za naknadu iz osiguranja kao da se radi o posebnoj havariji (*particular average*). Pravo na naknadu u takvim slučajevima ne ovisi o ostvarenju prava na doprinos od drugih sudionika. Naknada za gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta utvrđuje se prema pravilima koja vrijede za posebne havarije. Na primjer, kod obračuna naknade primijenit će se ugovorena franiža predviđena za djelomične štete.

Isplatom takve štete osiguratelj subrogacijom stupa u prava osiguranika iz zajedničke havarije do visine isplaćene naknade (čl. 713. st. 3. PZ).

Osiguratelj je obavezan naknaditi doprinos u zajedničku havariju u punom iznosu samo ako kontribuirajuća vrijednost ne prelazi osiguranu svotu. Drugim riječima, ako je osiguranje provedeno na stvarnu vrijednost. Kod osiguranja zajedničke havarije i nagrade za spašavanje primjenjuje se *pravilo podošiguranja*, pa se naknada za štetu određuje prema pravilu proporcije. Naknaduje se šteta razmjerno odnosu osigurane svote i kontribuirajuće vrijednosti, tj. vrijednosti osiguranog predmeta koja je služila kao osnova za obračun doprinosa u zajedničku havariju. Ako je osigurani predmet osiguran na manju vrijednost nego je njegova kontribuirajuća vrijednost, obveza osiguratelja utvrđuje se prema ovoj formuli:

$$\frac{\text{osigurana svota} \times \text{doprinos}}{\text{kontribuirajuća vrijednost}} = \text{obveza osiguratelja}$$

Moguće je unaprijed ugovoriti da će osiguratelj naknaditi osiguraniku pun iznos doprinosa u zajedničku havariju neovisno o tome hoće li kontribuirajuća vrijednost prema diobnoj osnovi premašiti vrijednost na koju je osigurani predmet osiguran. Takva se ugovorna odredba naziva *G.A. in full clause*.

Kod malih iznosa šteta zajedničke havarije često nije opravdano izlagati se troškovima pribavljanja jamstva, pripreme i izrade diobne osnove budući da u takvim slučajevima ti troškovi mogu premašiti iznos odobren u zajedničku havariju a sama izrada obračuna zajedničke havarije redovito dugo traje. Zbog toga se u ugovore o osiguranju broda često uključuje tzv. *small general average clause*. Prema toj klauzuli, ako procijenjena visina zajedničke havarije ne doseže do posebno ugovorenog iznosa (npr. 50.000 USD), osiguranik ima pravo naplatiti iznos zajedničke havarije izravno od osiguratelja broda i bez provođenja postupka obračuna zajedničke havarije. Zbog istih je razloga u najnovijim standardnim klauzulama za osiguranje brodova - International Hull Clauses (2003) uvrštena *General Average Absorption Clause (klauzula 40)*. Prema toj klauzuli, u slučaju zajedničke havarije pokrivene osiguranjem, osiguranik po svom izboru ima pravo, uz uvjet prethodne pisane suglasnosti osiguratelja, postaviti osiguratelju odštetni zahtjev za čitav iznos zajedničke havarije, spašavanja, posebnih osiguranikovih troškova do iznosa koji je prethodno ugovoren, bez zahtijevanja doprinosa od drugih interesa u pohvatu.

U slučaju zajedničke havarije svi su sudionici u pomorskom pohvatu zainteresirani da u snošenju šteta i troškova zajedničke havarije sudjeluju svi sud-

13. ŠTETE ISKLJUČENE IZ OSIGURANJA

13.1. OPĆENITO

Posobnu kategoriju šteta u pomorskom osiguranju čine štete isključene iz osiguranja (*excluded losses*). Štete isključene iz osiguranja mogu biti:

- a) propisane,
- b) ugovorene.

Štete koje su isključene iz osiguranja prema samom Pomorskom zakonu dvojake su naravi. Razlikuju se prema tome mogu li se osigurati posebnim ugovorim odredbama ili ne. Štete nastale posredno ili neposredno zbog *namjernog postupka osiguranika* ne mogu se osigurati ni izričitim ugovorim odredbama (čl. 708. st. 1.). Drugu grupu isključenih šteta čine one štete koje se mogu osigurati posebnim ugovorim odredbama. Drugim riječima, osiguranjem nisu pokrivene štete koje su iz osiguranja isključene na temelju odredaba Pomorskog zakonika, osim ako se posebno ne osiguraju. U tu grupu spadaju štete nastale posredno ili neposredno zbog:

- krajnje nepažnje osiguranika,
- namjernog postupka ili krajnje nepažnje osoba za čije postupke, prema samom zakonu, odgovara osiguranik,
- nastupanje ratnih i političkih rizika i rizika štrajka,
- nastupanja nuklearnih rizika.

Štete isključene iz osiguranja valja razlikovati od onih koje su uzrokovane neosiguranim rizicima odnosno šteta koje nisu osigurane. Štete koje su posljedica neosiguranih rizika nisu naknadive iz osiguranja. Kada se provodi osiguranje prema posljedicama, štete isključene iz osiguranja valja razlikovati od onih koje uopće nisu obuhvaćene osiguranjem. Na primjer, kada se provodi osiguranje samo potpunog gubitka, nisu pokrivene štete nastale zbog djelomičnog gubitka ili oštećenja. Slično tome, štete isključene iz osiguranja valja razlikovati od šteta koje osiguranje općenito ne pokriva, pa ni kada su posljedice osiguranih rizika. Tu spadaju razne posljedične štete. Na primjer, gubitak tržišne vrijednosti robe zbog zakasnenja u prijevozu.

13.2. ZAKONSKA ISKLJUČENJA IZ OSIGURANJA

Štete nastale zbog *namjernog postupka* ili *krajnje nepažnje osiguranika* štete nastale posredno ili neposredno zbog *namjernog postupka osiguranika* ili zbog njegove *krajnje nepažnje* isključene su iz osiguranja na temelju samog Pomorskog zakonika (čl. 708). Odredba o isključenju šteta zbog *namjernog postupka osiguranika* kogentne je pravne naravi, pa te štete nije uopće moguće osigurati na pravno valjan način. Štete nastale zbog *krajnje nepažnje osiguranika* mogu se osigurati izričitim ugovorim odredbama.¹⁸⁵ Prema institutskim klauzulama, iz osiguranja su isključene štete koje se mogu pripisati *Wilful Misconduct of the Assured*.¹⁸⁶

Štete nastale krivnjom osoba za čije postupke odgovara osiguranik

Osim zbog osobne krivnje osiguranika, do štete na osiguranom predmetu može doći zbog krivnje osiguranikovih djelatnika i trećih osoba. Krivnja osoba za čije postupke osiguranik odgovara prema samom zakonu u pogledu pravnih posljedica tretira se kao i krivnja samog osiguranika. Prema Pomorskom zakonu, iz osiguranja su isključene štete zbog *namjernog postupka* ili *krajnje nepažnje* osoba za čije postupke prema samom zakonu odgovara osiguranik, osim ako nije drukčije ugovoreno (čl. 708. st. 2. t. 2). Time nisu obuhvaćene *treće samostalne osobe* s kojima je osiguranik sklopio ugovor o obavljanju neke usluge, npr. prijevoznici, skladištari i sl. Krivnja tih osoba ne utječe na osiguranikova prava iz osiguranja. Od općeg načela o krivnji osiguranikovih osoba odstupa se u osiguranju brodova. Na ostvarivanje prava iz osiguranja ne utječe činjenica što je šteta nastala zbog *namjernog postupanja* ili *krajnje nepažnje* zapovjed-

¹⁸⁵ O *namjeri (dolus)* govorimo kada štenik protupravnu radnju vrši namjerno, svjestan da će njome prouzrokovati ili može prouzrokovati drugome šten, pa je uspjeh tome hito da ona nastupi ili je pristao na to da nastupi. *Nepažnja (culpa)* budi je stupanj krivnje od namjere. Kod nepažnje se krivnja ogleda u tome što štenik nije bio pažljiv u potrebnjoj mjeri, pa je zbog toga nastala šteta. S obzirom na predviđivost štenih posljedica, posleže dva osnovna stupnja nepažnje: *krvnuja nepažnja* i *obitna nepažnja*. *Krvnuja nepažnja (culpa lata)* postoji kada je štenik u svome postupku zacemento i onaj stupanj pažnje koji se može očekivati od čovjeka nepoznatih sposobnosti. *Obitna nepažnja (culpa levis)* postoji kada je štenik u svome postupku zacemento pažnju koja se može očekivati od naravno brtlijava čovjeka.

¹⁸⁶ "Wilful Misconduct" u smislu stupnja krivnje svojstven je engleskom pravnom sistavu. Prema sudskoj praksi, o wilful misconduct se radi kada su ispunjene ove pretpostavke:
a) namjerno i svjesno protupravno postupanje; b) perunda štenik svojim ponašanjem nije hito namjerno prouzrokovati šten, na njegovu je štenu postojala svjest o štenom rezultatu svoje protupravne radnje i s tim se pomirio. Radi se o obliku namjere ili umisljaja poznatom u kontinentalnom pravnom području kao *dolus eventualis*.
UNCITAD-ovi uzorci klauzula za pomorsko osiguranje umjesto izraza Wilful Misconduct poznaju opisanu formuaciju kvalitativne krivnje općenitovalenu u novijem razvoju međunarodnog pomorskog prava. Prema tim klauzulama, iz osiguranja je isključena šteta nastala kao posljedica *personal act or omission of the assured done with the intent to cause such loss, damage, liability or expense, or recklessly and with knowledge that such loss, damage, liability or expense would probably result* (učinitelj s namjonom da se pričinu taj gubitak, oštećenje, odgovornost ili trošak, ili bezobzirno zanijeti da izraz "recklessness" u engleskoj je sudskoj praksi detmiran kao "radnja ili propust učinjen namjerno i sa znanjem o mogućim štenim posljedicama takva ponašanja, ili radnja odnosno propust izvršen na takav način da dopušta zaključak o bezobzirnom zanemarivanju mogućih posljedica".

nika ili drugog člana posade broda ili peljara u plovidbi ili rukovanju brodom (čl. 708. st. 3. PZ). Na primjer, krivnjom zapovjednika dođe do sudara, nasukavanja i sl. Takvo rješenje poznaju i standardne klauzule za osiguranje brodova (*Institute Time Clauses, International Hull Clauses*). Ono se opravdava time što zbog specifične naravi bavljenja plovidbenim poduzetništvom osiguravnik redovito nema mogućnosti utjecati na ponašanje svojih djelatnika. Tim je izuzetkom obuhvaćena i nepažnja (ne i namjera) osiguravnika koji je ujedno i zapovjednik ili član posade broda ili peljar; ako su u pitanju radnje i propusti u plovidbi i rukovanju brodom (*Institute Time Clauses - Hulls, International Hull Clauses*).

Štete nastale zbog mane ili nesposobnosti broda, za plovidbu

Iz osiguranja broda isključene su štete nastale posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za njih znao ili mogao saznati dužnom pažnjom i spriječiti nastanak štete (čl. 729. st. 1. PZ). To slijedi iz općeg načela o dužnosti osiguravnika da dok traje osiguranje s dužnom pažnjom vodi brigu o osiguranom predmetu. Za isključenje iz osiguranja treba da je šteta neposredno ili posredno nastala zbog nesposobnosti broda za plovidbu. To znači da su usprkos nesposobnosti broda, osiguranjem pokrivene štete nastale zbog nekog osiguranog rizika koji nije ni u kakvoj vezi s činjenicom nesposobnosti broda. Na primjer, šteta iz sudara brodova koji je uzrokovan jedino krivnjom drugog broda. Prema Pomorskom zakoniku, pod nesposobnošću broda za plovidbu razumijeva se njegova opća nesposobnost te nesposobnost za određeno putovanje i prijevoz koji brod obavlja (čl. 929. st. 3). Kao primjere mogućih uzroka nesposobnosti, Zakonik navodi tehničke nedostatke, nedovoljnu opremljenost, neodgovarajuću posadu, prekomjerno ili nepravilno ukrcavanje tereta, ukrcaj većeg broja putnika nego je dopušteno.¹⁸⁷

Štete zbog mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta

Opće je prihvaćeno načelo u pravu pomorskog osiguranja da su iz osiguranja isključene štete nastale zbog mane ili prirodnog svojstva robe. Te su štete Pomorskim zakonikom izričito isključene iz osiguranja osim ako nije drukčije ugovoreno (čl. 733. st. 1). Institutske klauzule za osiguranje robe također sadrže posebnu klauzulu o isključenju tih šteta iz osiguranja. Razlog za to isključenje proizlazi iz činjenice što se štete zbog prirodnog svojstva ili unutrašnje mane robe javljaju i u uvjetima normalnog odvijanja prijevoza. *Uzrok štete proizlazi iz samog osiguranog predmeta* zbog određenog njegova svojstva, bilo da je ono njegovo normalno svojstvo ili mana. Na primjer, zbog postojanja toga svojstva, za vrijeme se prijevoza smanjuje njegova težina ili razara njegova struktu-

¹⁸⁷ O nesposobnosti broda za plovidbu opširnije na str. 132, supra.

ra što ima za posljedicu potpuni ili djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta. Štete nastale zbog *prirodnog svojstva* u okviru ovog osiguranja jesu štete uzrokovane normalnim svojstvima robe bez djelovanja izvanrednog vanjskog uzroka. Postojanje određenog svojstva čini robu neoptornom protiv redovitih transportnih rizika. Neke su robe, na primjer, po svojim normalnim svojstvima podložne oštećenju, manjku ili gubitku zbog loma, hlađenja, kalisanja, samozapaljenja, hidroskopičnosti i sl. Pod *manom robe* razumijeva se odstupanje fizičkih svojstava robe od njenih uobičajenih svojstava uslijed čega može doći do gubitka ili oštećenja robe. Na primjer, roba je prije početka osiguranja sadržavala insekte ili njihova jaja, premda normalno ta roba to ne sadrži. U odnosima iz osiguranja robe prirodno se svojstvo i unutrašnja mana uvijek tretiraju zajedno. Zato njihovo međusobno razlikovanje radi utvrđivanja uzroka štete nema neko posebno značenje. Zbog opisane naravi tih opasnosti, one nisu obuhvaćene osiguranjem "svih rizika". Sa stajališta osiguranja tu ne radi se o rizicima u smislu budućih nezvjesnih događaja koji na osigurani predmet djeluju izvana. Uzrok nastanka štete sadržan je u samom osiguranom predmetu. Da u tom pogledu ne bi bilo nikakve sumnje, institutske klauzule za osiguranje robe od "svih rizika" štete iz toga uzroka izričito isključuju iz osiguranja. Unatoč tome, te opasnosti nose u sebi određeni element nezvjesnosti. Njihov nastup nije uvijek neizbježan a nihi predvidiv, pa postoji rizik komercijalne naravi. Zbog toga je Pomorskim zakonikom dopušteno te rizike osigurati posebnim ugovornim odredbama (čl. 706. st. 1). To je sukladno poslovnoj praksi u tom osiguranju.

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

RATNI I POLITIČKI RIZICI, RIZIK ŠTRAJKA, RIZIK TERORISTA

U početnom razdoblju razvoja pomorskog osiguranja nije se pravila razlika između *pomorskih i ratnih rizika*. Uzimali su se zajedno kao opasnosti koje ugrožavaju sigurnost imovine na moru. Osiguranje tih rizika provodilo se istim ugovorom o osiguranju. S vremenom je zbog pogoršanih političkih prilika i

čestih ratnih stanja napušten koncept jedinstvenog osiguranja pomorskih i ratnih rizika. Osim toga je uočeno da su ratni rizici po svojoj naravi bitno različiti od pomorskih, pa ih nije moguće procijeniti primjenom istih kriterija. Osim toga u ratnim stanjima dolazi do velike akumulacije rizika koju nije moguće unaprijed predvidjeti. Do razdvajanja osiguranja pomorskih i ratnih rizika došlo je krajem prošlog stoljeća. Od tada svi standardi uvjeti pomorskog osiguranja izričito isključuju iz osiguranja ratne i političke rizike. Takav se razvoj odrazio i na zakonodavna rješenja. Pomorskim su zakonikom iz osiguranja izričito isključeni ratni i politički rizici i rizici štrajka. Za osiguranje ratnih i političkih rizika štrajka potrebno je sklopiti poseban ugovor. Sporazumom stranaka moguće je ratne i političke rizike osigurati istim ugovorom. U praksi se od ratnih rizika naročito osiguravaju trgovački brodovi i letjelice. Za osiguranje ratnih rizika formulirani su se posebni uvjeti osiguranja. Npr. postoje posebne institutske klauzule za osiguranje brodova, robe, kontejnera i dr. od ratnih rizika i rizika štrajka. Osim tih rizika, Pomorskim su zakonikom iz osiguranja izričito isključeni i *nuklearni rizici* (čl. 708. st. 4. PZ). Institutskim klauzulama za osiguranje pomorskih rizika iz osiguranja su isključene i štete nastale zbog zlonamjernih postupaka trećih osoba, a rizik terorista je isključen u okviru isključenja rizika štrajka.¹⁸⁸ U novim International Hull Clauses (2003) uvrštena je posebna klauzula o isključenju šteta zbog *terorističkog akta, djelovanja s političkim pobudama i zlonamjernih postupaka (Terrorist, political motive and malicious acts Exclusion Clause, klauzula 30)*.

13.3. UGOVORNO ISKLJUČENJE IZ OSIGURANJA

Ugovornim odredbama stranke mogu, u granicama dopuštenima zakonom, mijenjati zakonske odredbe o štetama isključenim iz osiguranja. Ugovoriti se može osiguranje i onih šteta koje su zakonom isključene iz osiguranja, osim šteta zbog namjernog postupka osiguranika. Tada će vrijediti ono što je ugovoreno, a ne ono što je propisano. Ako stranke u tom pogledu ništa posebno ne ugovore, primjenit će se zakonske odredbe. U ugovoru nije potrebno kao isključene navoditi štete koje su zakonom isključene iz osiguranja. Isto tako, ugovoreno se mogu isključiti iz osiguranja i one štete koje su zakonom inače pokrivene. Na primjer, iz osiguranja se mogu isključiti štete zbog djelomičnog gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta. Ugovorno isključenje pojedinih šteta iz osiguranja može se provesti na dva načina: a) ugovaranjem određene ugovorne klauzule koja sadrži i odredbe o štetama isključenim iz osiguranja, b) pojed-

¹⁸⁸ V. Institute War and Strikes Clauses, Hulls-Time, u: PRILOGU XIV, infra.

načinom navođenjem u ugovoru rizika odnosno šteta isključenih iz osiguranja. Uz opća isključenja iz osiguranja, predviđena zakonom ili standardnim ugovornim klauzulama, u poslovnoj se praksi pomorskog osiguranja često pojedinačno ugovaraju rizici i štete isključene iz osiguranja. Tome je svrha da se iz osiguranja izričito isključe štete koje nisu posljedica izvanrednih događaja. Na primjer, kod osiguranja robe na palubi broda: "isključivši štete zbog hrđe, oksidacije ili korozije", kod osiguranja poljoprivrednih proizvoda: "isključivši štete zbog fermentacije ili zagrijavanja", kod osiguranja koža i krzna: "isključivši štete zbog znojenja ili zagrijavanja" i sl.

14. SUDJELOVANJE OSIGURANIKA U ŠTETI. FRANŠIZA

Stranke mogu ugovorom predvidjeti da osim osiguratelja dio osigurane štete snosi i osiguranik. Sudjelovanje osiguranika u šteti ugovorno se provodi ugovaranjem *franišize* i *samopridržaja osiguranika*.

Pod *franišizom* se podrazumijeva iznos ili postotak predviđen ugovorom o osiguranju do kojeg iznosa šteta nije naknadbiva iz osiguranja (snosi je osiguranik), premda je inače pokrivena osiguranjem; može biti izražena u novčanom iznosu ili u postotku od osigurane svote. Osnovna je svrha primjene franišize da potiče osiguranika na poduzimanje preventivnih mjera, te da se iz osiguranja isključe male štete ili štete koje su posljedica normalnog gubitka. U suvremenom pomorskom osiguranju uobičajeno se primjenjuju dvije vrste franišize: *odbitna (apsolutna)* i *integrativna (relativna) franišiza*. Visina franišize jedan je od elemenata koji se uzima u obzir pri određivanju premije osiguranja. Što je franišiza veća, premija osiguranja je manja.

U sustavu *odbitne franišize* osiguranik snosi svaku štetu do ugovorenog iznosa franišize. Osiguratelj je obavezan nadoknaditi samo iznos pretrpljene štete koji premašuje ugovorenu franišizu. Ako je, na primjer, šteta 100.000 USD, a ugovorena franišiza 50.000 USD, naknada iz osiguranja iznosi će 50.000 USD. Odbitna franišiza može biti izražena u apsolutnom iznosu ili u postotku (uobičajeno od osigurane svote). Franišiza izražena u apsolutnom iznosu redovito se primjenjuje u osiguranju brodova. Može se ugovoriti posebno za štete na trupu, a posebno za štete na strojevima. U osiguranju robe odbitna se franišiza uobičajeno određuje u postotku od vrijednosti cijele pošiljke ili pojedinog njena dijela

(kola, vagona, teglenice). Pri osiguranju dopunskih rizika franšiza se može ugovoriti samo za te rizike. Na primjer, pruža se osiguranje rizika "manjka iz bilo kojeg uzroka" uz primjenu franšize u visini normalnog gubitka zbog kalamitacija, rastura, hlađenja ili sl.

U sustavu *integralne franšize* osiguranik snosi štetu u cijelosti ako visina nastale štete nije premašila ugovoreni iznos (određen u apsolutnom iznosu ili u postotku od osigurane svote). Ako je nastala šteta po visini veća od ugovorenog iznosa franšize, štetu u cijelosti snosi osiguratelj. Na primjer, ugovorena je franšiza 100.000. Nastala šteta iznosi 90.000. Štetu u cijelosti snosi osiguranik. Ako nastala šteta iznosi 150.000, štetu u cijelosti snosi osiguratelj.

Neki standardni uvjeti osiguranja sadrže posebnu odredbu o franšizi. Institutske klauzule za osiguranje brodova i osiguranje brodova u gradnji sadrže klauzulu o odbitnoj franšizi (*Deductible Clause*; opširnije, infra). U osiguranju brodova ugovorena se franšiza primjenjuje na sve djelomične štete, uključujući i štete iz odgovornosti za sudar brodova, zajedničku havariju, nagradu za spašavanje i osiguranikove troškove spašavanja. Ne primjenjuje se na štete zbog stvarnog ili izvedenog potpunog gubitka osiguranog predmeta. Kriterij za primjenu ugovorene odbitne franšize jest događaj. Uzimaju se u obzir iznosi svih šteta proisteklih iz svake pojedine nezgode ili događaja. Sustav integralne franšize sadrže danas samo institutske klauzule za osiguranje vozarine.

15. SUBROGACIJA OSIGURATELJA

U pravnom se poslu osiguranja pojmom *subrogacija osiguratelja* označuje pravo osiguratelja da isplatom osigurnine stupi u osiguranikovu pravnu poziciju prema trećim odgovornim osobama u vezi sa štetom za koju je isplaćena osigurina. Osiguratelj time stječe osiguranikovo pravo na zahtjev za naknadu štete od trećih osoba koje su potpuno ili djelomično odgovorne za nastanak štete za koju je isplaćena osigurina. Na temelju toga prava osiguratelj je ovlašten potpuno ili djelomično od trećih osoba nadoknaditi iznose koje je isplatio osiguraniku u ispunjenju svoje ugovorne obveze.

Prema Pomorskom zakoniku, isplatom naknade iz osiguranja sva prava osiguranika prema trećim osobama, nastala u vezi sa štetom za koju je isplaćena naknada, prelaze na osiguratelja, ali najviše do isplaćene svote (čl. 723. st. 1. PZ). Na primjer, pravo osiguranika na tražbinu za naknadu štete iz sudara brodova,

isplatom naknade iz osiguranja prelazi na osiguratelja. Pod pojmom treće osobe razumijevaju se bilo koje fizičke ili pravne osobe koje su počimle štetnu radnju, a nisu stranke iz ugovora o osiguranju. Odgovornost trećih osoba za štetu može biti dvojake naravi: a) ugovorna, b) izvanugovorna.

Pravo subrogacije osiguratelja opravdavaju dva osnovna pravna razloga:

a) Opće je pravno načelo da oštećeni ne može ostvariti veću naknadu nego li je vrijednost pretrpljene štete. Zbog toga oštećeni ne može dva puta naplatiti istu štetu, jednom od osiguratelja a drugi put od osobe odgovorne za štetu (postoji zabrana kumuliranja naknada);

b) Treće osobe ne mogu imati koristi od činjenice što postoji ugovor o osiguranju u okviru kojeg one nemaju položaj stranke. Oštećenom (osiguraniku) pripada pravo izbora. On može tražiti naknadu štete ili od osiguratelja ili od osobe odgovorne za štetu (štetnika). Treće osobe tereti dužnost popravka štete neovisno o tome što je oštećeni (osiguranik) dobio naknadu iz osiguranja. U suprotnom bi se osoba odgovorna za nastanak štete neopravdano okoristila. U postupku osiguratelja protiv štetnika odgovornost se štetnika prosuduje prema istim propisima koji se primjenjuju i u odnosima štetnika i osiguranika.

Za subrogaciju osiguratelja potrebno je ispunjenje ovih pravnih pretpostavki:

a) da je osiguratelj isplatio osigurinu,

b) da postoji odgovornost treće osobe za štetu za koju je isplaćena naknada iz osiguranja,

c) da osiguranik ima pravo na odštetni zahtjev prema trećoj osobi (osiguranik mora imati svojstvo vjetrovnika u pravnom odnosu odgovornosti za štetu).

Na temelju instituta subrogacije, isplatom osigurnine osiguranik gubi a osiguratelj stječe u visini isplaćene naknade aktivnu obveznopravnu legitimaciju prema štetniku. Time osiguratelj postaje i aktivno procesno legitimiran, tj. stječe ovlaštenje da pokrene parnicu protiv štetnika.

Subrogacijom osiguratelj stupa u pravnu poziciju osiguranika, što znači da subrogacijom osiguratelj svoja prava izvodi iz osiguranikovih prava, pa na osiguratelja prelazi tražbina u opsegu i visini kakvu je imao i osiguranik. Subrogacija, prema tome, nije originaran nego derivativan način stjecanja prava. Potraživanje osiguratelja na temelju prava subrogacije po visini je ograničeno na: a) iznos isplaćene naknade, b) iznos koji odgovorna osoba duguje osiguraniku prema propisu koji se primjenjuje na obveznopravni odnos odgovornosti za štetu.

16. NAPUŠTANJE

Napuštanje (prepuštanje) (engl. *abandonment*, njem. *abandon*, franc. *délaissement*) osiguranog predmeta u korist osiguratelja izvorno je institut prava pomorskog osiguranja i srodan je institutu subrogacije osiguratelja. Primjenjuje se u slučaju izvedenog (ekonomskog), potpunog gubitka osiguranog predmeta (*constructive total loss*).¹⁸⁹ Prema tom institutu, u slučaju izvedenog potpunog gubitka osiguranog predmeta osiguratelj ima pravo na naknadu iz osiguranja za *česti osigurani predmet*. Osiguranjik ne može ostvariti naknadu iz osiguranja za *česti osigurani predmet* i zadržati oštećene osigurane stvari. Pretpostavlja se, naime, da ti ostaci imaju stanovitu vrijednost, pa kada bi ih zadržao osiguranjik, u tom bi slučaju ostvario neopravdanu korist, što se institutom napuštanja želi spriječiti jer bi to bilo suprotno načelu naknade štete. Da bi osiguranjik mogao zahtijevati naknadu za štetu u slučaju izvedenog potpunog gubitka osiguranog predmeta, pravni je uvjet da *osiguratelj obavi napuštanje osiguranog predmeta u njegovu korist* (*notice of abandonment*). Osiguranjik je dužan to učiniti čim ustanovi da postoje uvjeti za zahtjev za naknadu štete zbog potpunog gubitka. Objavljuje se mora dati bez uvjeta i s nedvosmisleno izraženom namjerom da se osigurani predmet prepušti osiguratelju. Objava napuštanja nije potrebna u slučaju stvarnog potpunog gubitka. Ako osiguranjik propusti objaviti napuštanje osiguranog predmeta, šteta će se tretirati kao djelomična šteta. Prema Pomorskom zakoniku, osiguranjik je, ako su ispunjeni uvjeti za izvedeni potpuni gubitak, dužan osiguratelju podnijeti obrazloženi pisani zahtjev za isplatu naknade (čl. 710. st. 3). U osiguranju robe, osiguratelj na temelju samog zakona ima pravo na naknadu kao da je nastao potpuni gubitak robe i bez napuštanja ako je roba zbog oštećenja izgubila četiri petine svoje vrijednosti, a ne može se popraviti i dovesti u prijašnje stanje (čl. 737. st. 1. t. 2).

Objava napuštanja osiguranog predmeta osiguranjikovo je pravo, ali ne i dužnost. Za ostvarivanje toga prava nije potreban ugovor. Umjesto da napusti osigurani predmet u korist osiguratelja, osiguranjik može zahtijevati da se šteta tretira kao djelomična. Osiguratelj je tada obavezan nadoknaditi troškove popravka do 100 posto osigurane stvari. Naknada iz osiguranja u takvu se slučaju utvrđuje prema pravilima koja vrijede za djelomične štete.

189 Napuštanje osjećecnog osiguranog predmetna u korist osiguratelja (franc. *délaissement*) valja razlikovati od aban-dona u smislu jednog od sustava općeg ograničenja brodovlasnikove odgovornosti, koji je u povijesnom razvoju loga sus-tada za bio karakternističan za francusko pravo (Code de commerce, 1807).

189 Napuštanje osjećecnog osiguranog predmetna u korist osiguratelja (franc. *délaissement*) valja razlikovati od aban-dona u smislu jednog od sustava općeg ograničenja brodovlasnikove odgovornosti, koji je u povijesnom razvoju loga sus-tada za bio karakternističan za francusko pravo (Code de commerce, 1807).

Prilivatom objave napuštanja na osiguratelja osim prava prelaze i sve dužnosti i eventualno odgovornosti u vezi s osiguranim predmetom. Na primjer, dužnost uklanjanja podrine broda s plovnog puta. *Pravo je napuštanja uspostavljeno u korist osiguratelja, pa se osiguratelj može odreći prava koja mu pripadaju* (čl. 709. st. 3. PZ). Zakonske odredbe o napuštanju osiguranog predmeta dispozitivne su pravne naravi, pa stranke mogu ugovoriti i drukčije nego je propisano. Zbog toga su odredbe o izvedenom potpunom gubitku često sadržane u standardiziranim uvjetima osiguranja, koje karakterizira primjena različitih kriterija pri utvrđivanju izvedenog potpunog gubitka.¹⁹⁰

190 Na primjer: Institute Cargo Clauses A, B, C (1982), klauzula 13; Institute Time Clauses - Hulls (1983), klauzula 19; International Hull Clauses (2002), klauzula 21; Norwegian Marine Insurance Plan, p. 113.

17. ZASTARA PRAVA

Tražbine iz ugovora o pomorskom osiguranju zastarijevaju poslije *pet godina*. Taj rok teče od prvog dana nakon što protekne kalendarska godina u kojoj je nastala tražbina, a završava pošto protekne peta godina poslije toga. Peto-godišnji zastarni rok za tražbinu naknade za doprinos u zajedničku havariju i za nagradu za spašavanje počinje teći od dana kada su utvrđeni doprinos i nagrada koje treba platiti osiguravnik, a za tražbinu naknade za štete nanesene trećim osobama (odgovornost prema trećima), od dana kada je osiguravnik dobio zahtjev treće osobe za naknadu štete (čl. 724. PZ).

Zastara potraživanja koje pripada osiguratelju prema trećoj osobi odgovornoj za nastupanje osiguranog slučaja počinje teći kad i zastara potraživanja osiguravnik prema toj osobi i navršava se u istom roku (čl. 724. st. 4. PZ).

18. OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU

18.1. UVODNE NAPOMENE

Pod pojmom *osiguranje robe* razumijeva se ugovor o osiguranju robe i drugih stvari koje se prenose ili prevoze brodovima, kopnenim prijevoznim sredstvima ili letjelicama. Razlikujemo osiguranje robe u pomorskom, kopnenom i zračnom prijevozu i prijevozu unutarnjim plovnim vodama.

Predmet je osiguranja roba ili druge stvari izložene rizicima prijenosa ili prijevoza. Pod pojmom roba nije obuhvaćena samo roba u smislu stvari u trgovačkom prometu, nego *svaka tjelesna pokretna stvar*. Pri tom nije značajna priroda stvari, njen oblik, težina, način njezina pakiranja, kao ni vrijednost stvari.

Kako se pod predmetom osiguranja razumijevaju stvari u prijevozu, ovo se osiguranje naziva i kargo osiguranje (*Marine Cargo Insurance*). U ovom osiguranju kao predmet osiguranja u okviru istog ugovora osim robe mogu se javiti i očekivana dobit, trošak osiguranja, vozarina i drugi troškovi.

Pomorsko osiguranje robe obuhvaća osiguranje robe u pomorskom prijevozu, kao i za vrijeme prijevoza kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu, uključujući i usputna uskladištenja (multimodalni prijevoz). Na ta se osiguranja primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika o ugovoru o pomorskom osiguranju. Te se odredbe na odgovarajući način primjenjuju i na osiguranje robe u prijevozu unutarnjim plovnim vodama i kopnenom prijevozu (prema odredbama čl. 923. novog Zakona o obveznim odnosima, 2005). Pomorski zakonik sadrži

osim općih odredbi o ugovoru o pomorskom osiguranju i posebne odredbe za osiguranje robe. Kako su te zakonske odredbe pretežno dispozitivne pravne naravi, prava i obveze stranaka redovito se reguliraju ugovornim odredbama.

U osiguranju robe koriste se standardizirane ugovorne klauzule. Najpoznatije su one koje je 1982. godine objavio *Institute of London Underwriters (Institute Cargo Clauses)*. U našoj se praksi te klauzule primjenjuju u osiguranju međunarodnog pomorskog karga. Primjena institutskih klauzula počiva na ugovoru stranaka. Ugovorene institutske klauzule sastavni su dio ugovora. Na taj način one postaju mjerodavne za utvrđivanje prava i obveza stranaka.¹⁹¹

18.2. OSIGURANJE ROBE PREMA INSTITUTSKIM KLAUZULAMA

18.2.1. Općenito

Institutske klauzule za osiguranje robe mogu se prema namjeni podijeliti na opće i posebne. Posebne klauzule namijenjene su za osiguranje pojedinih vrsta roba. Poznate su pod nazivom *Institute Trade Clauses*. Postoje opće klauzule za osiguranje pomorskih (transportnih) rizika, a posebne za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka.

Za osiguranje pomorskih (transportnih) rizika postoje tri cjelovite zbirke institutskih klauzula:

- a) *Institute Cargo Clauses (A)*,
- b) *Institute Cargo Clauses (B)*,
- c) *Institute Cargo Clauses (C)*.

Te su klauzule donesene 1982. godine. Za osiguranje ratnih rizika postoje *Institute War Clauses (Cargo)*, a za osiguranje rizika štrajka *Institute Strikes Clauses (Cargo)*.

Opće institutske klauzule međusobno se razlikuju prema širini pokrivanja. Komplet *Institute Cargo Clauses (A)* pruža osiguranje *sveb rizika (all risks)*. Klauzule (B) i (C) dva su tipa užih pokrivanja u odnosu na klauzule (A). Sadržaj pokrivanja tim je klauzulama određen različitim metodom. Klauzula (A) primjenjuje *all risks* metodu, dok su klauzulama (B) i (C) osigurani rizici određeni metodom *nabrojanih rizika (named perils)*.

¹⁹¹ *Institute of London Underwriters (ILU)* osnovan je 1884. godine kao poslovno udruženje britanskih pomorskih osiguratelja. Djelovao je na standardizaciji uvjeta pomorskog osiguranja publiciranjem *Institutskih klauzula (Institute Clauses)*. Te su klauzule doživjele vrlo široku primjenu u svijetu, a poslije Drugoga svjetskog rata prihvaćene su i u nas za međunarodna pomorska osiguranja. *Institute of London Underwriters* poslije spajanja s asocijacijom IUKA 1999. godine, mijenja ime prva je zbirka klauzula koju je pod okriljem nove organizacije donio Joint Hull Committee, zajedničko tijelo londonskog pomorskog tržišta osiguranja (opširnije, infra).

Prema sadržaju, institutske su klauzule gotovo potpuni ugovorni regulativi. Primjenjuju se uz novi obrazac pomorske police - *MAR Form*. U praksi našeg osiguranja institutske se klauzule primjenjuju uz pomorske police naših osiguratelja.

Institutske klauzule pružaju osiguranje *od skladišta do skladišta* (*Warehouse to Warehouse Clause*). Roba je osigurana ne samo za vrijeme pomorskog prijevoza, nego i za vrijeme prijevoza kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu (cestom ili željeznicom), kao i dok se prije, u tijeku ili poslije prijevoza brodom nalazi u skladištima, stovarištima ili drugim mjestima. Time se uspostavlja jedinstven pravni sustav - pomorskopravni - neovisno o tome što se prijevoz obavlja osim morem i drugim granama prometa. Na taj način, premda predstavljaju uvjete pomorskog osiguranja, institutske klauzule imaju značajke uvjeta transportnog osiguranja.

Institutske klauzule A, B i C kompleti su od po 19 klauzula i *Napomene* na kraju kompleta. Medusobno se razlikuju samo prema prvoj klauzuli u kompletu - *Klauzuli o osiguranim rizicima* (*Risks Clause*).

18.2.2. Institutske klauzule za osiguranje pomorskih rizika (A,B,C)

Osigurani rizici i štete

Institutske klauzule za osiguranje pomorskih rizika pod naslovom *Osigurani rizici* (*Risks covered*) sadrže tri klauzule:

- Klauzulu o osiguranim rizicima (*Risks Clause*),
- Klauzulu o zajedničkoj havariji (*General Average Clause*) i
- Klauzulu o sudaru uslijed obostrane krivnje (*Both to Blame Collision Clause*).

Pojedini kompleti klauzula medusobno se razlikuju prema prvoj klauzuli - klauzuli o osiguranim rizicima.

Prema *institutskoj klauzuli* (A), osigurani su *svi rizici gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta*, osim onih izričito isključenih iz osiguranja.¹⁹² Pojmom svi rizici nisu obuhvaćene sve štete. Pod pojmom rizik razumijeva se neizvjestan događaj, nezgoda (*fortuity*), koji ima za posljedicu gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta. Uzrok njegova nastanka ne proizlazi iz mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta, nego izvan njega. Događaj u pravilu mora biti buduć, tj. mora se zbiti nakon sklapanja ugovora. Nastup događaja mora biti neizvjestan.

Prema *institutskoj klauzuli* (B), osigurani su:

¹⁹² Prijedod cjelovite zbirke Instituta Cargo Clauses (A), 1982. vid. u PRILOGU X. infra.

- Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pripisati

- požaru ili eksploziji,
- nasukavanju, nasiljanju na dno, potonuću ili prevrtanju broda ili drugog plovila,
- prevrtanju ili iskliznuću kopnenog vozila,
- sudaru ili udaru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom,
- iskrcaju tereta u sklonišnoj luci,
- potresu, vulkanskoj erupciji ili udaru groma.

- Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastali zbog

- žrtvovanja u zajedničkoj havariji,
- izbacivanja tereta u more ili otplavljenja,
- prodora morske, jezerske ili riječne vode u brod, drugo plovilo, spremište, vozilo, koncijer ili mjesto uskladištenja.

- Potpuni gubitak svakog koletca nastao padom u more ili padom za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja s broda, ili drugog plovila.¹⁹³

Prema *institutskoj klauzuli* (C), osigurani su:

- Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pripisati

- požaru ili eksploziji,
- nasukavanju, nasiljanju na dno, potonuću ili prevrtanju broda ili drugog plovila,
- prevrtanju ili iskliznuću kopnenog vozila,
- sudaru ili udaru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom,
- iskrcaju tereta u sklonišnoj luci.

- Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastali zbog

- žrtvovanja u zajedničkoj havariji,
- izbacivanja tereta u more.¹⁹⁴

Postoje ove klauzule o štetama isključenim iz osiguranja:

Opća klauzula o štetama isključenim iz osiguranja (*General Exclusion Clause*). Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene štete nastale zbog: namjernog postupka osiguravatelja (*willful misconduct of the assured*), normalnog curenja, normalnog gubitka u težini ili zapreminini ili uobičajenog trošenja osiguranog predmeta; nedovoljnog ili neodgovarajućeg pakiranja; unutrašnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta; zakašnjenja; insolventije brodaru;

¹⁹³ Prijedod cjelovite zbirke Instituta Cargo Clauses (B), 1982. vid. u PRILOGU XI. infra.

¹⁹⁴ Prijedod cjelovite zbirke Instituta Cargo Clauses (C), 1982. vid. u PRILOGU XII. infra.

upotrebe u ratne svrhe atomske ili nuklearne fisije ili fuzije. Te odredbe sadrže sva tri seta općih klauzula (A, B, C). Klauzulom (B) i (C) osim navedenih isključenih su i štete nastale zbog namjernog protupravnog postupka bilo koje osobe.

Klauzula o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu (*Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause*). Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene štete nastale zbog nesposobnosti broda za plovidbu ili neprikladnosti broda, vozila ili kontejnera za siguran prijevoz osiguranog predmeta u slučaju kada je osiguraniku ta okolnost bila poznata u vrijeme učitaja robe u vozilo. Usuprotitom se osiguratelj odriče takva prigovora.

Klauzula o isključenju ratnog rizika (*War Exclusion Clause*). Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene štete nastale zbog rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka i sl.; zarobljavanja, zapljene i sl.; zaostalih mina, torpeda i sl.

Klauzula o isključenju rizika štrajka (*Strikes Exclusion Clause*). Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene štete koje su prouzrokovali štrajkovi, radnici otpušteni s posla ili osobe koje sudjeluju u radničkim ili građanskim nemirima ili su posljedica tih pojava. Ovim uvjetima su prvi put isključenjima obuhvaćene i štete uzrokovane od strane terorista ili osoba koje djeluju s političkim pobudama.

Trajanje osiguranja

Institutske klauzule za osiguranje robe sadrže tri klauzule kojima je regulirano trajanje osiguranja.

Klauzula o prijevozu (*Transit Clause*). Prema ovoj klauzuli, osiguranje traje od skladišta do skladišta. Počinje kada roba napusti skladište u mjestu koje je u polici navedeno kao polazno, nastavlja se za vrijeme uobičajenog tijeka prijevoza i završava, u pravilu, dostavom robe u skladište primaoca u mjestu koje je u polici navedeno kao odredišno.

Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu (*Termination of Contract of Carriage Clause*). Ako prijevozni podvat bez volje osiguranika završi u nekoj drugoj luci ili mjestu a ne u određenoj mjestu navedenom u polici, odnosno ne završi na način predviđen prethodnom klauzulom, osiguranje ostaje na snazi pod uvjetom da se o tome neodgodivo obavijesti osiguratelj i plati dopunska premija.

Klauzula o promjeni putovanja (*Change of Voyage Clause*). Ako nakon stupanja osiguranja na snagu osiguranik promijeni određeno mjesto, osiguranje prema ovoj klauzuli ostaje na snazi uz uvjet da o tome bude odmah obaviješten osiguratelj, u kojem slučaju osiguratelj može odrediti premiju i uvjete pokrića u odnosu na tu promjenu.

18.2.3. Institutske klauzule za osiguranje ratnih rizika

Osigurani rizici

Institute War Clauses (Cargo) sadrže dvije klauzule o osiguranim rizicima:

- a) Klauzulu o osiguranim rizicima i
- b) Klauzulu o zajedničkoj havariji.

Osigurani rizici svrstani su u tri grupe. Osiguran je gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastali zbog:

- rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka, građanskih sukoba ili bilo kojeg neprijateljskog akta od jedne zaraćene strane ili protiv nje;
- zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja ako su nastali kao posljedica ratnih rizika;
- zaostalih mina, torpeda, bombi i drugog napuštenog oružja.

Klauzulom su pokrivene samo štete koje su posljedica ratnog čina. Mora postojati ratno stanje. Tom klauzulom nisu pokriveni politički rizici, tj. posljedice akata državnih organa u vrijeme mira.

Prema institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika, osiguranje počinje od trenutka učitaja osiguranog predmeta na brod i traje do njegova iskrcaja s broda u određenoj luci. Taj kriterij proizlazi iz tzv. *Waterborne Agreement* od 1938. godine.

18.2.4. Institutske klauzule za osiguranje rizika štrajka

Osigurani rizici

Institute Strikes Clauses (Cargo) sadrže dvije klauzule o osiguranim rizicima:

- a) Klauzulu o osiguranim rizicima i
- b) Klauzulu o zajedničkoj havariji.

Osigurani rizici svrstani su u dvije grupe. Osigurane su štete koje su proizročili:

- štrajkovi, radnici otpušteni s posla ili osobe koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim nemirima;
- teroristi ili osobe koje djeluju s političkim pobudama.

Ovim osiguranjem pokriveni su samo fizički gubici ili oštećenja osiguranog predmeta, a ne i posljedični gubici nastali osiguraniku zbog nastupa rizika štrajka.

19. OSIGURANJE BRODOVA

19.1. UVODNE NAPOMENE

Pod pojmom osiguranje brodova podrazumijeva se ugovor o osiguranju brodova i drugih plovnih objekata. Osigurati se mogu sve vrste plovih objekata. Osnovna je podjela plovih objekata koju usvaja osiguranje podjela na brodove, jahte i brodice (čance).

Pomorski zakonik osim općih odredbi o ugovoru o pomorskom osiguranju sadrži i posebne odredbe o osiguranju brodova. Te su odredbe dispozitivne pravne naravi, pa je ugovor stranaka osnovno pravno vrel o za reguliranje odnosa iz ovog osiguranja. U osiguranju brodova koriste se standardizirani uvjeti osiguranja. Ugovoreni uvjeti osiguranja sastavni su dio ugovora.

Ne postoje jedinstveni uvjeti za osiguranje brodova, jahta i brodice. Za svaku od tih kategorija plovila postoje posebni uvjeti osiguranja: uvjeti za osiguranje brodova, uvjeti za osiguranje jahti, uvjeti za osiguranje brodice. Za osiguranje ribarskih brodova i platformi za istraživanje podmorja također postoje posebni uvjeti osiguranja.

Naipoznatiji uvjeti za osiguranje brodova jesu institutske klauzule (*Institute Hull Clauses*). Institutske klauzule za osiguranje brodova zbitke su klauzula (kompleti) kojima se reguliraju najvažnija pitanja iz ugovornog odnosa. Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses - Hulls*) mogu se označiti kao temeljni uvjeti za osiguranje brodova. U svijetu postoje i drugi standardizirani uvjeti za osiguranje brodova (npr. *American Hull Clauses*, *Dutch Hull Form*, *Norwegian Insurance Plan*), ali se u nas uvriježila praksa da se za osiguranje brodova što plove izvan našeg teritorijalnog mora koriste engleske institutske klauzule. Brodice, jahte i manji brodovi pretežno se osiguravaju prema uvjetima osiguranja pojedinih domaćih osiguratelja. U 2002. godini na engleskom su tržištu publicirani novi uvjeti za osiguranje brodova, *International Hull Clauses*, koji su izmijenjeni 2003. godine. Ti bi uvjeti trebali zamijeniti institutske klauzule iz 1983. i 1995. godine, ali se u praksi to još uvijek nije dogodilo, pa u nastavku prikazujemo sve njih.

Brodovlasnik redovito ina opravdani materijalni interes ne samo za osiguranje trupa i strojeva broda nego i niza drugih interesa vezanih za brod. Taj interes polječe iz nekog pravnog odnosa brodovlasnika kao nositelja rizika prema brodu. Osiguranje tih interesa provodi se sklapanjem ugovora o osiguranju broda ili drugih uzgrednih osiguranja, kao na primjer osiguranje ugovorne ili izvan-

ugovorne odgovornosti, vozarine, troškova broda, troškova osiguranja, odgovornosti prema posadi broda i dr.

Sva ta osiguranja obuhvaćena su pojmom pomorsko kasko osiguranje (*marine hull insurance*), pa se polica osiguranja broda naziva pomorska kasko polica (*marine hull policy*). S obzirom na predmet osiguranja, ta se polica naziva i *hull and machinery policy*.

Sklapanjem ugovora o osiguranju broda brodovlasnik zaštićuje svoj vlasničko-pravni interes. U suvremenim uvjetima broderska su poduzeća najčešće organizirana kao dionička društva. Pojedini dioničar nema osigurljiv interes za osiguranje broda. Taj interes ima samo dioničko društvo.

Sklapanjem ugovora o zakupu broda brodovlasnik potpuno prepušta brod na korištenje zakupoprimatelju, pa imovinski interes za osiguranje toga broda stječe i zakupoprimatelj.

Brodovlasnik odnosno brodar osim za osiguranje broda ima imovinski interes i za osiguranje vozarine, troškova osiguranja, troškova opskrbe broda, zajedničke havarije, nagrada za spašavanje i dr. Poseban interes brodar ima za osiguranje svoje odgovornosti, koja može biti ugovorna ili izvanugovorna.

19.2. PREDMET OSIGURANJA

U osiguranju brodova kao osigurani predmet javlja se brod ili drugi plovni objekt. Pravna definicija pojma *brod* vrijedi i za odnos iz osiguranja. Na primjer, sudar s objektom koji nije pravno brod ne potpada pod osiguranje prema *Collision Clause* iz institutskih klauzula.

Osiguranje broda obuhvaća trup broda, njegove strojeve, uređaje i opremu, redovne zalih goriva, maziva i ostalog broderskog materijala, te zalihe hrane i pica potrebne za posadu broda. Izvanredne zalihe goriva, maziva i ostalog materijala, zalihe hrane i pica koje ne služe za redovne potrebe posade broda te troškovi opremanja i osiguranja broda obuhvaćeni su osiguranjem broda samo ako je to izričito ugovoreno.

Prije sklapanja ugovora o osiguranju broda potrebno je procijeniti njegovu vrijednost (*tzv. valutacija broda*). Kriterij za procjenu visinu svote na koju će se sklopiti osiguranje broda jest stvarna vrijednost broda. Kao stvarna vrijednost broda uzima se njegova tržišna vrijednost na početku osiguranja.

Pri procjeni vrijednosti broda za potrebe osiguranja uzimaju se u obzir svi njegovi elementi koji su obuhvaćeni osiguranjem. To znači da se ne uzima u obzir samo vrijednost trupa i strojeva broda nego i vrijednost broderske opreme, zaliha i dr.

19.3. KLASIFIKACIJA BRODOVA I OSIGURANJE

Ugovorom o osiguranju često se predviđa obveza postojanja klase broda. Klasa broda se u odnosima iz osiguranja uzima kao potvrda postojanja odgovarajućeg stupnja tehničkog standarda u stanju broda. Zbog toga se čitav sustav osiguranja broda temelji na pretpostavci da brod ima klasu nekog klasifikacijskog društva. Prema Institutnim klauzulama za osiguranje brodova od 1983., svaka promjena u klasi broda ima za posljedicu automatski prestanak osiguranja (*Termination Clause*). Porast šteta zbog podstandardnog održavanja brodova u novije je vrijeme naveo osiguravatelje da posebnim ugovornim odredbama ugovoraju postojanje klase određenog klasifikacijskog društva, s obavezom održavanja te klase. Zbog toga je u Institutne klauzule za osiguranje brodova od 1995. godine uvrštena posebna *Classification Clause*. Prema toj klauzuli, dužnost je osiguranika da pribavi klasu onog klasifikacijskog društva što ga je odobrio osiguratelj. Osiguranje broda automatski prestaje u slučaju promjene, suspenzije, prekida, otkaza ili isteka klase, kao i u slučaju zamjene klase jednog klasifikacijskog društva s klasom drugog. International Hull Clauses (2003) također sadrže *Classification Clause*. Ponavlja se obveza osiguranika da pribavi klasu onog klasifikacijskog društva što ga je odobrio osiguratelj, ali se osiguranik dodatno obvezuje da ispunjava uvjete propisane SOLAS konvencijom. Verzija tih klauzula iz 2003. godine izričito propisuje da osiguranik za osigurani brod mora posjedovati valjani *Document of Compliance* i *Safety Management Certificate* prema ISM kodeksu (Poglavlje IX. SOLAS konvencije - *Management for the safe operation of ships*). Ako se nekim od tih zahtjeva ne udovolji, automatski prestaje osiguranje broda. U međuvremenu je SOLAS konvencija nadopunjena novim poglavljem pod naslovom *Special measures to enhance maritime security* (Poglavlje XI-2), na temelju kojeg je donesen *ISPS Medunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora*.¹⁹⁵ Svaki putnički i trgovački brod u međunarodnom prometu od 2004. sukladno tim propisima, mora posjedovati *Medunarodnu svjedodžbu o sigurnosnoj zaštiti broda*. Ako brod nema takvu svjedodžbu, smatra se da nije sposoban za plovidbu. U tom bi slučaju automatski prestalo osiguranje broda.

¹⁹⁵ U tekstu su pravni i propisi ugrađeni u Zakon o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet (V.N. br. 48/04, 51/04).

19.4. UGOVORNO OGRANIČENJE PODRUČJA PLOVIDBE

U osiguranju brodova na određeno vrijeme redovito se ugovorno ograničava područje plovidbe. To je potrebno zbog toga što je rizik plovidbe u nekim područjima uslijed učestalosti i intenziteta nevremena, opasnostima od leda i sl. značajno veći nego u drugima. Granice plovidbe ugovoraju se tako da se geografskim kriterijima određuju područja u kojima brod može ploviti. Pojedina područja i lokacije najčešće se isključuju za plovidbu u zimskim mjesecima. U tu je svrhu formulirana posebna institutska klauzula (*Institute Warranties Clause*). Novi međunarodni uvjeti za osiguranje brodova iz 2003. godine sadrže i popis područja isključenih za plovidbu (*Navigating Limits*).

Ugovorno ograničenje plovidbe ne znači i strogu zabranu uplovljenja broda u isključena područja. Osiguranje ostaje neprekinuto (*beld covered*) uz uvjet da se o kršenju granica plovidbe obavijesti osiguratelj, te da se osiguranik suglasi s izmjenama u pokriću i plati dodatnu premiju ako je osiguratelj zatraži. To je izričito predviđeno institutskim klauzulama za osiguranje brodova na vrijeme.

Pravni je učinak ugovaranja granica plovidbe u tome što je osiguratelj oslobođen obveze za štete koje su nastale kao posljedica ostvarenja rizika izvan ugovorenih granica. Pomorski zakonik o tome sadrži izričitu odredbu. Prema tom zakoniku, kod osiguranja broda na određeno vrijeme iz osiguranja su isključene štete nastale posredno ili neposredno zbog rizika ostvarenih izvan granice plovidbe predviđene ugovorom o osiguranju (čl. 729. st. 4).

19.5. JAMSTVO OSIGURANIKA U ODNOSU NA SPOSOBNOST BRODA ZA PLOVIDBU (INSURANCE WARRANTIES)

Na ugovore o osiguranju broda na koje se primjenjuje englesko pravo, primjenit će se i odredbe *Martine Insurance Acta* (1906) o jamstvima osiguranika (*Insurance Warranties*). Pod pojmom *Warranties* podrazumijevaju se jamstva osiguranika osiguratelju da se hoće ili neće nešto učiniti, da će se neki uvjeti ispuniti ili da određeno činjenično stanje postoji ili ne postoji. Jamstvo se mora točno ispuniti. U slučaju povrede jamstva (*breach of warranty*), osiguratelj je od dana povrede jamstva oslobođen svake obveze naknade štete iz ugovora. Nije važno je li zbog povrede jamstva šteta nastala ili nije.

Jamstva osiguranika mogu biti izričita (*express warranties*) ili prešutna (*implied warranties*). Izričita jamstva se moraju ugovoriti u pisanom obliku. Na primjer, "Warranted no St Lawrence between 1 October and 1 April". Odrjedbe o izričitoj jamstvu imaju prednost u primjeni u odnosu na sve druge odredbe ugovora. Ugovaranje izričitog jamstva ne isključuje primjenu prešutno ugovorenog jamstva.

Prešutno jamstvo je prešutni ugovor. Marine Insurance Actom (1906) predviđena su prešutna jamstva u odnosu na: a) sposobnost broda za plovību, b) pravnu dopuštenost pothvata. Kod ugovora "za putovanje" (*voyage policy*) propisano je prešutno jamstvo osiguranika da je brod sposoban za plovību na početku osiguranog putovanja. U osiguranju broda (*hull and machinery*) time se podrazumijeva: a) opća sposobnost za plovību, b) sposobnost da se obavi ugovoreno putovanje, a u osiguranju robe (*cargo insurance*) i osiguranju odgovornosti (*P&I Insurance*) osim toga još i c) sposobnost broda da preveze određenu robu na određenom putovanju. Za osiguranje "na određeno vrijeme" (*time policy*) nisu propisana prešutna jamstva. Međutim, činjenicu nesposobnosti broda za plovību osiguranik je dužan prijaviti osiguratelju. Ako je brod započeo putovanje u stanju koje ga čini nesposobnim za plovību, a to je osiguraniku poznato, osiguratelj nije obavezan za štete koje su nastale kao posljedica nesposobnosti broda za plovību.

U hrvatskom pravu pomorskog osiguranja nije propisano jamstvo osiguranika za sposobnost broda za plovību, ali osiguranjem nisu pokrivene štete nastale zbog nesposobnosti broda za plovību koja je osiguraniku bila poznata ili je mogao saznati dužnom pažnjom i spriječiti nastanak štete (čl. 729. PZ).

19.6. OSIGURANJE BRODOVA PREMA INSTITUTSKIM KLAUZULAMA

19.6.1. Općenito

Prve institutske klauzule za osiguranje brodova donesene su 1888. godine (*Institute Time Clauses - Hulls*). S vremenom su se mijenjale i nadopunjivale. Posebnu ulogu u poboljšanju tih uvjeta osiguranja odigrala je engleska sudska i arbitražna praksa. Institutske klauzule za osiguranje brodova značajnije su revizirane 1983. godine u okviru temeljite revizije engleskih uvjeta pomorskog osiguranja. Noviji razvoj pomorskog prometa i suvremene pojave u brodarstvu iziskivale su potrebu da se te klauzule ponovno djelomično revidiraju, što je učinjeno 1995. godine. Zbirka klauzula iz 1995. godine nije u praksi šire prihvaćena, pa su se brodovi i dalje najčešće osiguravali prema klauzulama iz 1983.

godine. Da bi se ti uvjeti popravili i uskladili s najnovijim stanjem s područja sigurnosti brodova, godine 2002. na londonskom tržištu publicirani su novi uvjeti za osiguranje brodova nazvani *International Hull Clauses*. Sada je u primjeni verzija tih klauzula iz 2003. Koja će se od navedenih zbirki primijeniti na osiguranje nekog broda, ovisi o ugovoru.

Institutske klauzule publicirane 1983. i 1995. kao i *International Hull Clauses*, primjenjuju se samo uz obrazac nove pomorske police (*New Marine Policy Form - Form MAR*). U poslovnoj praksi našeg osiguranja institutske klauzule primjenjuju uz police naših osiguratelja, koje su po obliku i sadržaju slične tzv. novoj engleskoj pomorskoj polici (za razliku od S.G. police).¹⁹⁶ Postoje posebne cjelovite zbirke klauzula za osiguranje pomorskih rizika i posebne za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka.

Postoji više institutskih klauzula za osiguranje pomorskih rizika. Medusobno se razlikuju prema širini pokrića. *Institute Time Clauses - Hulls* i *Institute Voyage Clauses - Hulls* pružaju najšire pokriće (tzv. "puno pokriće"). Te su klauzule temeljni uvjeti za osiguranje brodova od pomorskih rizika.

Za osiguranje pomorskih rizika postoje ove osnovne cjelovite zbirke klauzula (1995):

- a) *Institute Time Clauses - Hulls* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme, u nastavku: I.T.C.);
 - b) *Institute Time Clauses - Hulls - Restricted Perils* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme - suženo pokriće);
 - c) *Institute Time Clauses - Hulls, Total loss, General Average and 3/4 the Collision Liability* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme - uže pokriće);
 - d) *Institute Time Clauses - Hulls, Total loss only* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme - samo za potpuni gubitak);
 - e) *Institute Voyage Clauses - Hulls* (za osiguranje brodova za putovanje, u nastavku: I.V.C.);
 - f) *Institute Voyage Clauses, Total loss, General Average and 3/4 the Collision Liability* (za osiguranje brodova za putovanje - uže pokriće).
- International Hull Clauses* iz 2003. godine također su klauzule za osiguranje pomorskih rizika.
- Za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka ove su cjelovite zbirke klauzula (1995):
- a) *Institute War and Strikes Clauses, Hulls - Time*;
 - b) *Institute War and Strikes Clauses, Hulls - Voyage*.

¹⁹⁶ Opširnije, str. 444, supra.

Osiguranje na puno pokriće.

Osigurani rizici

Odredbe o osiguranim rizicima sadržane su u dvije klauzule:

- b)
- Pollution Hazards*

U **Perils Clause** svi su osigurani rizici podijeljeni u dvije grupe. Osnovna je razlika između tih dviju grupa rizika u tome što je pokrivenje rizika druge grupe uveličano time da šteta nije nastala kao posljedica propusta *dužne pažnje* (*due diligence*) na strani osiguranika, dok takav uvjet za rizike prve grupe ne postoji.

U prvu se grupu ubrajaju gubici ili oštećenja osiguranog broda koja su nastala zbog

- opasnosti od mora (pogibeji mora; *perils of the seas*), tijecka, jezera ili drugih plovnih voda,
- požara, eksplozije,
- nasilne krađe od strane osoba izvan osiguranog broda,
- izbacivanja u more,
- piraterije,
- loma ili nezgode nuklearnih instalacija ili reaktora,
- dodira sa zrakoplovom ili drugim letjelicama, ili predmetima što iz njih ispadnu, kopnenim vozilom ili lučkom opremom odnosno uređajem,
- potresa, vulkanske erupcije ili udara грома.

U drugu se grupu ubrajaju gubici ili oštećenja osiguranog broda koji su nastali zbog

- nezgoda prilikom uklanjanja, iskrcaja ili premještanja tereta ili goriva, prsnica kotlova, loma osovina ili neke skrivene mane u strojevima ili trupu broda, nepažnje zapovjednika, časnika, posade ili peljara, nepažnje popravljaca ili naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme pod uvjetom da te osobe nemaju svojstvo osiguranika iz ovog ugovora, bariclerije zapovjednika, časnika ili posade.

Pojmom *Levitis of the seas* obuhvaćeni su ovi rizi: *sudan*, *udar u wrognjeni ili plutajući predmet*, *udar u neki nepokretni predmet*, *potonuce ili prevrnuće*, *nasukanje*, *dođir broda s dnom*, *neurijeme*. Tim je pojmom obuhvaćen i svaki drugi izvanredni vanjski događaj u vezi s pomorskom plovidbom.

Štete nastale zbog rizika druge grupe osigurane su samo ako nisu nastale kao posljedica pomanjkanja *dužne pažnje* (*due diligence*) osiguranika, vlasnika ili

upravitelja broda. Zapovednik, časnici, posada ili peljari ne smatraju se vlasnicima broda (osiguranim) u smislu ove klauzule ni ako su suvlasnici osiguranog broda.

Osiguranjem *skrivenne mane* (*latent defect*) pokrivene su samo štetne posljedice postojanja skrivene mane, tj. pokrivene su samo posljedične štete. Štetna dijela trupa broda ili stroja koji je imao skrivenu manu nije naknadiiva iz osiguranja. (To je jasno riješeno novim *International Hull Clauses*, 2003.)³⁹⁷ Predmetnom klauzulom pokrivene su štete nastale kao posljedica *nepažnje* (*negligence*) zapovjednika, časnika, posade ili pečlara, što znači da tom klauzulom nisu pokrivene štete nastale zbog njihovog namjernog postupanja (*willful misconduct*). Takvo postupanje može imati karakteristike baraterije (*barrratry*), što je također pokriven rizik prema ovim uvjetima.

Da bi nastala šteta bila naknadiva iz osiguranja, mora biti neposredna posljedica rizika navedenih u Perils Clause. U toj je klauzuli navedeno da je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog broda nastalo zbog (*caused by*) rizika navedenih u klauzuli. Izraz *caused by* podrazumijeva *neposredno (directly caused by)*.¹⁹⁸

Pollution Hazard Clause proširuje osiguranje tako da obuhvaća gubitak ili oštećenje broda ako je

- gubitak ili oštećenje broda uzrokovano postupkom organa državne uprave u sprječavanju nastanka ili smanjenju rizika onečišćenja,
- rizik onečišćenja neposredna posljedica oštećenja broda za koje je osiguratelj u obvezi pretna ugovoru o osiguranju broda.

Ovo je osiguranje također uvjetovano time da šteta nije posljedica propusta dužne pažnje od strane osiguranika.

Rizici isključeni iz osiguranja

Institutska klauzulama za osiguranje brodova na vrijeme izričito su iz osiguranja isključeni rani rizici, rizici štrajka, zlonamjerni postupci s političkim pobudama i nuklearni rizici. Ti su rizici osigurani institutskim klauzulama za osiguranje ranih rizika i rizika štrajka.

Osigurane štete

Osiguranjem prema *Institute Time Clauses - Hulls* obuhvaćene se ove vrste (kategorije) šteta:

Potpuni gubitak broda. Osiguranjem je obuhvaćen stvarni potpuni gubitak i izvedeni potpuni gubitak.

197 U novim International Hull Clauses nalaze se ovi izričaji: "ali nisu pokriveni troškovi popravka ili zamjene prsnog kotla ili puknuće (slomljene) osovine", "ali nisu pokriveni troškovi uklanjanja same skrivene mane" (klauzula 2.2).
198 O uzročnoj-posljedičnoj vezi između rizika i štete objašnjenje na strani 460. stranice.

Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog broda. Naknada iz osiguranja za djelomični gubitak ili oštećenje isplaćuje se bez ikakva odbitka s naslovom novo za staro (*New for Old Clause*).

Nagrade za spašavanje i zajedničke havarije (*Salvage, Salvage Charges, General Average*). Osiguranjem je pokriven odgovarajući doprinos osiguranog broda u troškovima spašavanja, nagradi za spašavanje ili zajedničkoj havariji pod uvjetom da su nastali kao posljedica osiguranih rizika. Osiguranik ima pravo za havarije štete (*sacrifices*) na brodu, koje se priznaju kao zajednička havarija zahtijevati naknadu iz osiguranja kao da se radi o posebnoj (partikularnoj) havariji.

Troškovi izvanrednih mjera osiguranika za sprječavanje nastanka ili smanjenja štete (*Sue and Labour Charges*). Ti se troškovi nadoknađuju iz osiguranja i kada zajedno s naknadom za štetu premašuju osiguranu vrijednost broda i neovisno o tome je li spašavanje imalo koristan rezultat. Gornja je granica obveze osiguratelja za te troškove osigurana vrijednost.

Franiža (*Deductible*). Naknada iz osiguranja prema *Institute Time Clauses - Hulls* isplaćuje se pošto se odbije ugovorena odbitna franiža. Naknada iz osiguranja isplaćuje se samo kada ukupni iznos svih šteta proisteklih iz svake pojedinice nezgode ili događaja premašuje ugovoreni iznos franiže.

Osiguranje tri četvrtine odgovornosti za štete iz sudara brodova. Institutske klauzule za osiguranje brodova sadrže i *Collision Liability Clause*. Tom su klauzulom osigurane tri četvrtine odgovornosti osiguranika prema trećim osobama za štetu uzrokovane drugom brodu ili stvarima na tom drugom brodu zbog sudara brodova. Osigurana je izvanugovorna odgovornost osiguranika. Pokriće je ograničeno na tri četvrtine svote na koju je brod osiguran. Ostatak od jedne četvrtine odgovornosti redovito je osiguran preko P&I klubova.

Smatra se da je *Collision Liability Clause* poseban i pravno samostalan ugovorni ugovor pridodan osnovnom ugovoru o osiguranju broda. Zbog toga se naknada prema toj klauzuli isplaćuje neovisno o naknadama prema ostalim odredbama ugovora. Osiguratelj je obavezan osim toga nadoknaditi osiguraniku i tri četvrtine troškova pravnih radnji.

Prema *Collision Liability Clause* naknada iz osiguranja obračunava se primjenom načela trojakog ili uzajamnog obračunavanja naknade (*Cross Liability Principle*). Tom se posebnom ugovornom odredbom izbjegava primjena općeg načela prava prema kojem se u odnosima iz sudara brodova naknada štete obračunava primjenom načela jednostruke odgovornosti (*Single Liability Principle*). Prema tom načelu brodar koji je brodaru drugog broda zbog odgovornosti iz sudara dužan platiti veći iznos, plaća tom brodu samo razliku, tj. ostatak na-

kon međusobnog prebijanja potraživanja. Obavlja se samo jedno plaćanje. Ako su njihova međusobna potraživanja u istoj visini, u cijelosti se prebijaju i jedan drugome neće imati što platiti. Primjena tog načela pri ostvarivanju naknade iz osiguranja dovodi stranke u nejednak položaj.

Primjer:

Broj A sudario se s brodom B i oba su u jednakom omjeru kriva za sudar (50 : 50).

Vrsta šteta	brod A	brod B
Oštećenje broda	USD 100.000	USD 200.000
Financijski gubitak zbog nekorištenja broda za vrijeme popravka	USD 100.000	/
Ukupna šteta:	USD 200.000	USD 200.000

Kako su brod A i brod B pretrpjeli u sudaru štetu u istoj visini primjenom *Single Liability* načela, oni jedan drugome ne bi imali što platiti jer se njihova međusobna potraživanja prebijaju. S pretpostavkom da su oba broda osigurana (uključujući i 100 posto odgovornosti iz sudara), brod A ima pravo potraživati iz osiguranja naknadu za djelomičan gubitak ili oštećenje broda u visini od 100.000, dok bi štetu u visini od 100.000 nastalu zbog zadržavanja broda snosio sam jer ta vrsta štete nije pokrivena osiguranjem broda. Brod B ima pravo potraživati iz osiguranja naknadu za djelomičan gubitak ili oštećenje broda u visini od 200.000.

Da bi se ispravio takav nejednak položaj brodara, naknada iz osiguranja obračunava se primjenom *Cross Liability* načela. Prema tom načelu, obračun naknade iz osiguranja obavlja se tako kao da je svaka strana stvarno platila drugoj stranici naknadu štete u omjeru svoje odgovornosti prema njoj.

Odgovornost broda A prema brodu B: (50 posto od 200.000)	100.000
Odgovornost broda B prema brodu A: šteta na brodu (50 % od 100.000)	50.000
šteta zbog zadržavanja (50 % od 100.000)	50.000
Broj A ukupno nadoknađuje:	150.000

Iz toga je vidljivo da bi brodar broda A primjenom *Cross Liability* načela ostvario naknadu u visini od 150.000, tj. 50.000 više zahvaljujući tome što bi od broda B naplatio 50 posto štete zbog zadržavanja broda.

Da bi se mogle primijeniti odredbe institutskih klauzula o obračunu naknade prema *Cross Liability* načelu, potrebno je

- da su oba broda kriva za sudar,
- da ni jedan od njih nije ograničio svoju odgovornost.

Štete isključene iz osiguranja. Ograničenja u pokrivenosti

Štete isključene iz osiguranja mogu biti

- a) propisane,
- b) ugovorene.

Štete isključene iz osiguranja dispozitivnim zakonskim normama mogu se osigurati izričitim ugovornim odredbama. Ako se u tom pogledu ništa posebno ne ugovori, osiguranjenik nisu pokrivena šteta koje su isključene na temelju propisa. Štete nastale zbog *namjerenog postupka osiguranika* ne mogu se osigurati ni izričitim ugovornim odredbama (čl. 708. PZ).

Institutske klauzule za osiguranje brodova sadrže više odredaba o isključenju nekih šteta iz osiguranja. Time se unose stanovišta ograničenja u tzv. *puno pokrivenosti broda*.

Postoje ova ograničenja i isključenja iz osiguranja:

Troškovi pripreme površine i bojenja podvodnog dijela broda (*Bottom Treatment Clause*). Ako je do oštećenja podvodnog dijela broda došlo zbog osiguranih rizika, pokrivene su samo troškovi pripreme površine novih limova namijenjenih za podvodni dio broda i nanošenja temeljne boje koje se izvodi u radionicama na obali; troškovi pripreme limova i nanošenja prvog premaza antikorozivne boje na limove koji su oštećeni prilikom izvođenja popravaka podvodnog dijela broda. Ostali troškovi nisu pokriveni, npr. antivegetativna boja.

Nepopravljena oštećenja osiguranog broda (*Unrepaired Damage Clause*). Osiguratelj nije u obvezi ako osigurani predmet nije popravljen a naknadno, dok traje osiguranje ili njegovo produženje, nastupi potpuni gubitak broda - neovisno o tome je li šteta zbog potpunoga gubitka broda pokrivena osiguranjem ili nije.

Zarade i troškovi uzdržavanja posade broda (*Wages and Maintenance Clause*). Novčana primanja i troškovi uzdržavanja posade broda pokriveni su osiguranjem broda jedino za vrijeme plovidbe iz jedne luke u drugu radi odvođenja broda na popravak ili za vrijeme probnih vožnji.

Zastupničke provizije (*Agency Commission Clause*). Osiguratelj nije u obvezi za zastupničke provizije kao ni za troškove osiguranika oko pribavljanja informacija i isprava u vezi sa štetom.

Postupak u slučaju oštećenja broda

Prema institutskim klauzulama, osiguranik je dužan u slučaju neke nezgode, koja bi mogla rezultirati oštećenjem zahtjevom iz osiguranja, prije nego se pregleda šteta obavijestiti osiguratelja (*Notice of Claim and Tenders Clause*). Na taj način omogućuje da osiguratelj putem svoga vještaka utvrdi narav, uzrok, opseg i visinu štete. Osiguratelj je također ovlašten odrediti u koju će se luku

brod uputiti radi dokovanja i popravka. Osiguratelj ima pravo zabrane u pogledu izbora mjesta za popravak i osobe popravljivača.

Nakon što je šteta pregledana i sastavljena specifikacija radova popravka, dužnost je osiguranika pribaviti ponude od kompetentnih brodograđilišta. Pripjele ponude dostavljaju se osiguratelju na razmatranje i odlučivanje.¹⁹⁹

19.6.3. Osiguranje brodova na vrijeme od pomorskih rizika - suženo pokrivenost

Brodovlasnik može sklopiti osiguranje broda na *puno pokrivenost*, uz plaćanje odgovarajuće premije osiguranja, ili osigurati brod na suženo pokrivenost, uz plaćanje mnogo niže premije osiguranja. Iza se time javlja osobito kod starijih brodova. Nerijetko se u praksi stari brodovi osiguravaju na *suženo pokrivenost*, posebice ako su namijenjeni rezanju.

Postoje dva kompleta institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme za suženo pokrivenost:

Institute Time Clauses - Hulls, Total Loss, General Average and 3/4th Collision Liability (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour), 1983; 1995.

Osiguranjem su pokrivena ove kategorije šteta:

- a) potpuni gubitak (stvarni i izvedeni),
- b) zajedničke havarije,
- c) troškovi i nagrade za spašavanje,
- d) osiguranikovi troškovi spašavanja (*Sue and Labour*),
- e) 3/4 odgovornosti za štete iz sudara brodova.

Ovim su institutskim klauzulama osigurani svi rizici koji su osigurani i prema *Institute Time Clauses - Hulls* (1983). Osnovna razlika u odnosu na tzv. *puno pokrivenost* ogleda se u tome što ovim uvjetima nisu pokrivena djelomične štete, tj. djelomični gubici ili oštećenja osiguranog broda. Pokriven je samo potpuni gubitak broda (stvarni ili izvedeni).

Institute Time Clauses - Hulls, Total Loss Only (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour), 1983; 1995.

Ovim su institutskim klauzulama osigurani svi rizici koji su osigurani i prema *Institute Time Clauses - Hulls* (1983). Pokrivena su samo ove kategorije šteta:

- a) potpuni gubitak osiguranog broda (stvarni i izvedeni),
- b) doprinos broda u troškovima spašavanja i nagradi za spašavanje,
- c) osiguranikovi troškovi spašavanja (*Sue and Labour*).

¹⁹⁹ O ulozu zapovjednika broda u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja opširnije na str. 529, infra.

Ovim uvjetima ne samo da nisu pokrivene djelomične štete, nego ni zajedničke havarije, kao ni odgovornost za štete iz sudara brodova. Budući da je ovim osiguranjem pokriven samo potpuni gubitak broda, ne primjenjuje se franšiza.

19.6.4. Institutske klauzule za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka (*Institute War and Strikes Clauses - Hulls, 1983*)

Uvodne napomene

Institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka pokriveni su ratni rizici i rizici štrajka isključeni iz osiguranja prema institutskim klauzulama za osiguranje pomorskih rizika.

Prema ovim institutskim klauzulama osigurane su samo štete nastale zbog ratnih rizika izričito navedenih u klauzulama, ili bilo kojeg neprijateljskog akta jedne zaraćene strane protiv druge. U okvir ratnih rizika ulaze samo štete koje su posljedica neprijateljskog čina (*hostile act*). Taj čin mora biti poduzet od jedne zaraćene strane ili protiv nje. To znači da mora postojati ratno stanje. Neprijateljski čin mora biti izveden u sklopu rata, građanskog rata, ustanaka i dr.

Time je izvršeno jasno razgraničenje između pomorskih i ratnih rizika. Na primjer: nasukanje broda koji prevozi ratni materijal nije ratni rizik; nasukanje broda koji je pogođen raketom u ratnim operacijama ratni je rizik ako je do nasukanja došlo kao posljedica raketnog napada.

Osigurani rizici

Institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka pokrivene su štete na osiguranom brodu nastale zbog

- a) rata, građanskog rata, revolucije, ustanaka, pobune, građanskih sukoba koji zbog toga nastanu, ili bilo kojega neprijateljskog akta od jedne zaraćene strane ili protiv nje;
- b) zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja, kao i od posljedica tih akata ili pokušaja da se oni izvrše;
- c) zaostalih mina, torpeda, bombi i drugog napuštenog ratnog oružja;
- d) postupaka štrajkaša, radnika otpuštenih s posla ili osoba koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim nemirima;
- e) postupaka terorista ili bilo koje osobe koja djeluje zlonamerno ili s političkim pobudama;
- f) konfiskacije ili eksproprijacije.

Prema *Detainment Clause*, ako je osiguranik zbog ostvarenja ratnih rizika onemogućen slobodno se koristiti i raspolagati brodom u neprekidnom razdoblju od 12 mjeseci, smatrat će se da je brod pretrpio izvedeni potpuni gubitak.

19.6.5. Osiguranje brodova prema institutskim klauzulama iz 1995.

*Institute Time Clauses, Hulls (1/11/95)*²⁰⁰

Najznačajnije promjene u pomorskom pravu u novije vrijeme nastale su sve širom primjenom odredaba Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine i revizijom York-Antwerpenskih pravila iz 1994. Bit promjena koje donosi novo pravo spašavanja odnosi se na zaštitu morskog okoliša stimuliranjem spašavatelja da sprječava nastanak ili smanjuje već nastale štete na okolišu. Valjalo je zbog toga u uvjetima za osiguranje brodova odrediti koji su troškovi spašavanja pokriveni osiguranjem, a koji nisu. Novim klauzulama je izričito osiguranjem pokriveno svako povećanje nagrade za spašavanje prema odredbama čl. 13. Konvencije na ime vještine i napora spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu (to je jedno od mjericila koje se uzima u obzir pri određivanju visine nagrade za spašavanje).²⁰¹ Međutim, izdaci za tzv. *posebnu naknadu* spašavatelju (*special compensation*), određenu u smislu odredaba čl. 14. Konvencije i koju duguje osigurani brod, nisu pokriveni osiguranjem (*General Average and Salvage Clause*). Isto tako osiguranjem nije pokrivena odgovornost za onečišćenje ni troškovi preventivnih mjera u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja, neovisno o tome što ta odgovornost i troškovi preventivnih mjera mogu uz stanovitje uvjete biti priznati u zajedničku havariju koju zajedno s drugim interesima snosi i brod prema vrijednosti koja ulazi u dužničku masu (YAP 1974).²⁰² To znači da se obveza osiguratelja broda u takvu slučaju neće moći utvrditi iz diobne osnove, nego će to pitanje ostati otvoreno. Redaktori su reviziranih klauzula smatrali da ti izdaci po svojoj naravi ne spadaju u izdatke koji se mogu pokriti osiguranjem trupa i brodskih strojeva, pa makar činili dio dobitka broda u zajedničku havariju.

Drugi je važan razlog za izmjenu tih uvjeta bio porast šteta na brodovima zbog njihova podstandardnog održavanja. Zato je s više odredaba u reviziranim klauzulama pogoršan položaj osiguranika i pokriće ograničeno u odnosu na prethodno stanje. Najznačajnije su promjene:

- a) Ako se za vrijeme prestanka osiguranja brod zatekne na moru, prema klauzulama prethodne revizije osiguranje je trajalo do dolaska broda u određenu luku (*Continuation Clause*). Novim klauzulama to je vrijeme ograničeno na dolazak broda u prvu sigurnu luku, uz uvjet da je bio ne samo u plovidbi nego i u opasnosti. U suprotnom, osiguranje prestaje u ugovorenom roku;
- b) Unesena je nova klauzula o klasi broda - *Classification Clause*. Prema toj klauzuli, dužnost je osiguranika da osigurani brod ima klasifikaciju

²⁰⁰ Prijedlog cjelovite zbirke *Institute Time Clauses - Hulls (1995)* vidi u PRILOGU XIII., infra.
²⁰¹ Opširnije, str. 370, supra.

skog zavoda što ga je odobrio osiguratelj. Osigurarlik mora udovoljiti svakoj preporuci ili zahtjevu klasiikacijskog društva u odnosu na sposobnost broda za plovidbu. U slučaju povrede tih dužnosti, osiguratelj je oslobođen obveze iz ovog osiguranja od dana takve povrede;

c) Postojećim razlozima za automatski prestanak osiguranja iz *Termination Clause* pridodan je i novi: islek roka za pregled koji je odredio klasiifikacijski zavod osim ako taj zavod ne produži rok. Ta se odredba neće primjenjivati ako je do zakasnjenja došlo zbog nastanka osiguranog slučaja;

d) Proširen je krug osoba zbog kojih osigurarlik - ako one propuste dužnu pažnju predviđenu Klausulom o osiguranim rizicima (*Perils Clause*) - gubi pravo na osigurninu. Osim osiguranika, brodolaslrika i upravitelja broda, sada su uključeni i nadzornici i uprava na kopnu;

e) U *Pollution Hazard Clause* u odnosu na djelovanje organa državne uprave, od kojih mogu nastati fizička oštećenja broda, dodane su i preventivne mjere u zaštiti morskog okoliša, a ne samo mjere protiv onečišćenja;

f) Obavijest o šteti treba dati osiguratelju čim osiguranik, vlasnici ili upravitelj saznaju ili su trebali saznati da je nastala šteta koja može rezultirati oštetiim zahtjevom prema osiguratelju (*Notice of Claim and Tenders Clause*). Ako osiguranik ne obavijesti osiguratelja o nastanku štete u roku od 12 mjeseci od njena nastanka, osiguratelj je oslobođen dužnosti naknade takve štete. To je potpuno nova odredba u uvjetima za osiguranje brodova.

Institute Time Clauses, Hulls, Restricted Perils (1/11/95)

Osim temeljne cjelovite zbirke ugovornih odredaba za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses - Hulls*), publicirana je i cjelovita zbirka ugovornih odredaba na suženo pokriće: *Institute Time Clauses - Hulls, Restricted Perils (1/11/95)*.

Ti su uvjeti u svemu identični uvjetima pod naslovom *Institute Time Clause - Hulls (1995)*, osim Klausule o osiguranim rizicima (*Perils Clause*).

U usporedbi s *Perils Clause* u *Institute Time Clauses - 1995* (tzv. *puno pokriće*), u klauzuli 6.2. tih uvjeta izostavljani su ovi rizici:

- a) prsnuće kotlova, lom osovine,
- b) nepažnja zapovjednika, časnika ili posade broda,
- c) baraterija zapovjednika, časnika ili posade broda.

U tome se ogleda značenje izraza *restricted* u naslovu ove zbirke. Tekst *Perils Clause* (klauzula 6) u ostalom je dijelu istovjetan tekstu iz temeljne zbirke.

Institute War and Strikes Clauses-Hulls (1/11/95)

Revizijom 1995. obuhvaćene su i institutske klauzule za osiguranje brodova od ratnih rizika. Najznačajnija je promjena u odnosu na prijašnje stanje u tome

što je u ove uvjete prenesena nova odredba iz zbirke za osiguranje brodova od pomorskih rizika o obavijesti o šteti (*Notice of Claim and Tenders*).

Novim uvjetima iz osiguranja ratnih rizika izričito je isključen i rizik nuklearnog onečišćenja, pa tako taj rizik nije osiguran ni prema standardnim uvjetima za osiguranje pomorskih mti prema uvjetima za osiguranje ratnih rizika. Za njegovo pokriće potrebno je provesti posebno osiguranje.²⁰²

19.7. OSIGURANJE BRODOVA PREMA INTERNATIONAL HULL CLAUSES (01/11/03)

19.7.1. Uvodne napomene

Na londonskom su tržištu 2002. godine publicirane nove klauzule za osiguranje brodova na određeno vrijeme pod nazivom *International Hull Clauses*. Godine 2003. publicirana je nova, popravljena verzija tih klauzula. One bi u praksi trebale zamijeniti institutske klauzule.

Nove klauzule za osiguranje brodova, *International Hull Clauses*, u osnovi ne mijenjaju dosadašnje standardno pokriće u osiguranju brodova. U pravno tehničkom smislu one su poboljšana verzija prijašnjih klauzula (*Institute Hull Clauses, 1983, 1995*) nadopunjena brojnim novim odredbama i izmjenama postojećih. Nove su klauzule suvremenije, sadržajno primjerenije i logičnije sistematizirane od klauzula prethodne revizije. Može se reći da je time ostvaren napredak u osuvremenjivanju tih uvjeta osiguranja. Posebno valja pozitivnim ocijeniti postupak redaktora da umjesto zastarjelog instituta *insurance warranties* primijenjene metodu ugovornog reguliranja. Pozitivno valja ocijeniti i brojna druga rješenja: cjelovitost uvjeta omogućuje pribavljanje dopunskih osiguranja bez ugovaranja posebnih klauzula; ugovorno je regulirana obveza osiguratelja da pribavi jamstvo u slučaju zaustavljanja broda; ugovorno je na pravno sigurniji način regulirano pitanje pravnih posljedica prevarnog postupanja osiguranika; iznosi ostvareni od trećih osoba na temelju subrogacije razmjerno se dijele između osiguranika i osiguratelja; centralizacija u donošenju svih važnih odluka od strane vodećeg osiguratelja trebala bi pridonijeti većoj pravnoj sigurnosti i brzini ostvarivanja prava na naknadu iz osiguranja. Nove standardne klauzule usklađene su s novim pomorskim međunarodnim pravom o sigurnosti na moru i novim rješenjima engleske sudske i poslovne prakse.

202. Prijelod zbirke *Institute War and Strikes Clauses - Hulls (1995)* vidi u PRILOGU XIV, infra.

19.7.2. Opće karakteristike

International Hull Clauses (2003) zbirka je ugovornih odredbi (klauzula) namijenjenih osiguranju prekomorskih brodova. Primjenjuju se uz važeći obrazac MAR pomorske police (New Marine Policy Form - Form MAR).

Novi su uvjeti publicirani u tri dijela:

Principal Insuring Conditions,
Additional Clauses,
Claims provisions.

Dio prvi (Part 1) Principal Insuring Conditions sadrže opće uvjete osiguranja i primjenjuju se bez izuzetka. Dio drugi (Part 2) Additional clauses sadrži dodatne klauzule s obveznom primjenom nekih klauzula. Dio treći (Part 3) Claims provisions obvezno se primjenjuje na ugovore sklopljene prema ovim uvjetima.

U novim uvjetima osigurani su rizici određeni na isti način, kao i u klauzulama prethodne revizije, *metodom nabrojenih rizika (named perils concept)*. Značajka je te metode, za razliku od osiguranja *svih rizika*, u tome što su osiguranim obuhvaćeni samo oni rizici koji su popisani u odgovarajućim klauzulama. Novim je uvjetima predviđeno i više dopunskih osiguranja (4/4 odgovornosti za sudar, odgovornost za udar, dopunska osiguranja uz Perils clause i dr.).

19.7.3. Osigurani rizici

PERILS CLAUSE. U klauzuli o osiguranim rizicima - Perils (klauzula 2), svi su rizici, kao i u prijašnjoj verziji, podijeljeni u dvije grupe. Rizici prve grupe osigurani su kao takvi (*per se*), dok su rizici druge grupe osigurani pod uvjetom da šteta nije nastala kao posljedica propusta dužne pažnje (*due diligence*) na strani osiguranika, vlasnika ili upravitelja broda.

Ako je šteta nastala kao neposredna posljedica rizika prve grupe, osiguratelj se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je šteta nastala zbog kvaliifikirane krivnje osiguranika (*willful misconduct*). Na primjer, da je osiguranik namjerno izazvao požar ili postupao bezobzirno znajući da to može izazvati požar. Kao i u prijašnjim klauzulama, u okviru odnosa iz ovog osiguranja, zapovjednik, časnici, posada ili peljari neće se smatrati vlasnicima broda ni ako imaju suvlasničke dijelove.

U rizike prve grupe spadaju: *opasnost od mora, vjeha, jezera ili drugih plovnih voda; požar; eksplozija; nasilna krada od strane osoba izvan osiguranog broda; izbacivanje u more; praterija; dodir s kopnenim vozilom, lučkom opremom ili uređajem; potres, vulkanska erupcija ili udar groma; nezgoda prilikom ukrcanja, iskrcanja ili premještanja tereta, goriva, zaliha ili dje-*

lova (u prijašnjoj verziji nisu bile obuhvaćene zalihe i dijelovi); dodir sa satelitom, zrakoplovom, helikopterima ili sličnim letjelicama i predmetima što iz njih ispadnu (u prijašnjoj verziji taj je rizik spadao u rizike druge grupe i podlijegao uvjetu o nepostojanju propusta dužne pažnje).

Drugom grupom (tzv. *Inchmare Clause*) obuhvaćene su štete nastale zbog: *prsnuća kotlova, loma osovina (ali nisu pokriveni troškovi popravka ili zamjene prsnutog kotla ili puknute (slomljene) osovine); skrivene mane u strojevima ili trupu broda (ali nisu pokriveni troškovi uklanjanja same skrivene mane); nepažnju zapovjednika, časnika, posade ili pejlara; nepažnju popravljaca ili naručitelja (iz Time Chartera) uz uvjet da te osobe nemaju posade osiguranika iz ovog ugovora; baraterije zapovjednika, časnika ili*

Odredba ovih uvjeta o osiguranju posljedičnih šteta prsnuća kotlova, loma zirana ili skrivene mane u strojevima ili trupu broda sada je drukčije stilizirano i uklonjen je učinak presude iz predmeta "Nukla" (1997/2 Lloyd's Rep. 146). U povijesnom razvoju toga osiguranja utvrđeno je rješenje da su osigurane u strojevima ili brodskom trupu, a da popravak samog kotla, osovine ili dijelova na kojima je postojala skrivena mana (koja je uzrokovala posljedične štete), nisu pokriveni osiguranjem. Takav se zaključak prije izvodio iz izraza "nastale zbog" ("caused by") u Perils Clause. U praksi je takvo tumačenje izrazilo značajne nesporazume. Sada je to konačno jasno riješeno izričitim uvjetom odredbom. Navođenjem riječi "ali ne pokriva bilo kakve troškove popravka ili zamjene kotla koji pukne ili slomljene osovine", te riječi "ali ne pokriva bilo kakve troškove popravka skrivene mane", više nema dvojbe o značenju ranije ne samo posljedičnih šteta nego i šteta na dijelu stroja ili trupa koji je imao skrivenu manu postiče se ugovaranjem posebne tzv. *Additional Perils Clause*.

POLLUTION HAZARD CLAUSE. Prema toj klauzuli, pokriven je gubitak ili oštećenje broda nastalo zbog postupka organa državne uprave pri sprječavanju na-uzrokovanih oštećenja broda za koje je osiguratelj obavezan prema ugovoru o osiguranju. Osiguranje je uvjetovano time da šteta nije posljedica propusta dužne pažnje (*due diligence*) od strane osiguranika. Ova klauzula sadržajno nije mijenja osim sitnih stilskih ispravaka.

3/4th COLLISION LIABILITY. U prvom dijelu novih uvjeta (*Principal Insuring Conditions*) pruženo je osiguranje tri četvrtine osiguranikove odgovornosti prema trećim osobama za štete uzrokovane drugom brodu ili stvarima na tom

drugom brodu zbog sudara brodova. Osigurana je izvanugovorna odgovornost osiguranika. Pokriće je ograničeno na tri četvrtine svoje na koju je brod osiguran. Osim stilizacijskih intervencija, ta klauzula sadržajno nije mijenjana osim u odnosu na pokriće troškova *pravnih radnji (legal costs)*. Značajna je novina što je sada naknada za te troškove *ograničena na samo 25 posto od osigurane svoje broda* (osim ako se osiguratelj pisano ne suglasi drukčije), dok je prije i za te troškove vrijedio opći limit od tri četvrtine osigurane svoje broda.

OSIGURANJE UNAJMLJENE OPREME I OPREME DOK JE IZVAN BRODA.

Novim je klauzulama pokriće prošireno i na osiguranje opreme koja je ugrađena na brod a koja nije u vlasništvu osiguranika nego je osiguranik koristiti na temelju ugovora i za koju ugovorno odgovara (klauzula 3). To je novina u standardnim uvjetima za osiguranje brodova, ali se isti učinak prije postizao ugovaranjem posebne ugovorne klauzule pri sklapanju ugovora na zahtjev osiguranika. Vrijednost takve opreme uključena je u osiguranu svotu broda. Obveza je osiguratelja ograničena na najnižu ugovornu obvezu osiguranika prema vlasniku za tu opremu, ili na razborite troškove popravka opreme.

Osiguranjem je, uz određena ograničenja, pokriven gubitak ili oštećenje dijelova koji se iznesu iz broda ako je šteta prouzročena rizicima osiguranim ovim osiguranjem (klauzula 4). Ukupne obveze osiguratelja prema ovoj klauzuli ograničene su na 5 posto od osigurane svoje broda. Pokriće za dijelove dok su izvan broda ograničeno je na 60 dana. Preko toga roka dijelovi će se smatrati pokrivnim (*beled covered*) uz uvjet da se prije isteka toga roka obavijesti osiguratelj i postigne suglasnost o novim uvjetima pokrivanja.

PROŠIRENO POKRIĆE. Prema odredbama *Additional Clauses* (Part 2) novim je klauzulama predviđena mogućnost proširenja osiguranja u odnosu na "Principal Insuring Conditions", ako se to posebno ugovori. Proširenje se odnosi na:

- 4/4 odgovornosti iz sudara brodova (klauzula 38);
- 3/4 odgovornosti za štete iz udara osiguranog broda u neki nepokretni ili plutajući objekt (uz 3/4 odgovornosti za štete iz sudara brodova, klauzula 37);
- pravo osiguranika da zahtijeva potpunu naknadu u slučaju zajedničke havarije (*general average in full*), bez doprinosa drugih interesa (klauzula 40);
- osiguranje troškova popravka ili zamjene prsnutog kotla ili slomljene osovine kada je to uzrokovalo druge štete (posljedične) na osiguranom predmetu, osiguranje popravka neke skrivene mane koja je uzrokovala gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta, osiguranje gubitka ili oštećenja broda nastalo zbog nezgode ili nepažnje, nestručnosti ili greške u posud-

bi bilo koje osobe. U svakom od slučajeva proširenog pokrivanja osiguranje je dano uz uvjet da na strani osiguranika nije postojao propust dužne pažnje (*due diligence*; klauzula 41).

19.7.4. Rizici isključeni iz osiguranja

Isključenja iz osiguranja sadržana su u *Collision Clause* i u klauzulama koje podliježu "paramount" odredbi (paramount, vihovna odredba ima prednost pred svim drugim ugovornim odredbama).

Prema *Collision Clause* (klauzula 6.4), osiguranje ne obuhvaća iznose koje će osiguranik platiti za ili u vezi s

- uklaňanjem ili uništenjem prepreka, podrtine, tereta ili bilo kojih drugih predmeta,
- bilo kojom nepokretnom ili pokretnom imovinom ili stvarima osim drugih brodova, ili bilo kojom nepokretnom ili plutajućim objektom u koji je udario osiguran brod,
- teretom ili drugim stvarima na osiguranom brodu ili obvezana toga broda,
- gubitkom života, tjelesnim ozljedama ili bolešću,
- zagađanjem ili onečišćenjem bilo koje nepokretne ili pokretne imovine ili stvari ili štetom na okolišu.

Paramount odredbom obuhvaćena su ova isključenja:

- isključenje ratnih rizika i rizika štrajka (klauzula 29),
- isključenje rizika terorističkog akta, djelovanja s političkim pobudama i zlonamjernih postupaka (klauzula 30),
- isključenje rizika radioaktivnog zagađanja, kemijskog, biološkog, biokemijskog i elektromagnetskog oružja (klauzula 31).

Te odredbe imaju prednost pred svim drugim odredbama ugovora ako s njima nisu u skladu.

19.7.5. Ostale odredbe

Plovidba osiguranog broda

Ograničenja u vezi s plovidbom sadržana su u *Navigation Provisions Clause* (klauzula 10). Ta je klauzula u odnosu na prijašnju klauzulu *Navigation* doživjela značajne jezične izmjene. Ograničenja su u osnovi ostala ista, ali su jasnije izražena. Osiguranik se ne može koristiti brodom na način suprotan bilo kojoj ugovornoj odredbi u odnosu na teret, trgovinu ili granice plovidbe; brod se ne može tegliti osim kada je to ubičajeno, ili se tegliti do prve sigurne luke kada mu je potrebna pomoć, a neće ni pružati usluge tegljenja ili spašavanja prema ugovoru koji je prethodno sklopio osiguranik; osiguraniku se zabranjuje skla-

panje ugovora o pjevanju ili uobičajenom tegljenju prema kojemu je odgovornost pjevara ili tegljača isključena osim ako je osiguratelj pristojen prihvatiti takve ugovore prema lokalnom pravu i praksi. Nadalje, brod ne smije biti zaposlen na prijevozima koji zahtijevaju da se teret na moru prekrci na drugi brod, što ne uključuje lučka ili obalna plovila.

U ovom je dijelu najvažnija izmjena sadržana u odredbama klauzule 11 koja nosi naslov *Breach of Navigation Provisions*. Umjesto primjene instituta *warranties* (*insurance warranties*) u odnosu na zabranu tegljenja, sada se sankcije svode samo na razdoblje dok se krše odredbe ugovora, ne i poslije toga. Prema toj klauzuli, u slučaju povrede odredaba klauzule 10, osiguratelj je oslobođen obveze naknade štete do koje je došlo zbog događaja nastalog za vrijeme povrede ugovornih odredbi, osim ako je osiguratelj bez odgađanja obavijestio osiguratelja o kršenju te ako stranke postignu dogovor o izmjenama u pokriću i premiji.

Nove klauzule (2003) sadrže dodatne odredbe o granicama plovidbe (*Navigational limits*, klauzula 32). Ta klauzula sadrži popis područja gdje brod ne smije ploviti. Za pokriće u tim područjima potrebno je prethodno pribaviti suglasnost osiguratelja i positići sporazum o izmijenjenim uvjetima pokrića i dodatnoj premiji, ako je zatraži osiguratelj. U suprotnom, osiguratelj nije obavezan nadoknadi štete nastale za vrijeme kršenja granica plovidbe.

Dužnosti osiguravnika

Odredbе o dužnostima osiguravnika sadržane su u više klauzula. Kao i u prijašnjim uvjetima, postoji klauzula *Duty of the Assured* (*Sue and Labour*), klauzula 9. Ona nameće dužnost osiguravniku da dok traje osiguranje poduzme sve mjere kako bi se spriječilo ili smanjila šteta naknadbivim osiguranjem. Osiguratelj ima pravo na naknadu razborito učinjenih troškova spašavanja neovisno o drugim isplata za gubitak ili oštećenje osiguranog broda, ali je naknada za te troškove (*Sue and Labour Charges*) ograničena na iznos svote na koju je brod osiguran.

Prema *Classification and ISM Clause* (klauzula 13), dužnost je osiguravnika da brod ima klasifikacijskog društva koje je odobrio osiguratelj i da se ta klasa održava. U tom pogledu nema promjena. Novo je u toj klauzuli što ona sada sadrži dodatnu obvezu za vlasnike brodova u odnosu na zahtjeve SOLAS konvencije (*Management for the safe operation of ships*, Poglavlje IX: *ISM Code*). Prema odredbama klauzule 13, vlasnik broda je obavezan u odnosu na osiguratelja brodom posjedovati valjan *Document of Compliance* (Ispравu o ispunjenju zahtjeva ISM Code, klauzula 13.1.4) i *Safety Management Certificate* (Svjedodžbu o sigurnom upravljanju, klauzula 13.1.5). Ne udovolji li se nekom od zahtjeva

iz klauzule 13, automatski prestaje osiguranje od trenutka povrede ugovora, osim ako se osiguratelj pisano ne suglase drukčije. Ali, ako je brod u plovidbi, automatski prestanak osiguranja bit će odgođen do dolaska broda u sjedeću luku (klauzula 13.2.1). Klauzula o posljedicama gubitka klase broda izmijenjena je u dva aspekta. Ako je do gubitka klase broda došlo zbog štete koja je pokrivena ovim osiguranjem ili osiguranjem ratnih rizika, do automatskog prestanka osiguranja doći će samo ako brod isplovi iz sjedeće luke bez odobrenja svoga klasifikacijskog društva. Drugo, u slučaju automatskog prestanka osiguranja osiguratelj ima pravo na povrat razmjernog dijela (*pro rata*) dnevnice neto-premije (klauzula 13.2.2).

Prema klauzuli *Management* (klauzula 14), dužnost je osiguravnika, vlasnika ili upravitelja na početku osiguranja i dok osiguranje traje ispunjavati sve zahtjeve osiguratelja države zastave broda u odnosu na brodsku konstrukciju, njegovo stanje, opremu, uporabu i rukovanje brodom, kao i zahtjeve klasifikacijskog društva o prijavljivanju pomorske nezgode ili neke brodske mane (14.4). U slučaju povrede neke dužnosti predviđene tom klauzulom, osiguratelj neće biti obavezni nadoknaditi štete koje se mogu pripisati toj povredi.

Klauzula 13. i klauzula 14. u naslovu sadrže tzv. *paramount provision*.

Prema posebnoj odredbi *Recommending Condition* (klauzula 34), pravni je uvjet za obvezu osiguratelja da brod ne isplovljava na vlastiti pogon s veza na kojem je stajao (*lay-up*) niti da plovi nakon imobilnosti od preko 180 uzastopnih dana, osim ako se ne dogovori s klasifikacijskim društvom ili vještakom osiguratelja pregled broda i obave popravci ili udovolji zahtjevima klasifikacijskog društva ili vještaka.

Automatski prestanak osiguranja

Prema *Management Clause* (klauzula 14), osiguranje automatski prestaje u slučaju promjene vlasništva broda, zastave, predaje broda novom menadžmentu, predaje broda u zakup (*bareboat*), rekvizicije broda (14.1). Osiguranje sada prestaje i u slučaju da brod isplovi (s teretom ili bez njega) zato da bude izrezan ili prodan za rezanje (14.2). Prije to nije bio razlog za prestanak osiguranja, samo se naknada štete ograničavala na vrijednost broda kao starog željeza. Ako iz nekog od navedenih razloga dođe do prekida osiguranja, osiguratelj ima pravo na povrat *pro rata* neto-premije, što prije nije bio slučaj (14.3).

Naknada iz osiguranja

Naećelo da se iz osiguranja isplati naknada bez odbitka s naslova *new for old* (*New for old Clause*, klauzula 16). Pri određivanju naknade za štetu primjenjuje se odbitna *franchise* (*Deductible Clause*, klauzula 15). Naknada za štetu neće se isplatiti ako

ukupni iznos svih šteta proisteklih iz svake pojedine nezgode ili događaja ne premaši ugovoreni iznos franšize, u kojem će se slučaju taj iznos odbiti od naknade.

Značajna je promjena uvedena u kriterijima za određivanje je li osigurani brod pretprijetni izvedeni potpuni gubitak (*Constructive Total Loss*, klauzula 21). Prema prijašnjem rješenju, pri utvrđivanju je li nastupio izvedeni potpuni gubitak, uspoređivala se osigurana vrijednost broda i procijenjeni troškovi popravka. Ako su troškovi popravka bili veći, smatralo se da su ispunjeni uvjeti da bi se šteta tretirala kao izvedeni potpuni gubitak i osiguranik je imao pravo na naknadu kao da je nastupio potpuni gubitak broda. Sada se 80 posto osigurane vrijednosti broda uzima kao njegova vrijednost u popravljenom stanju, što znači da će se smatrati da je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda ako procijenjeni troškovi popravka prijeđu 80 posto njegove osigurane vrijednosti.

U novim su uvjetima zadržana istovjetna ograničenja u pokriću kao i u klauzulama iz 1995. u odnosu na: naknadu za oštećenje podvodni dio broda (*Bottom treatment clause*, klauzula 17), osim što je u pokriće sada uključen i trošak anti-vegetativne boje za oštećenu površinu; zarade i troškove uzdržavanja brodske posade (*Wages and maintenance clause*, klauzula 18); zastupničke provizije (*Agency commission clause*, klauzula 19); određivanje naknade za nepopravljeno oštećenje osiguranog broda (*Unrepaired damage Clause*, klauzula 20). Nema promjena ni u odnosu na klauzulu o odricanju od prava na vozarinu (*Freight waiver clause*, klauzula 22). Prema toj klauzuli, u slučaju stvarnog ili izvedenog potpunog gubitka osiguratelji neće od osiguranika potraživati naplaćenu vozarinu, neovisno o tome je li osiguranik objavio napuštaj osiguranog broda ili nije.

Nema nikakvih promjena ni u klauzuli o uvjetima za dopunska osiguranja (*Disbursements warranty*, klauzula 24). Tom je klauzulom dopušteno provesti dopunska osiguranja za troškove brodarka, vozarinu, povećanu vrijednost broda i osigurati isključene ratne rizike, rizike štrajka i druge isključene rizike (klauzule 29, 30, 31).

Plaćanje premije osiguranja

Nove klauzule prvi put sadrže pravila o plaćanju premije osiguranja (*Premium payment clause*, klauzula 35). U pomorskom osiguranju općenito vrijedi načelo, suprotno nego u drugim imovinskim osiguranjima, da neplaćanje premije o roku ne oslobađa osiguratelja njegove obveze iz ugovora i ne daje mu pravo da raskine ugovor o osiguranju, osim ako nije drugačije ugovoreno. Takvo je rješenje svojstveno i *common law* sustavu, a poznaje ga i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. *Marine Insurance Act* sadrži samo odredbu o izravnoj

obvezi brokera da plati premiju osiguratelju, ako je osiguranje provedeno posredstvom brokera (cl. 53. st. 1). Prema *Premium payment clause*, osiguranik se obvezuje da će u cijelosti platiti premiju osiguranja u roku od 45 dana od početka osiguranja, osim ako nije drukčije ugovoreno (35.1.1). Ako je ugovoreno obročno plaćanje, prvi se obrok mora platiti u roku od 45 dana od početka osiguranja, osim ako nije ugovoreno drukčije. Drugi i sljedeći obroci moraju se platiti o dospjelu (35.1.2). U slučaju zakasnenja u plaćanju premije, osiguratelj ima pravo raskinuti ugovor, uz otkazni rok od najmanje 15 dana (35.3). U slučaju raskida ugovora prema klauzuli 35, osiguratelju se duguje premija na *pro rata* osnovi za razdoblje u kojem je nosio rizik. Premija se mora u cijelosti platiti ako je prije stupanja na snagu raskida osiguranja došlo do štete naknadive iz osiguranja (35.4).

Nove klauzule (2003. g.) sadrže i odredbu o vraćanju premije u slučaju raskida osiguranja (*Cancelling returns clause*, klauzula 25). Prema toj klauzuli, ako se osiguranje sporazumno raskine, osiguratelji će vratiti *pro rata* mjesečnu neto premiju za svaki nezapočetni mjesec, uz uvjet da dok traje osiguranje nije nastupio potpuni gubitak broda neovisno o tome je li potpuni gubitak uzrokovao osiguranim rizikom ili tome neki drugi uzrok. Ovi uvjeti, kao i prijašnji, sadrže odredbu o vraćanju premije osiguranja u slučaju imobilnosti broda (*lay-up*) na temelju posebne suglasnosti osiguratelja (*Returns for lay-up clause*, klauzula 42).

Odrredbe o odštetnim zahtjevima

Čitav je treći dio novih klauzula (2003. g.) posvećen odštetnim zahtjevima (Part 3 - *Claims provision*, klauzule 42 do 50). Odrredbe su o odštetnim zahtjevima i proceduri detaljne. Važna je to značajka novih klauzula. U tom su pogledu prijašnje odrredbe proširene i pooštrene u odnosu na dužnosti osiguranika. Prema klauzuli *Notice of claims* (klauzula 43), o svakoj se šteti bez odgađanja mora obavijestiti vodeći osiguratelj (*leading underwriter*) od dana kada su osiguranik, vlasnik ili upravitelj saznali za nastanak štete kako bi se osigurateljima, ako to žele, omogućilo imenovati vještaka za pregled štete (43.1). Ako obavijest nije dana u roku od 180 dana (smanjeno sa 12 mjeseci) od dana kada su osiguranik, vlasnik ili upravitelj saznali za nastanak štete, ona se neće nadoknaditi iz osiguranja, osim ako vodeći osiguratelj ne odluci drukčije (43.2). U klauzuli *Tender provisions* (klauzula 44) ponavlja se ista odrredba iz prethodne redakcije ovih klauzula o diskrecijskom pravu vodećeg osiguratelja da odredi luku i osobu popravljачa. Ako osiguranik propusti postupiti u skladu s odrredbama te klauzule, od neto-iznosa naknade za štetu odbit će se 15 posto (klauzula 44.5).

Prijevarno postupanje

Dužnosti osiguranika u odnosu na odštetni zahtjev sadržane su u klauzuli *Duties of the assured* (klauzula 45). Osiguranik je dužan dostaviti vodećem osiguratelju svu potrebnu dokumentaciju o šteti; pomoći mu u ispitivanju uzroka štete pribavljanjem izjava osiguranikovih osoba, trećih osoba, vještaka, pregleda od strane klasifikacijskog društva i dr.

U klauzuli *Duties of the assured* posebno se tretira slučaj prevarnog postupanja osiguranika radi ostvarenja pogodnosti pri obrati odštetnog zahtjeva. To je nova odredba u uvjetima za osiguranje brodova, a inspirirana je sudskom odlukom u predmetu *"Agapitos v. Agnew" (The Aegeon, 2002./2002./2 Lloyd's Rep. 42)*. Prema toj odredbi, pravni je uvjet za obvezu osiguratelja da osiguranik prije pokretanja sudskog postupka (u verziji od 2002. "bez obzira na to je li sudski postupak pokrenut ili nije") namjerno ili bezobzirno ne dovede ili ne pokuša dovesti u zabludu osiguratelja u valjanom razmatranju odštetnog zahtjeva i dokaza, kao i da osiguratelju ne prešuti neku okolnost ili činjenicu važnu za razmatranje odštetnog zahtjeva (klauzula 45.3). To je rješenje u skladu s pravorječkom suca Mancea u predmetu *"Aegeon"* (2002, Lloyd's Rep. IR, 574) i presude Doma lordova u predmetu *"Star Sea"* (2001/ Lloyd's Rep. IR, 248).

Dužnosti i prava osiguratelja u odnosu na odštetni zahtjev

Prema odredbi nove klauzule *Duties of underwriters in relation to claims* (klauzula 46), vodeći osiguratelj jedino na temelju svoga diskrecijskog prava, nakon primitka obavijesti o nastanku štete može imenovati vještaka za pregled štete koji će upoznati vodećeg osiguratelja o uzroku i opsegu štete, potrebnim popravcima i razboritoj visini popravaka, kao i o drugim važnim okolnostima (klauzula 46.1). Vodeći osiguratelj može također imenovati nezavisnog likvidatora havarija (average adjuster) koji će pomoći osiguraniku u pripremi odštetnog zahtjeva. Vodeći će osiguratelj bez odgađanja razmotriti prijedlog likvidatora ili zahtjev osiguranika uz prezentaciju valjane dokumentacije za uplatu akontacije štete (klauzula 46.6). Osiguratelj će donijeti odluku u odnosu na svaki odštetni zahtjev u roku od 28 dana od primitka konačnog obračuna štete od strane imenovanog likvidatora ili, ako likvidator nije bio imenovan, nakon što mu bude dostavljena potpuna dokumentacija dovoljna za donošenje odluke o utemeljenosti odštetnog zahtjeva ili visini odštete. Kada je osiguratelju za donošenje odluke potrebna dodatna dokumentacija, odluku će donijeti u okviru razboritog vremena nakon što primi dodatnu dokumentaciju ili zatražene obavijesti (klauzula 46.7).

Nove klauzule sadrže i *Provision of security clause* (klauzula 47). Tom je klauzulom riječeno jedno važno i do sad uvjetima osiguranja neriječeno pitanje: je li i uz koje uvjete osiguratelj broda dužan dati osiguraniku jamstvo radi

spriječavanja zaustavljanja broda ili radi oslobodenja broda. Prema odredbama te klauzule, ako je osiguranik obavezan u tu svrhu pribaviti jamstvo trećoj osobi, kao posljedica nezgode koja daje pravo na naknadu iz osiguranja, osiguratelj će u ime osiguranika pribaviti potrebno jamstvo ili protujamstvo u obliku što će ga izabrati vodeći osiguratelj. Davanje jamstva ne znači i priznanje obveze iz osiguranja.

Klauzulom *Payment of claims* (klauzula 48), regulirano je pitanje kojoj je osobi osiguratelj dužan isplatiti osigurinu. To je osoba kojoj je ugovorno ustupljeno pravo na osigurinu (to će redovito biti banka), a ako te osobe nema, osiguratelj je dužan isplatiti naknadu osiguraniku. S tim u vezi valja navesti da prema odredbama klauzule *Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999* (klauzula 36) koristi iz osiguranja može imati samo osiguranik, osim ako ugovorom nije izričito drukčije predviđeno.

Regres osiguratelja (subrogacija)

Odredbama klauzule *Recoveries* (klauzula 49) reguliraju se pitanja u vezi s osigurateljevim pravom subrogacije. Prema toj klauzuli, osiguranik je dužan poduzeti razborite mjere da bi sačuvao svoja prava prema trećim osobama u vezi sa štetom za koju se traži naknada iz osiguranja. Ako je potrebno, dužan je pokrenuti sudski postupak ili pribaviti jamstvo od strane treće osobe. U tom je pogledu osiguranik dužan obavještavati vodećeg osiguratelja i s njim surađivati. Osiguratelj će snositi razmjeran dio troškova koje je osiguranik snosio u provođenju te dužnosti. To je manje-više u skladu s dosadašnjom praksom. Potpuno je novo rješenje da će se nakon odbitka troškova postupka iznos ostvaren od treće osobe razdijeliti između osiguranika i osiguratelja razmjerno njihovom sudjelovanju u snošenju nastale štete (49.3.1; 49.3.2). U verziji iz 2003. godine jedina je potpuno nova odredba u odnosu na verziju iz 2002. Prema toj odredbi, osiguratelj će u dogovorenoj visini nadoknaditi osiguraniku troškove koje je imao u ispunjavanju dužnosti prema ovoj klauzuli i onda kada šteta nije naknadiva iz osiguranja, ako je prethodno pribavio njegovu pisanu suglasnost (49.3).

Mjerodavno pravo i jurisdikcija

Prema izričitoj odredbi *General clause* (klauzula 1), na ugovor se primjenjuje englesko pravo i praksa. Ponavlja se odredba iz svih institutskih klauzula: *This insurance is subject to English law and practice*. U primjeni ovih klauzula moguće je ugovoriti i drukčije, posebnom ugovornom odredbom u politici osiguranja. Novo je u ovim uvjetima to što sadrže i odredbu o isključivoj jurisdikciji engleskog prvostupanjskog suda, osim ako nije izričito drukčije ugovoreno. Takvu je odredbu prije sadržavala samo Nova engleska pomorska policia (*New Marine Policy - Form MAR*).

Prava trećih osoba

Klausulom *Contracts (rights of third parties) act 1999* (klausula 36) osigurava se primjena engleskog zakona *Contracts (right of third parties) 1999*, u osiguranju brodova. To znači da će se načela toga zakona primjenjivati i kada se na ugovor ne primjenjuje englesko pravo. Taj zakon reproducira opća načela obveznog prava: a) koristi iz ugovora mogu imati samo stranke (osiguravatelj i osigurani), osim ako nije izričito drukčije ugovoreno, b) ugovorne stranke mogu raskinuti ili izmijeniti ugovor bez suglasnosti bilo koje treće osobe, c) treća osoba nije aktivno legitimirana prema osiguratelju na tražbinu iz ugovora o osiguranju osim ako na nju nisu prenesena prava iz ugovora. Primjena ove odredbe ne ograničava pravo osiguravatelja da svoja prava iz ugovora ili samo pravo na naplatu osigurarine na odgovarajući način prenese na drugu osobu.

Odnosi iz suosiguranja (*leading underwriter*)

U klauzuli *Several liability* (klausula 27) izloženo je načelo engleskog prava o suosiguranju prema kojem su suosiguratelji dužni nadoknaditi štetu samo razmjerno svom udjelu. U osiguranju jednog broda na engleskom tržištu osiguranja redovito sudjeluje više osiguratelja, koji svojim popisom na slupu prevuzimaju u pokriće određeni postotak osigurane svote. Njihova odgovornost nije solidarna. Oni osiguravatelji ne odgovaraju za čitavu štetu, nego samo razmjerno svome udjelu (*several and not joint*). To drugim riječima znači da osiguravatelj ako se od nekog drugog sudjelujućeg osiguranja nije uspio naplatiti, to je riješenje u skladu s Pomorskim zakonikom.

U odnosima iz suosiguranja posebno je zanimljiv položaj vodećeg osiguratelja (*leading underwriter*). U odnosu iz osiguranja on ima centralni položaj te je na temelju odredaba novih uvjeta u mnogim pitanjima ovlašten djelovati kao zastupnik svih sudjelujućih osiguratelja. Te su odredbe u skladu s tzv. *London market principles*. Tako je, na primjer, vodeći osiguratelj, naveden u slupu ili polici, ovlašten provoditi odredbe o premiji iz *Premium payment clause* (klausula 35), osim ako nije drukčije ugovoreno ne samo u svoje nego u ime svih suosiguratelja. To ne sprečava druge osiguratelje da svoja prava iz te klauzule ostvaruju i u svoje ime (35.5).

Što se tiče postupanja u slučaju nastanka štete i rješavanja odštetnih zahtjeva, uloga vodećeg osiguratelja još je značajnija i predviđena je u *Leading underwriters clause* (klausula 42). Prema toj je klauzuli *leading underwriter* ovlašten: a) imenovati surveycora ili vještaka za pregled štete te likvidatora havarija i odvjetnika, b) provoditi dužnosti i obveze osiguratelja uključujući jamstva, c) voditi postupak obrade šteta i regresnih postupaka, d) obavljati sva plaćanja ili sklapati nagodbe s osiguranikom ili trećim osobama osim plaćanja *ex gratia*

(klausula 42.1). S druge strane, suosiguratelji su dužni nadoknaditi vodećem osiguratelju svaku štetu ili trošak koji bude nosio u provođenju dužnosti prema toj klauzuli. Za odnose između vodećeg osiguratelja i suosiguratelja nadležan je engleski prvostupanjski sud uz primjenu engleskog prava i prakse.

19.8. DJELOMIČNI GUBITAK ILI OŠTEĆENJE OSIGURANOG BRODA - NAKNADA IZ OSIGURANJA

19.8.1. Djelomične štete općenito

O djelomičnom se gubitku ili oštećenju osiguranog broda radi kada nije nastao njegov stvarni potpuni gubitak, niti je u toj mjeri oštećen da bi se smatralo da postoje pretpostavke za izvedeni potpuni gubitak. Djelomični gubitak ili oštećenje broda kao posebna kategorija štete obuhvaća

- a) potpuni gubitak dijela osiguranog broda,
- b) oštećenje osiguranog broda.

Takvu štetu, za razliku od potpunog gubitka, nazivamo *djelomičnom štetom* (*partial loss*).

Djelomični gubitak podrazumijeva potpuni gubitak dijela osiguranog broda ili njegova pripadka (*total loss of part*), na primjer, gubitak vijka, sidra, brodice za spašavanje i sl.

Oštećenjem osiguranog broda podrazumijeva se fizičko oštećenje trupa ili stroja. Izgubljeni se dijelovi zamjenjuju novima u postupku popravka, a oštećeni dovode popravkom u prijašnje stanje.

Djelomične štete na brodu mogu nastati zbog više razloga. Na primjer, u nekim slučajevima mogu nastati deformacije u konstrukciji brodske trupe; zbog nastanka ili nasjedanja broda na dno mogu nastati oštećenja i deformacije oplac dna, oštećenje komandarskog uređaja, gubitak vijka, u sudaru brodova ili udarom broda u neki predmet može biti oštećena struktura broda; u požaru mogu biti uništeni ili oštećeni dijelovi broda, njegove opreme ili namještaja.

Štete nastale zbog djelomičnog gubitka ili oštećenja osiguranog broda naknadi su iz osiguranja ako su posljedica ostvarenja osiguranih rizika. Djelomične štete koje nisu štete zajedničke havarije nazivaju se *posebne* (*particular average*). Posebne havarije nastaju slučajno, djelovanjem nekog izvanrednog vanjskog uzroka. U tome se one bitno razlikuju od zajedničkih havarija gdje se namjerno žrtvuje dio imovine u zajedničkom interesu sudionika pomorskog pothvata.

Kao primjere posebnih (zasebnih) havarija možemo navesti štete nastale zbog sudara brodova, udara, nasukanja, nevremena, požara. Ali ako je zapovjednik namjerno nasukao brod radi zajedničkog spasa, štete i troškovi što su nastali zbog nasukanja priznat će se kao zajednička havarija.

19.8.2. Određivanje naknade iz osiguranja za djelomični gubitak ili oštećenje broda

Uvodne napomene

U slučaju oštećenja osiguranog broda ili gubitka jednoga njegova sastavnog dijela, iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini stvarnih troškova nužnih za popravak broda ili zamjenu dijelova, uz odbitak ugovorene franšize, ali ne preko osigurane svote za svaku nezgodu posebno. Popravak oštećenog osiguranog broda osim troškova materijala i vrijednosti ljudskog rada uključuje i razne druge troškove. Zbog toga je vrlo važno koji su troškovi naknadi iz osiguranja, a koji nisu. Naknada za pojedine troškove određuje se prema ugovorenim pravilima ili standardiziranoj praksi likvidatora havarija. U primjeni ugovorena pravila imaju prednost. Ne postoje općusvojena međunarodna pravila za obradu oštećenih zahtjeva za djelomične štete na brodovima. Zbog toga je osobito važna standardizirana praksa. U nas se još nisu formilirala standardna pravila za obradu posebnih havarija. Zato se u našoj praksi, kao i zbog činjenice što se u nas primjenjuju engleske institutske klauzule, posebne havarije obrađuju prema Pravidlima engleskog Udruga likvidatora pomorskih havarija (*Rules of Practice of the Association of Average Adjusters, 1997*). U primjeni hrvatskog prava nijedne davne su i odgovarajuće odredbe Pomorskog zakonika.

Ne postoji konačna lista troškova koji se priznaju u postupku likvidacije djelomičnih šteta na brodovima. Prema standardnoj praksi, priznaju se ovi troškovi:

- a) troškovi popravka (*repair accounts*),
- b) troškovi privremenih popravaka, uz stanovitje uvjete (*temporary repairs*),
- c) troškovi premještanja broda radi popravka (*removal expenses*),
- d) lučki troškovi (*port charges*),
- e) troškovi dokovanja (*drydock expenses*),
- f) opći troškovi (*general expenses*),
- g) troškovi nabave rezervnih dijelova potrebnih za popravak (*supply of spare parts*),
- h) troškovi brodarova inspektora u nadzoru popravka (*superintendent's fee and expenses*),
- i) troškovi osigurateljeva vještaka (*underwriter's surveyor's fee and expenses*),

- j) troškovi vještaka klasifikacijskog zavoda (*classification society surveyor's fee and expenses*),
- k) zarade i troškovi uzdržavanja zapovjednika, časnika i brodske posade, ovisno o uvjetima police (*wages and maintenance of master, officers and crew*),
- l) gorivo posebno potrošeno u vezi s popravkom (*fuel*),
- m) troškovi likvidacije štete (*average adjuster's fee and expenses*).

Opisat ćemo pojedine troškove s obzirom na njihovu naknadivost iz ugovora o osiguranju broda. Prikaz je sačinjen prema odredbama *Institute Time Clauses - Hulls, Rules of Practice* engleskog Udruga likvidatora havarija i suvremenoj praksi likvidatora pomorskih havarija (*average adjusters*).

Opis pojedinih troškova

Troškovi popravka broda (*repair accounts*). Iz osiguranja se naknađuju iznosi koje je brodar platio brodograditelju za popravak, uz uvjet da su odobreni od strane vještaka kojega je osiguratelj angažirao (*Salvage Association, Lloyd's Registrar i dr.*).

Troškovi privremenih popravaka (*temporary repairs*). **Troškovi konačnog popravka** (*permanent repairs*) uvijek su naknadi iz osiguranja, a troškovi privremenih popravaka (*temporary repairs*) samo ako su ispunjene određene pretpostavke. Prema pretiranoj praksi *average adjusters*, troškovi privremenih popravaka naknađuju se samo u ovim slučajevima:

- a) Ako privremeni popravak smanjuje troškove konačnog popravka, do visine postignutih ušteda (npr. konačni popravak je odgođen do redovnog dokovanja ili do dolaska broda u luku gdje su troškovi popravka niži);
- b) Kod putničkih linijskih brodova i kargo brodova koji održavaju redovan servis prema objavljenom plovidbenom redu (za koji je brodar u obvezi ili po njemu točno postupiti), troškovi privremenih popravaka priznat će se kao *reasonable cost of repairs* bez obzira na to jesu li time postignute uštede;
- c) Ako u luci ili mjestu gdje se zatekao oštećeni brod nije bilo moguće popraviti (npr. nije bilo dok), a brod se privremenim popravkom osposobio za plovidbu do luke ili mjesta gdje je moguće izvršiti konačni popravak;
- d) Kada neki dio ili materijal nužno potreban za potpuno dovršenje popravka nije moguće pribaviti u mjestu popravka, a brodar bi zbog značajnog odugovlačenja s popravkom pretrpio komercijalni gubitak koji bi bio u velikom nerasporedu s uštedama što bi se čekanjem postigle.

Troškovi premještanja broda (*removal expenses*). Kada se brod premjesti s jednog mjesta ili iz luke u drugu luku, što se njegov popravak nije mogao obaviti u prvoj luci ili se nije mogao obaviti na odgovarajući način, razbortio

učinjeni troškovi premještanja broda smatrat će se dijelom razboritih troškova popravka i naknadivi su iz osiguranja. Štoviše, kao troškovi premještanja broda iz osiguranja se priznaju i troškovi povratka broda u prvu luku neposredno poslije obavljenog popravka (ako je krcao teret, vrijedi posebno pravilo).

U troškove premještanja broda priznaju se troškovi nužnog privremenog popravka, novčana primanja i troškovi posade (kako je ugovoreno uvjetima osiguranja), peljarjenje, tegljenje, posebno pomorsko osiguranje (npr. osiguranje tegljenja), lučke naknade, gorivo i zalihice. Ali, ako je premještanjem broda zadržana nova vozarina, od troškova premještanja broda odbit će se neto-zadržana vozarina.

Poseban je slučaj premještanja broda kada osiguratelj odredi mjesto popravka. Prema *Notice of Claim and Tender Clause iz Institute Time Clauses - Hulls* (klauzula 10 u I.T.C. - Hulls, 1983), osiguratelj ima pravo oduzeti gdje će se brod popraviti. U tom je slučaju osiguratelj u obvezi nadoknaditi stvarne dodatne troškove putovanja koji su nastali kako bi se udovoljilo njegovu zahtjevu.

Zarade i troškovi uzdržavanja posade (*wages and maintenance of the crew*). Za naknadu novčanih primanja i troškova uzdržavanja posade (*wages and maintenance of the crew*) vrijedi posebno pravilo iz *Institute Time Clauses - Hulls* (klauzula 16 u I.T.C. - Hulls, 1983). Prema toj klauzuli, ti se troškovi priznaju samo ako su nastali zbog nužnog premještanja broda iz jedne luke u drugu radi popravka štete pokrivene osiguranjem ili pokusnih vožnji u vezi s takvim popravcima, ali i tada samo za razdoblje dok ta plovidba traje. To znači da ti troškovi neće biti pokriveni ako se brod premjestao i radi popravka za brodarov račun. Neće se, međutim, uzeti u obzir ako je brod samo iskoristio činjenicu da je brod popraavljan za osigurateljev račun pa usputno obavio i neke radove za svoj račun. Troškovi novčanih primanja i uzdržavanja posade nisu ni u kojem slučaju pokriveni dok traje popravak.

Troškovi dokovanja (*drydock expenses*). Troškovi dokovanja su troškovi ulaska i izlaska broda iz doka i troškovi doka prema danima stajanja broda u doku, tzv. dnevni najam doka. O okolnostima pojedinog slučaja ovisi naknada koje osiguratelj 100 posto troškova dokovanja ili samo 50 posto.

a) Osiguratelj u cijelosti snosi troškove dokovanja (100 posto).

Ako je za popravak štete pokrivene osiguranjem nužna upotreba doka, troškovi dokovanja potrebni za popravak oštećenja u cijelosti se naknaduju iz osiguranja (100 posto), neovisno o tome je li brodar možda iskoristio dokovanje da za svoj račun obavi pregled za potrebe klasifikacije ili obavi neke radove (čak i po nalogu klasifikacijskog zavoda), uz uvjet

- da ti radovi nisu u izravnoj vezi s osposobljavanjem broda za plovidbu,
- da popravak nije odgođen do redovnog dokovanja.

Osiguratelj u cijelosti snosi troškove dokovanja (100 posto) i kada je dokovanje obavljeno samo zato da bi se pregledao podvodni dio broda nakon što se nasukao, neovisno o tome je li pronađeno oštećenje na tom dijelu broda ili nije, te neovisno o ugovorenoj franšizi (klauzula 12, I.T.C. 1983).

b) Osiguratelj i brodar snose svaki po 50 posto troškova dokovanja.

- Kada se istodobno s popravcima za koje su osiguratelj i brodar obavljaju i popravci za brodovlasnikov račun da bi se brod osposobio za plovidbu;

- Kada se popravci za koje je osiguratelj u obvezi odgode (*deferred repairs*) do redovnog dokovanja i tada se istodobno obave s radovima za brodarov račun, neovisno o tome jesu li ti radovi u vezi s osposobljavanjem broda za plovidbu ili nisu. Ako brod ostane u doku i nakon što završe radovi za račun obavljuju stranaka, za preostale će dane svih 100 posto troškova snositi stranaka za čiju su račun obavljani ti radovi.

Popravak oštećenog podvodnog dijela broda. Troškovi pripreme površine i bojenja podvodnog dijela broda (*vessel's bottom*) priznaju se u ograničenom opsegu. Pod izrazom *vessel's bottom* razumijeva se vanjski dio brodskog trupa do lake vodene linije (VL). Time nije obuhvaćena brodska optara iznad lake vodene linije i teretne vodene linije. Osnovno je načelo institutskih klauzula da iz osiguranja, uz neke izuzetke, nisu naknadivi troškovi pjeskarenja i bojenja podvodnog dijela broda (*Bottom Treatment Clause*, klauzula 15 u I.T.C. - Hulls, 1983). Izuzeci od tog osnovnog načela odnose se na

- a) troškove popravka optare podvodnog dijela broda, koja je oštećena zbog ostvarenja osiguranog rizika (bilo da se limovi mijenjaju ili ravnaju);
- b) troškovi dobave i nanošenja prvog premaza temeljne antikorozivne boje na površine popravljenih optare.

Iz osiguranja nisu naknadivi troškovi pjeskarenja i bojenja kada je s podvodnog dijela broda boja samo sasrulgana ili skinita a limovi nisu oštećeni. Ti su troškovi pokriveni samo ako se limovi optare brodskog dna popravljaju. Za primjenu odredaba ove klauzule nevažna je okolnost koliko je vremena prošlo od zadnjeg dokovanja odnosno zadnjeg bojenja podvodnog dijela broda.

Opći troškovi (*general expenses*). Brodopopravljač ili poduzetnik doka redovito osim računa za troškove dokovanja ispostavlja i račun za uzgredne troškove (*general expenses*). U te troškove padaju: tegljenje unutar luke - do doka i od njega, troškovi pripreme doka, troškovi posadne radne snage, troškovi elek-

trične energije za popravak štete i za brodске potrebe, troškovi komprimiranog zraka, troškovi vode (za testiranje tankova, rad hladnjaka, za brodске potrebe), troškovi protupožarne službe, službe sigurnosti i drugih osoba, troškovi odvoza smeća, servis telefona i dr. Dio tih troškova odnosi se na popravak štete, a dio za brodске potrebe. Nemoguće je u računu to posebno iskazati, pa su svi ti troškovi obuhvaćeni jedinstvenim računom. Budući da osiguratelj ne plaća brodске troškove (ako nisu osigurateljnu postignute uštede), potrebno ih je razgraničiti. Kako to obično nije moguće, problem se u praksi rješava tako da likvidatori havarija te troškove dijele na obje strane prema slobodnoj procjeni, ovim o okolnostima slučaja (50 posto - 50 posto ili drugačije).

Prekovremeni rad radi ubrzanja popravka (*overtime*). Opće je pravilo da se povećana naknada za prekovremeni rad brodogopovratila da bi se ubrzao popravak ne naknadije iz ugovora o osiguranju broda. Opravdanje za takav tretman tih troškova proizlazi iz načela da osiguratelj nije u obvezi za posljedice štete koje pretrpi brod za vrijeme imobilizacije broda, pa on nije posebno zainteresiran (suprotno od brodara) kojom će se brzinom izvesti popravci.

Od ovog općeg načela u suvremenoj praksi likvidatora ima izuzetaka:

- a) Ako su prekovremenim radom uštedeni ukupni troškovi popravka (npr. smanjen je broj dana stajanja broda u doklu), prekovremeni rad se smatra dijelom *reasonable cost of repair* do visine uštedenih troškova;
- b) Kod linijskih brodova (putničkih i teretnih) u načelu se priznaje trošak prekovremenog rada. Uvjet je da brod održava redovan servis prema obavljanom plovidbenom redu za koji je brod u obvezi ili po njemu točno postupiti;
- c) Prekovremeni rad se priznaje (bez obzira na uštede) i kada je iz tehničkih razloga zbog naravi popravka neizbježan (rad se mora odvijati kontinuirano do završetka). Likvidator može priznati prekovremeni rad i u situacijama kada je u poslu, ugovorenom po posebnoj pogodbi, prekovremeni rad normalno, uobičajeno prisutan.

Nepopravljena oštećenja (*unrepaired damage*). Ako se zbog različitih razloga brod ne popravi dok traje osiguranje (najčešće do 31. prosinca tekuće godine), osiguranik prema institutskim klauzulama (*Unrepaired Damage Clause*, klauzula 18 u I.T.C. 1983) ne gubi pravo na osigurninu za takvu štetu.

Ako osiguranik postavi odštetni zahtjev prije nego je brod popravljen, naknada iz osiguranja u takvu se slučaju utvrđuje u visini

- a) razborito procijenjenih troškova popravka,
- b) razborito procijenjenog gubitka tržišne vrijednosti broda zbog oštećenja, već prema tome koji je iznos niži.

Osiguranik nema pravo potraživati iznad toga iznosa ako je poslije izvedeni popravak zapadao više. Eventualna inflacija ide na štetu osiguranika.

Osiguratelj nije u obvezi za nepopravljeno oštećenje ako poslije, dok traje osiguranje, nastupi potpuni gubitak broda. Osiguranik tada ima pravo na naknadu samo za potpuni gubitak, a ne i za nepopravljeno oštećenje. Zbog toga prije isteka osiguranja nema plaćanja naknade za nepopravljeno oštećenje.

Povećanje troškova zbog odgađanja popravka (*deferred repairs*). Troškovi popravka oštećenog broda (*reasonable cost of repair*) ocjenjuju se prema troškovima popravka u prvoj povoljnoj prilici. Ako pretrpljeno oštećenje broda ne ugrožava njegovu plovidbenu sposobnost, često se u praksi iz različitih razloga popravak odgađa za povoljniju priliku. Opće je pravilo da osiguratelj u takvu situaciju nije u obvezi za eventualno povećane troškove popravka, npr. zbog djelovanja inflacije. Izuzetak je od toga općeg načela slučaj kada se odgađanjem popravka smanjuju ukupni troškovi popravka ili se, u najmanju ruku, ne povećava visina odštetnog zahtjeva. Npr. odgađanje popravka do redovnog dokovanja ide i u prilog osiguratelja jer se tada troškovi dokovanja dijele. Odgađanje popravka može biti opravdano i kada nije moguće odmah nabaviti potreban dio za popravak.

Troškovi radnog tima koji se radi popravka šalje na brod (*riding repair teams*). Nerijetko brodari šalju na brod poseban, "leteći", radni tim radi izvođenja popravka, pa se javlja pitanje naknadivosti tih troškova iz osiguranja. Umjesto u sklonišnoj luci radovi popravka izvode se za vrijeme plovidbe ili dok se obavljaju druge trgovačke operacije. Naknadivost tih troškova iz osiguranja ovisi o naravi oštećenja. Ako je oštećenje zahtijevalo neodgodivi popravak, troškovi putovanja i drugi troškovi takvog radnog tima naknadivi su iz osiguranja broda kao *reasonable cost of repair*. Kada se, međutim, brod koristio tom metodom samo da bi osigurao kontinuirano obavljanje trgovačkih operacija bez zakasnjavanja, naknadivost tih troškova ovisi o tome jesu li povećani troškovi radnog tima kompenzirani uštedama u odnosu na popravak broda u luci. Na primjer uštedeni su troškovi premještanja te ulaska i izlaska broda iz luke. Ako su u pitanju linijski brodovi, likvidator može tu okolnost, kao i kod drugih troškova, uzeti u obzir i priznati troškove radnog tima.

Pogonsko gorivo i zalih upotrijebljene za popravak oštećenog broda (*Fuel and stores*). U troškove popravka naknadive iz osiguranja uključuju se i troškovi potrošenog pogonskog goriva te zaliha upotrijebljene za popravak oštećenog broda (za rad strojeva, vitala i dr.) ili za premještanje broda s mjesta gdje se u luci nalazio do mjesta za popravak unutar te luke. Potrošnju goriva upravitelj stroja iskazuje u *Fuel and Engine Stores Account*.

Zastupničke provizije i troškovi (agency commission). Troškovi osiguranika u pripremi odštetnog zahtjeva nisu naknadi iz osiguranja, pa ni kada tu uslugu u njegovo ime obavlja neka zastupnička ili menadžerska tvrtka (*Agency Commission Clause, klauzula 17 u I.T.C. - Hulls 1983*). Međutim, iz osiguranja su naknadi agencijski troškovi u pribavljanju jamstva za plaćanje dopri-nosa u zajedničku havariju ili nagradi za spašavanje, kao i troškovi likvidacije za-jedničke havarije. Isto tako, iz osiguranja su naknadi razni troškovi učinjeni u vezi s nezgodom, kao što su poštanski troškovi, troškovi telefona, teleksa, faksa, prijevoz rezervnih dijelova i sl.

Troškovi zračnog prijevoza rezervnih dijelova. Troškovi zračnog prijevoza rezervnih dijelova, kao najskupljeg načina prijevoza, priznaju se kao dio razbo-ritih troškova popravka samo

- a) kada se takvim načinom prijevoza postižu uštede u ukupnim troškovima popravka (npr. smanjuje se broj dana broda u doku ili u sklonišnoj luci);
- b) kada bi prijevoz rezervnog dijela morem ili kopnom nerazborito odužio popravak. To se naročito uzima u obzir kod linijskih brodova.

Troškovi brodarova vještaka u nadzoru popravka. Troškovi brodara u or-ganiziranju popravka i u njegovu nadzoru putem svojim vještaka - inspektora (*marine superintendent*) u praksi se tretiraju kao dio samog popravka i pri-znaju se iz osiguranja (*superintendents' fees*). Ako su se istodobno obavljali po-pravci za račun osiguratelja i za račun brodar, likvidator će troškove brodaro-va superintendanta u nadzoru popravka podijeliti razmjerno međusobnom od-nosu obavljenih radova, najčešće na dva jednaka dijela.

Troškovi osigurateljeva vještaka. Osiguratelj sam snosi troškove osobe koju je za svoj račun angažirao radi pregleda štete i nadzora nad izvođenjem popravl-ka. To mogu biti njegovi službenici ili nezavisni ugovaratelji - specijalizirani za taj posao, npr. Salvage Association. Isto tako osiguratelj snosi troškove likvidatora kojemu je povjerio likvidaciju štete (*average adjuster*).

Troškovi vještaka klasifikacijskog zavoda. Iz osiguranja broda naknadi su troškovi vještaka klasifikacijskog zavoda u pregledu štete i nadzoru popravl-ka, uz uvjet da je riječ o osiguranoj šteti.

Troškovi novčanih doznaka. Osiguratelj ima pravo na naknadu iz osigura-nja troškova novčanih doznaka za plaćanje izvršenog popravka ili neke usluge u vezi s nezgodom (bankarski troškovi, troškovi platnog prometa, takse i sl.).

19.8.3. Dokumentacija odštetnog zahtjeva

Pojedini se troškovi dokazuju vjerodostojnom dokumentacijom. Iz te dok-umentacije *average adjuster* crpi informacije za likvidaciju štete, obračunava

štetu i obračun dostavlja osiguratelju. Osiguratelj je prije isplate ovlašten zatra-žiti originalnu dokumentaciju i pojedinosti o plaćenim računima. Ako nema vje-rodostojne dokumentacije to može onemogućiti brodar da ostvari naknadu iz osiguranja. Zato sve troškove naknadi iz osiguranja treba pratiti i o njima vo-diti evidenciju.

Kod troškova popravka potrebna je suglasnost osigurateljeva surveyora. Ta se suglasnost odnosi na visinu troškova popravka, kao i da je popravak u vezi s osiguranom štetom. Takvu suglasnost može pribaviti brodarov superintendant u mjestu i u vrijeme popravka (što se preporučuje) ili u kasnijoj prepisci izme-du adjustera / osiguratelja i surveyora (najčešće je to *Salvage Association*), što može umnogome oduljiti postupak likvidacije. Odštetom se zahtjevu prilaže ova opća dokumentacija:

- a) Polica osiguranja sa svim dodatnim ugovornim uglavcima;
- b) Izvod iz broskog dnevnika i dnevnika stroja u odnosu na nezgodu (ha-variju) i eventualno za razdoblje dok je trajao popravak;
- c) Izvješće zapovjednika ili časnika stroja o nezgodi;
- d) Prijava pomorske nezgode koju je ovjerio bilježnik;
- e) Izvješće vještaka osiguratelja o pregledu štete s računom (ako je brodar podmirio taj trošak a ne osiguratelj);
- f) Izvješće klasifikacijskog zavoda s računom;
- g) Izvješće brodarova vještaka s računom;
- h) Račun popravka ili račun za rezervni dio dobavljen od brodar za popr-avak, prihvaćeni od osigurateljeva surveyora kao korektni i razboriti;
- i) Računi za dokovanje i opće troškove u vezi s popravkom, koje je prihva-tio osigurateljov surveyor;
- j) Računi za sve uzgredne troškove plaćene u luci popravka, kao što su lu-čki troškovi, troškovi čuvara, troškovi telefona, faksa i sl., troškovi agenta u vezi s popravkom i dr.;
- k) Podaci o potrošenom gorivu i zalihama stroja za vrijeme popravka, zajed-no s troškovima njihova nadomještanja;
- l) Ako su se istodobno s popravkom osigurane štete izvodili i popravci za račun brodar, likvidator može zatražiti i opis tih radova i račun za njih;
- m) Kopije brzopjava, faksa, teleksa poslanih na udaljenu adresu u vezi s nez-godom zajedno s njihovim troškovima;
- n) Pojedinosti o datumima izvršenih plaćanja svih računa.

20. OSIGURANJE POMORSKIH BRODARA OD ODGOVORNOSTI

20.1. OPĆENITO

Pod osiguranjem odgovornosti razumijeva se ugovor o osiguranju osiguravatelja od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama, prema kojemu je osiguratelj obavezan nadoknaditi osiguraniku svote koje je on dužan platiti tim osobama u vezi sa svojom odgovornošću pokrivenu osiguranjem. Predmet je osiguranja odgovornost osiguranika za štetu, što podrazumijeva dužnost naknade štete iz nekog obveznog pravnog odnosa odgovornosti za štetu.

Pri obavljanju ploviblenih djelatnosti na moru postoje tri moguća izvora odgovornosti za njihova nositelja:

- a) *ugovorna odgovornost* (odgovornost iz ugovora o prijevozu stvari ili putnika, ugovora o tegljenju i dr.);
- b) *izvanugovorna odgovornost* (odgovornost iz sudara brodova, udara broda, uklanjanje podrutine, izlivanje ulja i dr.);
- c) *obveze prema vlastitoj posadi* (odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, troškovi liječenja, repatrijacije i sl.).

Za svaki od tih vidova moguće odgovornosti nositelj ploviblenog pothvata nesumnjivo je zainteresiran za osiguranje.

Ugovorna odgovornost brodar nastaje povredom ispunjenja ugovorom preuzete obveze iz ugovora o prijevozu stvari morem (*contractual liability*). Ustajena je praksa da tu odgovornost ne osiguravaju organizacije za osiguranje koje posluju na načelu premijskog osiguranja (osiguravajuća društva). Osiguranje toga interesa provodi se putem P.&I. klubova po načelu uzajamnosti.

Izvanugovorna odgovornost brodar podrazumijeva dužnost naknade štete iz obveznog pravnog odnosa odgovornosti za štetu koji proizlazi iz građanskog delikta. Na primjer, odgovornost iz sudara brodova. Dužnost naknade štete nastaje na temelju samog zakona. U obveznom odnosu brodar ima položaj štetnika, a oštećenik je osoba izvan ugovora, tj. treća osoba. Zbog toga se taj vid odgovornosti naziva i odgovornost prema trećima (*third party liability*).

Rizik odgovornosti ne uklapa se u tipizirane oblike osiguranja rizika fizičkog gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta, kao što su npr. brod ili teret. Zbog toga pomorskim osiguranjem nije pokrivena odgovornost osiguranika za štete nanesene trećim osobama, ako ugovorom o osiguranju nije drugačije određeno.

Takva iznimka od općeg načela postoji u osiguranju brodova za štete nastale u sudaru brodova. Uvjeti za osiguranje brodova redovito sadrže posebnu odredbu o osiguranju odgovornosti prema trećima, nastale iz sudara brodova. Institutskim klauzulama za osiguranje brodova (*Institute Hull Clauses*) osigurane su tri četvrtine odgovornosti za štete iz sudara brodova (usp. čl. 744. PZ). Jednu stoitu pokriće svoje odgovornosti iz sudara brodova, ali u okviru dvaju stopotara o osiguranju. Osiguranje drugih mogućih vidova odgovornosti brodar kao što su, na primjer, odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, oštećenja obale i lučkih uređaja, obvezno uklanjanje ili vadeenje podrutine i dr., provodi se samo putem P.&I. klubova. U novije je vrijeme aktualno pitanje odgovornosti brodar za broda. Osigurava se učlanjenjem broda u neki P.&I. klub, ali i ti klubovi pokrivaju taj rizik samo do određene granice.

Pomorskim i radnim pravom za neke je slučajeve propisana odgovornost brodar prema članovima brodske posade, odnosno njegova dužnost da snosi stanovite troškove. Na primjer, odgovornost za štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti članova brodske posade; odgovornost za štete uzrokovane stvarima namijenjenim osobnoj upotrebi članova posade; obveze prema članovima posade za vrijeme liječenja i za troškove liječenja; dužnost podmićenja troškova povratnog putovanja članova brodske posade (repatrijacija); dužnost naknade plaća zapovjedniku i članovima posade u slučaju brodoloma. Osiguranjem interesa ne bave se osiguravajuća društva uz premijsko osiguranje. Njihovo se osiguranje provodi učlanjenjem u P.&I. klub.

20.2. OBVEZNO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI

Sklapanje ugovora o osiguranju od odgovornosti temelji se na slobodnoj dispoziciji stranaka. Ne postoji zakonska obveza za sklapanje ugovora o osiguranju odgovornosti, niti je osiguratelj dužan prihvatiti ponudu za takvo osiguranje. Od toga općeg načela postoje iznimke kada je osiguranje odgovornosti propisano kao obvezno. Obvezno je osiguranje uvedeno samo za one pravne odnose gdje po ocjeni zakonodavca postoji opći interes da se zaštite treće (međuzne) osobe - žrtve. Uvođenje obveznog osiguranja može proizlaziti i iz međunarodne obveze neke države iz nekog međunarodnog sporazuma. Propisivanje obveznog osiguranja od odgovornosti za neke vrste pravnih odnosa redovito je praćeno i uvođenjem instituta *izravne tužbe* (lat. *actio directa*) prema osiguratelju odgovornosti. Time se trećoj oštećenoj osobi omogućuje da naknadu štete ostvaruje

neposredno od osiguratelja, s pravom na tužbu, a ne od štetnika. Na taj se način brže i sigurnije uspostavlja stanje koje je postojalo prije štetnog događaja, što je temeljni smisao uvođenja obveznog osiguranja i instituta izravne tužbe.

U našem pravnom sustavu postoje ova *obvezna pomorska osiguranja od odgovornosti*:

- Vlasnik brodice ili jahte na motorni pogon čija je snaga potivnih strojeva veća od 15 kW, registrirane za šport i razonodu, dužan se osigurati od odgovornosti za štetu koju uporabom brodice odnosno jahte može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja (Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, čl. 41.). Prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu (2005), *trećim osobama* ne smatraju se osobe koje se nalaze na brodići odnosno jahti kojom je prouzročena šteta, osobe koje se nalaze na drugoj brodići, jahti, brodu odnosno drugom plovnom objektu (čl. 41. st. 2). To znači da se trećim osobama smatraju samo osobe u moru (kupači i sl.). Ta obveza tereti i vlasnika inozemne brodice ili jahte koja ulazi u teritorijalno more Republike Hrvatske;
- Brod koji kao teret prevozi više od 2.000 tona ulja mora imati osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za pokriće odgovornosti za štete od onečišćenja uljem (Pomorski zakonik, čl. 820; Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, čl. VII);
- Poduzetnik nuklearnog broda mora održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo koje pokriva njegovu odgovornost za nuklearnu štetu (Pomorski zakonik, čl. 832; Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova, čl. III).

U Pomorskom zakoniku određbama o ugovoru o pomorskom osiguranju regulirano je i pitanje prava treće oštećene osobe na *izravnu tužbu (direktna tužba)* prema pomorskom osiguratelju od odgovornosti. Prema tekstu Pomorskog zakonika izravna je tužba predviđena samo u dva slučaja:

- a) *u obveznim osiguranjima od odgovornosti*,
- b) *za tražbine članova posade broda zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja* (čl. 743. st. 2).

Uvođenje izravne tužbe u obveznim osiguranjima od odgovornosti opće je usvojeno, pa se tome priklonio i naš zakonodavac.²⁰³ Tako se dodatno osigurava smisao uvođenja obvezatnosti tih osiguranja. Tražbine su članova brodske posade za štete zbog tjelesne ozljede ili smrti u tom pogledu iznimka. Premda se u okviru P.&I. osiguranja brodarima pruža zaštita i za njihovu odgovornost prema članovima posade broda za smrt, tjelesne štete ili narušavanje zdravlja

²⁰³ Prema novom Zakonu o obveznim odnosima izravna je tužba dopuštena u svim osiguranjima od odgovornosti, neovisno o tome jesu li obvezni ili nisu (čl. 965).

koje oni mogu pretrpjeti u vezi s radom što ga obavljaju, takvo osiguranje još uvijek nije obvezno i temelji se na ugovoru stranaka, pa sukladno tome takvo osiguranje ne ispunja uvjete za izravnu tužbu. Neovisno o tome, u našoj je stručnoj javnosti postojala opća suglasnost da članove brodske posade zbog njihova specifičnog položaja i naravi posla kojim se bave, valja dodatno zaštititi instrumentiranjem izravne tužbe, a s čim se suglasio i naš zakonodavac. Prema posebnim je odredbama Pomorskog zakonika izravna tužba predviđena i za štete od onečišćenja i za nuklearnu štetu (čl. 921. čl. 835).

20.3. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA PREMA PRAVILIMA P.&I. KLUBOVA

20.3.1. Općenito

Okolnost da standardnim osiguranjem broda nije pokrivena većina mogućih vidova odgovornosti brodaru, uvjetovala je nastanak posebnih organizacija za uzajamno osiguranje pomorskih brodara - *Protecting and Indemnity Associations (P&I Clubs)*. Na njihov je nastanak bitno utjecala upravo okolnost da osiguranjem broda nije pokrivena u cijelosti odgovornost vlasnika broda za štete iz sudara brodova.

Suvremeni P.&I. klubovi osiguravaju širok spektar vidova odgovornosti i obveza koje za njihove članove mogu proizići iz poslovanja. Oni posluju prema načelu uzajamnosti (*mutual insurance*). Učlanjenjem u klub preuzima se prema svim ostalim članovima obveza zajedničkog sudjelovanja u snošenju šteta. Zbog toga članovi ne plaćaju fiksnu premiju, nego doprinos. Kod sklapanja ugovora plaća se *početni doprinos (advance call)*. Konačna visina doprinosa ovisi o tome kakav je odnos uplaćene premije i šteta u određenoj poslovnoj godini. Ako fond formiran od početnih doprinosa nije dostatan za plaćanje šteta u odnosnoj poslovnoj godini, članovima se obračunava *dodatni doprinos (supplementary call)*. U ostalim se elementima te organizacije približavaju organizacijama za osiguranje, uz plaćanje fiksne premije.

Suvremeni P.&I. klubovi osnovni su organizacijski oblik za osiguranje odgovornosti brodaru. Njihovo se značenje za poslovanje brodarstva ne ogleda samo u tome što svojim članovima pružaju pokriće njihove odgovornosti, sretno se nadopunjujući s pokrićem osiguranja broda, nego i što mrežom svojih stručnih korepondenata u svim važnijim svjetskim lukama učinkovito pravno i tehnički pomažu brodarima. Bez toga gotovo nije moguće zamisliti poslovanje pomorskih brodara u suvremenim uvjetima. P.&I. klubovi imaju vrlo važnu ulogu pre-

venitivno djelujući na smanjenju šteta. Obraduju podatke o štetama, klasificiraju štete prema uzrocima i preporučuju pravodobno poduzimanje odgovarajućih mjera u sprječavanju njihova nastanka i smanjenju već nastalih šteta. Najveći broj P.&I. klubova formirao se i posluje u Engleskoj. Udruženi su u *International Group of P&I Clubs*.

20.3.2. Suvremeni sustav P.&I. osiguranja

Najviši je organ upravljanja P.&I. klubom *glavna skupština (General Meeting)*. Glavna skupština bira *Direktorij (Committee of Directors)* i donosi pravila kluba (*Rules of the club*). Direktorij vodi poslove kluba, koji je sastavljen od predstavnika pojedinih članova. Poslovanje kluba obavljaju *upravitelji (managers)*.

Članstvo u klubu stječe se u odnosu na određeni brod. Član je osiguran za odgovornost i troškove koji proizlaze iz interesa što ih on ima u odnosu na učlanjeni brod. Kao član kluba osim brodovlasnika može se javiti i suvlasnik broda, založni vjerovnik, zakupoprimalac, naručitelj i upravitelj broda. Član se postaje na temelju prijave - ponude koju zainteresirani brodar šalje klubu na tipskom obrascu s potrebnim podacima o brodu. Uz ostalo obično se traže ovi podaci: o osiguranju broskog trupa i strojeva, koje se P.&I. pokrće traži; vrst, veličina i godine starosti broda koji se prijavljuje; vrst tereta koju brod prevozi; geografska područja u kojima će brod ploviti; upravljanje brodom; nacionalnost posade; zastava broda; prijašnje štete. U prijavi brodar unaprijed izjavljuje da prihvaća klupska pravila osiguranja i druga pravila. Ugovor je sklopljen kada klub prihvati ponudu za sklapanje ugovora. Za svaki učlanjeni brod klub izdaje *uvjerenje - Certificate of Entry*.

Klubovi posluju prema vlastitim uvjetima osiguranja (*Rules of the Club*). Sklapanjem ugovora klupska pravila postaju njegovim sastavnim dijelom i memberdava su za utvrđivanje prava i obveza iz ugovora. Direktorij kluba na temelju svoga diskrecijskog prava mogu do određenih granica odlučiti i drukčije nego je predviđeno klupskim pravilima. Za obveze iz ugovora o osiguranju odgovara samo klub, a ne i njegovi članovi. U slučaju spora može se tužiti samo klub.

20.3.3. Osiguranje prema pravilima P.&I. klubova

Uvodne napomene

Pokrće suvremenih P.&I. klubova nije po visini ograničeno. Izuzetak su štete od onečišćenja morskog okoliša zbog izlivanja ulja, za koje je klupskim pravilima određena gornja granica osigurateljca obveze. Osiguratelj pruža pokrće u granicama odgovornosti koje su propisane za brodar. To se odnosi na pravni

temelj, opseg i visinu odgovornosti. Zato se ponekad navodi da klub pruža pokrće zakonske odgovornosti. Kako brodar odgovara ograničeno, to vrijedi i za odnos iz osiguranja. Drugim riječima, klub je obavezan nadoknaditi osiguraniku iznose koje je on obavezan platiti na temelju pomorskopravnih ili drugih propisa trećim osobama u vezi sa svojom odgovornošću. P.&I. osiguranjem obuhvaćena je *ugovorna i izvanugovorna odgovornost*, kao i mnogi drugi oblici obveza brodar. Prema klupskim pravilima, P.&I. klub nije obavezan isplatiti naknadu iz osiguranja svojem članu sve dok član prethodno ne plati iznose koje je obavezan platiti trećoj osobi u vezi sa svojom odgovornošću. To je izv. pravilo "pay to be paid" ili "first paid rule".

Osigurani rizici i štete

Pravilima suvremenih P.&I. klubova obuhvaćeno je pokrće za ove vidove odgovornosti i obveza:

Odgovornost za štete iz sudara brodova. Iz osiguranja se nadoknadjuje iznosi koje je osiguranik obavezan platiti u vezi sa svojom odgovornošću za štete iz sudara osiguranog broda s drugim brodom, a koji nisu naknadivi iz ugovora o osiguranju broda. Pokriveni su i indirektni sudari (*non contact damage to ships*). To je pokrće uvjetovala činjenica da je institutskim kaulazama za osiguranje brodova pokriveno 3/4 odgovornosti iz sudara brodova, pa je preostala 1/4 uključena u klupsko pokrće. U novije vrijeme P.&I. klubovi nude osiguranje i 100 posto odgovornosti iz sudara brodova, pa sudjelovanje kluba u osiguranju toga rizika ovisi o ugovoru stranaka.²⁰⁴

Osiguranjem je obuhvaćena i odgovornost za druge štete nastale u sudaru brodova, koje su tradicionalno isključene iz osiguranja broda:

- štete i troškovi u vezi dizanja, micanja, uklanjanja ili uništenja podrtine broda, tereta i drugih stvari;
- štete na nepokretnoj ili pokretnoj imovini ili stvarima (osim drugih brodova i stvari na njima);
- onečišćenje neke nepokretne ili pokretne imovine (osim drugih brodova i stvari na njima);
- gubitak ili oštećenje tereta ili drugih stvari na osiguranom brodu, ili doprinos u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja, plaćeni od strane vlasnika toga tereta ili stvari.

Oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata. Osiguranjem je pokrivena odgovornost za štete koju osiguranik brod nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, pokretnim ili nepokretnim objektima

²⁰⁴ *New International Hull Clauses (2003)* pružaju mogućnost da se pri sklapanju ugovora o osiguranju trupa i strojeva broda (hull and machinery) osigura i 100 posto (4/4) odgovornosti iz sudara brodova (danzana 38).

ma na obali, plutućama, podvodnim i drugim kabelima. Osiguranjem je pokrivena odgovornost za štete na plutajućim objektima koji se pravno ne smatraju brodom. Odgovornost je brodar za štete nanesene lukama objektivna (kausalna odgovornost, čl. 811. PZ).

Odgovornost za teret. Osiguranjem je pokrivena odgovornost brodar za gubitak, manjak ili oštećenje tereta primljenog na prijevoz na temelju ugovora o prijevozu stvari. Temeljna je pretpostavka za ovo osiguranje da brod na temelju ugovornih odredaba ne odgovara strože nego je predviđeno Konvencijom o teretnici iz 1924. odnosno Protokolom o njenoj izmjeni od 1968. godine (Haska i Haško-Višbyska pravila).

Klub ne pruža pokriće za *ad valorem* teretnice ako ih nije odobrio klub; štete na teretu koji je iskrcan u drugoj a ne u određenoj luci; štete zbog namjernog prekrcaivanja s broda; prijevoza krijumčarenih robe; štete na prtljagi putnika; štete zbog skretanja broda; prijevoza nuklearnoga goriva.

Odgovornost za stvari ukrucane na osigurani brod. Iz osiguranja se nadoknađuju iznosi koje je osiguranik obavezan platiti za gubitak ili oštećenje kontejnera, opreme, goriva i drugih stvari ukrucanih na osigurani brod, a koji nisu teret, kao i za osobne stvari svake osobe na tom brodu. Osiguranjem nije pokrivena odgovornost za štete na imovini koja je sastavni dio broda ili je u vlasništvu osiguranika ili se on njome koristi na temelju ugovora o zakupu.

Odgovornost za tjelesne ozljede, bolesti i smrt

a) *Posada broda.* Klub je obavezan platiti naknadu za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, bolesti ili smrti svakog člana posade broda koji je na osiguranom brodu ili na putovanju do broda ili od njega. Klub je obavezan nadoknaditi i bolničke, liječničke, pogrebne i druge troškove nastale u vezi s tom ozljedom, bolesti ili smrti.

b) *Druge osobe* (putnici, lučki radnici i dr.). Klub je obavezan platiti naknadu za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, bolesti ili smrti, kao i bolničke, liječničke, pogrebne i druge troškove nastale u vezi s tom ozljedom, bolesti ili smrti.

Obveze prema posadi broda. Klub je obavezan osim za tjelesne ozljede, bolesti i smrt članova posade, nadoknaditi osiguraniku i druge troškove koje je on obavezan snositi članovima posade prema propisima ili ugovoru o radu. Tim su pokrivenom obuhvaćene plaće članova posade za vrijeme liječničke ili bolničke obrade u inozemstvu, za vrijeme čekanja na repatrijaciju kao i za vrijeme povratka.

Klupskim su pokrivenom obuhvaćeni i troškovi repatrijacije i zamjene zapovjednika ili člana posade koji je umro ili je napustio brod zbog ozljede, bolesti ili

svojevrijedno. Klub je obavezan nadoknaditi brodaru troškove povratnog putovanja članova posade kada ta potreba proizlazi iz propisa ili ugovora o radu, koji su odobrili direktori.

U nekim su slučajevima plaće brodske posade naknadive iz ugovora o osiguranju broda ili se priznaju u zajedničku havariju, pa u tim slučajevima i u mjeri u kojoj su naknadivi iz police osiguranja broda klub nije obavezan nadoknaditi brodaru te troškove.

Osobne stvari članova posade i drugih osoba. Klub je obavezan obešteti brodar za iznose koje je on obavezan isplatiti članovima posade i drugim osobama na brodu za gubitak ili oštećenje njihovih osobnih stvari (*effects*) osim za gotov novac, vrijednosne papire i dragocjenosti. Ako se odgovornost brodar temelji na ugovoru, a brodar inače ne bi bio odgovoran, pokrće se pruža uz uvjet i do granica koje su prethodno odobrili direktori u pisanom obliku. Osiguranjem nije pokrivena ni odgovornost za stvari koje po mišljenju direktora ne spadaju u bitne potrebne pomoraca.

Novčane kazne. Klub je obavezan nadoknaditi brodaru novčane kazne (globe) koje je on na temelju sudske odluke ili upravnih vlasti obavezan platiti u odnosu na osigurani brod. U klupskim se pravilima navode razlozi za izricanje kazni. Uz ostalo navode se kazne za

- a) povredu zakonskih i drugih propisa u odnosu na sigurnost na radu,
- b) manjak ili višak u predaji tereta ili propust u primjeni propisa koji se odnose na prijavljivanje tereta ili dokumentaciju o teretu,
- c) krijumčarenje ili povredu carinskih propisa,
- d) povredu propisa o useljavanju,
- e) isficanje ulja ili drugih opasnih tvari iz osiguranog broda,
- f) postupak ili propust člana posade osiguranog broda ili drugog službenika odnosno zastupnika brodar.

Brodar nema pravo od kluba potraživati naknadu ako je kazna za člana posade uslijedila zbog njegova namjernog propusta. Klub također nije obavezan nadoknaditi brodaru kazne izrečene zbog prekršajnosti njegova broda ili za nedopušten ribolov, i to zato što brodar mora snositi posljedice svoje neumjerenosti za većom zaradom. Neki klubovi za ovu kategoriju šteta predviđaju primjenu franšize.

Istražni i kazneni postupak. Uz uvjet da direktori prema svojom diskrecijskom ovlaštenju to odobre, klub će obešteti brodar za troškove i izdatke koje učini u zaštiti svojih interesa u istražnim postupcima glede gubitka ili nezgode osiguranog broda ili u vezi s obranom u kaznenom postupku koji se u inozemstvu vodi protiv zapovjednika ili člana posade osiguranog broda.

Karantenski troškovi. Klub će obešteti brodaru za izvanredne troškove koji su nastali kao izravna posljedica pojave neke zarazne bolesti na brodu. Ti troškovi općenito uključuju troškove broda za vrijeme karantene i troškove dezinfekcije broda. Tu spadaju troškovi goriva i tegljenja do mjesta određenog za karantenu ili od toga mjesta; troškovi ulaska broda u sklonišnu luku; troškovi iskrcaja i ponovnog ukrcaja tereta; troškovi iskrcaja i ponovnog ukrcaja putnika, plaće i troškovi uzdržavanja posade i dr.

Sljepi putnici. Klupskim osiguranjem pokrivena je odgovornost i troškovi brodaru nastali s obzirom na sljepce putnike na brodu. Prema istom su pravilu obično pokriveni i troškovi brodaru u odnosu na bjegece, izbjeglice ili spašene osobe na moru, ali samo ako je član pravno odgovoran za troškove ili su poduzeti uz odobrenje direktora kluba.

Skretanje broda. Opće je načelo pomorskog prava da je opravdano namjerno skretanje broda od ugovorenog pravca putovanja samo radi spašavanja života osoba, bilo da su one na osiguranom brodu ili na drugom brodu koji je pozvao u pomoć. Klupsko je osiguranje zbog toga u takvim slučajevima prošireno i na naknadu troškova skretanja, i to samo za čiste troškove goriva, osiguranja, plaća, zalih i lučkih troškova, uz uvjet da je odluka o skretanju bila razborito donesena i samo radi spašavanja života.

Osiguranje profesionalnih spašavatelja. Ako je član kluba vlasnik ili upravitelj tegljača ili drugih plovila specijaliziranih za spašavanje, uz poseban sporazum s direktorima kluba i utvrđene uvjete, klub pruža pokriće za odgovornost, globe i troškove koji mogu nastati u vezi s operacijom spašavanja u kojoj je sudjelovao član.

Spašavanje osoba. Iz osiguranja se nadoknađuju iznosi koje u rijetkim situacijama osigurani brod duguje trećim osobama za spašavanje osoba na osiguranom brodu, ali samo onda i u mjeri u kojoj ti iznosi kao troškovi spašavanja nisu naknadivi iz ugovora o osiguranju broda učlanjenog u klub.

Doprinosi u zajedničku havariju. Iz osiguranja se nadoknađuju troškovi zajedničke havarije ili spašavanja koje član kluba (brodar) potražuje od korisnika prijevoza na ime njegova doprinosa u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja, ali koje potraživanje pravno nije u mogućnosti realizirati.

Doprinos broda u zajedničku havariju. Klub će obešteti člana za dio doprinosa broda u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja, koji nije naknadiv iz ugovora o osiguranju broda zbog podosiguranja, tj. zbog toga što je vrijednost broda prema kojoj je određen doprinos broda u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja (kontribuirajuća vrijednost) viša od osigurane vrijednosti iz police osiguranja broda. Klubovi svojim pravilima obvezuju brodare da ti-

jelkom godine ocjenjivaju osigurane svote i usklađuju ih s promjenama na tržištu tako da one uvijek budu odgovarajuće (*proper value*).

Odgovornost u odnosu na podrtinu osiguranog broda. Klupskim su pokrivenim, osim u okviru osiguranja odgovornosti iz sudara, obuhvaćeni i drugi slučajevi uklanjanja podrtine osiguranog broda. Osiguranjem su obuhvaćeni troškovi dizanja, micanja, uništenja i obilježavanja podrtine osiguranog broda kada je to obvezno na temelju zakona ili se te radnje izvode na trošak i rizik člana. Pokrivena je i odgovornost člana za štete koje iz toga mogu proizaći. Vrijednost spašenih stvari i vrijednost same podrtine odbija se od tih troškova i nadoknađuje se samo ostatak. Ako je član prije poduzimanja čina uklanjanja podrtine ustupio podrtinu drugoj osobi (osim napuštaja u korist osiguratelja broda), klub nije obavezan nadoknaditi troškove njena uklanjanja.

Onečišćenje. P.&I. osiguranjem obuhvaćeno je pokrivanje odgovornosti, gubitka, oštećenja i troškova nastalih kao posljedica ispuštanja ili istjecanja ulja ili drugih opasnih tvari s osiguranog broda. Tim su osiguranjem pokrivena i obveze vlasnika osiguranog broda prema spašavatelju za tzv. posebnu naknadu (*special compensation*) sukladno čl. 14. Konvencije o spašavanju iz 1989, kako je ugovoreno SCOPIC klauzulom uz ugovor o spašavanju. P.&I. klub pruža jamstvo spašavatelju za izdatke koji se prema toj klauzuli priznaju. Osiguranje uključuje i gubitak, oštećenje ili troškove koji proizlaze iz članstva u nekom ugovoru odobrenom od direktora, kao što je bio npr. *TOYALOP*. Osiguranjem su pokriveni i troškovi člana da bi se izbjegle štete ili smanjile već nastale štete od onečišćenja, kao i izdaci člana u provedbi naloga vlasti kako bi se spriječilo i smanjilo onečišćenje. Pokriće je odgovornosti za štete zbog onečišćenja morskog okoliša, za razliku od odgovornosti za druge vrste šteta, ograničeno. U vrijeme pisanja ovog rada limit pokriva za te štete iznosio je jednu milijardu USD.

Odgovornost iz tegljenja. Klupskim osiguranjem pokrivena je odgovornost člana za fizičke i tjelesne štete koja proizlazi iz ugovora o tegljenju osiguranog broda koje je uobičajeno radi ulaska, izlaska ili premještanja broda u luci. Klub daje pokriće i za odgovornost iz komercijalnog tegljenja, ako je to osiguranje posebno ugovoreno s direktorima.

Troškovi nastali u vezi s napucima kluba. Osiguranjem su pokriveni gubici, oštećenja i troškovi razborito poduzeti od strane člana u izvršenju pisanih naputaka kluba u odnosu na osigurani brod.

Pravni troškovi. Klub će odšteti brodaru za troškove izvanrednih mjera koje su razborito poduzete poslije nezgode u kojoj je sudjelovao osigurani brod, radi zaštite od neopravdanih ili pretjeranih zahtjeva trećih osoba u vezi s njegovom odgovornošću pokrivenom osiguranjem, kao i za troškove pravnih postupaka.

Razni drugi troškovi. Prema tzv. *Omnibus Rule*, odbor direktora kluba na temelju svoga potpunog diskrecijskog prava može odlučiti da se članu nadoknadi osim navedenih i svaki drugi iznos u odnosu na gubitke, odgovornosti te troškove koji su proizašli iz gospodarenja brodom, a koji prema njihovom mišljenju općenito spadaju u okvir klupskog pokrića. Odluka se o tome mora donijeti jednoglasno i ne obrazlaže se.

20.3.4. Isključenja i ograničenja klupskog osiguranja

Osim zakonskih isključenja iz osiguranja, u odnosima iz P.&I. osiguranja primjenjuju se i ugovorena isključenja i ograničenja koja se nalaze u klupskim pravilima. Te se odredbe mogu razvrstati na opća isključenja, isključenja u odnosu na odgovornost za teret, odredbe o franšizama.

Opća isključenja

Opća su isključenja iz osiguranja: za nezakonite prijevoze; štete pokrivene osiguranjem broda (*bull insurance*); gubitak vozarine; odgovornost iz spašavanja osim prema sporazumu; štete uzrokovane ratnim rizicima; štete uzrokovane nuklearnim rizicima; štete nanijeto uzrokovane od strane osiguranih. Ost guaranje je članu dano u svojstvu brodovlasnika, a ne lučkog slugača, terminal operatora, skladištara ili sl. Pokriće je ograničeno na propisanu odgovornost (tzv. zakonska odgovornost). Za osiguranje odgovornosti šire od propisane potrebno je posebno ugovorno utanačenje.

Odgovornost za teret

U pravilima P.&I. klubova postoje brojna isključenja i ograničenja u odnosu na odgovornost člana kao pomorskog prijevoznika. Redovito postoje ova isključenja: za štete koje su nastale kao posljedica skretanja broda; iskrcaj tereta u luci koja nije i ugovorena određena luka; predaja tereta bez prezentacije originala teretnice; nanijeto pogrešno datirana teretnica u dogovoru s krcateljcem; ispostavljanje čiste teretnice unatoč postojanju razloga za unošenje identiteta klauzula u odnosu na stanicu tereta, vistu ili obilježje njegove količine; ujeti prijevoza ne smiju za brodar biti teži od onih propisanih Haško-Visbyskim pravilima; nepravilno slaganje tereta; troškovi otpreme tereta iz iskrcajne luke do ugovorene određene luke; štete nastale zbog prekrcajanja broda; štete nastale prije ukrcaja ili poslije iskrcaja s pomorskog broda (*osim prema Combined Transport Bill of Lading* koju je odobrio klub); štete na teretu kovanoj novca, plemenitih metala ili dragog kamena, dragocijnosti, vrijednosnih papira i sl. bez pisane suglasnosti direktora.

Franšize

Sustav franšize primjenjuje se i u P.&I. osiguranju, isto kao i u osiguranju brodova i tereta. Razlozi su istovjetni. Time se uštedeju troškovi kod malih šteta; osiguranik se stimulira za poduzimanje preventivnih mjera; visinom franšize utječe se na cijenu osiguranja. U pravilima samo nekih klubova postoje odredbe o primjeni franšize kod stanovitih šteta. To ne znači da se u drugim klubovima franšize ne primjenjuju, samo se ugovaraju u izravnom kontaktu člana i kluba pri ugovaranju osiguranja. Inicijativu za primjenu franšize mogu dati obje ugovorne strane.

20.3.5. Klasifikacija, zakonski zahtjevi

Učlanjeni brod mora posjedovati klasu klasifikacijskog društva što je odobrio klub i tu klasu treba održavati dok traje osiguranje. Član je dužan odmah prijaviti klasifikacijskom društvu svaku nezgodu ili oštećenje za koje klasifikacijsko društvo može preporučiti popravak ili poduzimanje neke druge radnje. Član ovlašćuje klub da izravno provjeri svaku informaciju u pogledu održavanja klase učlanjenog broda. Član također mora odmah obavijestiti klub o svakoj promjeni klasifikacijskog društva i o svim preporukama, zahtjevima i ograničenjima određenim od strane klasifikacijskog društva a koji su ostali neriješeni u trenutku promjene klase. Zbog propusta u ispunjenju ovih dužnosti prestaje osiguranje u odnosu na konkretni brod.

Posebna zahtjevi P.&I. klubovi postavljaju pred svoje članove da striktno ispunja zakonske zahtjeve države čiju zastavu učlanjeni brod vije (državna pripadnost broda) u pogledu korištenja, konstrukcije, adaptacije, stanja broda, sposobnosti i opremljenosti. Učlanjeni brod mora stalno imati sve zakonom propisane svjedodžbe ispostavljene od ili u ime države čiju zastavu vije u pogledu *sigurnog upravljanja (ISM Code)* i *sigurnosnoj zaštiti (ISPS Code)*. Svaki propust člana u tom pogledu inat će za posljedicu gubitak prava na naknadu bilo koje štete u odnosu na konkretni brod.

20.3.6. Druge vrste uzajamnog P.&I. osiguranja

Suvremeni sustav P.&I. osiguranja, osim tradicionalnog P.&I. osiguranja za brodovlasnike, poznaje i brojne vrste organizacija za uzajamno osiguranje. Na primjer: *Freight, Demurrage and Defence; War Risks; Strikes Cover; Through Transport; Insurance for Charterers; Insurance for Shipbrokers and Agents; Hull and Machinery Risks.*

21. MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU

Na ugovor o pomorskom osiguranju i odnose koji iz njega proističu primjenjuje se *pravo koje su izabrale ugovorne stranke* (čl. 981. PZ). Taj se kriterij naziva *autonomija volje stranaka* u izboru prava. Ako stranke nisu ugovorile mjerodavno pravo, primjenit će se *pravo sjedišta osiguratelja*. Autonomija volje stranaka prema Pomorskom zakoniku nije neograničena. Dopusćena je samo kod ugovora s međunarodnim obilježjem. Oni koji nemaju to obilježje, tzv. interni ugovori, podrgnuti su samo mjerodavnosti hrvatskog prava i u tim ugovorima stranke nemaju ovlaštenje sporazumno zasnovati mjerodavnost stranog prava. Zakonik razgraničuje interne odnose od međunarodnih tako da posebnim kriterijima određuje slučajeve za koje je obvezna primjena našeg prava. Prema tim odredbama, hrvatsko će se pravo obvezno primijeniti ako su *kumulativno* ispunjene ove pretpostavke:

- a) *da su sve zainteresirane osobe u tom ugovoru državljanici Republike Hrvatske s redovnim boravištem u Republici Hrvatskoj ili domaće pravne osobe sa sjedištem u Republici Hrvatskoj;*
- b) *da se radi o osiguranju predmetima koji su izloženi pokretvenim rizicima jedino na području Republike Hrvatske.*

Svi se drugi odnosi tretiraju kao međunarodno obilježeni. Na primjer, međunarodno je obilježeni odnos i ugovor u kojem su sve zainteresirane osobe u tom ugovoru državljani RH ili domaće pravne osobe, a riječ je o osiguranom predmetu koji nije izložen osiguranim rizicima samo na području Republike Hrvatske. Na primjer, brod što plovi izvan teritorijalnog mora Republike Hrvatske, roba u uvozu ili izvozu i dr.

Sve institutske klauzule kao i International Hull Clauses sadrže odredbu o primjeni engleskog prava na ugovor. Ta klauzula glasi: *This insurance is subject to English law and practice*. Ugovaranje tih klauzula u međunarodno obilježenim odnosima ima učinak izričitog ugovaranja primjene engleskog prava na ugovor. Ako se to ne želi, u polici osiguranja valja navesti: *This insurance is subject to Croatian law*, a citiranu klauzulu o primjeni engleskog prava isključiti iz ugovora. Npr. u polici navesti: *Subject to Institute Time Clauses - Hulls, 1/1/1/95, but wording This insurance is subject to English law and practice deleted*.

22. ULOGA ZAPOVJEDNIKA U SLUČAJU OSTVARENJA OSIGURANOG SLUČAJA

22.1. UVODNE NAPOMENE

Brod i njegov teret redovito su osigurani. U tipičnoj situaciji svako putovanje broda prate tri osnovna ugovora o osiguranju: broda, tereta i brodarove odgovornosti. Ti su ugovori samostalni i međusobno potpuno pravno odvojeni. Sklapanjem ugovora o osiguranju broda i odgovornosti brodar zaštićuje svoj interes, dok sklapanjem ugovora o osiguranju tereta (robe) vlasnik tereta (odnosno nositelj interesa) prebacuje teret snošenja rizika prijevoza na osiguratelja. Neovisno o tome što su tim ugovorima zaštićeni interesi ne samo brodar nego i korisnika prijevoza, zapovjednik ima naglašeno značajnu ulogu u slučaju nezgode koja bi mogla imati za posljedicu gubitak ili oštećenje broda ili tereta, kao i odgovornost prema trećim osobama. U tom je pogledu zapovjednik u dvostruknoj ulozi. Kao zastupnik vlasnika broda (brodara) dužan je djelovati u zaštitu njegovih interesa, ali je zbog svoga specifičnog položaja dužan djelovati i u zaštitu interesa na strani tereta. To više što je temeljna dužnost pomorskog prijevoznika da teret primljen na prijevoz uredno preveze i na određenu predaprimatelju u količini i stanju u kojem ga je preuzeo na prijevoz. Takva zapovjednikova uloga dolazi do izražaja, na primjer, pri poduzimanju izvanrednih mjera za sprječavanje nastanka ili smanjenja štete; pri pregledu štete, popravku štete; pribavljanju dokumentacije za pripremu odštetnog zahtjeva; zaštiti osigurateljeva prava subrogacije i drugim relevantnim pitanjima. Zbog toga uz opće zapovjednikove dužnosti valja razlikovati njegove specifične dužnosti u odnosu na brod, teret, kao i brodarovu odgovornost. Valja također imati na umu da se sve pomorske nezgode javljaju kao kategorije osiguranih šteta, pa sve što je o dužnostima zapovjednika prije rečeno kod obrade pojedinih pomorskih nezgoda vrijediti i ovdje.

22.2. OPĆE DUŽNOSTI

22.2.1. Poznavanje sadržaja ugovora o osiguranju broda i P.&I. osiguranja

Zapovjednik je dužan poznavati sadržaj ugovora o osiguranju broda i sadržaj ugovora o osiguranju odgovornosti putem P.&I. klubova. Dužan je upoznati se

s uvjetima osiguranja (pravilima) prema kojima je osiguran brod kojim zapovijeda. Najčešće će to biti Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses - Hulls*).

Jedino tako zapovjednik može štiti interese brodaru u odnosu na osiguranje. Zbog istih razloga brodovlasnik bi trebao upoznat zapovjednika s uvjetima police osiguranja, visinom ugovorene franšize, ugovorenim granicama plovidbe, posebno ugovorenim uvjetima i dr.

Zapovjednik je također dužan upoznat se sa strukturom i uvjetima P.&I. osiguranja s tim u vezi brodovlasnik ili upravitelj dužan je u suradnji s odnosnim P.&I. klubom dostaviti brodu pravila kluba u koji je učlanjen brod (*Club Rules*), listu klubskih korespondenata (*List of Correspondents*) i listu učlanjenih brodova u klub (*List of Entered Ships*). Te informacije klubovi tiskaju u posebnim malim knjižicama. Iz njihova sadržaja zapovjednik će dobiti potrebne informacije o klubu u koji je učlanjen brod kojim zapovijeda, o imenima klubskih zastupnika i u kojim se lukama nalaze (veliki P.&I. klubovi redovito imaju više od 400 korespondenata u svim važnijim svjetskim lukama), kao i o pravilima osiguranja, tj. o osiguranim rizicima i štetama, uvjetima pokrivanja i sl. Za zapovjednika je izuzetno važno da poznaje strukturu P.&I. osiguranja i odnos tog osiguranja prema osiguranju trupa i strojeva broda (*Hull and Machinery Insurance*). O sadržaju tih osiguranja ovise i njegove dužnosti u konkretnim situacijama.

22.2.2. Održavanje propisanih svjedodžbi. ISM i ISPS kodeks

Zapovjednik je dužan brinuti se da brod kojim zapovijeda stalno održava valjanima sve svjedodžbe propisane od strane države čiju zastavu brod vije, posebice u pogledu *sigurnog upravljanja (ISM kodeks)* i *sigurnosne zaštite (ISPS kodeks)*. Svaki propust u tom pogledu u slučaju štete može imati za posljedicu gubitak prava na naknadu iz osiguranja. To je izričito predviđeno pravilima P.&I. klubova za 2005/2006. godinu (P.&I. Rules).

22.2.3. Obveze prema ISM i ISPS kodeksu

ISM kodeksom predviđeno je da sustav za sigurno upravljanje mora sadržavati proceduru koja će omogućiti da se svi nedostaci, nezgode i opasne situacije prijave, ispituju i analiziraju sa svrhom da se poboljša sigurnost i spriječi onečišćenje. U sustavu za sigurno upravljanje zapovjednik ima glavnu ovlast i odgovornost prilikom donošenja odluka glede sigurnosti i sprječavanja onečišćenja, te, koliko je potrebno, traženja pomoći od kompanije. Zapovjednik je dužan u skladu s operativnim zahtjevima SMS o svakom nedostatku ili pretrpljenoj nezgodi obavijestiti *designated person*. Pri ostvarivanju zahtjeva za naknadu štete

iz osiguranja osiguratelj može zatražiti (ili to može biti unaprijed ugovoreno) da odštetna dokumentacija ISM sadržava i izvješće *designated person* koje će potvrditi da su svi elementi ISM sustava bili primijenjeni onako kako je sustavom propisano. Svako ignoriranje izvješća *designated person* od strane upravljačke strukture kompanije može se ocijeniti kao propust dužne pažnje (*due diligence*) i biti dovedeno u pitanje ostvarivanje prava iz osiguranja. Važno je uočiti da će u primjeni ISM kodeksa, zalagajući propisanom sustavu obavješćavanja kompanije pisanim putem i postojanju odgovarajuće dokumentacije, o svakoj nezgodi koja se može odraziti na sigurnost broda postojati pisani tragovi, na temelju kojih će se moći ocijeniti je li postojao propust dužne pažnje na strani osiguranika.

Prema ISPS kodeksu, za svaki brod izrađuje se *plan sigurnosne zaštite broda*. Zapovjednik i ostali članovi brodske posade dužni su postupati sukladno planu sigurnosne zaštite broda i stupnjevima sigurnosti na snazi u pojedinoj luci. Brodar mora u planu sigurnosne zaštite svakog broda utvrditi da zapovjednik ima konačnu ovlast i odgovornost pri donošenju odluka o zaštiti i sigurnosti broda te pravo zahtijevati pomoć svoje kompanije i vlade svake zemlje ugovornice SOLAS konvencije. Zato zapovjednik mora uspostaviti odgovarajuću komunikaciju s časnikom odgovornim za sigurnosnu zaštitu broda i kontrolirati njegov rad u ispunjavanju propisanih dužnosti. Časnik za sigurnosnu zaštitu broda za svoj rad izravno odgovara zapovjedniku. Brodar ili bilo koja osoba ne smiju sprječavati zapovjednika u poduzimanju mjera ili izvršenju neke odluke koja je, po njegovoj stručnoj ocjeni, potrebna da bi se provela sigurnosna zaštita broda i plovidbe. Zapovjednik je ovlašten primijeniti privremene mjere sigurnosne zaštite ako su nastupile propisane okolnosti.

22.2.4. Poduzimanje izvanrednih mjera spašavanja

Zapovjednik je kao zastupnik brodaru dužan voditi brigu o osiguranom brodu pažnjom dobrog gospodarstvenika. Dužan je poduzimati sve razbore i prikladne mjere i postupke za sigurnost osiguranog broda. Narčito je dužan poduzimati mjere da bi se izbjegla šteta od neposredne opasnosti ili se smanjile već nastale štete. Troškovi takvih mjera, ako su učinjeni razumno, naknadivi su iz osiguranja kao osiguranikovi troškovi spašavanja bez obzira na koristan rezultat.

Ako brod ili osobe na njemu dodu u opasnost, opća je dužnost zapovjednika, propisana Pomorskim zakonom, poduzeti sve mjere za spašavanje, uključujući i žrtvovanje tereta, drugih stvari, brodskih uređaja, opreme ili brodskih dijelova koji nisu nužni za plovidbu ili je njihovo žrtvovanje manje štetno za brodaru ili osobe zainteresirane za teret.

22.2.5. Obavješćavanje broдача o nezgodi

O svakoj je većoj pretrpjenoj nezgodi s gubitkom ili oštećenjem broda, tereta ili o mogućoj odgovornosti za naknadu štete trećim osobama, zapovjednik dužan bez odgađanja obavijestiti broдача u pisanom obliku. Svakom usmeno izvješće naknadno treba potvrditi pisanim izvješćem. Na taj se način omogućuje broдарu, kao osigurniku iz odnosa osiguranja, da obavi svoju ugovornu dužnost promptnog obavješćavanja osiguratelja o nezgodi, o čemu može ovisiti i ostvarivanje naknade iz osiguranja. Ta je dužnost izričito propisana institutskim klauzulama za osiguranje brodova. Time se omogućuje osiguratelju broda da imenuje svoga vještaka koji će pregledati oštećeni brod i utvrditi štetu. U iznimnim slučajevima broдар može ovlastiti zapovjednika da izravno obavijesti osiguratelja o nezgodi. Daljnji postupak o šteti vode nadležne službe broдача.

Zapovjednikovo izvješće mora biti sažeto, objektivno i zasnovano na činjenicama. Izvješću treba priložiti skice i fotografije kadgod je to moguće.

Zapovjednik je dužan obavješćavati broдача i o svakoj drugoj okolnosti koja bi mogla biti relevantna sa stajališta osiguranja, npr. o svim promjenama rizika, o kršenju ugovorenih granica plovidbe, neudovoljavanju ugovorenim uvjetima, broju dana stajanja broda u luci, na sidrištu ili na popravku, radi obračuna povrata premije i sl.

22.2.6. Opis događaja u brodskom dnevniku

Zapovjednik je dužan što je moguće prije u brodskom dnevniku opisati događaj koji je uzrokovao gubitak ili oštećenje broda ili tereta. Podaci se najprije unose u bilježnicu (*Sketrtajfac*), a naknadno se dođerani tekst unosi u brodski dnevnik. I upravitelj stroja je dužan temeljito voditi dnevnik stroja. To je naročito važno kada je riječ o štetama na brodskim strojevima.

U brodski dnevnik naročito valja zabilježiti sve izvanredne radnje poduzete radi spašavanja broda, tereta ili osoba i popisati sve troškove njihova poduzimanja. Opisi događaja u brodskom dnevniku i dnevniku stroja ne smiju biti proturječni. Prijava pomorske nezgode mora biti suglasna s navodima u brodskom dnevniku.

Bilješke u dnevnicima trebaju biti sažete, objektivne i utemeljene na činjenicama. Valja voditi računa o tome da su dnevnički važni dokazi u postupku likvidacije štete i da su izvaci iz njih redovito dio dokumentacije odštetnog zahtjeva iz osiguranja.

Opće preporuke o vođenju brodskog dnevnika vrijede i ovdje. Bilješke treba upisivati tintom. Valja izbjegavati brisanja i naknadne izmjene teksta. Ako je nešto pogrešno upisano, taj tekst treba uredno prekriti tako da ostane čitak i upisuje se novi tekst.

22.2.7. Priprema i čuvanje dokumentacije

Osim brodskog dnevnika i dnevnika stroja, na uredno vođenom brodu postoje i brojni drugi podaci i evidencije koji mogu biti dragocjeni pri dokazivanju nastanka osigurane štete. Na primjer, knjiga o održavanju teretnih uređaja, bilješke o održavanju poklopaca brodskih skladišta, bilješke o provjeri slaganja i učvršćenju tereta, detaljne bilješke o ventiliranju, s naznakama temperature zrak i rošiša unutar i izvan skladišta te temperature mora, razne isprave, kao što su časnička potvrda, teretnica, brojački listići, očitavanje brodskog gaza, planovi tereta i protestna pisma. Sve te podatke i isprave treba čuvati odgovarajuće vijećne. Zapovjednik također mora čuvati i odlagati kopije svih pisama, radio i teleks-poruka koje on šalje ili prima od broдача, natučitelja, lučkih agenata, slugača, krcatelja i dr. u vezi s poslovanjem broda. U slučaju šteta na brodskim uređajima i opremi, valja sačuvati manjkavi dio, jer poslije može poslužiti kao dokaz o postojanju i uzroku štete.

22.2.8. Zaštita osigurateljeva prava subrogacije

Štetu na brodu može uzrokovati i treća osoba, npr. drugi brod u sudaru, slugatelj, krcatelj, trgovačko društvo koje obavlja lučke djelatnosti i dr. Zapovjednikova je dužnost u takvu slučaju da kao zastupnik broдача djeluje u zaštiti prava na naknadu štete od trećih osoba odgovornih za štetu, npr. predajom protesta, zajedničkim zapisnikom, prijavom lučkim vlastima i sl.

Ispunjenjem te dužnosti omogućit će se osiguratelju da na temelju svoga prava subrogacije ostvari naknadu štete od osoba odgovornih za štetu. Valja imati na umu da je riječ o ugovornoj dužnosti osiguratelja - broдача, pa neudovoljavanje toj dužnosti može imati za posljedicu djelomični ili potpuni gubitak prava na osigurninu.

22.3. POSEBNE DUŽNOSTI U ODNOSU NA HULL & MACHINERY OSIGURANJE

22.3.1. Obavješćavanje klasifikacijskog zavoda o nezgodi

Broдар je dužan, na temelju zapovjednikova izvješća, bez odgađanja obavijestiti klasifikacijski zavod ako pretrpljena nezgoda ili pronađeni nedostaci mogu utjecati na sposobnost broda za plovidbu pa su relevantni sa stajališta održavanja klase. Propust broдача u tom pogledu može se u odnosima iz osiguranja označiti kao *propust dužne pažnje (due diligence)*, što bi moglo onemogućiti

gučiti brodatara u ostvarenju naknade iz osiguranja. Naime, osiguranjem broda mnogi su rizici pokriveni, pod uvjetom da na strani osiguranika nije postojao propust dužne pažnje (rizik nepažnje posade broda, skrivene mane, baraterije zapovjednika, nepažnje brodogopravljača).

22.3.2. Izvišće o šteti

Savjestan zapovjednik i upravitelj stroja o svakom će značajnijem gubitku ili oštećenju trupa ili brodskog stroja sastaviti pisano izvišće. Budući da izvišće zapovjednik sastavlja na temelju vlastitog opažanja i neposredno nakon nezgode, ono ima posebnu vrijednost u odnosima iz osiguranja. U izvišću treba precizno i istinito prikazati okolnosti nastanka događaja. Navod izvišća o uzroku nezgode mora se temeljiti na utvrđenom činjeničnom stanju, a ne na pretpostavkama. Valja izbjegavati ocjene da je šteta posljedica nekog točno određene rizika, što bi moglo dovesti u pitanje ostvarenje prava iz osiguranja, kao što su, na primjer, dotrajalost, skrivena mana i sl. Bolje je to prepustiti vještacima klase i osiguratelja. Korisno je u izvišću navesti svjedoke događaja, a izvišće potkrijepiti snimkama i video-zapisom.

22.3.3. Suradnja s vještacom osiguratelja

Osiguratelj nakon što primi obavijest osiguranika o nastanku štete, imenuje vještaka koji će pregledati oštećeni brod i utvrditi uzrok, opseg i visinu štete. To će najčešće biti vještak organizacije *Salvage Association*. Zapovjednik je dužan omogućiti vještaku da pregleda oštećenja i utvrdi gubitke broda, staviti mu na uvid dnevnik palube i dnevnik stroja, kao i drugu potrebnu dokumentaciju i podatke. U suradnji s vještacom valja prezentirati svaki dokaz, podatak, oštećenje i zamijenjeni dio i sl., ako se procjenjuje da to ide u prilog brodataru u odnosima iz osiguranja (npr. dokaz o zadnjem overhaulu, satima rada stroja od zadnjeg popravka i sl.). S tim u vezi bit će vrlo korisno da zapovjednik pozna ne samo pravila za obradu oštećenih zahfjeva iz osiguranja broda (v. pod 19.8, supra).

22.3.4. Pribavljanje ponuda i popravak broda

Brodatar je dužan, nakon što je štetu pregledao osigurateljev vještak, pribaviti više ponuda od kompetentnih brodogradilišta. U pribavljanju ponuda i kontaktu s potencijalnim brodogopravljačima brodatar može uključiti i zapovjednika broda. Prispjele ponude dostavljaju se osiguratelju na razmatranje. Osiguratelj može odbiti sve prispjele ponude i sam zatražiti nove ponude. Za vrijeme popravka dužnost je zapovjednika surađivati s brodogopravljačem, obavještavati brodatara o tijeku popravka, koordinirati rad glede nabave novih dijelova, te uredno voditi evidencije o troškovima broda u vezi s popravkom (gorivo, mazivo, struja, voda, prekovremeni rad posade i dr.).

22.3.5. Privremeni popravak broda

Ako pretrpljena nezgoda nijeće na plovidbenu sposobnost broda, dužnost je zapovjednika da u suradnji s brodatarom bez odgađanja poduzme radnje da se brod osposobi za plovidbu. To je potrebno učiniti i radi održavanja klase broda. Ako na odnosnoj lokaciji ili u njenoj blizini nije moguće obaviti konačni popravak, pribjegava se privremenom popravku. Svrha je toga popravka da se brod osposobi za plovidbu do mjesta gdje ga je moguće konačno popraviti. Privremeni popravak mora odobriti klasifikacijski zavod radi održavanja klase broda.

Ako je radi popravka brod potrebno premjestiti od mjesta nezgode do mjesta ili luke gdje je popravak moguć, zapovjednik je dužan organizirati vođenje evidencije o troškovima premještanja broda (troškovi privremenog popravka, novčana primanja i troškovi posade, gorivo i zalih, peļarenje, tegljenje i dr.). Valja voditi računa o tome da su razboriti troškovi premještanja broda radi popravka naknadivi iz osiguranja (*removal expenses*).

22.4. POSEBNE DUŽNOSTI U ODNOSU NA OSIGURANJE TERETA

22.4.1. Savjesno staranje o teretu

Temeljna je dužnost brodatara kao prijevoznika da se savjesno brine o teretu koji je primio na prijevoz. Tu svoju dužnost brodatar obavlja s osobama s kojima se u svom poslovanju služi, prije svega sa zapovjednikom broda. Zbog toga je zapovjednik dužan držati se uputa krcatelja o prijevozu nekog tereta; pripremiti brodska skladišta za siguran smještaj tereta; obustaviti ukrcaj/iskrcaj tereta i pokriti brodska grobla za vrijeme kiše ako vlaga šteti teretu; prozračivati teret dok traje putovanje odnosno smanjiti ventilaciju ako to zahtijevaju nepogodne vremenske prilike; pratiti temperaturu tereta; voditi bilješke o temperaturi zrak i točki rosišta unutar skladišta i izvan njega, o temperaturi mora i o razdobljima ventiliranja; s dužnom pažnjom održavati poklopce skladišta da brtve (*hatch covers*).

22.4.2. Kontrola krcateljelih podataka o teretu

S obzirom na dokaznu snagu teretnice, njen sadržaj u odnosu na elemente tereta ima presudno značenje za odnose iz osiguranja i dokumentarnog akreditiva. Pretpostavlja se da je brodatar primio na prijevoz teret u količini i u stanju

kako to proizlazi iz terecnice, a kada je terecnica prenesena na treću osobu, ti podaci imaju neoborivu dokaznu snagu. Zapoljednik je dužan u zaštiti interesa brodarka i P&I kluba pri ispostavljanju terecnice kontrolirati istinitost krcatelj- voh podataka o vrsti, količini i drugim obilježjima tereta. Te podatke krcatelj pri- javljuje i osiguratelju, a na temelju njih se ispostavlja kargo polica osiguranja.

Utvrdjivanje količine kod nekih tereta relativno je jednostavno, dok je kod drugih vrlo složeno, npr. kod rasutih suhih ili tekućih tereta, to više što neki tereti redovito gube na težini ili obujmu za vrijeme prijevoza (*ordinary loss*), dok se drugi ukrcajavu u mokrom stanju (trudača, ugljen) pa se za vrijeme pri- jevoza voda cijedi i završi u kašluži. Zbog svega toga primatelj odnosno njegov osiguratelj može postaviti odštetni zahtjev za naknadu štete zbog manjka, iako stvarnog manjka nema. Zato se preporučuje da zapoljednik nakon ukrcaja pre- ma gazu broda provjeri krcateljeve podatke o količini tereta. Ako se pokaže značajnija razlika između navoda krcatelja i očitavanja gaza, treba zajedno s krcateljem istražiti što je tome uzrok. U suprotnom, potrebno je u terecnicu uni- jeti podatak utvrđen očitavanjem gaza i identitetnim klauzulama u terecnici ograditi se od krcatelj- voh navoda u pogledu količine ukrceanog tereta.

22.4.3. Jamčevna pisma

Zapoljednik je dužan kontrolirati i vanjski izgled i stanje tereta. On mora po- duteti krajnje mjere opreza ako krcatelj zahtijeva da se u zanjenu za čistu te- recnicu prihvatiti njegovo jamčevno pismo, unatoč tome što teret prema vanj- skom izgledu nije u dobrom stanju. U takvoj se situaciji zapoljednik mora obratiti brodarku ili najbližem predstavniku P&I kluba u koji je učlanjen njegov brod. U svakom slučaju, zapoljednik ili časnici moraju odbiti primiti teret na brod koji nije u dobrom stanju, ili na valjan način uništiti obrazloženu primjed- bu u terecnicu, tzv. identitetnu klauzulu.

22.4.4. Pribavljanje jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju i nagradi za spašavanje

Dužnost je brodarka u odnosima iz zajedničke havarije i spašavanja štiti ne samo svoj interes nego i interes ostalih sudionika u pomorskom potvratu. Uobi- čajen je način zaštite tih interesa pribavljanje odgovarajućeg jamstva dužnika za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju ili nagradi za spašavanje, pod prijet- njom zadržavanja tereta. Prema tome zapoljednik je dužan prije nego preda teret primatelju od njega pribaviti odgovarajuće jamstvo da će platiti doprinos u zajedničku havariju ili nagradi za spašavanje određen u pravovaljanoj dlobnoj osnovi (dispaš). Preporučuje se da se osim havarijske obveznice (*Average Bond*) dodatno zatraži i jamstvo osiguratelja (*General Average Guarantee*).

22.5. POSEBNE DUŽNOSTI U ODNOSU NA P&I OSIGURANJE

22.5.1. Obavješćavanje P&I kluba o nezgodi

Zapoljednik je dužan osim brodarka obavijestiti i P&I klub, izravno ili putem njegova predstavnika, o svakoj nezgodi koja bi mogla rezultirati odštetnim zah- tjevom iz odgovornosti. Normalna je praksa da zapoljednik obavješćava klup- skog predstavnika u luci u kojoj se nalazi, ili u najbližoj luci. Ime, adresa i bro- jevi za vezu klupskog predstavnika tiskani su u knjižici koju P&I klubovi dostavljaju za svaki brod (*List of Correspondents*). Klupskog predstavnika treba bez odgađanja obavijestiti naročito kada je nastali događaj takve naravi da zahtijeva žurno poduzimanje potrebnih pravnih i procesnih radnji. Na primjer, dono- šenje privremene mjere zabrane isplavljenja drugog broda odgovornog za štetu (iz sudara i sl.); osiguranje dokaza (sagač je prouzrokovao štetu na teretu i sl.); tjelesne ozljede člana brodske posade ili lučkog radnika; otkriće slijepih putni- ka; odbijanje preuzimanja tereta od strane primatelja; globe ili kazne. Nakon toga slučaj vode klupski pravnici.

O svakoj značajnijoj nezgodi koja se tiče P&I kluba zapoljednik je dužan napisati izvješće. Ono mora biti sažeto, objektivno i temeljiti se na činjenicama, a ne pretpostavkama. Po mogućnosti izvješću treba priložiti fotografije ili video- zapis.

22.5.2. Traženje suglasnosti osiguratelja za priznanje odgovornosti

U odnosima iz osiguranja odgovornosti osiguranik je dužan prije priznavanja svoje obveze na naknadu štete zatražiti suglasnost osiguratelja i držati se njego- vih uputa. U suprotnome, osiguratelj može odbiti isplatu naknade, potpuno ili djelomično, ako smatra (dokaže) da osiguranik nije bio odgovoran za nastalu štetu ili je njegova odgovornost manja od one koju je priznao. To opće načelo vrijedi i za P&I osiguranje. Iz toga slijedi da zapoljednik bez pisane suglasnosti brodarka ili P&I kluba nije ovlašten sklapati nagodbu niti priznati odgovornost za nasta- nak štete, npr. iz sudara brodova.

22.5.3. Upućivanje protestnih pisama

Kao važni dokazi u odnosima iz odgovornosti javljaju se i zapoljednikova protestna pisma ili njegove izjave o pridržavanju prava. Protestno pismo je izja- va zapoljednika upućena trećoj osobi kojom obavješćava tu osobu da je smatra odgovornom za nastanak štete. Zapoljednik je dužan u zaštiti interesa brodarka

i P&L kluba uputiti protestno pismo trećoj osobi odgovornoj za štetu, npr. drugom brodu, slagalicama, krcatelju, naručitelju. Ta dužnost proizlazi iz opće dužnosti da djeluje u sprječavanju nastanka štete ili smanjenju već nastale štete. Preporučuje se da zapovjednik pošalje kopiju protesta brodaru, te da čuva svu dokumentaciju, prepisku s drugom stranom i sl. U ozbiljnijim slučajevima zapovjednik je dužan zatražiti pomoć od brodara ili P&L kluba.

22.5.4. Predaja tereta na određitu bez predodjenja terećnice

Brodar je dužan na određitu predati teret ovlaštenom imatelju originala terećnice. Iz različitih razloga u praksi se često zahtijeva predaja tereta i bez predodjenja originala terećnice (terećnica nije na vrijeme prispjela u određenu luku ili iz drugih razloga). Moguće su štetne posljedice udovoljavanja takvom zahtjevu evidentne. Nakon takve isporuke postoji mogućnost da se javi pravi imatelj originala terećnice i brodar bi mogao odgovarati za pričinjenu štetu. To je razlog što su iz klupskog pokriva isključene štete nastale zbog predaje tereta bez predodjenja originala terećnice. Zbog toga P&L klubovi savjetuju brodarima da ne prihvataju odredbe ugovora o prijevozu prema kojima bi brodar bio dužan predati teret i bez terećnice. Ako iz poslovnih razloga postoji takav interes brodara, preporučuje se da se prije predaje tereta zatraži jamčevno pismo potvrđeno od provoklasne banke. O tome zapovjednik mora strogo voditi računa. P&L klubovi su u tu svrhu tiskali standardni obrazac jamčevnog pisma. Primjer takvog pisma redovito se nalazi tiskan uz klupska pravila.

PRILOGI

- | | |
|-------|---|
| I. | VOYLAVRILES 93. |
| II. | Lloyd's Average Bond |
| III. | General Average Guarantee |
| IV. | Form of Salvage Guarantee |
| V. | York-Antwerpenska pravila, 1994; 2004. |
| VI. | Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 95) |
| VII. | Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 2000) |
| VIII. | Lloyd's Marine policy (Form MAR 91) |
| IX. | Pomorska policia "Croatia osiguranje" |
| X. | Institute Cargo Clauses (A) |
| XI. | Institute Cargo Clauses (B) |
| XII. | Institute Cargo Clauses (C) |
| XIII. | Institute Time Clauses - Hulls (1995.) |
| XIV. | Institute War and Strikes Clauses - Hulls (1995.) |