

- I -

Institut londonskih osiguratelja proveo je reviziju tipskih uvjeta za osiguranje stvari u prijevozu morem /pomorski kargo/ i za osiguranje brodova /pomorski kasko/. Revidirani uvjeti za osiguranje pomorskog karga već su ranije uvedeni u primjenu. Za nove uvjete pomorskog kaska to je učinjeno 1.10.1983.

Revizijom je obuhvaćena polica i klauzule Instituta čijim se prilaganjem polici dobija cjelovit ugovor o osiguranju.

Obrazac police /NEW MARINE POLICY FORM/ i nadalje je ostao zajednički za oba vida pomorskog osiguranja: karga i kaska. Novo je u tome što je iz police u cijeli izbačen tekst S.G. police, koji je, kao što se zna, sadržavao niz odredaba o opsegu i uvjetima osiguranja. Taj tekst bio je pisan jednim zastarjelim i teško razumljivim jezikom. Obrazac nove police ima samo odredbu da će se na dotično osiguranje primijeniti englesko pravo. To su dakako i rubrike koje treba popuniti konkretnim podacima o osobi osiguranika, osiguranom interesu, premiji, trajanju osiguranja i tipu klauzula po kojima se osiguranje provodi. Time je sama polica više legitimacijski papir, a manje isprava koja sadrži ugovarke o međusobnim pravima i obvezama ugovornih strana.

Stručna javnost je već upoznata s revizijom klauzula za kargo osiguranje. Zbog toga će ovdje biti riječi samo o novim klauzulama za pomorski kasko.

Institut je do sada izradio i objavio za pomorski kasko tekst klauzule za osiguranje brodova na vrijeme: INSTITUTE TIME CLAUSES - HULLS, Cl. 280 od 1/10/1983. i tekst klauzula za osiguranje brodova protiv rizika rata i štrajka: INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES, HULLS-TIME, Cl. 281 od 1/10/1983. Čekajuće se uskoro objava i ostalih kompleta: za putovanje, za ležanje u luci itd. U njih će naravno biti jednostavno prenešene rješenja iz klauzula za osiguranje brodova na vrijeme, kao osnovnog kompleta.

Uneštoč suprotnim očekivanjima, revidirane klauzule ostale su čvrsto u okvirima engleskog sistema pojedinačnog nebrajanja osiguranih rizika /NAMED PERILS/. Tije se izašlo u susret zahtjevima iz pomorske privrede da se omogući osiguranje brodova i protiv svih rizika /ALL RISKS/.

Istina je da su rizici nabrojeni u klauzulama tako široko, da su obuhvaćene gotovo sve opasnosti za koje se pruža pokriće u okviru ALL RISKS. Najvažnija je zapravo razlika u pogledu tereta dokaza. U sistemu nabrojenih rizika, teret dokaza je na osiguraniku. On mora dokazivati i štetu i njezin uzrok. U sistemu osiguranja protiv svih rizika, osiguranik samo dokazuje štetu, dok je teret dokaza u pogledu uzroka na osiguratelju.

U revidiranim klauzulama građivo je sistematizirano na pregleđniji način. Jezik je pojednostavljen i učinjen razumljivim.

U okviru kompleta, svaka klauzula je dobila naziv i broj, a svaka odredba broj. Reci su takodjer označeni brojevima.

Tako je i u obrascu police i u klauzulama navedeno da će se na zaključeno osiguranje primjenjivati englesko pravo i praksa, za očekivati je da će ta odredba biti često brisana a ugovor podvrgavan nekom drugom pravnom poretku.

U nastavku ćemo ukazati na najvažnije razlike izmedju starih i novih klauzula.

1. KLAUZULI O PLOVIDBI

Ova klauzula u odredbama 1.1. i 1.2. sadržajno odgovara ranijoj TOW AND ASSIST klauzuli. Novost predstavlja odredba 1.3. koja ograničava opseg pokriće na brodovima namijenjenim rezanju. Kad brod započne putovanje da bi bio izrezan u staro željezo ili da bi bio prodan za kasaciju, suspendira se osigurana vrijednost broda, a visine naknade eventualne štete ograničava do tržišne vrijednosti broda kao starog željeza. Ako osiguranik želi pokriće preko toga, mora prije početka takva putovanja obavijestiti osiguratelja i s njime se dogovoriti u pogledu osigurane vrijednosti, premije i

drugih uvjeta. Ograničenje naknade štete ne odnosi se na zahtjev za naknadu prema klauzuli za sudar ili klauzuli o zajedničkoj havariji i spaševanju. Nije jasno zašto od ograničenja nisu izuzeti i troškovi po SUE AND LABOUR klauzuli.

Spomenutom odredbom hoće se spriječiti stjecanje neopravdane ekonomske koristi od strane brodara. Brodovi su tijekom redovne plovidbe u pravilu osigurani na svote koje višestruko premašuju njihovu vrijednost kao starog željeza. U času kada donese odluku da rashoduje brod, upravo takva vrijednost postaje za brodara mjerodavna. Stoga je apsurdno da se u slučaju potpunog gubitka, do kojeg je došlo nakon odluke o rashodovanju, dobiva naknada višestruko veća od tržične vrijednosti.

2. KLAUZULA O PREKIDU POKRIĆA

Klauzulom se određuju okolnosti pod kojima može doći do prekida osiguranja prije roka naznačenog u polici. Odredba 4.1. je nova i preuzeta je iz AMERICAN HULL POLICY. Njom se predviđa prekid pokrića, ako se uredno ne održava na snazi isti kvalitet klase osiguranog broda kod onog klasifikacijskog zavoda u čijoj se klasi brod nalazio na početku osiguranja. Do prekida, dakako, neće doći ako su suspenzije ili povlačenje klase posljedica havarije prouzročene jednim od rizika navedenih u klauzuli 6. ili nekim od rizika pokrivenih prema klauzulama za osiguranje rata i štajke. Međutim, i u slučaju havarije traži se da konkretnu plovidbu odobri klasifikacijski zavod.

U našim prilikama gdje brodari održavaju dvostruku klasu "Jugoregistra" i jednog stranog klasifikacijskog zavoda, postavlja se pitanje primjene ove klauzule. Mišljenja smo da će brodar udovoljiti zahtjevima o kontinuitetu klase, koje klauzula postavlja, ako tome udovolji u pogledu bilo koje od dviju klasa koje brod ima.

6. KLAUZULA O OSIGURANIM OPASNOSTIMA

Sadržajno klauzula obuhvaća rizike koji su ranije bili nabrajani u samoj S.G. polici kao i rizike navedene u INCHEMACE klauzuli.

U odredbi 6.1. nabrojene su klasične opasnosti mora, medju koje je uključena i piraterija. To novoj klauzuli pokrivena je ne samo šteta od dodira s avionom ili drugom letjelicom, već i od predmeta koji bi s njih pali.

Odredba 6.2. nabraja ostale rizike. Šteta do koje dodje uslijed djelovanja nekog od rizika iz ove odredbe bit će plativa pod uvjetom da do nje nije došlo zbog pomanjkanja dužne pažnje u osobi osiguranika ili brodovlasnika. Medju opasnostima navedenim u ovoj grupi nalazi se i baraterija, čime je sada podvrgнутa kriteriju dužne pažnje, što ranije nije bio slučaj. Pojam nasilne kradje sada je definiran kao čin osoba koje dolaze izvan broda. Očigledno se htjelo iz pokrića isključiti štete što ih počine članovi posade ili netko od putnika. U buduće će biti pokrivena i šteta što ih svojom nemarnošću prouzroče najmitelji.

U klauzuli 6. više ne nalazimo odredbu da su pokrivene štete "i od svih drugih sličnih opasnosti". Prenda je u sudskoj praksi ova odredba bila tumačena veoma restriktivno pozivom na načelo EIUSDEM GENERICIS, ipak je njezinim izostavljanjem provedeno stanovito suženje pokrića. S druge strane revidirani tekst ne traži da šteta mora biti prouzročena direktno jednim od osiguranih rizika. Ispuštanjem iz teksta riječi "direktno" neće se u engleskoj praksi ništa izmijeniti, pošto engleski Zakonik o pomorskom osiguranju iz 1906. i onako traži primjenu načela neposrednog uzroka /PROXIMATE CAUSE/. Otvoreno je naravno pitanje da li će izostavljanje spomenute riječi imati kakvih posljedica u slučaju kad će za nasteli pravni odnos biti mjerodavno neko drugačije nego englesko pravo.

7. KLAUZULI O RIZIKU ZAGADJENJA

U sadržaju klauzule o opasnosti od zاغадjenja nema nikakvih izmjena. Novost je u tome, što je ranije ova klauzula bila samostalna a sada je unešena u korpus kompleta. Tom je klauzulom 1973. bilo uredjeno pravo na naknadu štete koju osiguranom brodu nanesu državni organi u akcijama spriječavanja ili izbjegavanja opasnosti od zاغadjenja.

8. KLAUZULA O SUDARU

Jedinu pažnje vredniju izmjenu u odnosu na stari tekst vidimo u tome što je odredbom 8.4.7. i z r i. č i t o isključena odgovornost za štete od zagadjenja, ukoliko nije u pitanju drugi brod ili stvari na njemu. Po starom tekstu takve štete su bile isključene uz pomoć pravila interpretacije.

11. KLAUZULA O ZAJEDNIČKOJ HAVARIJI I SPASAVANJU

Bitnu novost nalazimo u odredbi 11.1. kojom je osiguraniku dato pravo na naknadu za dio osiguranog broda, koji je žrtvovan u zajedničkoj havariji, osvari neposredno od osiguratelja broda. Odatle za osiguranika slijede dvije važne povoljne posljedice. Prvo, osiguranik će ostvariti naknadu za žrtvovani dio osiguranog broda i u slučaju kad ostali sudionici odabiju platiti doprinos u zajedničku havariju. Drugo, na naknade štete neće se protegnuti načelo podosiguranja, kojem je inače podvragnuta naknada iz osiguranja za doprinos u zajedničku havariju. Dakako, visina naknade za žrtvovani dio broda bit će odredjena po istim kriterijima koji važe za određivanje visine naknade u zasebnoj havariji /PARTICULAR AVERAGE/. Kad osiguratelj plati naknadu za žrtvovani dio broda njemu pristoji pravo regres prema drugim sudionicima u zajedničkoj havariji.

12. KLAUZULA O FRANŠIZI

Što se franšize tiče, nove klauzule donose dvije važnije izmjene: obje u korist osiguranika.

Ukinuta je ranija klauzula 11. /COINSURANCE CLAUSE/ koja je predviđala dodatnu franšizu za štete na strojevima, ako je do njih došlo uslijed nemarnosti posade. Ta je klauzula u praksi stvarala mnoge teškoće i često izazivale nesporazume. Tražilo se od tehničkih stručnjaka da sude o pitanjima krivnje što je pravni a ne tehnički pojam. Ukipanje te klauzule pokazuje da njezina primjena nije dala očekivane rezultate.

Drugu pozitivnu novost vidimo u tome, što u slučaju potpunog gubitka neće odbijati franšizu ni od pridruženih zahtjeva pod klauzulom o sudaru i SUE AND LABCUR.

13. KLAUZULA O DUŽNOSTIMA OSIGURANIKA

Napuštanjem S.G. police pokazalo se nužnim da se sadržaj SUE AND LABOUR odredbe prenose u komplet klauzula. To je učinjeno u obe aspekte ovog instituta: stipulirana je dužnost osiguranika da poduzme mjere koje razbor nalaže radi spriječavanja ili smanjenja štete; osigуратељ se obvezuje da osiguraniku naknadi tako nastale troškove i mimo naknade za nastalu štetu.

Posebnom odredbom 13.2. je izričito navedeno da u okvire ove klauzule ne spadaju troškovi zajedničke havarije, spašavanje, niti troškovi postupka u slučaju sudara.

15. KLAUZULA O ŠTETAMA NA PODVODNOM DIJELU BrCDA

Zadržano je načelo iz starih klauzula da se neće naknaditi pjeskarenje i bojanje podvodnog dijela broda, osim onih limova koji su u havariji ili u toku popravka oštećeni. Sedaj je u klauzulu unešeno PRAVILA o razlučivanju tih troškova kojeg se drže Adjusteri u Londonu. Time je svakako to pitanje regulirano preciznije a jedna praznina je popunjena.

16. KLAUZULA O PLAĆAMA I HRANI POSADE

Troškovi za plaće i hrani posade priznaju se samo u okviru zajedničke havarije. Iznimno se takvi troškovi priznaju i u okviru partikularne havarije, ali samo za vrijeme dok se brod premješta iz jedne luke u drugu i to pod uvjetom kad je takav premještaj nužan da bi se izvršio popravak štete koja je pokrivena policom. Prema staroj klauzuli tražilo se da je premještaj nužan radi popravka bez obzira da li je šteta pokrivena policom ili nije.

17. KLAUZULA O PROVIZIJI AGENATA

Ovdje se radi o posve novoj klauzuli, koja nema pandana u starom tekstu. Njome se odriče osiguraniku pravo naknade za izgubljeno vrijeme i trud oko prikupljanja dokumentacije i informacija za štetu. Isključenje se proteže i na osiguranikove agente. Nedjutim, stvarni izdaci koje bi osiguranik imao u pribavljanju dokumentacije naknadivi su i po ovoj klauzuli.

18. KLAZULA O NEPOPRAVLJENJU ŠTETI

Svakako najznačajniju novost u okviru cijelokupne revizije predstavlja klauzula 18. Tom, posve novom klauzulom, određuje se način utvrđivanja naknade za nepopravljenu štetu.

Naknada se utvrđuje u visini umanjenja tržne vrijednosti broda u času isteka police osiguranja, ali najviše do iznosa razboritih troškova popravka. Postoji još jedno ograničenje. Takva naknada ne može biti veća od osigurane vrijednosti broda u času isteka police osiguranja. Ova klauzula pruža mogućnost osiguraniku da ostvari naknadu i prije nego izvrši popravak broda. Tako utvrđena naknada može se medjutim kasnije u vrijeme izvodjenja popravka pokazati nedostatnom za plaćanje pune cijene popravaka.

19. KLAZULA O IZVEDENOM POTPUNOM GUBITKU

Revidiranim tekstom je predvidjeno, da se prigodom izračunavanja iznosa procijenjenih troškova, da bi se vidjelo da li dostižu osiguranu vrijednost broda ili ne, uzimaju u obzir samo troškovi vezani za jedan dogadjaj. To znači da se neće uzeti u račun troškovi neke druge nepopravljene štete koja je inače plativa potoj istoj polici. Bit će slučajeva da troškovi za raniju i tekuću štetu zajedno znatno premašuju osiguranu vrijednost, a da osiguranik ipak neće moći ostvariti naknade za izvedeni potpuni gubitak. Možda će se u takvim situacijama izlaz tražiti uz primjenu instituta kompromisnog potpunog gubitka, koji istina zakonodavno nije razradjen, ali se u praksi često koristi, poglavito onda kad se radi o valutiranim policama.

22. KLAZULA O POVRATU PREMIJE

Osiguraniku se vraća jedan dio premije, koja se odnosi na vrijeme dok osigurani brod leži u sigurnoj i zaštićenoj luci. Po starij klauzuli povrat se nije davao, ako je u tom vremenu brod korišten kao skladiste. Toj okolnosti, koja dokida pravo na povrat, nova klauzula dodaje još jednu: neće se dati povrat ni onda kad se osigurani brod koristi za prekrcaj tereta.

23-26. KLAUZULE O ISKLJUČENJU RIZIKA RATA I ŠTRAJKA

Isključenje rizika, koje obično svrstavamo pod pojmove rata, štrajka i gradjenskih nemira, provedeno je u klauzulama 23-26.

Možemo se upitati zašto je uopće i trebalo isključiti te rizike, kad inače nisu prethodno bili preuzeti u pokriće. U starim klauzulama to se moralo učiniti, pošto je S.G. polica pokrivala i neke od ratnih rizika. U starom tekstu bilo je predviđeno da će klauzule o isključenju rizika rata i štrajka ako ih osiguratelj ne izbriše imati prednost pred ostalim klauzulama ugovora. To je tako zvana PARAMOUNT KLAUZULA. Novi tekst PARAMOUNT KLAUZULE ne dopušta mogućnost brisanja spomenutih klauzula. Čigledno je da se pukim brisanjem klauzula o isključenju ne ostvaruje nikakvo pokriće, jer ti rizici nisu ni bili obuhvaćeni u pokriće klauzulom 6. ili nekom drugom klauzulom.

- III -

Klauzule Instituta za osiguranje ratnih i rizika štrajka - INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES, HULLS-TIME preuzimaju u pokriće rizike koji su isključeni odgovarajućim klauzulama iz police za osiguranje pomorskih rizika. I ovdje ćemo idući od klauzule do klauzule ukazati na važnije razlike.

1. KLAUZULA O RIZICIMA

Uvodnom odredbom klauzule određuje se da su osiguranjem pokriveni gubici ili štete na osigurrenom brodu prouzročeni jednim od nabrojenih rizika. Zanimljivo je da uvodne odredbe o isključenju pokrića za ratne rizike u pomorskoj polici imaju nešto šire značenje. Njima je predviđeno da su iz pokrića isključeni gubici, štete, odgovornost i troškovi prouzročeni jednim od nabrojenih rizika. Možemo se upitati koja je to odgovornost odnosno trošak isključen, kad se zna da u odnosu na sudar, zajedničku havariju, spašavanje, te SUE AND LABCUR, ova klauzula pruža pokriće u istom opsegu kao i klauzula za pokriće pomorskih rizika.

Klauzulom o pokrivenim rizicima praktično su preuzeti u pokriće svi rizici koje su obuhvaćale stare klauzule.

Za primijetiti je da se sada pruža pokriće i za štete od zaostalih odnosno napuštenih mina, torpeda i bombi. To je učinjeno zato što je u pomorskoj polici takvim riječima izričito provedeno isključenje štete.

Najvažniju novost predstavlja pružanje pokrića za konfiskaciju i eksproprijaciju osiguranog broda, ako do njih nije došlo nalogom javne vlasti u zemlji gdje je osigurani brod registriran ili gdje se nalazi sjedište odnosno prebivalište osiguranika. Riječ je svakako o značajnom proširenju u korist osiguranika.

3. KLAUZULA O ODUZIMANJU

Klauzula je nova i rješava jedno nadasve važno pitanje. Klauzula predviđa da će osiguranik imati pravo naknade štete kao da je brod pretrpio izvedeni potpuni gubitak, nakon isteka 12 mjeseci od časa kad mu je brod bio oduzet, a osiguranik kroz to vrijeme nema mogućnosti slobodnog korištenja i raspolaganja brodom. Oduzimanje naravno mora biti u obliku zarobljavanja, zapljene, otimačine, konfiskacije i slično. Ovom klaузulom je konačno uklonjena jedna nejasnoća koja je bila uzrokom mnogih krupnih sporova. Usudili bismo se reći da je problem riješen na radikalno nov način.

U stariim klauzulama nije bilo odredbe, slične ovoj novoj klauzuli, koja bi riješila to pitanje.

Prema MARINE INSURANCE ACTU /Sect. 60 para 2./ osiguranik ima pravo naknade štete za potpuni gubitak u slučaju da ostane bez posjeda na osiguranom brodu, ako nije vjerojatno /UNLIKELY/ da će mu on biti vraćen. Za brod koji je oduzet i uništen stvar je jasna. Međutim, dok oduzeti brod postoji, ima vjerojatnosti da će biti vraćen osiguraniku. Tu vremensku dimenziju praksa je riješila na način da je za plaćanje naknade dovoljno, ako nije vjerojatno, da će brod osiguraniku biti vraćen u jednom razumnom roku. Konačno, sudac je u arbitražnoj odluci koja se odnosi na BAMBURY blokiran u Shat el Arabu taj razumnji rok precizirao kao period od 12 mjeseci. On naime smatra da je potrebno, sudeći prema okolnostima u trenutku kad osiguranik najavi abandon, procijeniti da li postoji vjerojatnost da će u roku od narednih 12 mjeseci brod biti vraćen osiguraniku. Od pozitivnog ili negativnog odgovora na to pitanje ovisi naravno pravo na naknadu štete. Na nju

medjutim osiguranik ima pravo odmah - neposredno nakon najave abandonia.

Novi klauzula napušta sferu nagadjanja i jednostavno zahtijeva da proteče rok od 12 mjeseci od časa oduzimanja da bi tek nakon isteka toga roka osiguranik stekao pravo na naknadu štete. Razlike je ne samo formalna, već i suštinska. Objektivizirani kriteriji iz klauzule svakako će ukloniti opasnost od sporova u ovom pitanju.

5. KLAUZULA O PREKIDU POKRIĆA

Automatski prekid pokrića, u slučaju ratnog sukoba između takozvanih velikih sila, predviđen je i novom klauzulom.

Izmjenu nälazimo u odredbi koja ustanovljava pravo na prekid pokrića općenito, ali uz otkazni rok. Izmjenom je otkazni rok skraćen od 14 na 7 dana. To skraćenje pruža osigurateljima mogućnost da brže reagiraju u slučajevima promjene okolnosti koje utječu na ratne rizike i rizike štrajka.

Promjena u klauzulama za pokriće rizika rata i štrajka nema mnogo, ali nam se čini da su one krupne i za osiguranika prihvatljive.

M.K.