

MEĐUNARODNE KLAUZULE ZA OSIGURANJE BRODOVA (2003.)

International Hull Clauses (2003.)

UDK 368.23
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Sažetak

U radu se analiziraju i objašnjavaju odredbe novih međunarodnih standardnih klauzula za osiguranje brodova. Uspoređuju se rješenja novih standardnih klauzula s *Institute Time Clauses* iz 1983. godine. Novim standardnim klauzulama za osiguranje brodova - *International Hull Clauses (2003.)* u osnovi se ne mijenja dosadašnje standardno pokriće iz *Institute Time Clauses – Hulls*. U pravno su tehničkom smislu poboljšana verzija prijašnjih klauzula dopunjena brojnim novim odredbama i izmjenama postojećih. Novim odredbama standardne su klauzule usklađene s novim međunarodnim pravom iz područja sigurnosti brodova i s novim rješenjima engleske legislativne i judikature. Novi su uvjeti osiguranja suvremeniji i sadržajno uspješniji pravni regulativ od institutskih klauzula. Posebno valja pozitivnim ocijeniti postupak redaktora da umjesto zastarjelog pravnog instituta *insurance warranties* primijene metodu ugovornog reguliranja. Novim se klauzulama mogu izreći i brojne zamjerke. Stroga vezanost teksta klauzula za engleski pravni poredak i specifičnu praksu londonskog tržišta osiguranja oduzima im atribut univerzalnosti, što može biti smetnja u njihovoj primjeni za ugovore koji se sklapaju izvan engleskoga pravnog područja.

Summary

The paper has analysed and interpreted the provisions of new international standard clauses for vessels' insurance. The solutions of new standard clauses have been compared with *Institute Time Clauses* from 1983. By means of *International Hull Clauses* from 2003., new standard clauses for vessels' insurance. the coverage of *Institute Time Clauses – Hulls* hasn't been essentially changed. From legal and technical point of view the version of former clauses has been improved by new

provisions and changes of the existent ones. By means of new provisions, standard clauses have been compared to new international law on vessel's safety, as well as new solutions of english legislation and jurisdiction. New conditions of insurance are modern and more successful legal regulation than *Institute Clauses*. It should be especially pointed out to the editor's attempt to apply the method of contractual regulation instead of old legal institute of insurance warranties. Numerous shortcomings could be found too. Exclusive reference of the clauses to English legal System and specific practice of London insurance market make the clauses not applicable for the contracts not signed within English jurisdiction.

1. Uvodne napomene

Introduction notes

Krajem 2002. godine na londonskom su tržištu prihvaćene i publicirane nove klauzule za osiguranje brodova, pod nazivom *International Hull Clauses (2002.)*. Te bi klauzule u praksi trebale zamijeniti *Institute Time Clauses – Hull*. Ako se to ostvari, poslije gotovo 115 godina kontinuirane upotrebe, prestale bi se upotrebljavati institutske klauzule za osiguranje brodova. Zanimljivo je primijetiti da se nove klauzule više ne zovu «institutске». Razlog je jednostavan: *Institute of London Underwriters* kao pravna osoba više ne postoji. To je ime, čini se, otišlo u povijest. Praksa donošenja jedinstvenih uvjeta pomorskog osiguranja nije time prestala, samo se sada taj postupak vodi u okviru novoformirane organizacije nazvane *International Underwriting Association (IUA)*. Ona je nastala spajanjem dvaju poslovnih udruženja: *London Insurance and Reinsurance Market Association (LIMRA)* i *Institute of London Underwriters*, čemu se razlozi samo poslovne naravi. Nove je klauzule donio *Joint Hull Committee*, koji je

*dr. sc. Drago Pavić, Veleučilište u Rijeci, Rijeka

nastavio djelovati kao zajedničko tijelo londonskog tržišta pomorskog osiguranja. Redaktori novih uvjeta pozvali su sve zainteresirane, posebno udruženja brodara i druge pomorske asocijacije, da svojim primjedbama i prijedlozima aktivno pridonesu konačnoj verziji tih klauzula. U tu je svrhu zainteresiranima ostavljen i primjereni rok. Kao rezultat takva pristupa, krajem 2003. godine publicirana je nova – popravljena verzija tih klauzula pod naslovom *International Hull Clauses (01/11/03)*.¹

Gledajući povijesno, *Institute of London Underwriters* osnovan je 1884. godine kao poslovno udruženje britanskih pomorskih osiguratelja (osiguravajućih društava - izvan Lloyd'sa). Ta je organizacija u svoju djelatnost uključila i rad na standardizaciji ugovornih klauzula i uvjeta pomorskog osiguranja, jer su uvjeti osiguranja sadržani u SG-polici (*Lloyd's S. G. Policy Form*) sve manje mogli zadovoljiti potrebe poslovne prakse. Za izradu klauzula postojao je poseban odbor – *Technical and Clauses Committee*. Dva su posebna odbora, jedan za osiguranje brodova a drugi za osiguranje robe u prijevozu, razmatrali problematiku tih osiguranja i donosili preporuke i uvjete pokrića (*Joint Hull Committee, Joint Cargo Committee*). U radu tih odbora sudjelovali su i predstavnici Lloyd'sa (zato se i nazivaju: zajednički), pa su njihove odluke vrijedile za čitavo englesko tržište, i institutske klauzule smatrane su engleskim standardnim uvjetima osiguranja. Prvi standardni uvjeti osiguranja koje je donio Institut, za primjenu uz SG-policiu bile su upravo klauzule za osiguranje brodova. Bilo je to davne 1888. godine, a nazvane su *Institute Time Clauses – Hulls*. Ta se praksa poslije nastavila i institutskim su klauzulama pokrivena sve najvažnije vrste pomorskih osiguranja. Uvjeti za osiguranje brodova s vremenom su se mijenjali i dopunjavali, a zadnje su redakcije tih klauzula iz 1983. i 1995. godine, koje su u upotrebi i danas. Iznimno važnu ulogu u razvoju tih klauzula odigrala je engleska sudska praksa, a osobito presude Doma lordova s učinkom presedana. Te su presude posredno općenito djelovale na razvoj teorije i prakse pomorskog osiguranja.²

Engleski uvjeti za osiguranje brodova na određeno vrijeme pod nazivom *Institute Time Clauses – Hulls* doživjeli su vrlo široku primjenu. Može se zbog toga govoriti da su dobili status standardnih uvjeta za osiguranje brodova međunarodnog značenja. Posebice to vrijedi za redakciju tih klauzula iz 1983. godine. Treba, međutim, imati u vidu da to nisu i jedini standardizirani uvjeti osiguranja u svijetu. U brojnim je pravnim sustavima provedena standardizacija pomorskog osiguranja donošenjem jedinstvenih (nacionalnih) uvjeta osiguranja u obliku zbirka (komplet, set) ugovornih klauzula.³ Za osiguranje brodova najpoznatije su takve zbirke klauzula: *Institute Hull Clauses, American Hull*

Clauses, Dutch Hull Form, Norwegian Insurance Plan. Zanimljivo je pripomenuti da su neka rješenja *Norwegian Insurance Plana* preuzeta u novim *International Hull Clauses*.

2. Institute Clauses v. International Clauses

Opća je ocjena da je institutskim klauzulama za osiguranje brodova iz 1983. godine, što se osiguravajućeg pokrića tiče, uspostavljen zadovoljavajući odnos između ugovornih stranaka, pa su ih prihvatile broderske industrije i banke koje financiraju izgradnju brodova. To se ne može reći za redakcije tih uvjeta iz 1995. godine, koje u praksi nisu šire prihvaćene zbog pogoršanog položaja osiguranika. Klauzule iz 1983. i dalje su se pretežno nastavile primjenjivati. Za nas su ti uvjeti značajni i zbog toga što su svi naši prekomorski brodovi osigurani prema tim klauzulama kod domaćih osiguratelja, a potom reosigurani na engleskom tržištu reosiguranja. Koji je onda razlog da se te klauzule pokušaju zamijeniti novim? Razlozi su poslovne, ali i stručne naravi. Temeljni su ovi: a) relativan neuspjeh institutskih klauzula iz 1995. godine, b) slabljenje položaja londonskog tržišta osiguranja u odnosu prema skandinavskom tržištu, c) noviji razvoj međunarodnog prava iz područja sigurnosti brodova (SOLAS-konvencija, *ISM Code*), d) najnoviji razvoj engleskog zakonodavstva (*Contracts /rights of third parties/ Act, 1999*) i engleske sudske prakse pomorskog osiguranja (predmeti: «Nukila», «Star Sea», «Aegeon»). Ukratko: tim su se postupkom željeli uskladiti uvjeti osiguranja s novim međunarodnim pravom iz područja sigurnosti brodova i novim rješenjima engleske legislative i judikature, zatim učiniti uvjete osiguranja poslovno atraktivnijim i na taj način poboljšati položaj londonskog tržišta na svjetskom tržištu osiguranja brodova.

Nove klauzule za osiguranje brodova – *International Hull Clauses* u osnovi ne mijenjaju dosadašnje standardno pokriće u osiguranju brodova. U pravno su tehničkom smislu poboljšana verzija prijašnjih klauzula (*Institute Hull Clauses, 1983., 1995.*) dopunjena brojnim novim odredbama i izmjenama postojećih. Poziv redaktora novih klauzula svima zainteresiranima da ocijene nova rješenja imao je odgovarajući odjek, što je našlo odraza u verziji tih uvjeta iz 2003. godine; ona sadržava više poboljšanja i više vodi računa o interesima osiguranika, pa se može smatrati uspjehom od verzije iz 2002. godine.

Nove su klauzule uspješniji pravni regulativ u usporedbi s institutskim klauzulama. Položaj jedne i druge stranke sada je pravno sigurniji, s tim da nije znatnije narušen prije postignuti balans u odnosima stranaka. Neka otvorena pitanja, dosad prepuštena sudskoj ili poslovnoj praksi, riješena su ugovornim odredbama, što valja ocijeniti dobrodošlim. Umjesto pravnog instituta *warranties* primijenjena je metoda ugovornog reguliranja, što treba ocijeniti vrlo pozitivnim. Upravo je kruto rješenje engleskog instituta *insurance warranties* postalo kamenom spoticanja u najnovijim nastojanjima *Comite Maritime Internationala (CMI)* da

¹ Tekst *International Hull Clauses (2003)* u publikaciji *Reference Book of Marine Insurance Clauses*, Witherby, 75th Edition, 2004-2005

² Opširnije: Drago Pavić, *Institutske klauzule pomorskog osiguranja*, «Croatia osiguranje», Zagreb, 1991.

³ Jedinstveni nacionalni uvjeti pomorskog osiguranja postoje, na primjer, u ovim državama: Njemačkoj, Engleskoj, Francuskoj, SAD-u, Belgiji, Nizozemskoj, Norveškoj, Švedskoj, Finskoj, Danskoj, Italiji, Španjolskoj, Švicarskoj i dr. Takve uvjete nemaju, na primjer: Portugal, Grčka, Izrael, Venezuela, Indonezija, Južna Afrika, ali, nažalost, i države nastale iz bivše Jugoslavije: Hrvatska, Slovenija, SiCG i dr.

harmonizira pravo pomorskog osiguranja.⁴ Uz brojna dobra rješenja u novim klauzulama ima i nekih koja izazivaju dvojbe glede njihova pozitivnog učinka. To se prije svega odnosi na odredbe o odštetnim zahtjevima, na pretjeranu normiranost i činjenicu da se sadržaj ugovornog odnosa sada može utvrditi tek uvidom u policu osiguranja i analizom tri posebna dijela novih uvjeta (ukupno 50 klauzula umjesto prijašnjih 27), što za manje informirane korisnike može činiti teškoću. Novi su uvjeti nazvani *međunarodnim klauzulama* za osiguranje brodova. Na takav pretenciozan naziv sigurno je utjecao naziv nove asocijacije - IUA, ali i težnja da londonsko tržište osiguranja zadrži svoju vodeću poziciju na svjetskom tržištu osiguranja. Postupak izrade novih klauzula ne smatra se završenim. Ocjenjuje se da treba nastaviti rad na njihovu poboljšanju kako bi se ostvarili priželjkivani ciljevi. To je vjerojatno razlog zbog čega vodeći engleski osiguratelji brodova (*leading underwriters*) još uvijek ne uvjetuju reosiguravajuće pokriće ugovaranjem novih klauzula.

U nastavku se osvrće na najvažnije promjene koje donose nove klauzule u usporedbi s rješenjima iz 1983. i 1995. godine.

3. Opće karakteristike novih klauzula

General Characteristics of New Clauses

Nove su klauzule publicirane u tri dijela:

1. *Principal Insuring Conditions*,
2. *Additional Clauses*,
3. *Claims provisions*.

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

- *International Hull Clauses (2002)* zbirka je ugovornih odredaba (klauzula) namijenjenih za osiguranje prekomorskih brodova (tzv. *blue water hull insurance*). Primjenjuju se uz obrazac MAR pomorske police (*New Marine Policy Form – Form MAR*). Drugim riječima, njihova se primjena ugovara policom osiguranja. Prema posebnoj odredbi *General clause* (klauzula 1.), ako bilo koja ugovorna odredba bude pravno nevaljana ili bez pravnog učinka, to neće utjecati na pravnu valjanost ostalih odredaba ugovora (1.4.).

- Nove su klauzule po svojem sadržaju stipulirane kao potpuni ugovorni regulativi. Uvjetima su regulirana gotovo sva najvažnija pitanja iz ugovornog odnosa osiguranja. To znači da su za reguliranje ugovornog odnosa prije svega mjerodavni ugovoreni uvjeti osiguranja i posebne ugovorne pogodbe sadržane u

policu osiguranja. Za pitanja koja klauzulama nisu posebno riješena primjenjuju se odredbe MIA (1906.) i podredni izvori prava engleskog pravnog sustava.

- Na ugovore koji se sklapaju prema *International Hull Clauses iz 2002.* primjenjuje se englesko pravo i praksa, a samo je engleski sud mjerodavan za rješavanje sporova. Pri uporabi ovih uvjeta izvan engleskog pravnog sustava *moгуće je ugovoriti i drukčije.*

- U novim klauzulama osigurani su rizici određeni istom metodom kao i u klauzulama prethodne revizije – metodom nabrojanih rizika (*named perils concept*). Značajka je te metode, za razliku od osiguranja «svih rizika», što su osiguranjem obuhvaćeni samo oni rizici popisani u odgovarajućim klauzulama. Novim je uvjetima predviđeno i više dopunskih osiguranja. Ta je osiguranja na engleskom tržištu bilo moguće provesti i dosad (4/4 odgovornosti za sudar, odgovornost za udar, dopunska osiguranja uz *Perils clause* i dr.). Novost se ogleda u tomu što je sada takva mogućnost predviđena samim standardnim uvjetima i što su ta osiguranja tim uvjetima ugovorno definirana.

4. Glavne promjene koje donose nove klauzule

Main Changes Brought By New Clauses

Osigurani rizici

Risks Covered

PERILS CLAUSE. U klauzuli o osiguranim rizicima – *Perils* (klauzula 2.), svi su rizici, kao i u prijašnjoj verziji, podijeljeni u dvije skupine. Rizici prve skupine osigurani su kao takvi (*per se*), dok su rizici druge skupine 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 skupine, osiguratelj se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je šteta nastala zbog kvalificirane krivnje osiguranika (*wilful 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 skupine ubrajaju se: *opasnosti od mora, rijeka, jezera ili drugih plovnih voda; požar, eksplozija; nasilna krađa osoba izvan osiguranog broda; izbacivanje u more; piraterija; dodir s kopnenim vozilom, lučkom opremom ili uređajem; potres, vulkanska erupcija ili udar groma; nezgoda prilikom ukrcaja, iskrcaja ili premještanja tereta, goriva, zaliha ili dijelova* (u prijašnjoj verziji nisu bile obuhvaćene zalihe i dijelovi); *dodir sa satelitom, zrakoplovom, helikopterima ili sličnim letjelicama ili predmetima što iz njih ispadnu* (u prijašnjoj verziji taj je rizik svrstan u rizike druge skupine i podlijebao je uvjetu o nepostojanju propusta dužne pažnje).

⁴ Opširnije: John Hare, *The Omnipotent Warranty: England v. The World, International Marine Insurance Conference, Antwerpen, 1999.* u: *Marine Insurance at the turn of the Millennium*, Ed. M. Huybrechts, Antwerpen, 2000; Graydon S. Staring, *Harmonization of Warranties and Conditions: Study and Proposals*, CMI Yearbook, 2003.

Drugom skupinom (tzv. *Inchmaree 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, v. infra); nepažnje zapovjednika, časnika, posade ili peljara, nepažnje popravljача ili naručitelja (iz Time Chartera) uz uvjet da te osobe nemaju svojstvo osiguranika iz ovog ugovora; baraterije zapovjednika, časnika ili posade.*

Odredba ovih uvjeta o osiguranju posljedičnih šteta *prsnuća kotlova, loma osovina ili skrivene mane u strojevima ili trupu broda* sada je drukčije stilizirana. Time nije bitno izmijenjeno pokrivanje tih rizika, samo je sada to jasnije rečeno i uklonjen je učinak presude iz predmeta «Nukila» (1997/ 2 Lloyd's Rep. 146).

U povijesnom razvoju toga osiguranja utvrđeno je rješenje da su osiguranjem pokrivena samo posljedice *prsnuća kotla, loma osovina ili skrivene mane u strojevima ili trupu broda*, 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 izazivalo značajne nesporazume. Sada je to konačno jasno riješeno izričitom ugovornom 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 pokrivača skrivene mane (*Latent defect*) (klauzule 2.2.1. i 2.2.2.). Razlog zbog kojega je to pitanje bilo potrebno ugovorno jasno riješiti je odluka engleskog Apelacijskog suda u predmetu "Nukila" (Promet Engineering (Singapore) Pte Ltd v. Sturge, Lloyd's Law Reports, 1997/2, 146).⁵ U tom je predmetu Apelacijski sud smatrao da je osiguratelj morske platforme odgovoran za trošak popravka pukotina na stabilizatoru platforme nastalih zbog zamora uzrokovanoga početnim nepravilnim zavarivanjem nosača (uz dodatno djelovanje mora). *Čitavu štetu sud je tretirao kao posljedicu postojanja skrivene mane (nepravilno zavarivanje)*. Kada bi novu stilizaciju *Inchmaree*-klauzule primijenili na slučaj "Nukila", osiguratelji ne bi bili obvezni nadoknaditi trošak ponovnog zavarivanja nosača, a bili bi u obvezi samo za troškove popravka pukotina na stabilizatoru. Bez intervencije u tekstu novih klauzula, osiguranjem bi bile pokrivena ne samo posljedične štete nego i štete na dijelu stroja ili trupa broda koji je imao skrivenu manu, što bi bilo suprotno dosadašnjem tumačenju osiguranja skrivene mane. Taj se učinak inače postizava 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 sprečavanju nastanka ili smanjenju rizika onečišćenja kada je rizik onečišćenja neposredno uzrokovan oštećenjem broda za koje je osiguratelj obvezan prema ugovoru o osiguranju. Osiguranje je uvjetovano time da šteta nije posljedica

propusta dužne pažnje (*due diligence*) osiguranika. Ova se klauzula sadržajno nije mijenjala, osim sitnih stilizacijskih popravaka.

$\frac{3}{4}$ ths COLISION 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 svote na koju je brod osiguran. Uz stilizacijske intervencije, ta klauzula sadržajno nije mijenjana, osim u odnosu na pokrivanje troškova pravnih radnja (*legal costs*). Značajna je novina što je sada naknada za te troškove ograničena na svega 25 posto od osigurane svote broda (*osim ako se osiguratelj pisano ne suglasi drukčije*), dok je prije i za te troškove vrijedio opći limit od tri četvrtine svote na koju je brod osiguran.

OSIGURANJE UNAJMLJENE OPREME I OPREME DOK JE IZVAN BRODA. Novim je klauzulama pokriveno i na osiguranje opreme koja je ugrađena na brod, a koja nije u vlasništvu osiguranika, nego se osiguranik njome koristi na temelju ugovora i za koju ugovorno odgovara (klauzula 3.). Ovo 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 uzrokovana rizicima osiguranim ovim osiguranjem (klauzula 4.). Ukupne obveze osiguratelja prema ovoj klauzuli ograničene su na 5 posto od osigurane svote broda. Pokriće za dijelove dok su izvan broda vremenski je ograničeno na 60 dana. Preko toga roka (od 60 dana) dijelovi će se smatrati pokrivenima (*held covered*) uz uvjet da se prije isteka toga roka obavijesti osiguratelj i postigne suglasnost o novim uvjetima pokrivača.

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

- $\frac{4}{4}$ odgovornosti iz sudara brodova (klauzula 38.),
- $\frac{3}{4}$ odgovornosti za štete iz udara osiguranog broda u neki nepokretni ili plutajući objekt (uz $\frac{3}{4}$ odgovornosti za štete iz sudara brodova; klauzula 37.),
- pravo osiguranika da zahtijeva potpunu naknadu u zajedničkoj havariji (*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;

⁵ Presuda je prikazana u Svijetu osiguranja, 2/1999, str. 56.

osiguranje gubitka ili oštećenja broda nastalo zbog nezgode ili nepažnje, nestručnosti ili pogreške u prosudbi bilo koje osobe. U svakom od slučaja proširenog pokrivača osiguranje je pruženo uz uvjet da na strani osiguranika nije postojao propust dužne pažnje (*due diligence*; klauzula 41.).

Rizici isključeni iz osiguranja

Risks not Covered by Insurance

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

- Prema *Collision Clause* (klauzula 6.4.) osiguranje ne obuhvaća iznose koje će osiguranik platiti za ili u vezi s:
- uklanjanjem ili uništenjem prepreka, podrtine, tereta ili bilo kojih drugih predmeta,
- bilo kojom nepokretnom ili pokretnom imovinom ili stvarima, osim drugih brodova, ili bilo kojim nepokretnim ili plutajućim objektom u koji je udario osigurani brod,
- teretom ili drugim stvarima na osiguranom brodu ili obvezama toga broda,
- gubitkom života, tjelesnim ozljedama ili bolešću,
- 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 onečišćenja, kemijskog, biološkog, bio-kemijskog i elektromagnetskog oružja (klauzula 31.).

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

Plovidba osiguranog broda

Sailing of Insured Vessel

Ograničenja u vezi s plovidbom sadržana su u *Navigation Provisions Clause* (klauzula 10.). Ta je klauzula u odnosu prema prijašnjoj klauzuli *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 uobičajeno ili se tegli 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 sklapanje ugovora o peljarenju ili uobičajenom tegljenju prema kojemu je odgovornost peljara ili tegljača isključena ili ograničena, osim ako je osiguranik prisiljen 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 *warranty* (*Insurance warranties*) s obzirom na zabranu tegljenja, sada se sankcije svode samo na razdoblje dok se krše odredbe ugovora, a ne i nakon toga. Prema toj klauzuli, u slučaju povrede određaba klauzule 10., osiguratelj je oslobođen od obveze naknade štete nastale zbog događaja za vrijeme povrede ugovornih odredbi, osim ako je osiguranik bez odgađanja obavijestio osiguratelja o kršenju i ako stranke postignu dogovor o izmjenama u pokriću i premiji.

Nove klauzule (2003.) sadržavaju dodatne odredbe o granicama plovidbe (*Navigation limits*, klauzula 32.). Ta klauzula sadržava popis područja kuda brod ne smije ploviti. Za pokriće u tim područjima potrebno je prethodno pribaviti suglasnost osiguratelja i postići sporazum o izmijenjenim uvjetima pokrivača i dodatnoj premiji, ako je zatraži osiguratelj. U suprotnom, osiguratelj nije obavezan nadoknaditi štete nastale za vrijeme kršenja granica plovidbe.

Dužnosti osiguranika

Duties of the Insured

Odredbe o dužnostima osiguranika nalaze se u više klauzula. Kao i u prijašnjim uvjetima, postoji klauzula pod naslovom *Duty of the Assured* (*Sue and Labour*), klauzula 9. Ona nameće dužnost osiguraniku da za trajanja osiguranja poduzme sve mjere kako bi se spriječila ili smanjila šteta naknadiva ovim osiguranjem. Osiguranik 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. Odredba o primjeni pravila proporcije u slučaju podosiguranja iz verzije 2002. u verziji iz 2003. je ispuštena.

Prema *Classification and ISM Clause* (klauzula 13.), dužnost je osiguraniku da brod ima klasu klasifikacijskog društva koje je odobrio osiguratelj i da se ta klasa održava. U tom pogledu nema promjena. Novo je u toj klauzuli to što ona sada sadržava 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. obveza je vlasnika broda da za osigurani brod posjeduje valjan *Document of Compliance* (Ispravu o ispunjenju zahtjeva ISM Coda, klauzula 13.1.4.) i *Safety Management Certificate* (Svjedodžbu o sigurnom upravljanju, klauzula 13.1.5.). Neudovoljavanje nekom od

zahtjeva iz klauzule 13. ima za posljedicu *automatski prestanak osiguranja* od trenutka povrede ugovora, osim ako se osiguratelji pisano ne suglase drukčije. Ali, ako je brod u plovidbi, automatski prestanak osiguranja bit će odgođen do dolaska u sljedeću 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 će doći samo ako brod isplovi iz sljedeće luke bez odobrenja svoga klasifikacijskog društva. Drugo, u slučaju automatskog prestanka osiguranja, osiguranik ima pravo na povrat razmjernog dijela (*pro rata*) dnevne neto-premije (klauzula 13.2.2.).

Prema klauzuli *Management* (klauzula 14.) dužnost je osiguranika, vlasnika ili upravitelja da na početku osiguranja i dok osiguranje traje ispunjavaju sve zakonske zahtjeve države zastave broda s obzirom na konstrukciju broda, njegovo stanje, opremu, uporabu i rukovanje brodom, ali i zahtjeve klasifikacijskog društva o prijavljivanju pomorske nezgode ili neke mane broda (14.4.). Pri povredi neke dužnosti predviđene tom klauzulom, osiguratelji neće biti obvezni nadoknaditi štete koje se mogu pripisati toj povredi.

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

Prema posebnoj odredbi *Recommissioning Condition* (klauzula 34.), pravni je uvjet za obvezu osiguratelja da brod ne neisplovljava na vlastiti pogon s veza na kojem je stajao (*lay-up*) niti da plovi nakon imobilnosti veće od 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

Automatic Cessation of Insurance

Prema *Management Clause* (klauzula 14.) osiguranje automatski prestaje pri: promjeni vlasništva broda ili zastave, predaji broda novom menadžmentu, predaji broda u zakup (*bareboat*), rekviziciji broda (14.1.). Osiguranje tada prestaje i ako brod isplovi (s teretom ili bez njega) kako bi bio izrezan ili prodan za rezanje (14.2.). Prije to nije bio razlog za prestanak osiguranja, samo se je naknada štete ograničavala na vrijednost broda kao starog željeza. Ako iz nekog od navedenih razloga dođe do prekida osiguranja, osiguranik ima pravo na povrat *pro rata* neto-premije, što prije nije bilo tako (14.3.).

Naknada iz osiguranja

Insurance Allowance

Načelo da se iz osiguranja isplaćuje naknada bez odbitka s naslova «novo za staro» (*New for old*) primjenjuje se i prema novim uvjetima (*New for old Clause*, klauzula 16.). Pri određivanju naknade za štetu primjenjuje se odbitna franšiza (*Deductible(s) 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 pretrpio *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 kako 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 % osigurane vrijednosti broda uzima kao vrijednost broda u popravljenom stanju, što znači da će se *smatrati da je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda ako procijenjeni troškovi popravka broda prijeđu 80 % osigurane vrijednosti broda*.

U novim su uvjetima zadržana istovjetna ograničenja u pokriću kao i u klauzulama iz 1995. u odnosu prema: naknadi za oštećeni podvodni dio broda (*Bottom treatment clause*, klauzula 17.), osim što je u pokriće sada uključen i *trošak antivegetativne boje* za oštećenu površinu; zaradama i troškovima uzdržavanja posade broda (*Wages and maintenance clause*, klauzula 18.); zastupničkoj proviziji (*Agency commission clause*, klauzula 19.); određivanju naknade za nepopravljeno oštećenje osiguranog broda (*Unrepaired damage clause*, klauzula 20.). Nema promjena ni u odnosu prema klauzuli o odricanju od prava na vozarinu (*Freight waiver clause*, klauzula 22.). Prema toj klauzuli, pri stvarnom ili izvedenom potpunom gubitku osiguratelji neće od osiguranika potraživati naplaćenu vozarinu, neovisno o tome je li osiguranik objavio napuštanje 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 brodara, vozarinu i povećanu vrijednost broda te osigurati isključene ratne rizike, rizike štrajka i druge isključene rizike* (klauzule 29., 30. i 31.).

Prijenos prava iz ugovora

Right from the Contract

Osim sitnih jezičnih intervencija, nema promjena u Klauzuli o prijenosu prava iz ugovora (*Assignment clause*, klauzula 23.). Prema toj klauzuli, osiguratelje će obvezivati prijenos prava iz ugovora na drugu osobu samo ako se u policu unese izjava o takvu prijenosu s datumom prijenosa i potpisom osiguranika ili cedenta pri daljnjem prijenosu, te ako se tako indosirana polica podnese osigurateljima prije isplate naknade za štetu.

Plaćanje premije osiguranja

Payment of Insurance Premium

Nove klauzule prvi put sadržavaju 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 u 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* sadržava samo odredbu o izravnoj obvezi brokera da plati premiju osiguratelju, ako je osiguranje provedeno posredstvom brokera (čl. 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 ugovoreno drukčije (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 dospijanju (35.1.2.). Pri pojavi zakašnjenja u plaćanju premije, osiguratelj ima pravo raskinuti ugovor uz otkazni rok od najmanje 15 dana (35.3.). Pri raskidu ugovora prema klauzuli 35., osiguratelju se duguje premija na *pro rata* osnovi za razdoblje u kojem je snosio 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.) imaju i odredbu o vraćanju premije nastane li raskid osiguranja (*Cancelling returns clause*, klauzula 25.). Prema toj klauzuli, ako se osiguranje sporazumno raskine, osiguratelji će vratiti *pro rata* mjesečnu neto-premiju za svaki nezapočeti mjesec, uz uvjet da dok traje osiguranje, nije nastupio potpuni gubitak broda neovisno o tome je li potpuni gubitak uzrokovan osiguranim rizikom ili nekim drugim uzrokom. Ovi uvjeti, isto tako kao i prijašnji, sadržavaju odredbu o vraćanju premije osiguranja u slučaju imobilnosti broda (*lay-up*) na temelju posebne suglasnosti osiguratelja (*Returns for lay-up clause*, klauzula 42.).

Odredbe o odštetnim zahtjevima

Provisions of Damage Claims

Čitav je treći dio novih klauzula (2003.) posvećen odštetnim zahtjevima (*Part 3 – Claims provision*, klauzule 42. do 50.). Detaljne su odredbe o odštetnim zahtjevima i proceduri. Važna je to značajka novih klauzula. U tom su pogledu prijašnje odredbe proširene i pooštrene s obzirom 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 da imenuju vještaka za pregled štete (43.1.). Ako obavijest nije dana u roku od 180 dana (smanjeno 12 mjeseci) od dana kada su osiguranik, vlasnik ili upravitelj doznali za nastanak štete, ona se neće nadoknaditi iz osiguranja, osim ako vodeći osiguratelj ne

odluči drukčije (43.2.). U klauzuli *Tender provisions* (klauzula 44.) ponavlja se ista odredba iz prethodne redakcije ovih klauzula o diskrecijskom pravu vodećeg osiguratelja da odredi luku i osobu popravljача. Ako osiguranik propusti postupiti u skladu s odredbama te klauzule, od neto-iznosa naknade za štetu odbit će se 15 posto (klauzula 44.5.).

Prevarno postupanje

Fraudulent Behaviour

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

U klauzuli *Duties of the assured* posebno se tretira prevarno postupanje osiguranika radi ostvarenja pogodnosti pri obradi odštetnog zahtjeva. To je potpuno nova odredba u uvjetima za osiguranje brodova, a inspirirana je sudskom odlukom u predmetu „Agapitos v. Agnew“ (*The Aegeon*, 2002).⁶ Prema toj odredbi pravni je uvjet za obvezu osiguratelja da osiguranik prije pokretanja sudskog postupka (u verziji od 2002.: „bez obzira 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, ali i da osiguratelju ne prešuti neku okolnost ili činjenicu važnu za razmatranje odštetnog zahtjeva (klauzula 45.3.). To je rješenje u skladu s pravorijekom suca Mancea u predmetu „Aegeon“ (/2002/, Lloyd's Rep. IR, 574) i presudom Doma lordova u predmetu „Star Sea“ (/2001/ Lloyd's Rep. IR, 248). Prema presudi Doma lordova u predmetu „Star Sea“, *dužnost obavještavanja o važnim činjenicama*, propisana Marine Insurance Actom (čl. 17.), *prestaje početkom sudskog postupka. Tada su prava stranaka formirana i obavještavanje o činjenicama obavlja se prema proceduralnim pravilima, a ne pravilima prava osiguranja.*⁷ Zato se u verziji ovih klauzula iz 2003. navodi: „prije pokretanja sudskog postupka“ umjesto: „bez obzira je li sudski postupak pokrenut ili nije“, kako je bilo navedeno u verziji klauzula iz 2002. Ovdje se ne misli na odštetne zahtjeve za nepostojeće štete, nego na prevarna postupanja radi ostvarenja osigurarine.⁸ Zanimljivo je navesti da u klauzuli nije izričito navedeno kakve su pravne posljedice prevarnog postupanja. S obzirom na upotrijebljenu stilizaciju, može se zaključiti da

⁶ (2002) 2 Lloyd's Rep. 42. (sudac Mance). Usp. Drago Pavić, „Primjena načela dobre vjere u osiguranju“, Hrvatska pravna revija, 4/2003.

⁷ Opširnije: Drago Pavić, „Primjena načela dobre vjere dok traje osiguranje“, Svijet osiguranja, br. 3/2002.

⁸ U engleskom pravnom sustavu se prevara (*fraud*) definira kao svjesno lažna prezentacija neke okolnosti ili bezobzirna nepažnja neovisno o tome je li istinita ili nije (Derry v. Peek, 1889.). Delikt kojim se nastoji pribaviti novac ili imovina lažnim predstavljanjem činjenica, bilo izričito ili prešutno – ponašanjem (James Clapp, *Dictionary of the Law*, New York, 2000.). Može se reći da je prevara namjerno varanje druge osobe, tj. lažnim se postupkom druga osoba dovodi u zabludu; prevara je postupak kojim jedna ugovorna strana dovodi drugu u zabludu o bitnim elementima pravnog posla. Pravne su posljedice da je ugovor ništav.

O prevarama u osiguranju opširnije: Zoran Radović, Živojin Aleksić, Zdravko Petrović, Tomislav Petrović, *Prevare o osiguranju*, Beograd, 2003.

pri prevarnom postupanju osiguratelj može odbiti odštetni zahtjev, ali nema pravo prekinuti ugovor ili poništiti sklopljeni ugovor *ab initio*.

Dužnosti i prava osiguratelja u odnosu prema odštetnom zahtjevu

Duties and Rights of the Insurer towards Damage Claim

Prema odredbi nove klauzule *Duties of underwriters in relation to claims* (klauzula 46.), vodeći osiguratelj na temelju svojeg isključivog diskrecijskog prava, nakon primitka obavijesti o nastanku štete, može imenovati vještaka koji će upoznati vodećeg osiguratelja o uzroku i opsegu štete, potrebnim popravcima i razboritoj visini popravaka, te 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 naplatu akontacije štete (klauzula 46.6.). Osiguratelj će donijeti odluku o svakom odštetnom zahtjevu u roku od 28 dana od primitka konačnog obračuna štete od 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 sadržavaju i *Provision of security clause* (klauzula 47.). Tom je klauzulom riješeno jedno važno a dosada uvjetima osiguranja neriješeno pitanje: je li i pod kojim uvjetima osiguratelj broda dužan dati osiguraniku jamstvo radi sprečavanja zaustavljanja broda ili radi oslobodjenja broda. Prema odredbama te klauzule, ako je osiguranik obvezan 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 koji će 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 osigurninu. To je osoba kojoj je ugovorno ustupljeno pravo na osigurninu (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.) korist iz osiguranja može imati samo osiguranik, osim ako ugovorom nije izričito drukčije predviđeno.

Regres osiguratelja (subrogacija)

Subrogation

Odredbama klauzule *Recoveries* (klauzula 49.) reguliraju se pitanja u vezi s osigurateljevim pravom subrogacije. Prema toj klauzuli, osiguranik je dužan poduzeti razborite mjere u nastojanju da sačuva svoja prava prema trećim osobama u vezi sa štetom za koju se traži naknada iz osiguranja. Ako je to potrebno, dužan je pokrenuti sudski postupak ili pribaviti jamstvo treće osobe. U tom je pogledu osiguranik dužan obavještavati vodećeg osiguratelja i s njime surađivati. Osiguratelj će snositi razmjernan 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 njihovu sudjelovanju u snošenju nastale štete* (49.3.1., 49.3.2.). U verziji iz 2003. potpuno je nova odredba u usporedbi s verzijom 2002. Prema toj odredbi osiguratelj će u dogovorenoj visini nadoknaditi osiguraniku troškove koje je imao u ispunjavanju dužnosti prema ovoj klauzuli i kada šteta nije naknadiva iz osiguranja, ako je prethodno pribavio njegovu pisanu suglasnost (49.3.).

Mjerodavno pravo i jurisdikcija

Relevant Law and Jurisdiction

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 polici osiguranja. Novo je u ovim uvjetima to što imaju i odredbu o isključivoj jurisdikciji engleskoga 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

Third Parties' Rights

Klauzulom *Contracts (rights of third parties) act 1999* (klauzula 36.) osigurava se primjena engleskog zakona *Contracts (right of third parties)* iz 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) korist iz ugovora mogu imati samo stranke (osiguranik), 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 osiguranika da svoja prava iz ugovora ili samo pravo na naplatu osigurnine na odgovarajući način prenese na drugu osobu.

Odnosi iz suosiguranja (*leading underwriter*)

Leading Underwriter

U klauzuli *Several liability* (klauzula 27.) izloženo je načelo engleskog prava o suosiguranju prema kojem su suosiguratelji dužni nadoknaditi štetu samo razmjerno svojem udjelu. U osiguranju jednog broda na engleskom tržištu osiguranja redovito sudjeluje više osiguratelja, koji svojim potpisom na *slipu* preuzimaju u pokriće određeni postotak osigurane svote. Njihova odgovornost nije solidarna. Oni osiguraniku ne odgovaraju za čitavu štetu, nego samo razmjerno svome udjelu (*several and not joint*). To drugim riječima znači da osiguranik ne može tužiti vodećeg osiguratelja ili bilo kojeg drugog sudjelujućeg osiguratelja ako se od nekog drugog sudjelujućeg osiguranja nije uspio naplatiti. To je rješenje u skladu s hrvatskim i slovenskim Pomorskim zakonikom, te sa Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi SiCG.

U odnosima iz suosiguranja posebno je zanimljiv položaj vodećeg osiguratelja (*leading underwriter*). U odnosu iz osiguranja on ima središnji položaj pa je na temelju određena novih uvjeta u mnogim pitanjima ovlašten djelovati kao zastupnik svih sudjelujućih osiguratelja. Te su odredbe u skladu s tzv. *London market principles*. Tako, na primjer, vodeći osiguratelj, naveden u *slipu* ili polici, ovlašten je provoditi odredbe o premiji iz *Premium payment clause* (klauzula 35.), osim ako nije drukčije ugovoreno, ne samo u svoje ime nego i 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 pri nastanku štete i rješavanju odštetnih zahtjeva, uloga vodećeg osiguratelja još je važnija i predviđena je u *Leading underwriters clause* (klauzula 42.). Prema toj je klauzuli *leading underwriter* ovlašten: a) imenovati *surveyora* ili vještaka za pregled štete, 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* (klauzula 42.1.). S druge strane, suosiguratelji su dužni nadoknaditi vodećem osiguratelju svaku štetu ili trošak koji bude snosio u provođenju dužnosti prema toj klauzuli. Za odnose između vodećeg osiguratelja i suosiguratelja mjerodavan je engleski prvostupanjski sud uz primjenu engleskog prava i prakse.

5. Zaključak

Conclusion

International Hull Clauses (2003.) u osnovi ne mijenjaju dosadašnje standardno pokriće u osiguranju brodova. Unošenjem novih odredbi ili izmjenama starih željelo se: a) u pravno tehničkom smislu poboljšati postojeće standardne uvjete za osiguranje brodova sadržane u *Institute Time Clauses (Hulls)*, b) pooštriti dužnosti osiguranika sa stajališta primjene suvremenih standarda sigurnosti plovidbe i upravljanja brodovima, c) posebnim ovlaštenjima vodećeg osiguratelja ugovorno

osigurati veći utjecaj osiguratelja na donošenje svih važnih odluka, d) pooštriti dužnosti osiguranika u prijavi šteta i vođenju preventivnih postupaka, e) ugovorno osigurati primjenu postojeće prakse londonskog tržišta osiguranja, f) modernizirati ugovorno pravo pomorskog osiguranja, g) uskladiti uvjete osiguranja s najnovijim razvojem engleskog zakonodavstva i sudske prakse.

Opći je dojam da su redaktori uglavnom uspješno ostvarili postavljene ciljeve. Nove su klauzule suvremenije, sadržajno primjerenije i logičnije sistematizirane od klauzula prethodne revizije, i što je posebno važno, s uravnoteženim odnosom ugovornih stranaka. Može se reći da je time ostvaren napredak u osuvremenjivanju ovih uvjeta osiguranja. Posebno valja pozitivnim ocijeniti postupak redaktora da umjesto zastarjelog instituta *insurance warranties* primijene metodu ugovornog reguliranja. Pozitivnim 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 vodećeg osiguratelja trebala bi pridonijeti većoj pravnoj sigurnosti i brzini ostvarivanja prava na naknadu iz osiguranja.

Novim klauzulama mogu se izreći i brojne zamjerke: one su u cijelosti utemeljene na engleskom pravu i praksi londonskog tržišta osiguranja, što im oduzima atribut istinskih međunarodnih uvjeta; čvrsta vezanost novih klauzula za londonsku praksu osiguranja oduzima im univerzalnost i otežava njihovu primjenu izvan engleskog pravnog sustava; prevelika normiranost, što je jedna od karakteristika novih klauzula, nije dobra odlika standardnih uvjeta poslovanja; brojne odredbe o dužnostima osiguranika otvorit će veće mogućnosti osigurateljima da se obrane od odštetnih zahtjeva; nove standardne klauzule imaju 50 posebnih klauzula otisnutih na ukupno 23 stranice, što može manje informiranima, posebice strankama izvan engleskog pravnog područja, izazvati teškoću pri utvrđivanju pravog sadržaja ugovora; nije iskorištena prilika da se ugovorno na jasan način objasni značenje nekih termina, kao što su, na primjer: *perils of the seas, piracy, vessel, accident, expenses*; nije jasno kako će sustav sa središnjim položajem *leading underwitera* funkcionirati u ugovorima koji se sklapaju izvan engleskog pravnog područja, npr. u Hrvatskoj.

Ukupan je dojam ipak pozitivan. Novi su uvjeti osiguranja suvremeniji i sadržajno primjereniji pravni regulativ u usporedbi s uvjetima prethodne revizije. Bila bi šteta kada bi zbog određenog pogoršanja položaja osiguranika ili proceduralnih odredaba ovi uvjeti naišli na slab prijem u poslovnoj praksi. Na taj bi način bila propuštena prilika da se osiguranje brodova ugovorno standardizira na suvremeniji način.

Rukopis primljen: 21.12.2004.