

POKRIĆE GUBITKA ILI OŠTEĆENJA ZBOG SKRIVENE MANE U STROJEVIMA ILI TRUPU BRODA

*Coverage for loss of or damage to the
subject matter insured caused by latent
defect in the machinery or hull*

UDK 368.23

Review

Pregledni članak

Sažetak

U ovom radu autor razmatra pravna pitanja u svezi s pokrićem gubitka ili oštećenja nastalog zbog skrivene mane u strojevima ili trupu broda. Kako bismo znali što je sve pokriveno, potrebno je razumjeti odluku Apelacijskog suda u predmetu Nukila (1997.) i novu klauzulu 2.2.2. Međunarodnih klauzula za osiguranje brodova iz 2003. Jasno je da je temeljno pokriće gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta nastalo zbog skrivene mane u strojevima ili trupu broda isto kao u prijašnjim Institutskim klauzulama. U tom smislu, čini se da su osiguratelji zauzeli stav da bi se osnovno pokriće trupa broda trebalo vratiti na poziciju prije slučaja Nukila, što je bilo općeprihvaćeno prije ove sudske presude.

Ključne riječi: dužna pozornost, Inchmaree klauzula, načelo o sposobnosti broda po etapama, odvojeni dijelovi, osiguratelj broda, pomorski rizici, prešutno jamstvo, redovito trošenje, skrivena mana u strojevima ili trupu broda, štetne posljedice loma osovine.

Abstract

In this article the author considers legal questions in respect of covers loss or damage to the subject-matter caused by latent defect in the machinery or hull. To see what is in fact covered one must understand the Court of Appeal decision in the Nukila (1997) and the new clause 2.2.2. of International Hull Clauses of 2003. It is then clear that the basic coverage for loss of or damage to the subject matter insured caused by latent defect in the machinery or hull is exactly the same as with previous Institute Time Clauses. In the case of damage, it is repaired, it is the reasonable costs of repairing that

consequential damage after allowing for any deductible, that is claimable. Any claim should therefore initially be adjusted in exactly the same way under all three sets of Clauses (1983, 1995 and 2003). Then, in the case of the new clauses, there is novel restriction on coverage to be considered – do actual costs so adjusted of repairing the consequential damage exceed the costs that would have been incurred to correct the latent defect. To the extent that they do, the assured may recover. In this sense, the underwriters appear to have taken the view that the basic hull cover should revert to the pre Nukila position, which had generally been accepted until that case was litigated.

Key words: due diligence, Inchmaree clause, theory of stages of seaworthiness, separate parts, hull underwriter, perils of the seas, implied warranty, wear and tear, latent defect in the machinery or hull, damage caused by breakage of shafts.

1. Uvod

Introduction

Institutske klauzule, a posebice njihova redakcija iz 1983., u svjetskoj su praksi doživjeli tako široku primjenu i izvan engleskog pravnog područja da se danas može govoriti kako imaju obilježja standardnih uvjeta za osiguranje brodova međunarodnog značenja. Pojmom institutske klauzule (Institute Clauses) razumijevale su se standardne ugovorne klauzule koje je publiciralo Udruženje londonskih pomorskih osiguratelja (Institute of London Underwriters), na čiji su sadržaj u velikoj mjeri utjecala stajališta sudske prakse.¹

Mr. sc. Zlatko Ćesić, Ekonomski fakultet, 21000 Split

¹ Opširnije o ovome vidi Drago Pavić, *Institutske klauzule pomorskog osiguranja*, Zagreb, 1991.

Kako je Institute of London Underwriters, kao asocijacija samostalnih osiguravajućih društava za pomorsko osiguranje, prestao postojati, prestala je i njegova uloga na ujednačavanju uvjeta pomorskog osiguranja.

Međutim, time nije prestala potreba poslovne prakse za standardizacijom uvjeta osiguranja. Jedno od pitanja koje se u međuvremenu pojavilo u praksi pomorskog osiguranja vezano je za pokriće skrivenih mana u strojevima ili trupu broda, a bilo je uzrokovano odlukom engleskog Apelacijskog suda u predmetu *The Nukila* iz 1997. U navedenom slučaju Apelacijski je sud proširio pokriće osiguranjem u odnosu na dotadašnju praksu koja je postojala 60 godina prije presude. U tom je smislu tumačenje Inchmaree klauzule dobilo sasvim drukčije značenje.

Novi uvjeti za osiguranje brodova, koji bi u praksi trebali zamijeniti uvjete iz 1983. ili 1995., pod nazivom Međunarodne klauzule za osiguranje brodova (International Hull Clauses, IHC 01/11/03)², objavljeni su na engleskom tržištu osiguranja krajem 2002., a revidirani krajem 2003.³ Pitanje pokrića skrivene mane u strojevima ili trupu broda novim je uvjetima jasno riješeno. U tom bi smislu nova stilizacija Inchmaree klauzule, primijenjena na rješenje Apelacijskog suda u slučaju *Nukila* dovela do različitog ishoda glede obveze naknade štete. Međutim, za sada je neizvjesno hoće li do šire primjene novih uvjeta doći pri sklapanju ugovora za 2004. godinu.

Osim toga, osiguranicima stoje na raspolaganju i drugi standardizirani uvjeti za osiguranje brodova, kao što su American Hull Clauses ili Norwegian Insurance Plan. Stoga je potrebno utvrditi i njihove pozicije u odnosu na prošireni koncept osiguranja skrivenih mana u slučaju *Nukila*. Postojanje različitih ugovornih i rješenja u sudskoj praksi, kao i različite mogućnosti vezane uz pokriće skrivenih mana na brodu, razlog su zbog kojih ovo pitanje zahtijeva posebnu pozornost.

2. Skrivena mana broda kao osigurani rizik

The latent defect on the vessel as the risk coverage insured

Zbog toga što za osiguratelja predstavljaju preveliku opasnost od dužnosti obeštećenja, vidljive mane nisu osigurljive. Razlog tome je i taj što je krivnja osiguranika koji upotrebljuje predmet s vidljivim manama izričito izražena. Kako samo tzv. skrivene mane (latent defect) predstavljaju nepredviđenu činjenicu, neizvjesnu okolnost, odnosno prouzrokuju nepredvidivu štetu zbog čega se mogu bez poteškoća osigurati, potrebno ih je

² Izraz međunarodne klauzule za osiguranje brodova opravdava se činjenicom da je veliki dio svjetske pomorske tonaže reosiguran na engleskom tržištu i da će vjerojatno ti brodovi biti osigurani prema novim uvjetima. Na taj bi način, neovisno o tome što pripadaju engleskom pravnom poretku, imali šire međunarodno značenje kao što su to do sada imale i institutske klauzule.

³ Nove je uvjete izradilo tijelo londonskog tržišta osiguranja *Joint Hull Committee*, sastavljeno od predstavnika Lloyd'sa i samostalnih osiguravajućih društava. Vidi Richards Hogg Lindley, *A Commentary on the International Hull Clauses (01/11/02)*, 2nd edition, London, 2003.

jasno lučiti od vidljivih mana.⁴ Skrivenom se manom općenito smatra samo takva mana koja se prije nastalog događaja nije mogla pozornošću izbjeći ili se nije mogla otkriti razumnom kontrolom.⁵ Drugim riječima, to je ona mana za koju se ne može razumno očekivati da se otkrije stručnim pregledom učinjenim u skladu sa suvremenim standardima poslovanja.⁶ Zanimljivo je izdvojiti i mišljenje iz prakse osiguranja brodova u Sjedinjenim Američkim Državama prema kojemu se radi o "mani koja se ne očituje, skrivena je (hidden defect) i nije uočljiva niti vidljiva; radi se o mani koja se ni razumno brižljivom kontrolom neće otkriti; nije se mogla otkriti kontrolom ... na temelju poznatih i uobičajenih postupaka otkrivanja".⁷ Uostalom, i Haaška pravila govore o "skrivenim manama koje se ne mogu dužnom pozornošću otkriti".⁸

Iz navedenih se formulacija može konstatirati da je skrivena mana broda u izravnoj vezi s dužnom pozornošću broдача pri osposobljavanju broda za plovidbu.⁹ Da bi se utvrdio opseg dužnosti broдача-osiguranika u otkrivanju skrivene mane osiguranog predmeta, odnosno sadržaj dužne pozornosti (due diligence), potrebno je ustanoviti položaj broдача kao osiguranika u prosuđivanju otkrivanja mane broda kao osiguranog predmeta. U pravnoj se literaturi smatra kako due diligence odgovara razumnoj pozornosti, sukladno poznatim ili očekivanim okolnostima, prirodi putovanja i tereta koji se prevozi.¹⁰ To konkretno znači da će se kod pomorskog osiguranja voditi računa o mogućnosti srednje sposobnog broдача kao osiguranika (normale diligenza, faute caractérisée de l'amateur).

3. Poredbena legislativa Comparative legislation

Prema čl. 525. talijanskog Zakonika o plovidbi (Codice della navigazione) iz 1942., osiguratelj broda odgovara za štete i gubitke prouzročene skrivenom manom (vizio occulto) broda. U istom članku se navodi da osiguratelj neće odgovarati ako dokaže da je osiguranik mogao otkriti manu primjenom normalne pozornosti (normale

⁴ Osim toga, kako mane broda općenito proizlaze iz samih svojstava stvari, treba ih razlikovati od obilježja prirodnog svojstva stvari i dotrajalosti. Prirodno svojstvo stvari je osobina zbog koje stvar postaje neoptorna na normalne rizike kojima je za vrijeme osiguranja podvrgnuta, dok dotrajalost (redovito trošenje, *wear and tear*) označava istrošenje stvari do granice velike vjerojatnosti da će zbog toga pretrpjeti štetu ili se neće moći uopće uporabljavati ili se neće moći uporabljavati prema namijenjenoj svrsi. Opširnije, Ivo Grabovac, *Skrivena mana broda kao osigurani rizik*, Osiguranje i privreda, br. 1-2, 1975, str. 17.

⁵ Earl Jovitt, *The Dictionary of English Law*, London, 1969, str. 1061.

⁶ William Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto, 1978, str. 239; William C. McAuliffe Jr., *The Concept of "Latent Defect"*, Journal of Maritime Law and Commerce, br. 4, 1980, str. 500.

⁷ Lloyd's Law Reports, vol. 1, 1974, str. 599; Ivo Grabovac, op. cit., str. 18.

⁸ Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici (engl. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, franc. Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance). Formulacija čl. 4. st. 2 p u izvorniku na engleskom jeziku glasi: "latent defects not discoverable by due diligence".

⁹ Dragan Bolanča, *Odgovornost broдача za izuzete slučajeve*, Split, 1996., str. 128.

¹⁰ T. G. Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, 1963, str. 218. Prema Jakaši, to znači da brod mora biti sposoban za plovidbu *in concreto*, a ne *in abstracto* (Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Zagreb, 1980., str. 134.). Opširnije o ovome vidi Zlatko Česić, *Dužna pozornost u osposobljavanju broda za plovidbu*, Pomorski zbornik, br. 39, 2001., str. 193-207.

diligenza).¹¹ Slično, i francuski Zakon o pomorskom osiguranju (Code des Assurances) iz 1967. u čl. 39. navodi da osiguratelj odgovara za štetu i gubitak prouzročenu skrivenom manom (vice caché), dok za štetu i gubitak prouzročenu vlastitom manom broda (vice propre) ne odgovara. Zanimljivo je da engleski Zakon o pomorskom osiguranju (Marine Insurance Act) iz 1906. ne poznaje koncept dužne pozornosti u osposobljavanju broda za plovidbu. Prema čl. 39. st. 2., u slučajevima postojanja polica na putovanje, postoji prešutno jamstvo (implied warranty)¹² da je brod na početku putovanja sposoban za plovidbu za konkretno putovanje.

Osim toga, čl. 39. st. 1. i 3. Zakona o pomorskom osiguranju, uvedeno je načelo etapnog osposobljavanja broda za plovidbu (The doctrine of stages, theory of stages seaworthiness) ukoliko se polica odnosi na putovanje koje je podijeljeno na etape.¹³ Ovo znači da postoji prešutno jamstvo (implied warranty) da je brod sposoban za plovidbu na početku svake etape (dionice) putovanja.¹⁴ Prema tome, osiguratelj ne pokriva rizike ostvarene u svezi s prekršenim prešutnim jamstvom o sposobnosti broda za plovidbu.¹⁵ Drukčija je situacija kod polica na vrijeme, gdje se osiguranje može zaključiti čak i kada je brod napustio luku i nalazi se u plovidbi izvan izravnog nadzora broдача, dakle u bilo koje vrijeme. Stoga, u ovim slučajevima ne može postojati prešutno jamstvo da je brod sposoban za plovidbu na bilo kojoj dionici putovanja. Prema čl. 39. st. 5. osiguratelj neće biti odgovoran za štetu koja nastane temeljem činjenice da je krivnjom osiguranika brod u stanju nesposobnosti upućen na putovanje, s tim da nesposobnost broda mora dokazati sam osiguratelj.

Odluka Doma lordova u predmetu Thames & Marsey Marine Insurance Co. v. Hamilton & Fraser Co. iz 1887. godine koja se odnosila na brod Inchmaree¹⁶ bila je povod redakciji Inchmaree klauzule (Inchmaree clause),¹⁷ omogućivši razvoj novog ugovornog režima i zakonskih propisa.¹⁸ Naime, Inchmaree klauzulom se pokrивaju štete koje inače ne bi bile pokrивene jer ne spadaju u pomorske rizike (perils of the seas) ili u rizike koji su pokriveni nekom drugom klauzulom.¹⁹

¹¹ Ovaj dio odredbe nameće standard dužne pozornosti broдача, ali treba naglasiti da mana koju je osiguranik mogao otkriti primjenom normalne pozornosti svakako nije skrivena mana.

¹² Za prirodu *warranty*, čl. 33. *Marine Insurance Act*-a kaže da je to osiguranikova obveza da će nešto određeno učiniti ili ne učiniti, ili da će neki uvjeti biti ispunjeni, ili pak potvrđuje ili odriče postojanje nekog stanja stvari. *Warranty* je opći uvjet (*condition*) kojega se osiguranik mora striktno pridržavati, bez obzira je li ili nije važan za rizik. Ako bi osiguranik povrijedio *warranty*, osiguratelj se oslobađa svoje obveze od dana povrede nadalje. Vidi Lord Charley of Kendal, *The Law of Marine Insurance and Average*, London, 1961, str. 38.

¹³ William Tetley, op. cit., str. 97.

¹⁴ Usporedi s odredbom čl. 3. st. 1. Haaških pravila: "Brodar je dužan upotrijebiti prije i na početku putovanja dužnu pozornost ...".

¹⁵ Ovo znači da šteta vezana uz samu činjenicu nesposobnosti broda za plovidbu nije relevantna za pokrivenje rizika.

¹⁶ Kako je šteta bila posljedica oštećenja pomoćne sisaljke čiji se ventil zbog soli začepio, a ne posljedica rizika iz police, osiguratelj je oslobođen obveze plaćanja osigurnine. Vidi E. R. Hardy Ivamy, *Marine Insurance*, London, 1969, str. 198.

¹⁷ Naziva se još i Klauzula o skrivenim manama (*The Latent Defect Clause*), Klauzula o nemarnosti (*Negligence Clause*), Klauzula o dodatnim rizicima (*Additional Perils Clause*).

¹⁸ Opširnije o razvoju *Inchmaree* klauzule vidi Joseph Arnould, *The Law of Marine Insurance and Average*, II, *British Shipping Law*, vol. 10., London, 1961, str. 813-816.

¹⁹ Ibidem.

4. Neki primjeri iz sudske prakse

Some examples from judicial practice

U predmetu *Wills & Sons v. The World Marine Insurance*, zbog skrivene mane u varovima na karikama lanca dizalice, teret je pao oštetivši strojeve i trup broda. Sud je stao na stajalište da je skrivena mana mogla postojati i prije zasnivanja odnosa osiguranja, ali se mora očitovati za vrijeme trajanja osiguranja. Stoga je osiguratelj bio u obvezi nadoknaditi štetu na strojevima i trupu broda.²⁰ Prvostupanjski je sud 1906. u slučaju *Oceanic Steamship Co. v. Faber* istaknuo da osiguratelj ne odgovara za lom same osovine, odnosno za troškove popravka ili zamjene same osovine, nego samo za štetu na brodu ili stroju koja je posljedica tog loma; pravilno je tumačenje *Inchmaree* klauzule da se pokrивaju samo štetne posljedice loma osovine (damege caused by breakage of shafts).²¹ Presudu je 1907. potvrdio engleski Apelacijski sud.²²

U predmetu *Hutchins Brothers v. The Royal Exchange Corporation* iz 1911, prvostupanjski je sud naglasio da se ne nadoknađuje skrivena mana koja se redovitim trošenjem (wear and tear) pojavila u vremenskom razdoblju trajanja osiguranja.²³ Stoga je presudio da osiguratelj nije dužan platiti iznos osigurnine za zamjenu i montažu nove osovine na brodu *Ellaline*. Isto je potvrdio i Apelacijski sud.²⁴ Pogreška u nacrtu nije skrivena mana u smislu *Inchmaree* klauzule, glasila je presuda u slučaju *Jackson v. Mumford* iz 1902.,²⁵ a potvrdio ju je Apelacijski sud 1904.²⁶ Osim ovih odluka engleskih sudova, za ilustraciju stajališta sudske prakse, zanimljivo je osvrnuti se na još neke sudske odluke.

Apelacijski je sud SAD-a u jednoj presudi iz 1973. istaknuo da pogrešno instaliranje i spajanje dviju vrsta kovina, zbog čega je došlo do prodora mora i potonuća broda, nije skrivena mana u stroju ili brodu. Zato je odbacio zahtjev osiguranika naglašavajući da *Inchmaree* klauzulom u ovom slučaju nije pokriven kvar na odvodnom sustavu za reguliranje zraka.²⁷

Godine 1974. Okružni je sud Južnog okruga New Yorka naglasio da je skrivena mana samo ona koju razumnom brižljivom kontrolom nije moguće otkriti. U tom smislu odvajanje kobilice i hrptenice i ostalih dijelova broda koje je nastalo zbog pogoršanog stanja metalnih pričvršćivača, zbog čega je brod potonuo na privezu, nije skrivena mana. Razlog tome je što je osiguranik znao za stanje pričvršćivača i prije toga poduzimao neke radove da bi ih zamijenio.²⁸

²⁰ U svom obrazloženju sudac Scrutton je istaknuo da se ne radi o zamoru i trošenju materijala i da bi karika u slučaju da nije bilo skrivene mane bila dostatno jaka podnijeti težinu tereta; Joseph Arnould, op. cit., str. 814.

²¹ (1916) 11 Com.Cas. 179; različit je bio stav suca Waltona; vidi Joseph Arnould, op. cit., str. 814-815.

²² (1907) 13 Com.Cas. 28; ibidem.

²³ Iz navoda suca Scruttona; (1911) 2 K.B.; Joseph Arnould, op. cit., str. 815-816.

²⁴ Ibidem.

²⁵ (1902) 8 Com.Cas. 61; Joseph Arnould, op. cit., str. 816.

²⁶ (1904) 9 Com.Cas. 114; ibidem.

²⁷ Lloyd's Law Reports, vol. 2, 1973, str. 489; Ivo Grabovac, op. cit., str. 21.

²⁸ Lloyd's Law Reports, vol. 1, 1974, str. 593; Ivo Grabovac, op. cit., str. 21-22.

Prvostupanjski je sud kanadske provincije Britanska Kolumbija udovoljio zahtjevu osiguranika-brodara broda Brentwood, koji je temeljem Inchmaree klauzule tužio osiguratelja. Nepravilnim ukrcajem i smještajem tereta u brod je počela prodirati voda, zbog čega je zapovjednik nasukao brod. Apelacijski je sud preinačio odluku prvostupanjskog suda, utvrdivši da je osigurani brodar prepušten odgovornost za ukrcajanje zapovjedniku i bio je dužan pružiti mu mjerodavne podatke o nadvođu i načinu slaganja tereta u brod, kako bi zapovjednik svojom sposobnošću i iskustvom imao priliku razborito prosuđivati u operacijama ukrcaja tereta. Kako je tužitelj propustio to učiniti, šteta se može pripisati propustu njegove dužne pozornosti o kojoj izričito govori Inchmaree klauzula, te se osigurnina ne može utjerati.²⁹

Prema odluci Kasacijskog suda Italije, štete i troškovi koje pretrpi osiguranik, iako proizlaze iz nesposobnosti broda za plovidbu na početku putovanja i u međulukama, pokriveni su osiguranjem:

- kada nesposobnost za plovidbu ovisi o mani broda (uključujući dotrajlost i normalnu uporabu), osim u slučaju ako je manu mogao otkriti osiguranik primjenom dužne pozornosti, i
- kada su za nesposobnost za plovidbu krivi zapovjednik ili posada, osim u slučaju ako osiguranik nije participirao u krivnji.

U oba slučaja za procjenjivanje sposobnosti broda za plovidbu i razgraničenje osiguranog rizika služi normalna pozornost (normale diligenza); nesposobnost broda za plovidbu neosigurani je rizik samo u slučaju krivnje osiguranika.³⁰

5. Sadašnje pravno stanje - promjene u pokriću osiguranja skrivene mane u strojevima ili trupu broda

Currently legal position – Changes in coverage for loss of or damage to the subject matter insured caused by latent defect in the machinery or hull

Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme iz 1983. i 1995. (Institute Time Clauses – Hulls, ITC – Hulls 1/10/83 i ITC – Hulls 1/11/95) sadrže odredbu: "Pod uvjetom da gubitak ili oštećenje nisu posljedica pomanjkanja dužne pozornosti (due diligence) osiguranika, vlasnika broda, brodarka ili upravitelja broda, ovim je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog ... neke skrivene mane u strojevima ili trupu broda (latent defect in the machinery or hull)."³¹

Glede istoga, interesantno je rješenje nove klauzule 2.2.2. Međunarodnih klauzula za osiguranje brodova iz 2002. i 2003., koja glasi ovako: " Pod uvjetom da gubitak

ili oštećenje nisu posljedica pomanjkanja dužne pozornosti (due diligence) osiguranika, vlasnika broda, brodarka ili upravitelja broda, ovim je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog svake skrivene mane u strojevima ili trupu broda, ali samo u onoj mjeri u kojoj troškovi popravka štete prouzročene skrivenom manom premašuju trošak popravka skrivene mane (any latent defect in the machinery or hull but does not cover any of the costs of correcting the latent defect)."³² Razlog zbog kojeg se pojavila potreba za jasnim ugovornim rješavanjem ovog pitanja je odluka engleskog Apelacijskog suda iz 1997. u predmetu *Promet Engineering (Singapore) Pty Ltd v Sturge*, poznatog pod nazivom

The Nukila,³³ budući se od tada drukčije tumači citirana odredba Institutskih klauzula na vrijeme. Naime, dotadašnja sudska praksa u odnosu na skrivene mane broda opisane u citiranoj klauzuli 6.2.2. ITC – Hulls 1/10/83, ravnala se prema stajalištu da se pokriće osiguranjem odnosi na štete prouzročene nekom skrivenom manom, što znači da se šteta na dijelu na kojem je bila skrivena mana isključuje iz zahtjeva za odštetu.³⁴ Presudom Apelacijskog suda u predmetu *Nukila* izmijenjen je koncept skrivene mane kao osiguranog rizika u osiguranju brodova, jer je osiguranjem skrivene mane pokrivena čitava šteta a ne samo posljedične štete. Slučaj *Nukila* odnosio se na pokretnu, visinski samoprilagodljivu radnu platformu koja se nalazila na tri noseće cijevne noge, na koje su bile spojene 28-inčne preljevne kutije kako bi se zaustavilo propadanje nogu u morsko dno. Nakon što je *Nukila* četiri godine funkcionirala bez ikakvih problema, tijekom rutinske inspekcije stupova nosača i preljevnih kutija otkrivene su napukline svih triju preljevnih kutija, kao i samih stupova nosača. materijala.

Osiguranik je svoj odštetni zahtjev u vezi sa skupim popravcima koje je trebalo napraviti temeljio na činjenici da su napukline prouzročene skrivenom manom u varovima koji su spajali gornje površine preljevnih kutija sa cijevima nosačima. Skrivena mana u varovima je smanjila vijek konstrukcije i dovela do lomljenja prouzročeneog zamorom.

Osiguratelj se složio s konstatacijom da je postojala skrivena mana u varovima, ali je odbio odštetni zahtjev zbog toga što nije bilo posljedične štete. Svoje obrazloženje temeljio je na činjenici da se var ne može smatrati posebnim dijelom broda,³⁵ te se napukline koje su se proširile na neposredne pripadajuće strukture koje

³² Vidi Hill Taylor Dickinson, *International Hull Clauses, Comparing the International Hull Clauses (01/11/03) and the Institute Time Clauses – Hulls (01/10/83), Insurance and Reinsurance "At A Glance" Guide:2*, London, 2003, str. 8.

³³ Lloyd's Law Reports, 1997/2, str. 146. Vidi Richards Hogg Lindley, op. cit., str. 6.

³⁴ Ako bi se npr. radilo o klasičnom slučaju gubitka osovine i propelera koji je posljedica loma osovine propelera na dva dijela prouzročeneog skrivenom manom na osovini, gubitak propelera bi bio pokriven osiguranjem, dok gubitak osovine ne bi. Vidi *Scindia Steamships (London) Ltd. v. The London Assurance Co. Ltd.*, Lloyd's Law Reports, 1936/56, str. 136, Thomas Guo, *The International Hull Clauses 01/11/02*, 2003, str. 2, www.ccmt.org.cn.

³⁵ Obrana tuženika isticala je da se dijelom može smatrati samo ono što se fizički može odvojiti i obavljati posebnu funkciju neovisno od ostalih dijelova. Zato se ni varovi, ni preljevne kutije, ni noseći stupovi ne mogu smatrati odvojenim dijelovima, nego se dijelom isključivo može smatrati noseća noga sastavljena od stupa, preljevne kutije i vara kojim su spojeni.

²⁹ Lloyd's Law Reports, vol. 2, 1973, str. 232; Ivo Grabovac, op. cit., str. 22.

³⁰ Il Diritto Marittimo, vol. 2, 1974, str. 306; ibidem.

³¹ Klauzula 6.2.2. u ITC – Hulls 1/10/83 i klauzula 6.2.1. u ITC – Hulls 1/11/95. Vidi Hill Taylor Dickinson, *Institute Time Clauses – Hulls, Comparing the ITC – Hulls 1/10/83 and the ITC – Hulls 1/11/95, Insurance and Reinsurance "At A Glance" Guide:1*, London, 2003, str. 5.

var treba spajati ne mogu ocijeniti kao posljedična šteta na brodu.

Prvostupanjski se sud složio s navodima osiguratelja, prihvaćajući konstataciju da se var ne može opisati kao dio broda. Obrazloženje prvostupanjskog suda izvedeno je iz dotadašnje prakse: "...ako je sve što se dogodi pretvaranje skrivene mane u vidljivu, taj slučaj nije pokriven osiguranjem prema Inchmaree klauzuli ... osiguranik nije dokazao da je nastala šteta na brodu i njegov se zahtjev prema Inchmaree klauzuli i Klauzuli o dodatnom osiguranju odbija".³⁶ Apelacijski je sud, nakon što je najprije postavio i raščlanio kriterije postavljene u tri pitanja i dotadašnju sudsku praksu, odbacio argumente i preinačio odluku prvostupanjskog suda.³⁷ Tri pitanja koja je vrhovni sudac lord Hobhouse postavio u ovom slučaju bila su:

- i) Je li na osiguranom predmetu nastala šteta?
- ii) Je li šteta nastala u vremenskom razdoblju pokrivenom policom osiguranja?
- iii) Je li šteta prouzročena skrivenom manom na strojevima ili trupu broda?

Slijedom navedenog, izvedeno je mišljenje da se Inchmaree klauzula može primijeniti u ovom slučaju,³⁸ te da rasprava o odvojenim dijelovima (*separate parts*) nije potrebna jer Inchmaree klauzula uopće ne spominje riječ dio (*part*).³⁹ Osim toga, pozivajući se na dotadašnju sudsku praksu, sudac Hobhouse je istaknuo da u prethodno spomenutom predmetu *Scindia Steamships (London) Ltd. v. The London Assurance Co. Ltd.*⁴⁰ razmišljanje nije bilo temeljeno na tome je li osovina dio odvojen od propelera, nego da štete na osovini nije bilo dok je polica osiguranja bila na snazi. Naime, skrivena je mana na osovini već i prije početka pravomoćnosti police osiguranja postala tako velika da osovina nije vrijedila više od starog željeza i trebalo ju je mijenjati.⁴¹ Smatramo

da je u slučaju *Nukila* Apelacijski sud proširio dosadašnji koncept osiguranja skrivenih mana u osiguranju brodova, prema kojem su osiguranjem skrivene mane bile pokrivena posljedična šteta a ne i šteta na dijelu trupa ili stroja broda na kojem je postojala skrivena mana. Odluka prema kojoj je prošireno pokriće osiguranjem i na štetu nastalu na neispravnom dijelu u razdoblju dok je polica osiguranja vrijedila, predstavlja važno odstupanje od 60-godišnje prakse u pokriću osiguranja skrivenih mana.

6. Umjesto zaključka - perspektive u pokriću osiguranja skrivenih mana u strojevima ili trupu broda

Instead of conclusion – Perspectives of coverage for loss of or damage to the subject matter insured caused by latent defect in the machinery or hull

U primjeni Institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme, pokriće osiguranja skrivenih mana treba tumačiti na način kako se tumači u engleskoj sudskoj i poslovnoj praksi. Stoga je cjelovito i konkretno značenje moguće utvrditi raščlambom najvažnijih sudskih odluka. Tu se, uz one starije donesene u razdoblju od 1906. do 1936. godine: *Oceanic Steamship Co. v. Faber* (1906.), *Hutchins Brothers v. Royal Exchange Corporation* (1911.) i *Scindia Steamships (London) Ltd. v. The London Assurance Co. Ltd.* (1936.), poglavito misli na najnoviju presudu Apelacijskog suda u predmetu *Promet Engineering (Singapore) Pty Ltd v. Sturge* (1997.), poznatog pod nazivom *The Nukila*. Promišljanje suda u slučaju *Nukila* proširilo je dotadašnju praksu u pokriću osiguranja skrivenih mana, a isto se odnosi i na *Additional Perils Clause*. Međutim, ovo se odnosi na englesku Inchmaree klauzulu. Američka verzija Inchmaree klauzule izričito isključuje troškove popravka ili zamjene neispravnog dijela.⁴² Stoga, ako se primjenjuje američka verzija Inchmaree klauzule nema mogućnosti proširenja pokrića osiguranja skrivenih mana u osiguranju brodova, čime se ostaje na pozicijama koje su postojale prije odluke u slučaju *Nukila*. Isto se odnosi na slučajeve primjene klauzule 175. Norveškog plana iz 1964. (*Norwegian Plan of 1964.*), koja također isključuje neispravni dio.

Međutim, prošireni se koncept osiguranja skrivenih mana zato odnosi na Norveški plan iz 1996., jer je dopunjen tako da omogućava osiguraniku naknadu svega osim troškova popravaka ili zamjene onoga što je bilo neispravno prije nastanka štete (S 12.3.1.). Već navedeno rješenje klauzule 2.2.2. Međunarodnih klauzula za osiguranje brodova predstavlja pokušaj jasnog ugovornog rješavanja pokrića osiguranja skrivenih

³⁶ Osiguranje platforme također je uključivalo posebnu institutsku klauzulu za osiguranje šteta koje su nastale kao posljedica postojanja skrivene mane i koja se primjenjuje isključivo uz ITC – Hulls 1/10/83 - Osiguranje dopunskih rizika (*Additional Perils Clause*). *Additional Perils Clause* glasi: "...ovim se dodatnim osiguranjem pokrivaju troškovi popravka ili zamjene ... bilo kojeg neispravnog dijela koji je uzrokovao gubitak ili oštećenje broda osiguranog klauzulom 6.2.2. ITC – Hulls 1/10/83. Međutim, slijedom obrazloženja prvostupanjskog suda prema kojem neispravni dio nije prouzročio gubitak ili oštećenje na brodu, dodatno osiguranje nije pružilo veću zaštitu osiguraniku od *Inchmaree* klauzule.

Osim toga, treba istaknuti i to da je prvostupanjski sud iznio pretpostavku da je bilo moguće postojanje ozbiljnih napuklina i prije nego što je predmet osiguran. U tom bi se slučaju radilo o povredi jamstva (*breach of warranty*), opisanog u klauzuli 3. ITC – Hulls 1/10/83, što nije bilo predmetom razmatranja u konkretnom slučaju.

³⁷ Opširnije o obrazloženju Apelacijskog suda vidi *Richards Hogg Lindley*, op. cit., str. 6-9.

³⁸ Raščlanjujući navedena pitanja, sudac Hobhouse je istaknuo da je na početku osiguranja postojala skrivena mana u varovima koja je do tada potencirala samo minimalne napukline na vanjskim površinama stupova koji su bili uz varove i do kojih je došlo zbog zamora materijala, što se može smatrati skrivenom manom. Ova skrivena mana je tijekom osiguranog razdoblja prouzročila opisane frakture, što se može smatrati štetom na osiguranom predmetu, trupu *Nukile*, nastalom u razdoblju pokrivenom policom osiguranja. Prema tome, analizom svih triju pitanja došlo se do pozitivnih odgovora.

³⁹ Prema riječima suca Hobhouse "... riječ dio se spominje u *Additional Perils Clause*, ali se ona koristi isključivo u kontekstu koji ne utječe na temeljno pitanje je li ili nije bilo štete na osiguranom predmetu".

⁴⁰ *Supra* n.

⁴¹ Sudac Hobhouse smatrao je kako se zbog ovoga ne može pozitivno odgovoriti na drugo od triju postavljenih pitanja. Inače, u predmetu *Scindia Steamships (London) Ltd. v. The London Assurance Co. Ltd.* eventualno

bi se moglo govoriti o šteti pokrivenoj osiguranjem da je na osovini postojala samo minimalna napuklina na početku osiguranja i da je do loma prouzročeno takvom skrivenom manom došlo u razdoblju pokrivenom policom osiguranja.

⁴² *Inchmaree clause* u Američkim institutskim klauzulama za osiguranje brodova (*American Institute Hull Clauses, AIHC*) iz 1977. tumači se: "... Gubitak ili oštećenje broda izravno prouzročeno ... skrivenom manom na strojevima ili trupu broda (ne uključujući troškove zamjene ili popravka defektnog dijela)".


mana broda, što je izravno vezano za odluku engleskog apelacijskog suda u predmetu *The Nukila*. Kada bi se klauzula 2.2.2. primijenila na slučaj *Nukila*, osiguratelj ne bi bio obvezan nadoknaditi trošak ponovnog zavarivanja nosača, nego samo troškove pukotina na stabilizatoru. Međutim, još uvijek nije moguće sa sigurnošću reći hoće li i kada engleski osiguratelji ubuduće uvjetovati osiguranje prihvaćanjem Međunarodnih klauzula za osiguranje brodova ili će se moći pribaviti osiguranje i primjenom Institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme iz 1983. ili 1995. Stoga će, slijedom najnovijih promjena, koncept skrivenih mana kao osiguranog rizika u osiguranju brodova ovisiti o tome koji se uvjeti primjenjuju. Ovo je nezaobilazno pitanje i za našu praksu, jer se za sada svi naši prekomorski brodovi redovito osiguravaju prema uvjetima iz 1983. godine kod domaćih osiguratelja, a potom reosiguravaju na engleskom tržištu osiguranja. Bilo koja promjena tih uvjeta odrazit će se ne samo na naše tržište osiguranja, nego i na daljnju sudbinu rješavanja pitanja pokrića osiguranja skrivene mane na brodu.

Literatura

Bibliography

- [1] Pavić, D., *Institutske klauzule pomorskog osiguranja*, Zagreb, 1991.
- [2] Lindley Hogg R., *A Commentary on the International Hull Clauses (01/11/02)*, 2nd edition, London, 2003.
- [3] Grabovac, I., *Skrivena mana broda kao osigurani rizik, Osiguranje i privreda*, br. 1-2, 1975., str. 17-23.
- [4] Jovitt, E., *The Dictionary of English Law*, London, 1969.
- [5] Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, Toronto, 1978.
- [6] McAuliffe, W. C. Jr., *The Concept of "Latent Defect"*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, br. 4, 1980.
- [7] Bolanča, D., *Odgovornost brodarica za izuzete slučajeve*, Split, 1996.
- [8] Carver, T. G., *Carriage by Sea*, vol. 1, 1963.
- [9] Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Zagreb, 1980.
- [10] Česić, Z., *Dužna pozornost u osposobljavanju broda za plovidbu*, *Pomorski zbornik*, br. 39, 2001., str. 193-207.
- [11] Lord Charley of Kendal, *The Law of Marine Insurance and Average*, London, 1961.
- [12] Hardy, I. E. R., *Marine Insurance*, London, 1969.
- [13] Arnould, J., *The Law of Marine Insurance and Average*, II, *British Shipping Law*, vol. 10., London, 1961.
- [14] Taylor D., Hill, *Institute Time Clauses – Hulls, Comparing the ITC – Hulls 1/10/83 and the ITC – Hulls 1/11/95, Insurance and Reinsurance "At A Glance" Guide:1*, London, 2003.
- [15] Taylor D., Hill, *International Hull Clauses, Comparing the International Hull Clauses (01/11/03) and the Institute Time Clauses – Hulls (01/10/83), Insurance and Reinsurance "At A Glance" Guide:2*, London, 2003.
- [16] Guo T., *The International Hull Clauses 01/11/02*, www.ccmt.org.cn.
- [17] *Institute Time Clauses – Hulls (1/10/83), (1/11/95), (01/11/02)*.
- [18] *International Hull Clauses (01/11/03)*.
- [19] *Norwegian Plan of 1996 (2003 version)*.
- [20] *American Institute Hull Clauses (June 2, 1977)*.
- [21] *Marine Insurance Act, 1906*.

Rukopis primljen: 19.12.2003.



ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.

Dubrovnik, Hrvatska - Croatia

PREVOZI ROBU U SLOBODNOJ PLOVIDBI PO SVIM MORIMA SVIJETA.

OBAVLJA PRIJEVOZ TEŠKIH I IZVANGABARITNIH TERETA SPECIJALIZIRANIM BRODOVIMA.

PREVOZI ROBU U MALOJ OBALNOJ PLOVIDBI.

OD SV. MIHAJLA 1 POŠT. PRET. 192

TEL: (020) 352 - 333

FAX: (020) 356 - 148

TLX: 27584 ATLANT RH

27684 ATLANT RH