

Kasko osiguranje transportnih sredstava u Republici Hrvatskoj

UDK: 368.212.1

Sažetak

U radu se analizira uređenje ugovora o kasko osiguranju transportnih sredstava kroz essentialia negotii (rizici, premija osiguranja, osigurina, predmet osiguranja) toga ugovornog odnosa. Rad je rezultat istraživanja provedenog uspoređivanjem općih uvjeta kasko osiguranja koje u svojem poslovanju koriste hrvatski osiguratelji. Iznose se samo ona obilježja koja kao tipična nalazimo kod većine društava za osiguranje i koja su najbitnija za razumijevanje kaska. Cilj rada jest pomoći potencijalnim ugovarateljima osiguranja, ali i osigurateljima, ukazujući na bitne elemente ovoga ugovora na koje valja obratiti pozornost i prije nego što se sam ugovor sklopi. Poseban naglasak stavljen je na opće uvjete kasko osiguranja upravo zbog toga što su odredbe naših relevantnih zakonskih propisa većinom dispozitivne i ostavljaju strankama dosta prostora za ugovorno rješavanje niza važnih pitanja iz njihova odnosa.

Ključne riječi: kasko, osiguranje, transport, letjelice, plovila, cestovna vozila, osigurani rizici, bonusi, malusi, premija osiguranja

1. Uvod

Kasko osiguranjem osiguratelj se kroz ugovor o kasko osiguranju obvezuje naknaditi materijalne štete na osiguranom vozilu te drugim predmetima u vozilu i na vozilu ako te štete nastanu zbog ostvarenja osiguranog rizika. Istovremeno ugovaratelj osiguranja se obvezuje osiguratelju isplatiti premiju osiguranja.

Riječ *kasko* podrijetlom je iz Španjolske gdje označava lađu bez tovara ili trup broda. U tome smislu može se tumačiti da su kasko osiguranjem prvenstveno osigurana transportna sredstva uz isključenje tereta koji se istima prevozi. Prvi primitivni oblici osiguranja javljaju se još prije 3000 godina pr. Kr. kada su kineski trgovci osiguravali svoje čamce. Prve pisane odredbe o pravu osiguranja nalazimo u Hamurabijevom zakoniku (1729.-1686. pr. Kr.) koji je normirao osiguranje karavana. Prva polica osiguranja izdana je navodno davne 1348. godine u Pizi. Tijekom vremena na razvoj osiguranja snažno je utjecao gospodarski razvoj, veća povezanost među ljudima i nova znanstvena dostignuća. Razvoju osiguranja u Hrvatskoj pridonijela je zadruga Croatia osnovana 1884. u Zagrebu. Osobito snažan razvoj osiguranja u Hrvatskoj započinje velikim političkim promjenama devedesetih godina prošlog stoljeća čime je hrvatsko tržište otvoreno velikim osiguravajućim društvima sa Zapada koja i do danas posluju na ovim prostorima.

U Republici Hrvatskoj kasko osiguranje normirano je kroz dvije vrste pravnih izvora. Te pravne izvore možemo podijeliti na one koje donosi država kao zakonodavac i one autonomne koje donose društva za osiguranje unutar svojega poslovanja. Autonomne izvore čine opći uvjeti društava za osiguranje koji su sastavni dio ugovora o kasko osiguranju. Važno je napomenuti da se ugovorne odredbe, uključujući i odredbe općih uvjeta osiguranja, primjenjuju prije dispozitivnih zakonskih odredaba.

Zakonski izvori prava kasko osiguranja su sljedeći zakoni:

Zakon o obveznim odnosima (Narodne novine, nadalje: NN, 35/05, 41/08) nadalje: ZOO;

Pomorski zakonik (NN, 181/04, 76/07, 146/08) nadalje: PZ;

Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (NN, 132/98, 63/08) nadalje: ZOSOZP;

Zakon o porezu na premije osiguranja od automobilske odgovornosti i premije kasko osiguranja cestovnih vozila (NN, 150/02);

Zakon o porezu na dodanu vrijednost (NN, 47/95, 164/98, 105/99, 54/00, 73/00, 48/04, 82/04, 90/05 i 76/07, 87/09, 94/09);

Zakon o leasingu (NN, 135/06).

Zakon o osiguranju (NN, 151/05, 87/08, 82/09);

Zakon o Hrvatskoj agenciji za nadzor financijskih usluga (NN, 140/05);

Zakon o trgovačkim društvima (NN, 113/93, 34/99, 52/00, 118/03, 79/07, 146/08).

2. Ugovor o kasko osiguranju

2.1. Pravna priroda ugovora o kasko osiguranju

U uvodu je već dana definiciju ugovora o kasko osiguranju, ali njegova pravna priroda je ipak složenija i kao takva ne postoji u pozitivno-pravnim propisima. Razlikujemo imenovane (nominatne) ugovore čiji je tip reguliran propisima i one neimenovane¹ (inominatne) ugovore čiji tip nije predviđen propisima. Ugovor o kasko osiguranju mogli bi smjestiti u te tipične neimenovane ugovore. Njega se zakonom supsumira pod ugovor o osiguranju točnije osiguranje imovine. Ugovor o osiguranju normiran je ZOO-om² i njime se osiguratelj obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku ili korisniku osiguranja osigurninu, ako nastane osigurani slučaj, a ugovaratelj se osiguranja obvezuje osiguratelju platiti premiju osiguranja. Kada su u pitanju pomorska osiguranja³ i osiguranja u zračnom prometu⁴ odstupa se od navedenih odredaba ZOO-a. Ugovor o osiguranju je također ugovor po pristupanju (formularni ugovor).⁵ Važnu ulogu u određivanju pravne

¹ Neimenovani se dodatno dijele na tipične i atipične. Tipični su oni koji su već formulirani u praksi, ali nisu dobili zakonsko priznanje.

² Članak 921. do 989. odsjek 27. ZOO-a

³ Primjena, PZ glava IV. čl. 684. do 747.

⁴ Primjena, ZOSOZP glava V. čl. 118. do 126. Ovdje je važno upozoriti na „Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu s konačnim prijedlogom zakona“ koji je u vrijeme nastanka ovoga rada u hitnom saborskom postupku, a prema kojem se čl. 118. do 125. sadašnjeg ZOSOZP brišu. Brisanjem tih odredbi izmijenjeni ZOSOZP bi prestao biti *lex specialis* kako za kasko tako i za svako drugo osiguranje zrakoplova. Začudjujuće, Republika Hrvatska tada ne bi imala niti *lex generalis* za ovu vrstu osiguranja jer sadašnji ZOO izričito navodi u čl. 923. st. 1. da se njegove odredbe o osiguranju ne odnose na osiguranja u zračnom prometu. Uočava se da nam prihvaćanjem ovakvog prijedloga prijeti *lacuna iuris*. Ugovor o kasko osiguranju zrakoplova tada bi postao jedini pravni izvor kojega niti nije moguće podvesti pod neku drugu vrstu ugovora kako bi ga iznova vratili pod okrilje ZOO. Ovime se strankama daje (pre)velika sloboda uređenja međusobnih odnosa.

⁵ Formularni ugovori i opći uvjeti dio su formularnog prava. ova vrsta pravnih propisa razvila se zbog potrebe ubrzanja postupka ugovaranja, unifikacije rizika i smanjenja troškova. Time su uz brojne pogodnosti koje sam

prirode ovoga ugovora igraju opći uvjeti osiguratelja. Opći uvjeti ugovora su ugovorne odredbe sastavljene za veći broj ugovora koje jedna ugovorna strana (sastavljač) prije ili u trenutku sklapanja ugovora predlaže drugoj ugovornoj strani, bilo da su sadržani u formularnom (tipskom) ugovoru, bilo da se na njih ugovor poziva. Opći uvjeti obvezuju ugovornu stranu ako su joj bili poznati ili morali biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora. Zbog ovakvog načina sklapanja ugovora moglo bi se govoriti i o neravnopravnom odnosu među strankama jer osiguratelj nastupa u stilu *uzmi ili ostavi*, a financijski je uglavnom moćniji od ugovaratelja osiguranja. Zakonodavac nastoji tome doskočiti odredbom⁶ koja govori da su ništetne odredbe općih uvjeta ugovora one, koje suprotno načelu savjesnosti i poštenja, prouzroče očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana na štetu suugovaratelja sastavljača ili ugrožavaju postizanje svrhe sklopljenog ugovora, čak i ako su odobreni od nadležnog tijela. Odgovornost je time prebačena na sud i njegovo tumačenje, a kontrola bi se trebala (prema mojem mišljenju) vršiti strože i prije nego dođe do spora na sudu. Veliki napredak u zaštiti prava osiguranika kada su u pitanju nepovoljni opći uvjeti učinjen je presudom Trgovačkog suda u Splitu⁷ koju je detaljno obrazložio Mr. Sc. Srđan Šimac.⁸ Odredbe o ništetnosti ne primjenjuju se na one odredbe općih uvjeta ugovora čiji je sadržaj preuzet iz važećih propisa ili se prije sklapanja ugovora o njima pojedinačno pregovaralo, a druga je strana pritom mogla utjecati na njihov sadržaj te na odredbe o predmetu i cijeni ugovora ako su jasne, razumljive i lako uočljive. O sklopljenom ugovoru o osiguranju, osiguratelj je obvezan, bez odgađanja ugovaratelju osiguranja, predati uredno sastavljenu i potpisanu policu osiguranja ili neku drugu ispravu o osiguranju (list pokrića i sl.). Osiguratelj je dužan upozoriti ugovaratelja osiguranja da su opći i/ili posebni uvjeti osiguranja sastavni dio ugovora i predati mu njihov tekst, ako ti uvjeti nisu već otisnuti na polici. Ugovor o osiguranju imovine, koji je sinonim za ugovor o kasku, ujedno je i neformalan ugovor u načelu a policu osiguranja je dokaz o njegovom sklapanju.⁹

Potrebno je reći još nekoliko riječi o prijenosu ugovora na stjecatelja osigurane stvari, u ovome slučaju transportnog sredstva. U današnje vrijeme vrlo je čest slučaj da vozila, brodice i zrakoplovi mijenjaju vlasnike, ali pitanje je što se onda događa s osiguranjem koje je za takve stvari ugovorom vezano. ZOO normira i takvu situaciju,¹⁰ ali ne prisilnim odredbama, već dispozitivnim jer daje strankama mogućnost da ugovorom to pitanje

nabrojao načelost poremećena načela ravnopravnosti i slobode ugovaranja jer se isključuje faza pregovaranja kod sklapanja ugovora.

⁶ Članak 296. ZOO-a

⁷ Presuda, TS ST poslovni broj P-3553/01 od 11. ožujka 2003., potvrđena rješenjem VTS RH poslovni broj Pž-7102/03 od 19. rujna 2006. Treba naglasiti da je presuda donesena temeljem prijašnjeg ZOO-a (NN, 53/91, 73/91, 111/93, 3/94, 7/96, 91/96, 112/99) koji je tada bio na snazi.

⁸ Šimac, Srđan, Nevaljanost pojedinih odredaba općih uvjeta iz ugovora o kasko osiguranju motornog vozila, Hrvatska pravna revija, 7(2007), 3, str. 1-9

⁹ Čl. 295. st. 5. ZOO-a posredno nameće osigurateljima obavezu da upoznaju drugu ugovornu stranu s svojim općim uvjetima prije(!) samog sklapanja ugovora. Nažalost osiguratelji u praksi imaju uhodan način poslovanja koji je potpuna suprotnost onome što su po zakonu dužni činiti. Veliki broj ugovaratelja staviti će svoj potpis na ugovor o kasku bez znanja da uopće postoje opći uvjeti koji su sastavni dio toga ugovora te iste neće niti vidjeti. Ugovaratelj nije u ovome slučaju kriv već osiguratelj ima obavezu da ga obavijesti prema čl. 295. st. 4. i čl. 926. st. 3. i 4. ZOO-a. Hrvatski osiguratelji očito u želji za brzom zaradom od premije sustavno krše same osnove obveznog prava a to su načelo ravnopravnosti sudionika u obveznom odnosu čl. 3. ZOO-a i načelo savjesnosti i poštenja čl. 4. ZOO-a. Opći uvjeti poslovanja javni su dokument i moraju biti dostupni svima koji ih zatraže bez obzira na razloge zbog kojih to čine. Sama bit toga da su opći uvjeti javni je ta da ugovaratelj može na slobodnom tržištu odabrati za sebe najpovoljniji kasko čime se i jača konkurencija između osiguratelja što također može samo pozitivno utjecati na tržište osiguranja. Na moje veliko i neugodno iznenađenje prilikom istraživanja provedenog u svrhe ovoga rada naišao sam na osiguratelje čiji zaposlenici uopće ne znaju što su to opći uvjeti ili su mi isti postavljali neugodna pitanja o mojim motivima i svrsi traženja njihovih općih uvjeta što smatram apsolutno nezakonitim i krajnje neprofesionalnim ponašanjem.

¹⁰ Čl. 963. ZOO-a

urede drugačije. Načelno ZOO govori da u slučaju otuđenja stvari prava i obaveze ugovaratelja osiguranja prelaze *ex lege* na pribavitelja. Drže li se osiguravajuća društva takvog načina rješavanja pitanja prijenosa ugovora ili to drugačije normiraju svojim općim uvjetima, vidjet ćemo kasnije.

3. Poredbeni prikaz vrsta kasko s obzirom na osigurana transportna sredstva

3.1. Kasko osiguranje cestovnih vozila¹¹

3.1.1. Predmet osiguranja

U ovome dijelu rada podrobno će se izložiti sve relevantne činjenice o kasko osiguranju, ali ne kao u prvom dijelu gdje je to učinjeno s obzirom na opće odredbe ZOO-a. Naime, u nastavku će se kasko osiguranje promatrati isključivo uzimajući u obzir autonomne izvore, točnije, opće uvjete društava za osiguranje. Opći uvjeti pružaju puno detaljnije shvaćanje kako kasko osiguranje funkcionira u stvarnosti jer ZOO, (kao i drugi primjenjivi zakonski propisi) samo općenito zadaju „okvirna pravila igre“, dok je veliki dio pitanja ostavljen strankama na diskreciju.

Predmet kasko osiguranja cestovnih vozila su:

- sve vrste motornih vozila;
- priključnih, radnih i tračnih vozila;
- njihovi sastavni dijelovi.

Kada govorimo o sastavnim dijelovima¹² treba biti oprezan jer osiguratelji redovito navode da pod sastavne dijelove (opremu) podrazumijevaju samo opremu koja je standardno ugrađena¹³ u vozilo od strane proizvođača. Kada su u pitanju teretna vozila, autobusi i radna vozila osiguratelji su malo fleksibilniji pa navode kako se njihova dodatna oprema, koja je nužna za obavljanje djelatnosti, smatra standardnom opremom. Sve stvari moraju biti prostorno spojene s vozilom jer u protivnom za njih prestaje osiguranje.

To ne znači da je dodatna oprema apsolutno isključena od osiguranja. Dodatnu opremu uvijek je moguće osigurati ako se to posebno ugovori.¹⁴ Naravno to za sobom povlači i višu premiju osiguranja pa će ugovaratelj u dogovoru s osigurateljem najbolje sam procijeniti koliko mu je to isplativo.

Osim prije navedenih vozila i opreme kao predmet kasko osiguranja, pojavljuju se:

prtljaga; putne zbirke uzoraka robe; alati i pribor koji služi obavljanju profesionalne djelatnosti; pokretna tehnika; druge stvari u motornim vozilima; strojevi (rizik loma).

Prtljaga, alati i pokretna tehnika¹⁵ osigurani su ako su u vozilu ili na njemu, ali i ako su smještena u hotelu, gostionici, prenočištu, stanu itd.

¹¹ Temeljem *Pravilnika o rasporedu vrsta rizika po skupinama i vrstama osiguranja odnosno reosiguranja* (delje: Pravilnik Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga (HANFA) cestovnim vozilima koja se mogu kasko osigurati možemo smatrati cestovna motorna vozila na vlastiti pogon i ona bez vlastitog pogona, te ostala cestovna vozila. Ukoliko se primjeni ekstenzivno tumačenje može se u ovu kategoriju uvrstiti i tračna vozila, a to i jest slučaj u ovome radu.

¹² Kada su u pitanju teretna vozila, autobusi i radna vozila osiguratelji su malo fleksibilniji pa navode kako se njihova dodatna oprema, koja je nužna za obavljanje djelatnosti, smatra standardnom opremom.

¹³ Neki osiguratelji idu toliko daleko da i navode eksplicite što oni smatraju osnovnom opremom (brisači stakla, nasloni za glavu, ogledala itd.).

¹⁴ Primjetio sam i to da neki (manji) osiguratelji zahtijevaju kao nužnu pretpostavku za posebno ugovaranje kaska da dodatnu opremu i to da s njima prethodno sklopite ugovor o punom kasku.

¹⁵ Neki osiguratelji će zahtijevati da se navedeni predmeti prevoze uz nazočnost vlasnika ili osobe koja je kod njega zaposlena i da je sklopljen ugovor o punom kasko osiguranju za vozilo kojim se prevoze.

Prtljagom se smatraju stvari za osobnu uporabu (odjeća, fotoaparati, sportski rekviziti itd.). Pri određivanju pojma prtljage, gleda se na svrha i trajanje puta. Iz osiguranja su redovito isključeni novac, alati i material za obavljanje profesionalne djelatnosti, dokumenti i nakit.¹⁶

Ukoliko se osiguravaju alati i pribor za obavljanje profesionalnih djelatnosti ili pokretna tehnika, u polici će biti potrebno navesti njihov točan broj i obilježja. U sljedećem poglavlju izložiti će i posebne osigurane rizike za ove stvari.

Što se tiče geografskog ograničenja osiguranja, gotovo svi osiguratelji u općim uvjetima navode kako je predmet osiguran dok se nalazi na području Republike Hrvatske i Europe.¹⁷

3.1.2. Osigurani rizici

Svi osiguratelji izvršili su svojim općim uvjetima podjelu kasko osiguranja cestovnih vozila na dvije vrste:

- puni kasko i
- djelomični kasko.

Ovaj sustav podjele temelji se na vrsti i obujmu osiguranih rizika a odnosi se uglavnom na automobile.

Puni kasko

Puni kasko kao što i samo ime govori obuhvaća najveći broj osiguranih rizika i ukoliko je ugovaratelj u mogućnosti predstavlja i najbolje rješenje za njegov *miran san*, ali su i premije znatno više od djelomičnog kaska.

Puni kasko pokriva ove štete:

uništenje; oštećenje; nestanak osiguranog predmeta¹⁸.

Rizike, koji su pokrivenim punim kasko osiguranjem, možemo podijeliti u dvije skupine:

rizici koji su obuhvaćeni i

rizici koji nisu obuhvaćeni ali mogu biti ako se posebno ugovore.

Rizici koji su obuhvaćeni punim kaskom su (npr.):

prometne nezgode;¹⁹ pad ili udar nekog predmeta; toplinsko ili kemijsko djelovanje

¹⁶ Neki osiguratelji će pokriti osiguranjem i nakit, ali će iznos osigurnine za njih ograničiti (za nakit) vrlo niskim iznosima (cca. 1000 HRK).

¹⁷ Izraz Europa smatram vrlo nespretnim jer bi mogao izazvati komplikacije prilikom njegovog utvrđivanja u eventualnom sporu među strankama. Zamislimo slučaj kada bi osigurani slučaj nastupio u Rusiji, Turskoj ili Izraelu. Ove države navodim kao primjer jer se one nalaze i geografski i kulturno na granici Europe i Azije. Smatram da bi mnogo jednostavnije i sigurnije za obje stranke bilo da se kao mjesto osiguranja navede Republika Hrvatska i zemlje Europske unije (uključujući Švicarsku i Norvešku). Zanimljivo je da mnogi naši osiguratelji općim uvjetima izričito isključuju iz mjesta osiguranja zemlje kao što su Srbija, Crna Gora, Bosna i Hercegovina, Makedonija i Rusija ili u njima samo isključuju rizik krađe. To je vjerojatno posljedica vrlo razvijene mreže organiziranog kriminala u tim zemljama koja seže zasigurno i do Hrvatske pa bi time osiguratelji bili izloženi eventualnim financijskim gubicima.

¹⁸ Nestanak osiguranog predmeta (automobila) zahtijeva poseban oprez pa će ga detaljnije izložiti. Nestanak vozila potrebno je obavezno prijaviti nadležnoj policijskoj upravi. Od dana prijave počinje teći rok u kojem policija treba pronaći nestali predmet. Ovaj rok iznosi od 15 do 30 dana ovisno o osiguratelju. Ukoliko vozilo ne bude pronađeno u tom roku smatrat će se nestalim i šteta će se obračunavati kao da je vozilo uništeno bez spašenih dijelova. Bude li vozilo pronađeno prije isteka roka osiguranik ga mora preuzeti, a eventualna šteta će se nadoknađivati prema uobičajenom postupku pripisanom općim uvjetima. Problem nastaje ako osiguranik ne preuzme pronađenu nestalu stvar prije isteka roka. Tada osiguratelj ima pravo organizirati prodaju te stvari, a osiguranik ima obavezu sklopiti ugovor o kupoprodaji. Posebno nepogodna odredba za osiguranika je ta da će cijeli utržak od te kupoprodaje morati predati osiguratelju.

¹⁹ Sudar, udar, prevrnuće itd.

izvana; udar groma; eksplozije;²⁰ oluje;²¹ rad (tuča); snježna lavina;²² pad letjelice; manifestacije i demonstracije; zlonamjerni postupci i objest trećih osoba; oštećenja tapeciranih dijelova vozila prilikom pružanja pomoći ozlijeđenim osobama;

namjerno uzrokovane štete na osiguranoj stvari radi sprječavanja veće štete na toj stvari, drugoj stvari ili osobama; poplave;²³ bujice;²⁴ visoke vode;²⁵ krađa, provalna krađa, protupravno oduzimanje vozila u namjeri da se uporabi za vožnju, razbojničke krađe i razbojstva.²⁶

Rizici koji nisu obuhvaćeni, ali mogu biti ako se posebno ugovore su:

štete na vozilu koja se nalaze u koritima rijeka ili između rijeke i nasipa; štete zbog izlivanja kanalizacijske mreže;²⁷ štete na vozilima koja sudjeluju u utrckama radi postizanja najveće brzine, rally natjecanjima i treninzima za iste, oldtimeri, motoski jering, probnim vožnjama u tvorničkim dvorištima itd.²⁸

Djelomični kasko

Djelomični kasko može se podijeliti na dvije vrste²⁹:

djelomični kasko *bilo gdje*,

djelomični kasko za vrijeme mirovanja.

Ovaj sustav podjele temelji se na prostornom djelovanju i vremenu osiguranja. Kada je kasko ugovoren, kasko za to vozilo vrijedi bilo gdje cijelo vrijeme dok se ono nalazi na području koje je ugovorom i uvjetima definirano, a u polici navedeno kao mjesto osiguranja. Kasko za vrijeme mirovanja vrijedi samo za ono vrijeme u kojem vozilo miruje u mjestu koje je utvrđeno kao mjesto osiguranja.³⁰

Još jedna specifičnost djelomičnog kaska je ta da ga osiguratelji u svojim uvjetima nude u različitim kombinacijama, koje imenuju velikim slovima abecede (npr. Kombinacija F). Ugovaranjem djelomičnog kaska plaća se i niža premija od punoga, ali njime je obuhvaćen znatno manji broj osiguranih rizika.

Svaka kombinacija djelomičnog kaska obuhvaća određene rizike. Tako će biti moguće izabrati kombinaciju koja obuhvaća samo rizike oluje, tuče i lavine, ali opseg tih opsnosti bit će jednak onima koje se odnose na oluju, tuču i lavinu kod punog kaska. Kombinacije su nebrojene i ovise od osiguratelja do osiguratelja.

3.1.3. Obaveze osiguratelja

Što se tiče obaveze osiguratelja da isplati osigurninu kao i rokovi vezani uz to pitanje, u općim uvjetima su uređeni onako kako je to učinjeno odredbama ZOO-a. To sam detaljno izložio u prvom dijelu rada. Početak i završetak osiguranja i obaveze osiguratelja na

²⁰ Osim nuklearne eksplozije.

²¹ Svi osiguratelji olujom smatraju vjetar brzine 17,2 m/s, odnosno 62 km/h – 8. stupanj Beaufortove ljestvice.

²² Ovdje je obuhvaćeno klizanje snijega s planina, a neki osiguratelji nude kao dodatnu beneficiju i rizik od zračnog pritiska kojega prouzroči lavina.

²³ Stihijno, neočekivano plavljenje zemljišta od stalnih voda – rijeka, mora i jezera.

²⁴ Stihijno, neočekivano plavljenje zemljišta koja se slijeva zbog jakih atmosferskih padalina kosim zemljištima, ulicama i putovima.

²⁵ Iznimna pojava neuobičajenog porasta vodostaja u neočekivano vrijeme.

²⁶ Ovdje su obuhvaćeni i rizici prometnih nezgoda i pogonskih šteta za vrijeme krađe.

²⁷ Osim ako je uzrokovano bujicama ili poplavama.

²⁸ Ove rizike nalazimo u uvjetima samo većih društava za osiguranje.

²⁹ Ovaj sustav podjele temelji se na prostornom djelovanju i vremenu osigurnja.

³⁰ Kasko za vrijeme mirovanja koristit će uglavnom trgovcima automobilima, koji automobile za prodaju drže u salonima ili dvorištima za prodaju. Osiguratelji su toga dakako svjesni i neki od njih u svojim općim uvjetima zahtijevaju kao dodatne pretpostavke za ostvarenje kaska za mirovanje to da vozila budu smještena u zaključanim garažama, otvorenim prostorima koji su pod stalnim nadzorom ili da budu ograđeni ogradom određene visine (npr. 2 m).

isplatu osigurnine također su uvjetima uređeni istovjetno ZOO-u. Iznos osigurnine uvijek je ograničen do vrijednosti osigurane stvari. Također se navodi da je osiguratelj dužan nadoknaditi i troškove u svezi s osiguranim slučajem (spašavanje) ali i oni (uračunati zajedno s osigurninom) također ne smiju prijeći vrijednost osigurane stvari³¹. Osiguratelj je u obavezi ugovaratelju vratiti premiju ako:

osigurana stvar bude uništena prije početka osigurateljeve obaveze,

osigurana stvar bude uništena nakon početka obaveze osiguratelja od rizika obuhvaćenih osiguranjem – ovime i prestaje vrijediti ugovor o kasku za razliku od oštećenja vozila kada kasko i dalje ostaje na snazi,

dođe do promjene vlasništva na osiguranoj stvari (svi osiguratelji zabranjuju prijenos ugovora o kasku s prijenosom vlasništva predmeta osiguranja što im je dozvoljeno po ZOO-u³² i u tom slučaju ugovor prestaje vrijediti 24 sata nakon prijenosa).

3.1.3.1. Isključenje osigurateljeve obaveze

Općim uvjetima osiguratelja vrlo su detaljno uređene situacije kada on nije u obavezi nadoknaditi štetu odnosno isplatiti osigurninu.

Ova isključenja mogu se podijeliti na:

apsolutna i
relativna³³.

Apsolutno su isključene iz kasko osiguranja ove štete:

pogonske štete;³⁴ pri utovaru, istovaru i prijevozu tereta; ako je vozilo stavljeno u pogon prije konačnog popravka; zbog tehničke neispravnosti vozila prema pozitivno-pravnim propisima; umanjena vrijednosti vozila nakon obavljenog popravka; prilikom prijevoza drugim vozilom na kopnu, unutarnjim vodama i moru;³⁵ krađa koju je počinio bračni drug, srodnik po krvi u pravoj liniji, brat sestra, posvojčice ili posvojitelj ugovaratelja osiguranja ili osiguranika ili osoba koja s ugovarateljem osiguranja živi u zajedničkom kućanstvu; rata, neprijateljstava i ratu sličnih radnji;³⁶ posredne štete nastale ostvarenjem osiguranog slučaja.³⁷

Relativno su isključene ove štete:

kada je vozilo oduzeto ili mobilizirano od strane vlasti;³⁸ rally i druge vrste utrka; nastale krađom na područjima koja su isključena iz definicije mjesta osiguranja; nastale kretanjem vozila kroz poplavljen teren, riječno korito ili potok, ili u slučaju kada je vozaču bilo poznato da se kreće ususret stihijskom djelovanju vode osim kada se radi o spašavanju ljudi i imovine.

³¹ Neki osiguratelji se obvezuju isplatiti i troškove koji su veći od vrijednosti osigurane stvari ako su oni nastali ispunjenjem osigurateljeva naloga, uz njegovu suglasnost ili radi sprječavanja neposredne osigurane opasnosti.

³² Čl. 961. ZOO-a

³³ Razlika je u tome što se kod relativnih isključenja ipak nudi mogućnost da se njih posebno ugovori čime je osiguratelj stavljen u obvezu da i takve štete nadoknadi.

³⁴ Ove štete odnose se na kvarove uzrokovane istrošenošću materijala, nedostatkom vode u hladnjaku, nedovoljnog podmazivanja, pretjeranog opterećenja itd. čime osiguratelji posredno nameću osiguranicima obavezu da pojačano skrbe o svojim automobilima.

³⁵ Ovdje je potreban oprez prilikom ugovaranja jer neki osiguratelji ove štete ipak priznaju kao osigurane ako je prijevoz obavljen skelom ili trajektom!

³⁶ *(1) Osiguratelj nije dužan naknaditi štete prouzročene ratnim operacijama ili pobunama, osim ako je drukčije ugovoreno. (2) Osiguratelj je dužan dokazati da je šteta prouzročena nekim od tih događaja.* (čl. 955. ZOO-a).

³⁷ Npr. gubitak zarade, garažiranje vozila, kazne, danguba.

³⁸ Samo u okviru vojnih vježbi.

3.1.4. Obaveze osiguranika i ugovaratelja osiguranja

Kada se dogodi osigurani slučaj to je uglavnom vrlo stresna i kaotična situacija, ali baš taj trenutak može biti važan za buduće određivanje prava i obaveza iz ugovornog odnosa kasko osiguranja. Općim uvjetima osiguratelja posebno su propisane obaveze osiguranika³⁹ kada nastane osigurani slučaj. Osiguranik je tada dužan poduzeti:

sve što je moguće za umanjene i otklanjanje štete; spriječiti da oštećena stvar bude izložena daljnjim oštećenjima; pridržavati se uputa koje mu daje osiguratelj; sastaviti pismenu prijavu u roku od tri dana od saznanja za nastanak osiguranog slučaja;⁴⁰ ne mijenjati stanje oštećenih ili uništenih stvari na mjestu događaja osim ako je promjena potrebna radi viših interesa; predati sve primjerke ključeva vozila; pružiti osiguratelju sve ostale podatke kojima raspolaže.

Pod obaveze osiguranika ubrajamo i franšizu. Franšiza je sudjelovanje osiguranika u šteti. Osiguratelj ne nadoknađuje štetu koja je manja od franšize. Ako je pak šteta veća od franšize, onda se ona umanjuje za iznos franšize. Obično osiguratelji franšizu vezuju uz puni kasko.

Neki osiguratelji razlikuju:
obaveznu dodatnu franšizu;
ugovorenu franšizu.

Postotak govorene franšize ovisi o osiguratelju. Ugovorena franšiza može i ne mora biti dio ugovora o kasko. Obavezna dodatna franšiza javlja se kod nekih osiguratelja⁴¹ i ona predstavlja dodatni postotak franšize na već ugovorenu franšizu.

Kod nekih osiguravatelja postoje i odredbe općih uvjeta koje se bave suosiguranim osobama⁴². Kasko osiguranje, koje se proteže izvan okvira jedne osobe osiguranika, može biti vrlo korisno rješenje za obitelji koje imaju više članova vozača, ali samo jedno vozilo, kao i za subjekte koji se bave *rent a car* uslugama.

Poznata je činjenica kako su sudovi u Hrvatskoj preopterećeni predmetima što dovodi do sporog rješavanja sporova. Veliki broj tih sporova zasigurno se odnosi i na sporove iz odnosa kasko osiguranja. Kako bi se što bolje izbjegli dugotrajni i skupi procesi pred sudom, osiguratelji svojim općim uvjetima nastoje urediti alternativne načine rješavanja eventualnih sporova. Ugovaratelju se nameće obveza, da čim nastane neko sporno pitanje iz ugovornog odnosa, to bez odgađanja priopći drugoj strani, čime se pristupa u prvoj ruci izvansudskom rješavanju spora kod osiguratelja. Neki osiguratelji se zadovoljavaju ovakvim odredbama, a rijetki idu i dalje od ovoga te propisuju detaljnije korake nakon nastanka spornih pitanja⁴³. Tek nakon što proteknu rokovi u kojima se spor mora završiti mirnim putem i ako se tada ne bude riješen spor, steći će stranke pravo da pokrenu postupak pred sudom.⁴⁴

³⁹ Kada je u pitanju plaćanje premije, opći uvjeti slijede odredbe ZOO-a, stoga ih neću detaljnije izlagati, s time da se osiguratelji obavezno koriste zakonskom mogućnošću da ugovorni odnos nastaje tek trenutkom plaćanja premije. Važno je napomenuti da ugovaratelj osiguranja plaća i šalje premiju osiguratelju isključivo o svom riziku i trošku.

⁴⁰ U slučaju krađe ovaj rok iznosi 24 sata a prijava se mora podnijeti i nadležnoj policijskoj postaji!

⁴¹ To će biti slučaj, uglavnom, ako se ostvari rizik krađe već u prvoj godini osiguranja, a iznos takve franšize za osobna vozila je oko 20%. Za drugu i svaku sljedeću godinu osiguranja, obavezna dodatna franšiza se ne obračunava.

⁴² Suosiguranim osobama se smatraju uz osiguranika (koji ne smije biti pravna osoba) i osobe kojima je dao vozilo na korištenje. Znanje i ravnanje suosigurane osobe smatrat će se kao znanje i ravnanje osiguranika. Suosiguranici su i najmoprimci i zakupci kojima osiguranici, koji se profesionalno bave, iznajmljivanjem ili davanjem u zakup vozila osigurano vozilo daju na korištenje.

⁴³ Tako se propisuje i obavezan miran postupak vještačenja. Ovaj proces sličan je arbitraži. Svaka stranka imenuje jednoga vještaka i tako izabrani vještaci biraju trećega koji je ujedno i predsjednik vijeća. Ukoliko ovaj proces ne dovede do rješenja spornih pitanja pristupa se procesu mirenja kod neke od institucija koje se bave takvom vrstom rješavanja sporova.

⁴⁴ U sklopu Hrvatskog ureda za osiguranje djeluje Centar za mirenje osnovan odlukom Upravnog odbora Hrvatskog ureda za osiguranje od 29.03.2007.g., a sukladno čl. 272. st. 1. i čl. 273. st. 1. i 2. Zakona o osiguranju. Centar

3.1.4.1. Gubitak prava iz osiguranja

Ovo je zasigurno najvažniji dio općih uvjeta svakoga osiguratelja. Za osiguranika je od iznimne važnosti da bude upoznat s ovim odredbama jer se sada već nalazi u ugovornom odnosu u kojem plaća premije i stoga mora biti u mogućnosti ostvariti svoja prava na osigurninu, inače za njega ugovor o kasku gubi svaki smisao. Osiguratelji bi također morali biti korektni i izričito naglasiti važnost ovih odredaba svakom ugovaratelju. Svi osiguratelji u svojim općim uvjetima navode dugačak popis zabranjenih ponašanja i stanja za osiguranika čije kršenje dovodi do gubitka prava iz osiguranja i najvažnije gubitka osigurnine.

Osiguranik gubi prava iz osiguranja:

za vrijeme dok vozilom upravlja osoba bez odgovarajuće dozvole;⁴⁵ ako je vozilo oduzeto pravomoćnom sudskom odlukom ili rješenjem; ako vozilo nije bilo zaključano ili je krađa bila olakšana na neki drugi način; siguranik nije prijavio povećani rizik, niti je za njega platio dodatnu premiju;⁴⁶ ako je šteta uzrokovana namjerno ili prijevaram;⁴⁷ ako je osiguranik pod utjecajem droga ili alkohola⁴⁸.

3.1.5. Osigurnina i postupak utvrđivanja visine šteta

Prije samog utvrđivanja visine štete potrebno je razlikovati dvije vrste šteta:

totalna šteta i
djelomična šteta.

Pod totalnu štetu razumijevamo uništenje ili nestanak vozila, dok se djelomične štete odnose samo na oštećenja osiguranog vozila. Za ove dvije vrste šteta potpuno je drugačiji postupak utvrđivanja njihove vrijednosti.

Iznos totalne štete određuje se prema vrijednosti osiguranog vozila na dan utvrđivanja visine štete umanjenoj za tržišnu vrijednost ostatka osiguranog vozila, a prema stanju toga

za mirenje Hrvatskog ureda za osiguranje omogućava provođenje postupka mirenja u sporovima iz osigurateljskih i odštetnih odnosa temeljem ugovora o osiguranju odnosno temeljem zakona, i to o pravima oštećenih osoba, osiguranika ili društava za osiguranje. Mirenje se provodi sukladno odredbama [Pravilnika o radu Centra za mirenje i postupku mirenja pri Hrvatskom uredu za osiguranje](#) koji je stupio na snagu 29.03.2007.g.

Mirenje se pokreće podnošenjem "Prijedloga za provođenje mirenja" Centru za mirenje, na koji se protustranka očituje u roku od 15 dana od dana dostave istog dostavljanjem Centru za mirenje "Odgovora protustranke na prijedlog za provođenje mirenja".

Stranke mogu postupak mirenja urediti prema pravilima o kojima se stranke dogovore, u koju svrhu se strankama preporučuje koristiti standardni [Sporazum o mirenju](#).

Na sva pitanja koja nisu izričito riješena sporazumom stranaka, primjenjuje se gore navedeni Pravilnik o radu Centra za mirenje i postupku mirenja pri Hrvatskom uredu za osiguranje, a na pitanja koja nisu riješena Pravilnikom [Zakon o mirenju](#) (NN 163/2003). Za pokretanje postupka mirenja potrebna je suglasnost objiju strana. Postupak mirenja provode izmiritelji koji su imenovani na listu izmiritelja Centra za mirenje HUO iz reda stručnjaka koji su prošli odgovarajuću edukaciju ili se radi o stručnim osobama koje su se u pravnoj struci istakle znanstvenim ili stručnim radom ili svojim javnim djelovanjem.

⁴⁵ Osim ako uči upravljati vozilom-auto škola, zaposlenici u automehaničarskoj radionici i autopraonici itd.

⁴⁶ Gubi prava samo u omjeru između plaćene premije i one koju je trebao platiti.

⁴⁷ Ovo se odnosi i na osiguranikovu obitelj, njegove zaposlenike i druge osobe koje upravljaju vozilom.

⁴⁸ Vožnja pod utjecajem alkohola, pitanje je koje u Hrvatskoj uvijek izaziva veliko zanimanje javnosti i žustre rasprave. Ne postoji vozač kojega barem jednom nije zaustavila policijska patrola i podvrgnula ga alkotestiranju. To je zasigurno (uz kontrolu brzine) i najčešće svrha policijske kontrole prometa. Mnoge će zasigurno zanimati kako osiguratelji rješavaju ovo pitanje i stoga ću ga detaljnije razraditi. Osiguratelji su prepoznali želje većine i svi dozvoljavaju da vozač u krvi ima najviše 0.5 g/kg (0.5 promila). Sve iznad ove granice smatra se alkoholiziranošću vozača i takav onda gubi prava iz osiguranja. Vozač također ne smije odbiti alkotestiranje od strane policije. Većina osiguratelja ostaje na ovim zahtjevima, ali neki idu i dalje. Postoje osiguratelji koji zahtjevaju da, ukoliko alkotest bude pozitivan (0.6 promila ili više), vozač mora zatražiti da se nad njim izvrši analiza uzorka krvi kako bi se utvrdila alkoholiziranost. Ove obaveze može se osloboditi jedino vozač kojem bi takvo testiranje ugorozilo zdravlje (hemofilija).

vozila neposredno prije štete. Za utvrđivanje visine štete primjenjuje se nabavna cijena novog vozila na dan utvrđivanja visine štete umanjena za izgubljenu vrijednost zbog tehnike istrošenosti (amortizacija).⁴⁹ Ako vrijednost vozila na dan utvrđivanja štete iznosi manje od troškova popravka, visina se određuje kao da je vozilo uništeno (totalna šteta). Ovdje vrijedi ograničenje, da gornja granica osigurateljeve obaveze ne može biti viša od svote osiguranja koja je naznačena u polici.

Djelomična šteta utvrđuje se prema visini troškova popravka u Republici Hrvatskoj⁵⁰ umanjenih za tržišnu vrijednost ostatka dijelova koji se zamjenjuju. Ne naknađuju se troškovi popravka koji su nastali zbog promjena, poboljšanja ili usavršavanja nastalih tijekom popravka.

Uz totalne i djelomične štete, treba spomenuti kako one oblikuju sam ugovorni odnos. Kada nastupi osigurani slučaj u kojem se ostvarila djelomična šteta, vozilo ostaje dalje osigurano bez promjene. Situacije je potpuno drugačija kada nastupi osigurani slučaj u kojem se ostvari totalna šteta jer tada osiguranje vozila prestaje.

3.1.6. Premija osiguranja

U ovome dijelu osvrnut ću se na pitanja povećanja i sniženja premije⁵¹ jer smatram da je to svim osiguranicima važno za sveukupnu isplativost kaska. Osiguratelji koriste izraze bonusi i malusi, ovisno, radi li se o povećanju ili sniženju premije pa će ti izrazi biti korišteni i dalje u ovome radu.

3.1.6.1. Bonusi i malusi

Temeljna pravila za bonuse i maluse koja nalazimo u općim uvjetima kasko osiguranja primjenjuju se samo na osiguranike s najviše 10 vozila i vrijede za svako vozilo posebno.⁵² Osiguratelji koriste dva načina određivanja bonusa i malusa. Neki osiguratelji u općim uvjetima navode posebne odredbe za bonuse, a posebno za maluse, dok drugi objedinjuju ta dva pojma u sklopu premijskih razreda. U biti ova dva sustava se podudaraju u svim važnijim točkama samo se na njih gleda iz drugačije perspektive.

Osiguratelji koji posebno određuju bonuse navode u uvjetima da pravo na sniženje premije (bonus) imaju osiguratelji koji nemaju u osiguranom razdoblju (najmanje godina dana) prijavljenu niti jednu štetu. Osoba koja prvi puta ugovara kasko počinje s 0% bonusa. Bonus za sljedeću godinu se uvećava za određeni postotak (najčešće 10%) ako u prethodnoj godini nije bilo prijavljenih šteta. Neki osiguratelji ipak nude vrstu oprosta osiguranicima koji imaju prijavljenu najviše jednu štetu, tako da im se bonus za sljedeću godinu utvrđuje kao bonus od prethodne godine umanjen za 30%. Ovdje se radi o nekoj vrsti prikrivenog malusa. Ima slučajeva kada se nudi i beneficija nazvana – superbonus. Superbonus se priznaje osiguranicima čije je vozilo osigurano najmanje dvije godina i imaju bonus u iznosu od 50%, a u te dvije godine nije prijavljena šteta. Tada se prva prija-

⁴⁹ Amortizacija se utvrđuje na temelju starosti vozila, prijeđenih kilometara i općeg stanja.

⁵⁰ Osiguratelji kaskom ne pokrivaju popravke u inozemstvu.

⁵¹ Kriteriji za utvrđivanje premije razlikuju se ovisno o tome koliko vozila ugovaratelj osigurava u istom trenutku i kod istoga osiguratelja. Tako razlikujemo dvije opcije:

osiguranicima s najviše 10 osiguranih vozila premija i njene promjene određuju se za svako vozilo posebno na temelju broja prijavljenih šteta; osiguranicima s 11 i više vozila, premija i njene promjene određuju se za sva vozila i sve druge osigurane stvari na temelju odnosa likvidiranih šteta i funkcionalne (naplaćene) premije u protekle tri godine.

⁵² Za osiguranike s 11 i više osiguranih vozila, bonusi i malusi se određuju na različite načine, ovisno od osiguratelja do osiguratelja, ali kod svih je zajedničko to da su uvjeti mnogo povoljniji za osiguranike.

vljena šteta smatra kao da i nije prijavljena, a osiguranik time ne gubi bonus. Ovo su samo ogledni primjeri beneficija koje nude osiguratelji vezano uz bonuse i dakako moguće su različite druge kombinacije. Gotovo svi osiguratelji, bez obzira na okolnosti, ograničavaju najveći iznos bonusa na 50%.

Posebno određivanje malusa izvršeno je na način da se propisuje određeni postotak za koji se povećava premija prilikom svake sljedeće štete na vozilu. Primjera radi taj sustav izgledao bi ovako:

druga šteta – 20%;

treća šteta – 50%;

četvrta šteta – 100%;

peta i svaka daljnja šteta – 200% malusa.

Kod osiguratelja, koji primjenjuju sustav premijskih razreda, osiguranik prilikom sklapanja ugovora o kasko počinje s 100% stupnja osnovne premije osiguranja. Svaka godina bez prijavljene štete omogućava mu razvrstavanje za jedan premijski razred niže u sljedećoj godini. Taj niži premijski razred povlači za sobom i niži postotak premije (bonus). Svaka prijavljena šteta čini suprotno i osiguranik se razvrstava u viši premijski razred, čime plaća veći postotak premije (malus). Ovaj sustav identičan je prijašnjemu, samo se ovdje svi podaci vezano uz bonuse i maluse nalaze na jednom mjestu u uvjetima u obliku tablice koju ću ovdje i iznijeti primjera radi.

Premijski razredi	Stupnjevi osnovne premije osiguranja u postocima (%)
2	50
3	50
4	50
5	50
6	60
7	70
8	80
9	90
10	100
11	110
12	120
13	135
14	150
15	170
16	200

Postoji još nekoliko beneficija koje nude gotovo svi osiguratelji, a vezane su uz bonuse. Te beneficije ostvaruju osiguranici koji:

ugovaraju novi kasko za vozilo, a već imaju jedno vozilo pod kasko osiguranjem (osnovni kasko) kod istoga osiguratelja – bonus novoga kasko određuje se prema bonusu osnovnog kasko npr. 10% ako je bonus osnovnog kasko 20%-30%,⁵³

zaključuju prvi puta kasko za vozilo koje je otprije osigurano od automobilske odgovornosti (AO osiguranje) kod istoga osiguratelja,⁵⁴
mijenja osiguratelja.⁵⁵

⁵³ Ovdje se eventualno zahtijevaju još neke dodatne pretpostavke: određeni iznos bonusa iz osnovnog kasko npr. min. 20%, određeno trajanje novog kasko npr. min. 1 godina, novi kasko mora biti puni kasko, drugo vozilo mora biti u vlasništvu člana obitelji itd.

⁵⁴ Bonus za kasko se određuje prema bonusu iz AO npr. 10% kasko bonusa ako osiguranik ima 20%-25% bonusa iz AO.

⁵⁵ Osiguraniku se može uz podneseni zahtjev priznati bonus stečen kod prijašnjeg osiguratelja.

3.2. Kasko osiguranje plovila

3.2.1. Predmet osiguranja

Opći uvjeti kasko osiguranja plovila⁵⁶ donose veću raznolikost pojma predmeta osiguranja nego je to slučaj kod drugih transportnih sredstava. Predmet siguranja možemo najopćenitije odrediti kao plovilo. Plovila se dodatno dijele ovisno o dužini, širini te čak i tonaži na:

- brodice,
- jahte,
- brodove,
- čamce.

Osiguranje brodova nude samo veća društva za osiguranje a skoro svi osiguratelji u Republici Hrvatskoj imaju u ponudi kasko osiguranje za brodice i jahte. Kao i kod uvjeta za ostala transportna sredstva tako i kod plovila osiguranjem nisu obuhvaćeni svi predmeti koji se nalaze na plovilu ili su njegov sastavni dio.

Kasko osiguranjem obuhvaćeni su uglavnom ovi dijelovi plovila:

trup plovila, kormilo, jarboli i ostala obvezna oprema koja je potrebna za normalnu plovidbu uključujući pogonski stroj; pozicijska svjetla, bokobrani, konopi, oprema i uređaji za spašavanje, uobičajeni alat i druga oprema⁵⁷ potrebna za pogon i uporabu plovila.

Ukoliko se to posebno ugovori predmetom kasko osiguranja plovila mogu biti osobne stvari i prtljaga putnika. Svi predmeti moraju biti navedeni u polici.

Osiguratelji uglavnom apsolutno isključuju kao predmet osiguranja:

novac, nakit i vrijednosne papire; kamere, ručne satove, mobilne telefone; glazbala, informatička oprema itd.

Prostorna valjanost osiguranja nije jednako uređena kod svih osiguratelja. Ipak, može se zaključiti da velika većina osiguratelja kao područje prostiranja osiguranja⁵⁸ pomorskih plovila navode Jadransko more.

3.2.2. Osigurani rizici

Plovila je moguće osigurati od šteta⁵⁹ nastalih zbog:

pomorske nezgode i sudara; nevremena;⁶⁰ potonuća, prevrnuća i nasukanja; požara i eksplozije; (osim nuklearne), loma jarbola i/ili jarbolnih križeva; zlonamjernih postupaka trećih osoba; krađe;⁶¹

Različito od općih uvjeta kasko osiguranja letjelica za plovila se (kao i za cestovna vozila) redovito izričito navode isključeni rizici.

⁵⁶ Pravilnikom HANFA-e plovilima se, u pogledu kasko osiguranja, smatraju brodovi i čamci u pomorskoj, riječnoj i jezerskoj plovidbi, brodovi u izgradnji, platforme i ostala plovila.

⁵⁷ Osiguratelj će uglavnom ograničiti naknadu za ove predmete na određeni iznos cca. 250.00,00 EUR i oni će se u tome slučaju morati posebno osigurati.

⁵⁸ Treba napomenuti vezu između mjesta osiguranja navedenog u polici i područja plovidbe navedenog u knjižici polovila. Ako je u polici navedeno područje plovidbe teritorijalno šire od onog dozvoljenog u knjižici plovila, osiguranje je valjano samo unutar granica plovidbe prema knjižici plovila.

⁵⁹ Svjedoci smo da se u Hrvatskoj iz godine u godinu povećavaju brojke vezane uz nautički turizam i iznajmljivanje plovila uz naplatu (čarter). Stoga smatram važnim spomenuti da niti jedan osiguratelj ne obuhvaća kasko osiguranjem čartere osim ako se to posebno ne ugovori.

⁶⁰ Ovdje uključen je udar грома a neki osiguratelji će zahtijevati i određenu jačinu vjetrova cca. 8 Beauforta.

⁶¹ Uglavnom se zahtjeva da je plovilo imalo zaključanu kabinu i potpalublje te da je ostala oprema bila propisno osigurana i da se nije na neki drugi način olakšala krađa.

Osiguratelji (odstupanja su moguća) ne smatraju osiguranim rizicima:

štete nastale pri korištenju plovila za svrhe koje nisu športske ili rekreacijske;⁶² štete nastale ukrcajem opasnog tereta protivno važećim propisima; štete nastale prilikom sudjelovanja na utrkama motornih plovila ili na trening vožnjama za takve utrke; štete nastale zbog nedostatne posade, neispravne opreme ili zbog toga što osigurano plovilo nije sposobno za plovidbu; štete koje je osiguratelj, osoba kojoj je on povjerio upravljanje plovilom ili osoba koja se na plovilu nalazi uz njegovu suglasnost uzrokovala namjerno ili grubom nepažnjom; štete nastale zbog grešaka u konstrukciji, proizvodnji ili grešaka u materijalu, te nastale zbog istrošenosti uobičajenom upotrebom; štete nastale djelovanjem uobičajenih vremenskih utjecaja kao što su hrđanje, oksidacija, korozija, kavitacija, osmoza, starenje, istrošenost, truljenje, štetočine; štete nastale zbog rata, građanskog rata ili ratu sličnih događaja; štete, bez obzira na vrstu, nastale zbog nuklearne eksplozije uključujući i radioaktivna zračenja uzrokovana nuklearnom reakcijom; štete zbog neobavljanja konačnog popravka pretodnih šteta; štete zbog plavljenja plovila morem ili oborinskim ukoliko nije bilo osigurano odgovarajućim pokrivačem (ceradom); posredne štete.⁶³

3.2.3. *Isključenje obaveze osiguratelja*

Osiguratelj neće biti u obavezi isplatiti osigurninu a osiguranik gubi prava iz osiguranja ukoliko se ne ispune sljedeće pretpostavke:

da osoba koja upravlja plovilom, ukoliko je to službeno propisano, posjeduje potrebnu dozvolu/ovlaštenje/licencu za plovidbu; da osoba koja upravlja plovilom u trenutku nastanka štete nije bila pod utjecajem alkohola, droga ili drugih narkotika (ako se analizom krvi ili drugom metodom mjerenja količine alkohola u krvi utvrdi da udio alkohola iznosi 0,5 g/kg odnosno 0,5 promila ili više te ako se nakon štetnog događaja odbije podvrći testu na alkohol, ako se stručnim pregledom utvrdi da pokazuje znakove poremećenosti uzrokovane uporabom droga ili drugih narkotika i ako se nakon štetnog događaja odbije podvrći testu na droge/narkotike); šteta uzrokovana namjerom ili prijavom ugovaratelja osiguranja, osiguranika ili članova njihove uže obitelji; plovilo oduzeto pravomoćnom sudskom odlukom ili rješenjem.

3.2.4. *Obaveze ugovaratelja osiguranja (osiguranika)*

Niti ovdje nema svrhe iznova navoditi obaveze ugovaratelja osiguranja, odnosno osiguranika, vezano za premiju, početak i prestanak osiguranja, franšize, promjene vlasnika, dužnosti prijavljivanja rizika itd. jer i ovdje vrijedi sve već prije rečeno u pogledu kasko osiguranja cestovnih vozila. Stoga će se naglasiti samo obaveze osiguranika nakon nastanka osiguranog slučaja. Osiguranik je u obavezi:

svaku štetu neodgodivo prijaviti lučkoj kapetaniji i osiguratelju; u slučajevima štete od požara, eksplozije, krađe, provalne krađe, razbojstva i piratstva neodgodivo podnijeti prijavu najbližoj policijskoj postaji; sve razumne moguće mjere za sprečavanje ili smanjenje štete; ako osiguratelj u vezi s tim daje upute, ugovaratelj osiguranja ih je dužan slijediti); surađivati u svakom smislu s osigurateljem.

⁶² Npr. korištenje plovila za čarter s ili bez skipera.

⁶³ Izgubljena zarada, kazne, ograničenje brzine itd.

3.2.5. *Osigurnina i postupak utvrđivanja visine šteta*

Razlikovanje totalne i djelomične štete nalazimo i kod kasko osiguranja plovila.⁶⁴

Djelomična šteta obuhvaća stvarne troškove popravka i dovođenja plovila u prvotno stanje. Naravno ne naknađuje se šteta zbog gubitka vrijednosti nakon popravka a naknada se umanjuje ako je nakon popravka povećana vrijednost plovila. Naknada štete u slučaju potpunog gubitka plovila ili njegovih dijelova umanjuje se za vrijednost ostataka. Potpuni gubitak plovila razumijeva se gubitak plovila s motorom i opremom ili gubitak trupa nastao kao posljedica potonuća bez mogućnosti izvlačenja, uništenja, nestanka ili trajnog oduzimanja cijelog plovila. Uništenje ili gubitak samo trupa i/ili stroja i/ili opreme ne smatra se potpunim gubitkom plovila. Spašeni dijelovi uništenih ili oštećenih stvari ostaju osiguraniku. Ukoliko troškovi popravka prelaze iznos osigurnine smatrat će se kao da je na plovilu nastala potpuna šteta.

U slučaju potpunog gubitka plovila iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini njegove stvarne vrijednosti, a ako je vrijednost ugovorena, u visini ugovorene vrijednosti, ali ne iznad osigurane svote. Za ovo osiguranje je specifično da se pod stvarnom vrijednošću podrazumijeva tržišna vrijednost na početku osiguranja (a ne u trenutku nastupa osiguranog slučaja). Tako određena stvarna vrijednost relevantna je za izračun osigurateljeve obveze samo u slučaju ako stranke nisu izričito ugovorile vrijednost plovila. Tu ugovorenu vrijednost nikako ne treba miješati s osiguranom svotom koja je „plafon“ osiguravateljeve obveze. To je rješenje iz odredaba Pomorskog zakonika (čl. 694.-696.) koje nalazimo i u uvjetima naših osiguratelja.

Kasko osiguranjem plovila obuhvaćeni su i ovi troškovi:

troškovi spašavanja⁶⁵; nagrada za spašavanje⁶⁶; troškovi izravno uzrokovani nastankom osiguranog slučaja; troškovi utvrđivanja štete.

Ostali troškovi nastali osiguranim slučajem priznaju se samo ako su bili razumni i nužni te ako ne prelaze iznos osiguranja.

Bonus ili smanjenje premije javlja se i kod kasko osiguranja plovila⁶⁷. Ugovaratelj osiguranja ima pravo na bonus u slijedećem razdoblju osiguranja, ako je plovilo bez prekida osigurano najmanje jednu godinu bez prijavljene štete.

⁶⁴ Zanimljiv je način određivanja štete koji se kod brodova zbog specifičnosti tržišta određuje na ponešto drugačiji način nego je to slučaj kod drugih transportnih sredstava. PZ u čl. 695. i 696. govori da ako nije drugačije ugovoreno, uzet će se da je osigurana vrijednost stvarna vrijednost osiguranog predmeta na početku osiguranja i kao stvarna vrijednost osiguranog predmeta uzima se njegova tržišna vrijednost na početku osiguranja. Vrijednost osiguranog predmeta koja je dogovorno utvrđena u ugovoru o osiguranju ili u polici osiguranja (ugovorena vrijednost) obvezna je za osiguravatelja i osiguranika. čl. 709. st 2. PZ-a odnosi se na slučaj potpunog gubitka osiguranog predmeta iz osiguranja a u tom slučaju šteta se nadoknađuje u visini njegove stvarne vrijednosti, odnosno ako je vrijednost ugovorena u visini ugovorene vrijednosti, ali ne iznad osigurane svote.

⁶⁵ Troškovi spašavanja su troškovi nastali zbog izbjegavanja izravne pogibelji ili zbog smanjenja već nastale štete a naknaditi će se iz osiguranja ako su bili razumni ili učinjeni u suglasnosti s osigurateljem i učinjeni u svezi rizika obuhvaćenih osiguranjem. Ovi troškovi naknaditi će se neovisno o njihovom korisnom rezultatu i onda kad zajedno s naknadom štete premašuju svotu osiguranja za plovilo, ali sama naknada za te troškove ne smije biti veća od svote osiguranja plovila. Osiguranik neće smjeti preuzeti odgovornost za te troškove bez prethodnog odobrenja osiguratelja.

⁶⁶ Nagradom za spašavanje smatraju se troškovi naknade koju je osiguranik obavezan isplatiti spasitelju i troškovi utvrđivanja te naknade. Ako osigurano plovilo bude spašeno od drugog plovila istog vlasnika smatrat će se da se radi o različitim vlasnicima.

⁶⁷ Premija osiguranja smanjuje se ovisno o broju godina osiguranja slično bonusima za autokasko. Pravo na bonus vezano je uz vlasnika plovila i ne prenosi se na novoga vlasnika. Iznimno se prava i obveze iz odredaba o bonusu prenose u slučaju prijenosa prava vlasništva ovjerenim darovnim ugovorom između članova uže obitelji (supružnici, djeca, roditelji) na sljednika odnosno na daroprimatelja. Osiguratelj priznaje bonus temeljem podataka iz vlastite evidencije. Osiguratelj može priznati bonus temeljem pisane potvrde prethodnog osiguratelja ili temeljem pisane osiguranikove izjave. Osiguranje sklopljeno s trajanjem kraćim od 1 (jedne) godine ne može biti temelj za obračun bonusa u slijedećem razdoblju osiguranja niti ako se u međuvremenu nije ostvario osigurani slučaj. U slučaju prekida osiguranja, uz uvjet da prekid nije trajao dulje od 3 (tri) godine i da u razdoblju prije i tijekom prekida osiguranja nije prijavio štetu, osiguranik pri ponovnom sklapanju ugovora o osiguranju za isto plovilo ili za plovilo iste vrste (iste premijske grupe) nastavlja koristiti svoja prava na bonus.

Prijavljenom štetom razumijeva se šteta za koju je osiguratelj isplatio naknadu ili dio naknade ili šteta po kojoj još nije plaćena naknada, ali je utvrđena osigurateljeva obveza.

Unatoč tome što opći uvjeti sadrže odredbe o bonusu ni na jednome mjestu se izravno ne spominju malusi. Malusi su ipak i kod plovila na snazi ali se o njima posredno zaključuje iz odredbe općih uvjeta koju imaju skoro svi osiguratelji a govori da ako su prijavljene štete za koje osiguratelj isplaćuje naknade ili stvara rezerve, bonus se od slijedeće godine osiguranja smanjuje za 10 % osnovne premije po šteti

3.3. Kasko osiguranje letjelica

Odmah na početku moram istaknuti da ugovor o kasko osiguranju letjelica⁶⁸ svoj pravni izričaj crpi iz ZOO-a samo kao *lex generalis*. ZOSOZP⁶⁹ je pak *lex specialis* i sadrži posebno poglavlje o osiguranju zrakoplova i stoga ga treba kao pravni izvor koristiti prije odredaba ZOO-a prema dobro poznatom pravnom pravilu *lex specialis derogat lex generalis*.

3.3.1. Predmet osiguranja

Osiguratelji uglavnom ne navode u općim uvjetima pojam letjelice već se koriste pojmom zrakoplov⁷⁰ ali ga i relativno ekstenzivno tumače. Kao i u slučaju kasko osiguranja automobila ni zrakoplov nije obuhvaćen osiguranjem u cjelovitosti. Osiguranim se smatra trup zrakoplova s motorima, propelerima, standardnom opremom i svim dijelovima potrebnim za letenje. Dodatna oprema ni ovdje nije predmet osiguranja ali to je samo relativno. Ukoliko se posebno ugovori i plati se dodatna premija⁷¹ osiguranje će pokrivati i:

štetu na opremi koja nije potrebna za letenje i pričvršćena je na zrakoplovu; štete na zrakoplovu nastale tijekom prijevoza cestom.

Ove štete uzet će se u obzir uglavnom u slučaju totalnog gubitka zrakoplova.

3.3.2. Osigurani rizici i isključenje obaveze osiguratelja

Osigurani rizici koju su pokriveni osiguranjem uglavnom se ne navode neposredno. Osiguratelji samo propisuju da je zrakoplov osiguran u slučaju:

potpunog gubitka,
djelomičnog gubitka ili oštećenja.

Potpunim gubitkom smatra se potpuni gubitak zrakoplova s motorima i opremom. Zrakoplov koji je nestao također će se smatrati kao da je nastupio potpuni gubitak. Zrakoplov je nestao ako je prošlo 90 dana otkad je osiguranik o njemu primio zadnju obavijest ili je bila prekinuta svaka veza između njega i nadležne kontrole leta. Neki osiguratelji tražiti će povrat isplaćene osigurnine ukoliko je nestali zrakoplov pronađen i vraćen vlasniku.

⁶⁸ Pravilnikom HANFA-e razlikuje se kasko osiguranje zračnih letjelica i zračnih plovila.

⁶⁹ Primjetio sam i to da neki osiguratelji u svojim općim uvjetima podvrgavaju ugovor o kasko osiguranju zrakoplova pod strano pravo. Ovdje stranka mora biti svijesna da u obzir dolaze i propisi iz područja međunarodnog privatnog prava.

⁷⁰ Zrakoplov se smatra svaki uređaj koji se može održati u atmosferijslijed djelovanja zračne struje, osim djelovanja zračne struje na zemaljsku površinu.

⁷¹ Ove pretpostavke se moraju ispuniti kumulativno.

U slučaju djelomičnog gubitka ili uništenja sastavnog dijela zrakoplova osiguratelj će pokriti samo one troškove koji su potrebi da se isti vrati u stanje prije nastupanja osiguranog slučaja.

Koji su to osigurani rizici možemo posredno zaključiti iz onih rizika koje je osiguratelj izričito isključio iz osiguranja a time i svoje obaveze prema osiguraniku. Uglavnom su iz osiguranja isključeni ovi rizici:

ako je osiguranik koristio zrakoplov u protupravne namjene ili namjene koje nisu navedene u polici; prijevoz zrakoplova kopnom;⁷²slijetanje, uzletanje ili pokusi tih radnji na površinama koje nije odobrio proizvođač zrakoplova ili nadležne vlasti leta;⁷³parkirani zrakoplov koji nije primjereno osiguran ili osiguran u skladu s uputama proizvođača; nepropisno opterećenje zrakoplova; ratovi, nemiri, štrajkovi, sabotaze i teroristički napadi ili bilo kakvo prisvojenje zrakoplova od strane posade ili drugih osoba u zrakoplovu pri čemu je uključen i pokušaj tih radnji; namjera ili gruba nepažnja osiguranika, osoba kojima je on prepustio upravljanje zrakoplovom ili za čije ponašanje odgovara kao i osoba koje se nalaze u zrakoplovu njegovom suglasnošću; habanje, istošenost, korozija, vlaga, starenje i smrzavanje; eksplozivne ili samozapaljive tekućine u zrakoplovu;⁷⁴greške ili oštećenja na koja je osiguranik bio upozoren od nadležnih vlasti ili proizvođača; pogonske štete (nepravilno rukovanje); zrakoplov ne odgovara zakonskim zahtjevima i nema službene dozvole ili su one prestale vrijediti u trenutku štetnog događaja;⁷⁵posada zrakoplova nema potrebne dozvole i ovlaštenja; nuklearne eksplozije.

3.3.3. Obaveze ugovaratelja osiguranja (osiguranika)

Kao i kod drugih vrsta kasko osiguranja i ovdje ugovaratelj osiguranja odnosno osiguranik mora ispuniti svoje osnovnu obavezu plaćanje premije. On je obavezan i sudjelovati u naknadi štete franšizom koja je gotovo uvijek propisana. Franšiza u ovome slučaju može biti ugovorena u određenom postotku od osigurane svote zrakoplova ili u paušalnom iznosu. Obaveza mirnog rješavanja sporova arbitražom postoji i u ovdje. Kao jedinu specifičnu obavezu osiguranika kod ugovora o kasko osiguranju zrakoplova naprema kasko osiguranju drugih transportnih sredstava valja navesti onu koja nastaje nakon osiguranog slučaja. Tada osiguranik ima znatno duži popis obaveza nego kod npr. automobilskog kaska. To je i za očekivati jer zrakoplovi spadaju zasigurno u skuplja transportna sredstva koja je moguće osigurati kaskom a time je i iznos eventualne osigurnine veće financijsko opterećenje za osiguratelja. Neispunjene ovih obaveza može povući za sobom umanjenje osigurnine.

Valja ukazati i na prostorno važenje osiguranja. Ono kod kasko osiguranja zrakoplova redovito obuhvaća veliki teritorij ali to je razumljivo kada uzmemo u obzir tehničke mogućnosti većine zrakoplova. Tako neki osiguratelji kao mjesto osiguranja uzimaju propisane rute kojima se kreću zrakoplovi ali će biti flekibilni ako se radi o nepredviđenim događajima poput spašavanja ili prisilnog slijetanja. Neki osiguratelji propisuju da osiguranje vrijedi u cijelome svijetu.⁷⁶

⁷² Osim ako je to posljedica osiguranog slučaja ili je posebno ugovoreno.

⁷³ Osim u slučaju prisilnog slijetanja zbog izvanrednog događaja.

⁷⁴ Osim pogonskih materijala.

⁷⁵ Zanimljivo da osiguratelj ne zahtijeva da ti uvjeti budu ispunjeni u svakom trenutku.

⁷⁶ Pojam cijeloga svijeta kao i pojam Europa kod automobilskog kaska dosta je neodređen i može se različito tumačiti. Znači li cijeli svijet sve zemlje svijeta, sve svjetske zrakoplovne rute ili nešto treće odredit će se vjerojatno tek u postupku iz spora o osiguranju i bilo bi vrlo zanimljivo vidjeti kako se to tumači u praksi.

3.3.4. Osigurnina i postupak utvrđivanja visine šteta

Kod kasko osiguranja zrakoplova također nailazimo na različite postupke utvrđivanja šteta osivno o tome radi li se u konkretnom slučaju o:

- potpunoj šteti;
- djelomičnoj šteti.

U slučaju nastanka potpune štete (potpuni gubitak zrakoplova) osiguravatelj će obračunavati štetu u visini tržišne vrijednosti zrakoplova neposredno prije nastupanja osiguranog slučaja. Čak i prilikom nastanka djelomične štete smatrat će se da se radi o potpunoj šteti ako troškovi spašavanja i poravka prelaze tržišnu vrijednost zrakoplova. Naravno svi ovi iznosi biti će ograničeni maksimalnom svotom osiguranja navedenoj u polici a treba uzeti u obzir i franšizu.

U slučaju nastanka djelomične štete osiguravatelj će obračunati štetu u visini stvarnih troškova nužnih da bi se zrakoplov vratio u prijašnje stanje. Ako se zbog popravka povećala vrijednost zrakoplova ta vrijednost će se odbiti kod izračuna štete. Osiguranjem nisu pokrivenne štete koje nastanu radi izgubljene vrijednosti do koje je došlo unatoč popravku zrakoplova. Svi osiguratelji nadoknaditi će i troškove spašavanja, traženja i prijevoza zrakoplova. Da bi se nadoknadili troškovi spašavanja moraju se ispuniti ove pretpostavke:

- troškovi spašavanja moraju biti u izravnoj vezi s osiguranim slučajem;
- troškovi moraju biti nužni i razumni;

troškovi ne smiju preći iznos od cca. 2.500,00 do 50.000,00 EUR ili 5% svote osiguranja na dan likvidacije i ne smiju preći ni u kojem slučaju iznos osigurane svote.

Ove troškove odnosno njihovu visinu morat će dokazati osiguratelj i to uglavnom predočenjem računa.

4. Zaključak

U Republici Hrvatskoj postoje mnogi osiguratelji i svaki od njih nudi svoje opće uvjete koji se u mnogim crtama sadržajno poklapaju, ali postoje i detalji koji zapravo čine velike razlike. O tim „detaljima“ valja voditi računa pri izboru osiguratelja, dakle prije sklapanja ugovora o osiguranju. Zbog toga je neophodno da potencijalni ugovaratelji osiguranja, bez obzira na njihovo pravno znanje, prouče opće uvjete svoga odabranog osiguratelja koje im je ovaj dužan dati razumno prije namjeravanog sklapanja ugovora. To bi trebalo biti u interesu i ugovarateljima osiguranja i osigurateljima a u duhu je načela dobre vjere pri sklapanju ugovora. Ne treba zaboraviti da potpisivanjem police ugovaratelj osiguranja potvrđuje i da su mu pravovremeno uručeni uvjeti osiguranja te da mu je tako dana prilika da se upozna s njihovim sadržajem. Brzopleto sklapanje ugovora može dovesti do neželjenih posljedica koje traju duže vrijeme. S druge strane, vjerujemo da će u skoroj budućnosti osiguratelji na hrvatskom tržištu u većoj mjeri djelovati u interesu svojih klijenata te da će detaljno i na vrijeme uputiti stranke u sva relevantna pitanja ugovora o kasko osiguranju. S obzirom na tešku ekonomsku situaciju koja trenutačno potresa Hrvatsku i svijet, kasko osiguranje se općenito nalazi u procesu stagnacije, što potvrđuju i najrecentniji statistički podaci. Nestajaća i visoke cijene naftnih derivata te ogroman pad prodaje automobila zamjetan su udarac osigurateljima koji pružaju usluge kasko osiguranja. Ipak, kasko osiguranje ima osiguranu budućnost jer se uskoro očekuje izlazak iz recesije te masovni prelazak vozača na hibridne automobile i alternativna goriva. Mnogo toga će se morati promijeniti kako bi se poboljšalo tržište kaska u Hrvatskoj (npr. pratiti trendove i dinamiku ljudskog djelovanja i napretka društva općenito i sukladno tome zastarjele rizike odbaciti i pravovremeno uvoditi nove, dozvoliti ugovarateljima veću slobodu izbora osiguranih rizika i samostalno formiranje kombinacija pokrivenih rizika, povisiti stupanj

obrazovanja i profesionalnosti zaposlenika u društvima za osiguranje koji su u izravnom doticaju s klijentima, nametnuti više ograničenja osigurateljima u formiranju općih uvjeta kogentim zakonskim odredbama, donositi kvalitetne propise iz područja zaštite potrošača i iste dosljedno provoditi).

Unatoč prije iznesenim kritikama može se reći da, načelno, Republika Hrvatska ima zadovoljavajući pravni sustav kasko osiguranja i da smo na dobrome putu da u budućnosti budemo na razini razvijenih država Europske Unije.

Summary

The paper analyzes the regulation of casco insurance contracts for transportation vehicles through essentialia negotii (risks, insurance fee, insurance premium, object of insurance) of that contractual relationship. This is the result of a research conducted by comparing the general conditions of insurance companies that are conducting their business in Croatia. Only those features that are typical with most insurance companies and which are essential for understanding casco are reviewed. The goal is to help potential clients, but also insurers, by pointing out the essential elements of this contract to which attention should be paid before the contract is made. Particular emphasis was placed on the general conditions of insurance companies because the provisions of our relevant legislation are mostly dispozitiv and leave plenty of room for contracting parties to solve a series of important questions from their relationship.

Keywords: casco, insurance, transport, aircraft, vessels, road vehicles, insured risks, bonus, malus, insurance premium