

Nikša Ujević *

ISSN 0469 - 6255
(47 - 52)

O POMORSKIM NEZGODAMA U NAŠOJ TRGOVAČKOJ FLOTI

UDK 656.08 + 368 - 01]629.123.4

Prethodno priopćenje

Sažetak

U sustavu osiguranja brodova pomorske nezgode zauzimaju posebno mjesto. Istraživanje koje je provedeno na uzorku brodova hrvatske pomorske teretne flote pokazalo je da su, prema vrsti štete, najučestaliji kvarovi stroja, udar, oštećenja vijka i sudar. Istodobno, kao uzroci najčešće su deklarirani ljudski faktori, neispravnost uređaja, prirodna nepogoda i skrivena mana. Sumnjive deklaracije nekih vrsta i uzroka šteta čine uputnijim ustrajati na utvrđivanju stvarnih razloga za nastanak štete, uz pokušaj preventivnog djelovanja. U radu se želi upozoriti na važnost sustavnog i kontinuiranog praćenja i istraživanja uzroka i učestalosti pomorskih nezgoda, jer se čini da se tom problemu u Hrvatskoj posvećuje premalo pažnje.

1. UVOD

Osiguranje u suvremenom svijetu poprima sve veće značenje. Pomorsko osiguranje izrazito je premijsko osiguranje, odnosno osiguranje uz naplatu određene naknade. Tijekom evolucije i razvoja pomorskog osiguranja došlo je do njegove diferencijacije na osiguranje broda (trupa, strojeva, opreme, vozarine, izdataka i drugih interesa vezanih za brod, što se uobičajeno naziva kasko-osiguranje), zatim osiguranje tereta (ili kargo-osiguranje) i osiguranje odgovornosti broдача (ili klupsko-osiguranje).

Zbog visokih vrijednosti pomorskih brodova, problematika kasko-osiguranja brodova vrlo je bitna za poslovanje osiguravatelja i broдача. Pomorske nezgode zauzimaju pritom posebno mjesto. Financijski iznosi pomorskih nezgoda i posljedice koje iz njih proizlaze od velikog su značenja u pomorskom kasku, najprije kao izdatak osiguravatelja, ali i kao parametar koji bitno utječe na uvjete osiguranja u idućem razdoblju. Naime, iznosi naknada za štete ograničeni su ukupnim fondom uplaćenih premija i osiguravateljevih pričuvnih sredsta-

va. Kad se ukupni gubici približe isplaćenim iznosima, ili ih premaše, dolazi do promjena odnosa (porast premija i franšiza, sužavanje opsega pokrića i sl.), pa se tako posljedica šteta ponovno odražavaju na štetu osiguravatelja.

Sve to pokazuje da je prevencija šteta, ili njihovo svodenje u uže okvire, u obostranom interesu i osiguravatelja i broдача. Te aktivnosti moguće je provesti jedino kontinuiranim praćenjem i istraživanjem uzroka i učestalosti pomorskih nezgoda. U Hrvatskoj, za razliku od mnogih pomorskih zemalja, na tom se planu osjeća nedostatna organiziranost.

Ponukani time, izvršili smo na uzorku brodova hrvatske pomorske teretne flote uposlene u međunarodnoj plovidbi analizu izdataka hrvatskih broдача za premiju brodskog osiguranja (misli se na osiguranje broда, vozarine i troškova) i izdataka osiguravatelja za isplate štete nastalih pomorskim nezgodama. Istraživanje je uključilo propitivanje osnovnih uzroka i učestalosti pomorskih nezgoda u različitim uvjetima iskorištavanja brodova, a zatim i strukturne različitosti flote (starost broда, vrsta broда, vrsta broдарства, štete po uzrocima, vrstama, veličini broда i slično).

U nastavku se prikazuje dio rezultata istraživanja pomorskih nezgoda; onaj koji se odnosi na vrste i uzroke šteta nastalih na floti iz uzorka.

2. Odabir uzorka i razdoblje istraživanja

Analizirajući strukturu hrvatske međunarodne teretne flote po broдарima i unutrašnju strukturu flote pojedinih broдача, za uzorak su odabrani najveći riječki broдари - "Croatia line" i "Lošinjska plovidba".

Pokazalo se da je u promatranom razdoblju, od 1988. do 1992. godine, u floti uzorka plovilo osamdesetak brodova s oko 800 000 BRT. Njihov broj čini približno 40% ukupne hrvatske teretne flote u međunarodnom poslovanju, dok je udio u BRT-tonaži 1/3. ² S gledišta broja brodova i tonaže uzorak zadovoljava statistički kriterij reprezentativnosti.

* Nikša Ujević, kap. d. pl.
Adriatic osiguranje
Glavna filijala Rijeka, Rijeka

Tablica 1.
Struktura pomorskih nezgoda flote iz uzorka za razdoblje od 1988. do 1992. godine
- prema vrstama štete (u USD)

Vrsta šteta	1988.		1989.		1990.		1991.		1992.		Ukupno	
	Br.	Iznos	Br.	Iznos	Br.	Iznos	Br.	Iznos	Br.	Iznos	Br.	Iznos
Kvar stroja	8	369 080	12	678 275	21	1 187 259	16	1 106 855	17	3 489 013	74	6 830 482
Sudar	2	51 879	4	312 459	1	30 000	1	10 000	3	465 000	11	869 338
Udar	3	497 701	1	36 017	6	486 259	10	645 647	2	22 460	22	1 688 084
Gubitak sidra	1	60 493	2	24 952	1	61 569	3	79 428	0	0	7	226 442
Nasukanje	3	84 551	3	249 106	0	0	1	410 170	1	255 000	8	2 998 827
Dodir dna	0	0	0	0	3	264 708	2	540 576	1	75 000	6	640 315
Požar	1	325 170	1	33 743	2	722 052	2	300 607	0	0	6	1 109 032
Oštećenje vijka	1	34 976	2	139 943	3	183 424	3	28 067	4	440 316	13	874 088
Slagačka šteta	0	0	1	34 412	0	0	0	75 429	2	50 000	3	84 412
Ostalo	3	50 301	3	144 355	4	93 131	12	0	11	493 287	33	2 321 650
Ukupno	22	1 474 151	29	1 653 262	41	3 028 402	50	6 196 779	41	5 290 076	183	17642670

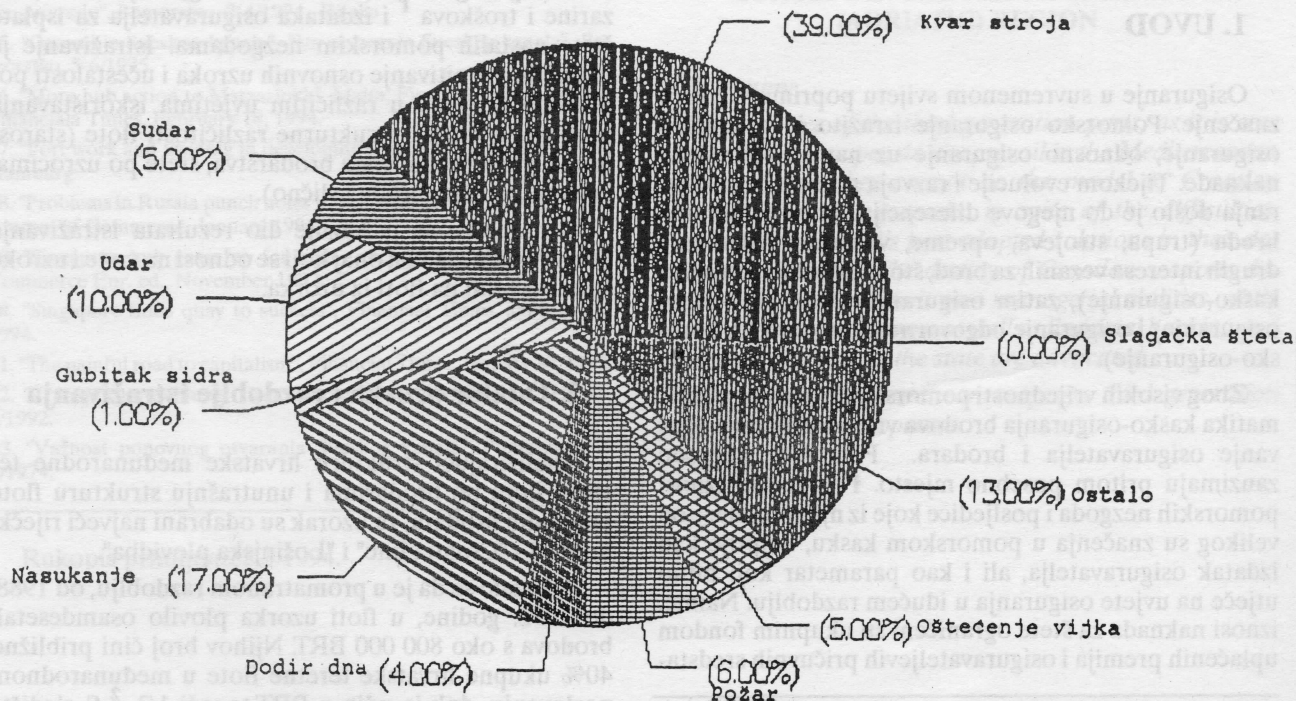
Vrsta štete	Prosjeck po šteti
Kvar stroja	92 304
Sudar	79 031
Udar	76 731
Gubitak sidra	32 349
Nasukanje	374 853
Dodir dna	106 719
Požar	184 839
Oštećenje vijka	67 238
Slagačka šteta	28 137
Ostalo	70 353
Ukupno	96 408

Uzorak pokriva (od godine do godine) 60-80% broja i tonaže klasičnih teretnih brodova u hrvatskoj floti, gotovo 50% kontejnerske flote, a posljednjih godina i cjelokupnu RO-RO-flotu, te više od 1/4 flote bulk-carriera.³ Te brojke, po autorovu mišljenju, pokazuju da je uzorak reprezentativan po strukturi i kvaliteti podataka koje nudi.⁴

Izvor: Sastavio autor na osnovi podataka prikupljenih od osiguravatelja

3. Analiza pomorskih nezgoda prema vrsti štete

Pri razmatranju pomorskih nezgoda prema vrsti štete, u obzir su uzete one štete koje su pokrivena uvjetima deviznog kaska prema *Institute Time Clauses* (I.T.C.)



Grafikon 1. Udio pojedinih vrsta šteta u ukupno isplaćenim iznosima za štete brodova iz uzorka za razdoblje od 1988. do 1992.

Tablica 2.

Udio pojedinih vrsta šteta u njihovu ukupnom broju, te odnos broja šteta i isplaćena iznosa prema ukupnom broju brodova iz uzorka za razdoblje od 1988. do 1992. godine

Vrsta štete	Udio u broju (%)	Udio u iznosu (%)	Broj šteta:		Broj brodova:	
			broj šteta	broj brodova	iznos šteta	broj brodova
Kvar stroja	40	39	1 :	5,9	1 :	15 595
Sudar	6	5	1 :	39,8	1 :	1 985
Udar	12	9,5	1 :	19,9	1 :	3 854
Gubitak sidra	4	1	1 :	62,6	1 :	517
Nasukanje	5	17	1 :	54,8	1 :	6 847
Dodir dna	3	4	1 :	73	1 :	1 462
Požar	3	6	1 :	73	1 :	2 532
Oštećenje vijka	7	5	1 :	33,7	1 :	1 996
Slagačka št.	2	0,5	1 :	146	1 :	193
Ostalo	18	13	1 :	13,3	1 :	5 301
Ukupno:	100	100				

Izvor: Sastavio autor na osnovi istraživanja

- Hulls, 1/10/83. To su: kvar stroja, sudar, udar, gubitak sidra, nasukavanje, dodir dna, požar, oštećenje vijka, slagačka (štivadorska) šteta i "ostalo". Rezultati istraživanja prikazani su u tablici 1. i na grafikonu 1.

Neki podaci iz tablice 1. stavljeni su u uzajamni odnos i u odnos s brojem brodova iz uzorka, na osnovi čega su dobiveni rezultati prikazani u tablici 2.

Evo nekih zaključaka koji se nameću.

Prvo se može uočiti da se od ukupno 183 pomorske nezgode u kojima je osiguravatelj imao isplatiti naknadu, čak 74 deklariraju kao kvar stroja, što čini 40% ukupnog broja šteta. Znatno su rjeđe svrstane u kategoriju "ostalo", koje čini 18% ukupnog broja šteta. Zatim dolaze udar (12%), oštećenje vijka (7%) i sudar (6%). Ostale vrste šteta zastupljene su uglavnom podjednako, s 2-5% ukupnog broja šteta.

Kad se analiza vrsta šteta proširi na za njih isplaćene iznose, slika se donekle mijenja. Najskuplje su one od nasukanja, s prosjekom od 375 000 USD po šteti. Nakon toga, s polovicom tog iznosa, dolaze štete od požara, zatim štete nastale zbog dodira dna (s prosjekom od 107 000 USD), a na četvrtom su mjestu štete zbog kvara na stroju, s prosječnom naknadom od 92 000 USD po šteti.

Odštetne isplate zbog sudara, udara, oštećenja vijka i "ostalih", šteta u prosjeku se kreću od 70 do 80 000 USD po šteti. Najniži prosječni iznosi (oko 30 000 USD) isplaćeni su za štete od gubitka sidra i slagačke štete.

Zanimljivo je da kroz promatrano razdoblje štete od kvara stroja i "ostale" štete imaju iznimno negativno kretanje (po broju šteta i isplaćenim iznosima), napose u posljednje dvije godine.

U razdoblju od 1991. do 1992. godine zabilježeno je 45% ukupnog broja šteta zbog kvara stroja. Istodobno je isplaćeno 67% ukupnih naknada za tu vrstu šteta iz cijelog promatranog razdoblja. Očito je riječ o sve težim i skupljim havarijama stroja.

Istraživanje je pokazalo da je prosječna starost brodu na kojemu je nastao kvar stroja iznosila 14,02 godine.

Za štete svrstane u kategoriju "ostalo" zanimljivo je da se 70% njih odnosi na oštećenje trupa zbog nevremena. Sve isplate po toj osnovi izvršene su tijekom posljednje dvije promatrane godine, kad je naglo porastao broj takvih šteta. Budući da je teško vjerovati kako su se vremenske prilike u posljednje dvije godine tako bitno pogoršale, ostaje sumnja da brodari pod plaštom tako deklariranog uzroka skrivaju prave razloge štete.

Proizlazi, dakle, da se na 4 od 10 istraženih vrsta šteta (odnosno na kvar stroja, nasukanje, udar i "ostale") odnosi 78% ukupno isplaćenih naknada.

Ako se ti podaci stave u odnos s ukupnim brojem brodova koji su u promatranom razdoblju bili u plovidbi (438), izlazi da je svaki šesti brod pretrpio havariju stroja, a svaki trinaesti štetu kategoriziranu pod "ostalo". Na dnu su takve ljestvice štete od dodira dna i požara, gdje je štetu pretrpio svaki 73. brod, a tek svaki 146. brod imao je tzv. slagačku (štivadorsku) štetu.

Ako se, pak, iznosi isplaćenih od šteta stave u odnos s brojem brodova, dobiva se da osiguravatelj već u startu mora računati s prosječnim iznosom od 15 600 USD koji će morati isplatiti po svakom osiguranom brodu zbog očekivanog kvara stroja, zatim 6 800 USD za vjerojatno nasukanje, 5 300 USD za štete kategorizirane pod "ostalo" i 5 500 USD zbog sudara i udara brodova. Ostale vrste štete u ovom proračunu sudjeluju s manjim iznosima.

Sve dosad izneseno pokazuje da su za osiguravatelja najopasnije štete uzrokovane kvarom stroja. Zato one zaslužuju posebni komentar.

Takve su štete po isplaćenom prosjeku na četvrtomu mjestu i četiri su puta manje od prosjeka isplaćenih za štete od nasukanja, ali su zato najučestalije. Istraživanje je pokazalo da su po toj osnovi ukupno isplaćeni najviši iznosi u odnosu prema ostalim vrstama šteta i kako za svaki šesti brod koji se uklapa u strukturu uzorka postoji ozbiljna vjerojatnost da će pretrpjeti kvar stroja.

Razumije se da su takvo stanje uočili osiguravatelji. Oni su 1993. godine, osim znatnog povećanja franšiza uveli za više od 50% flote iz uzorka dodatne franšize za kvar stroja (*Machinery Damage Additional Deductible* - MDAD franšiza).⁵ Osiguravatelji će se njima djelomično zaštititi od takvih šteta. S druge strane, takva je mjera vrlo nepovoljna za brodare jer će u svakoj takvoj šteti morati sudjelovati s pozamašnim iznosima. Znatni dio takvih šteta će, zbog ukupnih franšiza koje za neke brodove dosežu i 100 000 USD, pasti samo na teret brodaru.

Osiguravatelji su reagirali i na zamjetnu učestalost udara brodova. To se poglavito odnosi na udare u obalu i lokove (prilikom ulaska u pojedine kanale ili u npr. Velika jezera). Zbog sve češćih šteta te vrste, za brodove koji plove prema Velikim jezerima takve su štete jednostavno isključene iz osiguranja.

Osiguravatelji, dakle, očito već povlače konkretne poteze kojima štite svoje poslovne interese. Ako se opisani trend nastavi, za očekivati je daljnje zaoštavanje uvjeta osiguranja. Najviše štete od toga imat će brodari. Zato je prijeko potrebno da brodari aktiviraju raspoložive snage kako bi utjecali na poboljšanje postojećeg stanja. U suprotnom, propuštanje akcija (preventivnih mjera) imat će za njih vrlo teške posljedice.

Tablica 3.
Struktura pomorskih nezgoda flote iz uzorka za razdoblje od 1988. do 1992. godine
- prema uzrocima šteta u USD)

Uzrok štete	1988.		1989.		1990.		1991.		1992.		Ukupno	
	Br.	Iznos	Br.	Iznos	Br.	Iznos	Br.	Iznos	Br.	Iznos	Br.	Iznos
Prirodna nepogoda	2	95 493	2	24 952	6	339 422	12	1 486 273	9	651 060	31	2 597 200
Ljudski faktor	8	400 101	14	821 198	10	676 086	14	3 294 682	13	3 039 154	59	8 231 221
Uzrok izvan broda	1	11 227	3	174 084	2	421 776	3	191 429	5	119 665	14	918 181
Skrivena mana	1	69 408	5	219 982	8	517 532	1	110 596	6	484 775	21	1 402 293
Dotrajalost	0	0	0	0	2	3 802	1	0	1	0	4	3 802
Nepoznat uzrok	0	0	0	0	3	414 968	5	264 492	0	0	8	679 460
Ostalo	2	132 193	0	0	1	20 000	0	0	0	0	3	152 193
Neispravni uređaj	8	765 729	5	413 046	9	634 816	14	849 307	7	995 422	43	3 658 320
Ukupno	22	1 474 151	29	1 653 262	41	3 028 402	50	6 196 779	41	5 290 076	183	17642670

Uzrok štete	Prosjek po šteti
Prirodna nepogoda	83 781
Ljudski faktor	139 512
Uzrok izvan broda	65 584
Skrivena mana	66 776
Dotrajalost	951
Nepoznat uzrok	84 933
Ostalo	50 731
Neispravni uređaj	85 077
Ukupno	96 408

Izvor: Sastavio autor na osnovi podataka prikupljenih od osiguravatelja

4. Analiza pomorskih nezgoda prema uzrocima šteta

Uzroke šteta istraživali smo u sklopu rizika pokrivenih po uvjetima I.T.C. u našoj praksi deviznog kaska. Na taj su način - uz napomenu da smo uzimali

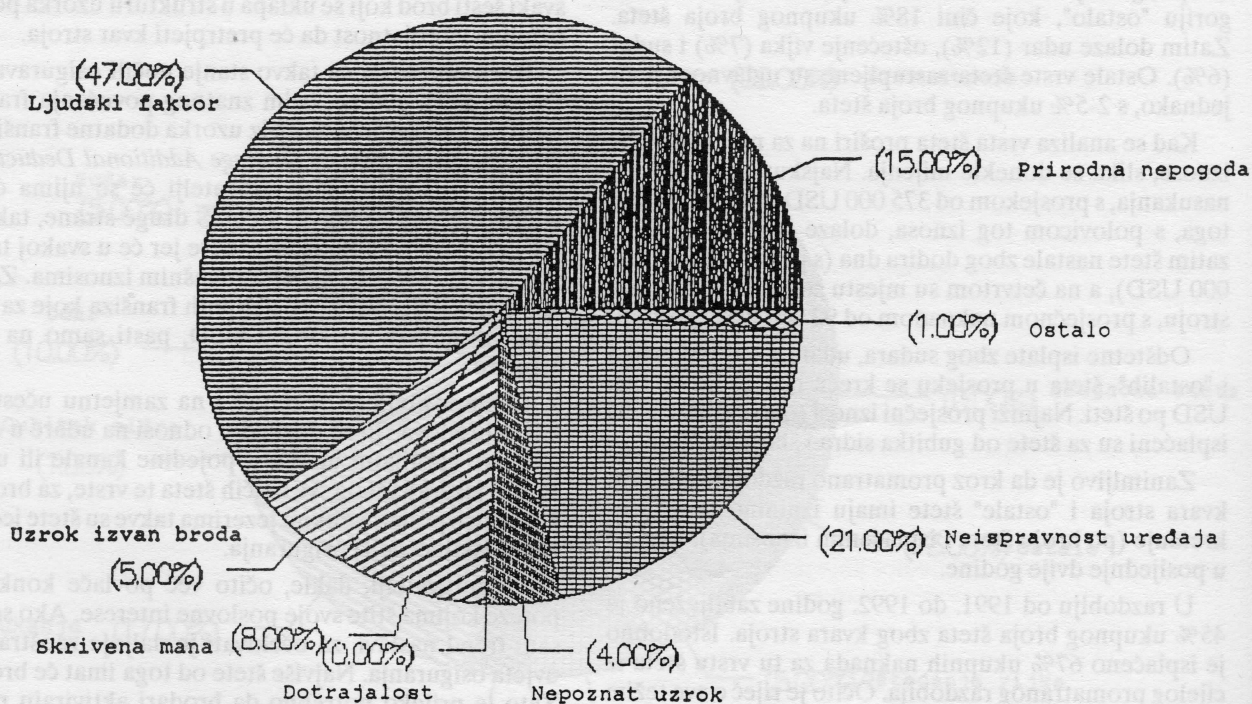
uzroke šteta što su ih deklarirali vještaci osiguratelja, na osnovi kojih su štete i likvidirane - kao uzroci šteta uzete u obzir ove mogućnosti: prirodna nepogoda, ljudski faktor, izvanbrodski uzrok, skrivena mana, dotrajalost, nepoznat uzrok, neispravnost uređaja i "ostalo".

Prirodno bi bilo u razmatranje uključiti i ratno djelovanje kao uzrok štete, ali budući da u promatranom razdoblju brodovi iz uzorka nisu pretrpjeli ni naplaćivali takvih šteta, ta je mogućnost ispuštena.

Istražujući 183 isplaćene štete u floti za razdoblje od 1988. do 1992. godine s gledišta njihovih uzroka, došli smo do rezultata prikazanih u tablici 3. i na grafikonu 2.

Neki podaci iz te tablice stavljeni su u uzajamni odnos i u odnos s ukupnim brojem brodova koji su u promatranom razdoblju bili u plovidbi. Rezultati su predočeni u tablici 4.

Pokazuje se da su najčešći uzročnici šteta: ljudski faktor, neispravnost uređaja, prirodna nepogoda i skrivena mana.



Grafikon 2. Udio pojedinih uzroka šteta u ukupno isplaćenim odštetama za brodove iz uzorka za razdoblje od 1988. do 1992. godine

Tablica 4.

Udio pojedinih uzroka u ukupnom broju i iznosu šteta, te odnos broja šteta i isplaćenih iznosa prema ukupnom broju brodova iz uzorka za razdoblje od 1988. do 1992. godine

Uzrok štete	Udio u broju (%)	Udio u iznosu (%)	Broj šteta: broj brodova		Broj brodova: iznos šteta (USD)	
Prirodna nepogoda	17	15	1 :	26	1 :	5 930
Ljudski faktor	32	47	1 :	14	1 :	18 793
Uzrok izvan broda	8	5	1 :	55	1 :	2 096
Skrivena mana	11	7	1 :	40	1 :	3 202
Dotrajnost	3	0	1 :	146	1 :	9
Nepoznat uzrok	4	4	1 :	110	1 :	1 551
Neispravni uređaj	23	21	1 :	19	1 :	8 352
Ostalo	2	1	1 :	219	1 :	347
Ukupno	100	100		/		/

Izvor: Sastavio autor na osnovi istraživanja

Ljudski faktor deklarira se kao uzročnik svake treće štete. Taj podatak znatno se razlikuje od svjetskih pokazatelja koji taj uzrok deklariraju u približno 3/4 pomorskih nezgoda. Čudno je, zbog toga, što su rezultati nešeg istraživanja više nego dvostruko povoljniji od realnih svjetskih prosjeka. Ipak, činjenica je da su u našem istraživanju vještaci ljudski faktor u toj vrijednosti deklarirali kao neposredni ili posredni uzročni nastalih šteta.

Praćenje tijekom pojedinih godina pokazuje da taj uzročnik po broju nastalih slučajeva pokazuje relativno stabilno kretanje, s tim što su u posljednje dvije godine znatno povećani prosječni iznosi isplaćeni za takvu štetu. U cijelom promatranom razdoblju tu je najveći prosjek po šteti (140 000 USD). Tako se gotovo 50% ukupno isplaćenih iznosa odnosi na štete uzrokovane ljudskim faktorom.

Po broju šteta na drugomu mjestu su štete uzrokovane neispravnosću uređaja. One s 21% sudjeluju u ukupno isplaćenim iznosima, a njihovo prosjek je 85 000 USD.

Na trećemu mjestu su štete zbog prirodnih nepogoda i na njih se odnosi 15% ukupnih isplata. Slijede štete uzrokovane skrivenom manom⁶, koje u ukupno isplaćenim iznosima sudjeluju se 7%. Za ta dva uzročnika prosjeci plaćanja po šteti kreću se od 66 000 do 84 000 USD.

Ostali uzročnici zastupljeni su u mnogo manjoj mjeri. Vrlo nizak iznos prosječne štete zbog dotrajalosti proizlazi iz činjenice da takve štete nisu pokrivene po I.T.C., pa se naznačeni izdaci odnose samo na ustanovljenje visine i uzroka štete, odnosno na troškove vještačenja.

Evo još nekih zaključaka koji se nameću.

Kao prvo, očite su nelogičnosti vezane uz štete kojima je kao uzrok deklarirana skrivena mana. Prosječna starost broda za koji je ona istaknuta kao uzročnik štete je 14,48 godina. Podatak je u najmanju ruku čudan, napose kad se zna da je to nedostatak koji najčešće nastaje u

razdoblju gradnje broda. Teško je vjerovati da bi se on očitavao nakon gotovo 15 godina eksploatacija. Skrivena mana registrirana je i za jedan brod star čak 30 godina.

Slično stanje utvrđeno je u šteta kojima je kao uzrok deklarirana neispravnost uređaja. Prosječna starost broda s takvom štetom je 13,37 godina. Opravdano se postavlja pitanje koje je to vremensko razdoblje kad neispravnost uređaja prelazi u dotrajalost ili u neki drugi uzročnik štete.

Dalje, u osam slučajeva zabilježen je nepoznat uzrok štete. Po toj osnovi osiguravatelji su isplatili 680 000 USD, odnosno prosječno 85 000 USD po svakoj tako utvrđenoj šteti. I u tom se slučaju, poznavajući mogućnosti današnje tehnike i tehnologije, može posumnjati u deklaraciju takva uzroka, čini se da je mnogo uputnije ustrajati na utvrđivanju stvarnih uzroka šteta i pokušati na njih preventivno djelovati.

Sve izneseno pokazuje da u području utvrđivanja uzroka šteta u deviznom kasko-osiguranju ima dosta površnosti i nedosljednosti. Brodari od toga imaju više koristi, a osiguravatelji, očito u nemalom broju slučajeva, olako isplaćuju neke štete za koje je, najblaže rečeno, uzrok sumnjiv.

To je svakako područje u kojemu osiguravatelji sami moraju, u svom i općem interesu, poduzeti neke ozbiljnije korake. Naime, teško je očekivati da će brodari imati interes da se postojeće stanje (koje im ide u prilog) promijeni.

Istraživanje je pokazalo da je svaki četrnaesti brod pretrpio pomorsku nezgodu uzrokovanu ljudskim faktorom, svakom devetnaestom bila je to neispravnost uređaja, svakom dvadeset šestom prirodna nepogoda, a svakom četrdesetom skrivena mana.

Ukupno isplaćeni iznosi po štetama pokazuju da je svaki osigurani brod već u startu prosječno opterećen s gotovo 19 000 USD zbog štete uzrokovane ljudskim faktorom, s pola manjim iznosom zbog neispravnosti uređaja i s oko 6 000 USD štete nastale prirodnom nepogodom. Ostali uzročnici mnogo manje opterećuju osiguravatelja u startu osiguranja.

Čini se da sve to još jednom upućuje na potrebu aktiviranja raspoloživih snaga i mogućnosti kako bi se smanjile pomorske nezgode izazvane ljudskim faktorom, neispravnosću uređaja i skrivenom manom.

5. ZAKLJUČAK

Analiza i sustavno praćenje šteta na brodovima prije je potrebno i zanimljivo za sve sudionike koji se pojavljuju u lancu pomorskoga gospodarstva. Pritom, financijski su najzainteresiraniji brodari (kao osiguranci) i osiguravatelji brodova. Brodarima bi praćenje uzroka i visina nastalih šteta trebali poslužiti za preventivno djelovanje i zaštitu ljudi i imovine, dok se interes osiguravatelja ogleda u mjerama za prevenciju šteta, ali i u prilagodbi uvjetima osiguranja.

Štete koje nastaju na brodovima hrvatske međunarodne pomorske teretne flote vrlo su velike. Iz tih razloga potrebna je suradnja svih subjekata i njihovo zajedničko djelovanje na prevenciju i smanjenje šteta.

Istraživanje je pokazalo da se na kvarove stroja, naskukanja, udare i "ostale" štete - kao vrste šteta - odnosi 78% ukupno isplaćenih naknada. Istodobno na ljudski faktor, neispravnost uređaja i prirodne nepogode - kao uzroke šteta - odnosi se 83% svih isplaćenih naknada.

Budući da se opravdano može sumnjati u deklaraciju nekih vrsta i uzroka pomorskih nezgoda, čini se da je uputno ustrajati na utvrđivanju stvarnih uzroka šteta i pokušati na njih preventivno djelovati. Sigurno je da su sva nastojanja usmjerena na prevenciju ili smanjenje pomorskih nezgoda i negativnih posljedica koje iz njih proizlaze - gospodarski korisna i opravdana.

LITERATURA

1. Stanković, P.: Utvrđivanje uzroka i učestalosti pomorskih šteta kao jedna od u nas nedovoljno valoriziranih metoda za njihovu prevenciju i smanjenje, Zbornik radova sa Simpozija "Sigurnosni i ekološki aspekti prometnog sustava", Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 1988.
2. Pavić, D.: Institutske klauzule pomorskog osiguranja, Croatia osiguranja d.d., Zagreb 1991.

BILJEŠKE

- ¹ U praksi deviznog kasko-osiguranja brodova to se naziva osiguranje "trupa i stroja", engl. "Hull & Machinery"- H & M.
- ² Podaci su dobiveni iz: "Stanje flote pomorskog brodarstva Jugoslavije (za 1988. do 1990. godinu) i "Stanje hrvatske trgovačke mornarice", Mare nostrum, Zagreb (za 1991.-1992. godinu).
- ³ Ibidem
- ⁴ U istraživanje nisu uključeni tankeri. Budući da su to brodovi s izrazitim posebnostima u konstrukciji, a time su specifični i u sustavu osiguranja pomorskih brodova, oni mogu biti predmetom nekoga drugog sličnog istraživanja.

⁵ "Institute Machinery Damage Additional Deductible Clause" je samostalna institutna klauzula koja se primjenjuje uz I.T.C. 1983. Ona se ne primjenjuje obvezno, već samo onda kad za to ima opravdanih razloga (npr. kad brod ima loš rezultat osiguranja).

⁶ Prema uvjetima I.T.C. Hulls 1/10/83 pokriveno su samo štetne posljedice skrivene mane. Štete na dijelu trupa ili stroja na kojima se skrivena mana pokazala nisu naknadive iz osiguranja.

ON MARINE CASUALTIES IN OUR MERCHANT NAVY FLEET

Summary

Marine casualties are specific parts of the system of marine insurance. The research which was carried out on the Croatian Cargo Fleet has shown that according to the types of the damage the most frequent accidents at sea are engine breakdowns, hitting, propeller damages and collisions. At the same time the human factor has been most frequently declared to be the cause, as well as improper machinery. adverse weather and interent vice. Suspicious declaration of some types and causes of damages make it advisable to persist in establishing real causes of the damage besides the attempt of preventive action. This paper points out the importance of systematic and continued observation and investigation of the causes and incidence of marine casualties.

Not adequate attention seems to be paid to this problem in Croatia.

Rukopis primljen: 13. 2. 1994.

SINDIKAT POMORACA HRVATSKE

URED DUBROVNIK

ITF

Od svetoga Mihajla 1

SDUC

SEAFARERS' AND DOCKERS' UNION OF CROATIA