

Nove institutske klauzule za osiguranje pomorskih brodova

U broju 5/1982. časopisa »Naše more« objavljen je napis pod naslovom: »Novosti u pomorskom osiguranju«. Tim je člankom dat najosnovniji opis izmjena i dopuna što su nastali u kreiranju (tzv. reviziji) nove police i institutskih klauzula za osiguranje robe u pomorskom prijevozu. Nova (pomorska) polica treba zamijeniti poznatu S.G. policu koja već (zastarjela) vlada suvereno preko 200 godina pomorskim osiguranjem i na čijim se osnovnim principima razvijao i odvijao velik dio cjelokupnog pomorskog osiguranja.

Još prije osamdesetak godina počelo se pojavljivati pitanje revizije pomorske police, pa se to ponavljalo u nekoliko navrata na raznim skupovima i razinama, ali bez znatnijih rezultata — sve do intenzivnih aktivnosti u okviru UNCTAD-a. Međutim, kada se govorilo o reviziji, uglavnom se mislilo na S. G. policu.

Tradicionalno (pa i relativno konzervativno) englesko tržište pomorskog osiguranja, nije moglo dalje pružati otpor i inzistirati da se zadrži S. G. polica, a još manje da ostane ravnodušno na sva takva zbivanja. Stoga je englesko tržište (vjerojatno i u namjeri da zadrži vodeću ulogu u pomorskom osiguranju) izradilo novu policu koja se dosta temelji na načelima prihvaćenim u radnoj grupi UNCTAD-a. Tako se s primjenom od 1. siječnja 1982. godine pojavila nova (engleska) polica pod nazivom (New) Marine Policy i pod oznakom (Code) Mar.

Uz novu policu izrađene su i nove klauzule za osiguranje robe u pomorskom (i avionskom) prijevozu koje se primjenjuju uz tu novu policu. To je značilo da se s osiguranjem pomorskog kaska trebalo nastaviti »po starom«, tj. uz primjenu S. G. police i klauzula koje su se uz tu policu primjenjivale.

Potkraj prošle godine objavljene su nove institutske klauzule za osiguranje pomorskih brodova (kasko) s primjenom od 1. siječnja 1984. godine. Nove klauzule primjenjuju se uz već spomenutu novu policu. Time se znatno zatvara krug na reviziji nove police, odnosno standardnih uglavaka za pomorska osiguranja (uglavnom još manjkaju — barem što se tiče općih klauzula — klauzule za osiguranje brodova u izgradnji).

U praksi jugoslavenskog osiguranja, također se primjenjuje S. G. polica, a posebno za osiguranje pomorskih brodova koji obavljaju međunarodnu plovidbu, odnosno koji plove i izvan našeg obalnog mora. S. G. polica primjenjuje se također i za osiguranje robe u međunarodnom prometu, naročito kod izvoza, te za osiguranje brodova u izgradnji. Stoga i naše osiguravajuće organizacije postupno prihvaćaju nastale promjene. No, time nije u potpunosti isključena upotreba S. G. police, jer su stranke slobodne

da ugovaraju osiguranje na temelju S. G. police. To će biti slučaj gdje vinkulacione klauzule nisu na vrijeme usuglašene s novim policama ili ako se ne želi izmijeniti tip osigurateljnog pokrića, budući da se novom policom otvara niz pitanja što može zanimati kreditore.

U ovom napisu osvrćemo se na dva, do sada objavljena, ali ključna kompleta institutskih klauzula za osiguranje pomorskih brodova (kasko) i to:

- Institute Time Clauses Hulls, tj. komplet klauzula za osiguranje broda na vrijeme protiv pomorskih rizika i odgovornosti za sudar (za razliku od kompleta klauzula za osiguranje broda na određeno putovanje);
- Institute War and Strikes Clauses, Hulls — Time, tj. komplet klauzula za osiguranje broda na vrijeme protiv rizika rata i štrajka, te odgovornosti za sudar.

To znači da će se na ostale vrste ili tipove osigurateljnog pokrića, kao npr. za osiguranje brodova na određeno putovanje, upotrebljavati S. G. polica (uz odgovarajuće institutske klauzule) sve dok se za te slučajeve ne izrade nove klauzule primjenjive uz novu policu.

Za razliku od kompleta klauzula za osiguranje robe u pomorskom prijevozu — gdje su pružena dva tipa osigurateljnog pokrića, i to, pokriće na bazi »Svi rizici« (All Risks), što je slučaj s kompletom klauzula »A«, te pokriće po sistemu »Nabrojanih rizika« (Named Perils), kako su sročeni kompleti klauzula »B« i »C«, novi kompleti klauzula za osiguranje brodova, pružili su samo jedan tip pokrića i to po metodi »Nabrojanih rizika« (barem što je do sada poznato). Time su redaktori novih institutskih klauzula ostali u okviru dosadašnjih koncepata — koliko za kargo, toliko i za kasko. Ali ne samo to, nego i u pogledu cijelog sustavnog i tehničkog rješenja: polica i klauzule. No, to ne znači da kreatori nove police, odnosno kompleta klauzula nisu dali nešto novo, jednostavnije i suvremenije. Dapače, stvorena je jedna prihvatljivija isprava u kojoj je sadržaj dat na pregledniji način, a jezik (engleski) pojednostavljen a time i razumljiviji.

Što se tiče sadržaja teksta, u prvom redu treba spomenuti da poznata odredba »i od svih drugih opasnosti« (and of all other perils) što je sadržavala S. G. polica, više se ne nalazi u novoj polici, odnosno kompletu klauzula. Premda se ova odredba restriktivno tumačila, ipak se postavlja pitanje nije li za »opasnosti mora...« (perils of the seas...) izvršeno stanovito sužavanje pokrića. Nasuprot tome, rizik dodira (contact — za razliku od sudara: collision) sa zrakoplovom, proširen je i na dodir »...sa sličnim

objektima ili s predmetima što s njih padnu (...or similar objects, or objects falling therefrom...) što predstavlja proširenje pokriva osobito važnog zbog razvoja zrakoplovnih, svemirskih i svih drugih vrsta letjelica.

Među pokrivenim rizicima (pomorskim), nalazi se i piraterija (piracy), čime je ovaj rizik prebačen ili točnije vraćen iz ratnih u pomorske rizike, budući da ranije, pomorski i ratni rizici nisu bili klasifikaciono odvojeni, ali su povijesnim razvojem pomorski i ratni rizici kasnije odvojeni.

Odredbama o osiguranim opasnostima (Perils) grupirani su rizici u dvije kategorije.

U prvu grupu spadaju oštećenja i gubici (loss of or damage) koji su nastali uslijed (caused by) rizika navedenih u klauzuli a da se pri tome ne traži kvalifikacija uzroka štete (osim onih koji su zakonom isključeni).

U drugu grupu spadaju oštećenja i gubici koji su nastali također uslijed rizika navedenih u klauzuli, ali pod uvjetom da takav gubitak ili oštećenje nije proizašao uslijed pomanjkanja dužne pažnje osiguranika ili vlasnika broda.

U ovu drugu grupu spadaju uglavnom štete koje se odnose na nepažnju, skrivene mane i zloupotrebe, pa je time to pitanje pooštreno u odnosu na pažnju osiguranika ili vlasnika broda.

S druge strane, ukinuta je dosadašnja odredba koja je utvrđivala dodatnu odbitnu franšizu od 10% za štete na strojevima ako su nastale uslijed nemarnosti posade. Ovim će posebno biti zadovoljni eksperti koji procjenjuju štete što su se riješili jednog teškog i neugodnog zadatka kod utvrđivanja uzroka štete.

Vrlo značajna novost odnosi se na pitanje naknade za popravljenu štetu (Unrepaired damage). Ta odredba odnosi se na pitanje visine naknade koja je ograničena cijenama na dan isteka važnosti tekućeg pokriva (police). To znači da od časa isteka osiguranja pa do izvršenog popravka, sva eventualna poskupljenja idu na teret osiguranika. Ova bi odredba mogla donijeti dosta nesporazuma, a time i sporova. U svakom slučaju morat će se riješiti pitanje naknadno utvrđenih radova koji u času procjene nisu uzeti u obzir.

U pogledu visine naknade, značajna je novost kojom se za slučaj plovidbe u cilju prodaje

za rezanja (staro željezo), odnosno plovidba za samo rezalište, visina naknade ograničava na tržišnu vrijednost brodova za rezalište u vrijeme kada se šteta dogodila. Od ovog pravila postoji izuzetak (zbog izuzetnog slučaja) ako se takav slučaj prethodno prijavi osiguratelju i zajednički utvrde posebne okolnosti.

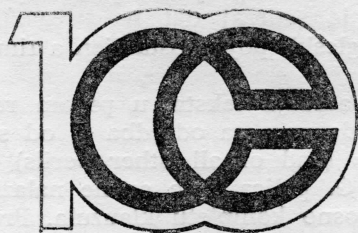
Ne smije se mimoći ni nova odredba koja se odnosi na pitanje klase. Prema ovoj odredbi, automatski se prekida pokriva ako se kontinuirano ne održava na snazi ista klasa koju je brod imao na početku osiguranja. Izuzimaju se suspenzije klase kao posljedica pretrpljene štete pokrivene osiguranjem, ali je za nastavak putovanja i u tom slučaju potrebna suglasnost klasifikacionog zavoda. Kod ove odredbe postavlja se pitanje što je s brodovima koji imaju dvostruku klasu, tj. klasu dvaju klasifikacionih zavoda kao što je to slučaj s nekim našim brodovima. Prema sadašnjim informacijama, dovoljan je kontinuitet samo jedne klase.

U odnosu na osiguranje odgovornosti, redaktori novih klauzula ostali su kod dosadašnjeg koncepta da se pokrije samo odgovornost iz sudara i to udjelom, odnosno u visini 75% od osigurane svote na koju je osiguran brod. Drugim riječima, osiguraniku ostaje u samoprizržaju 25% štete što se pokriva putem klubova (kao i sve druge vrste odgovornosti). Dakle, ovdje nema promjene, premda nam se čini da se pitanje odgovornosti moglo nešto prikladnije riješiti, ali kreatori vjerojatno nisu htjeli remetiti dosadašnja klupska pokriva.

Što se tiče rizika rata i štrajka, čini se da nema nekih većih i bitnih promjena (autoritativnih komentara još nema), ali je cijeli komplet klauzula drugačije složen i sročan, pa se u tom kontekstu mogu očekivati i razna mišljenja i tumačenja.

Ono što bi ipak trebalo spomenuti je to da se pokriva proširilo na konfiskaciju i eksproprijaciju, ali je s druge strane otkazni rok od dosadašnjih 14 dana skraćen na sedam dana.

Prema našoj ocjeni, to bi bile najvažnije promjene koje bi u ovoj sažetoj informaciji trebalo spomenuti, iako ima i drugih koje nisu bez značaja. Međutim, nove formulacije imaju i svoje posljedice.



1884 CROATIA 1984
zajednica osiguranja
imovine i osoba n. sol. o.

DUBROVNIK

PUT MARŠALA TITA 69

OSIGURANJE ROBE U POMORSKOM, KOPNENOM I
ZRAČNOM PRIJEVOZU, OSIGURANJE BRODOVA I
USLUGE STRANIM OSIGURAVAJUCIM DRUŠTVIMA.