

Nove police i pravila za osiguranje brodova

1. Od 1. siječnja 1982. godine Zajednica rizika osiguranja transporta i kredita »Croatia« objavila je zajedno s policama nova pravila za osiguranje pomorskog i riječnog kaska. Izdana su posebna pravila za osiguranje pomorskih brodova i čamaca i brodova i čamaca unutrašnje plovidbe, te posebni uvjeti za osiguranje broda u lučkom riziku. Police i pravila primjenjuju se za dinarsko osiguranje flote.

U prikazu novih pravila zadržat ćemo se uglavnom na osiguranju pomorskog broda uz naknadno sumarnu komparaciju s ostalim uvjetima.

2. Na prvoj strani police za osiguranje pomorskog broda Zajednice rizika »Croatia« standardne su rubrike s osnovnim podacima potrebnim za zasnivanje odnosa iz osiguranja. Pored osiguratelja u polici je i prostor gdje se unosi ime ili naziv osiguranika. Posebna je rubrika za ime ili registarsku oznaku broda (oznaku npr. mora imati pomorsko tehnički plovni objekt, usp. čl. 170. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi). U tekstu police spominje se »registarska oznaka«, iako je dovoljno bilo reći »oznaka« koju brod (plovni objekt) dobije na temelju upisa, a riječ »registarska« asocira na drugi pojam. Zatim se u ispravi pružaju podaci o pogonskom i pomoćnom motoru. Snaga motora u tekstu izražava se alternativno, u konjskim snagama (KS) na prvom mjestu ili kilovatima (KW). Kao što je poznato, na temelju Zakona o mjernim jedinicama i mjerilima (Službeni list SFRJ, br. 13/1976) od 1. siječnja 1981. u javnom saobraćaju mogu se upotrebljavati samo mjerne jedinice predviđene tim Zakonom. Umjesto konjske snage koristi se kao zakonska mjerna jedinica za snagu jedan vat (watt, W) odnosno kilovat (oznaka je kW; jedna konjska snaga jednaka je 0,7355 kilovata).

Dalje se u polici unose specificirani podaci o osiguranju svoti, o razdoblju osiguranja ili o osiguranom putovanju, o odbitnoj franšizi, o premiji itd.

Posebno se navode granice plovidbe za koje vrijedi osiguranje. Osim duge plovidbe (oznaka DP), postoje i ograničenja u pogledu područja plovidbe uz definiranje granica (velika obalna plovidba — VOP, mala obalna plovidba — MOP i plovidba Jadranskim morem — JM). Usput napominjemo da po Naredbi o kategorijama plovidbe pomorskih brodova (Službeni list SFRJ, br. 59/1978) postoje još neke (uže) kategorije plovidbe ali, naravno, za potrebe osiguranja one ne moraju imati posebno značenje.

3. Pravila za osiguranje pomorskih brodova podijeljena su u tri dijela, a imaju 40 članova.

U prvom dijelu u članu 1. opisuju se predmet osiguranja. Osiguranje obuhvaća trup broda, njegove strojeve, uređaje i opremu (nema konkretnije specifikacije), redovne zalihe goriva, maziva i ostalog brodskog materijala, te zalihe hrane i pića potrebne za posadu broda. Slijedeći član je vrlo značajan jer nabraja osigurane rizike. Radi se o rizicima koji se uobičajeno pokrivaju, kao npr. plovidbene nezgode, udar groma, požar, eksplozija, provalne krađe i razbojništva, skrivljeni postupak zapovjednika i posade (baraterija; tradicionalno se prihvaća za domaće osiguranje širi pojam baraterije, tzv. romanski sistem, za razliku od engleskog sistema po kojem je baraterija zlonamjerno djelovanje zapovjednika i posade broda kojim se nanosi šteta vlasniku broda ili tereta) itd.

U pravilima se klasificiraju pokrivenne štete nastale zbog osiguranih rizika po uzoru na član 711. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

U slučaju potpunog gubitka broda osiguratelj nadoknađuje štetu (u stvari plaća osigurninu) u visini stvarne vrijednosti broda, a najviše do osigurane svote, a ako je vrijednost ugovorena (valutirana polica) u visini ugovorene vrijednosti. Na osnovi Pravila, kao potpuni gubitak broda smatra se potonuće bez mogućnosti vađenja, uništenje ili nestanak broda, a protekla su tri mjeseca bez vijesti o njemu. Pored tzv. stvarnog gubitka, postoje slučajevi kada osiguranik ima pravo tražiti naknadu kao da je nastao potpuni gubitak broda: ako je potpuni gubitak broda neizbježan, ako je brod oduzet i ne vrati se osiguraniku u roku od šest mjeseci, ako izdaci za spašavanje odnosno troškovi popravka broda prelaze osiguranu svotu i ako se oštećeni brod ne može popraviti pa je zbog toga izgubio svoja svojstva. Pravila su ovdje uglavnom usklađena sa članom 720. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (u Pravilima je nadodan slučaj kada se brod ne može popraviti, te je zbog toga izgubio svoja svojstva, što u Zakonu, v. čl. 714. st. 1, spada pod »klasičan« gubitak). U ovim slučajevima radi se o tzv. izvedenom potpunom gubitku, iako u skladu sa stajalištem Zakona nema spomena o tom institutu niti se izričito govori o pravu napuštanja u korist osiguratelja. Naime, naglasak je u pravu osiguranika da bira hoće li u navedenim situacijama tražiti naknadu kao da je u pitanju potpuni gubitak.

U Pravilima se dalje reguliraju djelomični gubitak ili oštećenje broda (zasebna havarija), troškovi spašavanja, troškovi koji su neposredno uzrokovani nastupom osiguranog slučaja, nagrade za spašavanje, troškovi utvrđivanja i likvidacije štete i zajednička havarija.

Pravila za osiguranje pomorskih brodova isto tako detaljno uređuju naknadu koju isplaćuju osiguratelji za oštećenja i troškove (kaže se »naknada štete«, a u stvari trebalo bi reći »osiguranina«).

U Pravilima je nužno bilo nabrojiti i tzv. isključene štete iz osiguranja. Navode se štete (čl. 18) koje su uvijek isključene. Nabrojiti ćemo ih u skraćenoj verziji: štete nastale uslijed namjernog postupka ili krajnje nepažnje osiguranika, štete uslijed mane ili nesposobnosti broda za plovidbu, ako je osiguranik za njih znao ili uz primjenu dužne pažnje mogao znati, osim ako je i sam osiguratelj za njih znao, štete nastale uslijed kontrabande (krijumčarenja), zabranjene trgovine, krivolova, zabranjenje plovidbe sa znanjem osiguranika, pa zbog toga dođe do zapljene, zaustavljanja i sl., štete koje se mogu isključivo pripisati neizvršenju definitivnog popravka ranijih šteta, ako se s odlaganjem popravka nije suglasio osiguratelj, štete nastale uslijed nuklearne eksplozije i radijacije radioaktivnih proizvoda osim radioaktivnih izotopa koji se upotrebljavaju u industrijske, komercijalne, poljoprivredne, medicinske ili znanstvene svrhe, štete koje nastanu zbog krcanja opasnog tereta sa znanjem osiguranika protivno odgovarajućim propisima i štete nastale zbog neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti i dotrajlosti. Pored tih šteta u istom članu je i popis drugih isključenih šteta (npr. od rizika rata, štrajka, troškovi u vezi s vađenjem ili odstranjivanjem podrtine broda ili njegovih dijelova itd.), koje se, međutim, ipak mogu pokriti ako se izričito ugovori.

Tekst Pravila sadrži i odredbe o trajanju osiguranja, o mogućnosti ugovaranja svote osiguranja, odnosno vrijednosti osiguranog broda, o podosiguranju i nadosiguranju, o poznatim obvezama osiguranika i osiguratelja i o premiji.

Drugi dio Pravila Zajednice rizika »Croatia« sadrži dopunska osiguranja. Na prednjoj strani police je napomena da osiguranje uključuje odgovornost za sudar i udar, pa se u ovom dijelu konstatiraju poznata načela koja se primjenjuju kod takvih osiguranja odgovornosti. Pored osiguranja odgovornosti za slučaj sudara i udara, osiguravaju se i troškovi vađenja potonulog broda ili uklanjanja broda.

Treći dio ima posebne i zajedničke odredbe, naglašava da postoji tzv. regresno pravo osiguratelja (a trebalo bi, u stvari, reći pravo subrogacije), navodi da se prijenos prava i obveza iz ugovora o osiguranju može izvršiti jedino uz izričitu suglasnost osiguratelja, te sadrži i klauzulu o rješavanju sporova.

4. Prilikom redigiranja Pravila za osiguranje pomorskih brodova vodilo se računa o rješenjima iz Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, a ako se i pojavljuju neke razlike, one su, naravno, dopuštene jer se radi o dispozitivnim zakonskim normama. Može se

ukratko konstatirati da su nova Pravila Zajednice rizika »Croatia«, kao sastavni dio ugovorenih uglavaka, vrijedan i uglavnom uspješan doprinos nastojanju da se odnosi strana ka iz osiguranja broda reguliraju što kompletnije kako bi se što je moguće više uklonili uzroci sporova. Ustaljena praksa i priznati poslovni običaji osiguranja služit će kao korektiv, ako bi se u nekim slučajevima formulacije ukazivale kao nedovoljno jasne ili nepotpune.

Polica i Pravila za osiguranje broda unutrašnje plovidbe u velikom su dijelu usklađena s Pravilima pomorskog kaska, što je shvatljivo i opravdano s obzirom na činjenicu da naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi zajednički regulira ugovor o plovidbenom osiguranju. Nužne razlike pojavljuju se u terminologiji, ili se ne spominju instituti koji su tradicionalno tipični za pomorski kasko (npr. kod osiguranja na vrijeme nema tzv. Klauzule o nastavku ili se traži da se izričito ugovori zajedničko snošenje šteta i troškova iz čina zajedničke havarije), a i u domeni rizika može biti nekih specifičnosti (npr. ako se izričito drugačije ne ugovori, kod pomorskih brodova u pravilu su isključene štete kada osigurani brod tegli drugi brod ili se tegli, dok je ta pojava u unutrašnjoj plovidbi normalna, a s druge strane, ako se izričito ne ugovori, u pravilu se isključuju štete uslijed pritiska leda u zimovniku za brodove unutrašnje plovidbe).

6. Nove su također police i pravila za osiguranje čamaca pomorske i unutrašnje plovidbe. Prostor nam ne dopušta da prikazujemo uvjete osiguranja. Dovoljno je samo napomenuti da ima dosta zajedničkih odredaba s osiguranjem brodova, ali i razlike koje su neophodne s obzirom na specifičan predmet osiguranja. Te se razlike već ispoljavaju i kod nabiranja osiguranih rizika. U Pravilima nema definicije čamca (odnosno razlikovanja čamca od broda), pa se može pretpostaviti da će se primjenjivati odredbe člana 6. toč. 6, 10, 11. i 18. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

Valja posebno istaći da se kod osiguranja čamaca predviđa više kombinacija dopunskih osiguranja. Pored osiguranja odgovornosti za slučaj sudara i udara, regulira se i osiguranje odgovornosti prema putnicima, osiguranje odgovornosti prema kupcima i osiguranje odgovornosti zbog izlijevanja ili izbacivanja ulja. Pored nabrojenih osiguranja odgovornosti, osiguravaju se i troškovi vađenja potonulog čamca ili njegova uklanjanja, prijevoz čamca kopnom, predmeti za lov i ribolov, te inventar i posebna oprema.

7. Konačno, izdani su i posebni uvjeti za osiguranje broda u lučkom riziku, tj. osiguranje djeluje isključivo dok se brod nalazi unutar zaštićenog dijela luke navedene u polici.