

Osiguranje ratnog rizika u sklopu oružanog sukoba između Iraka i Irana

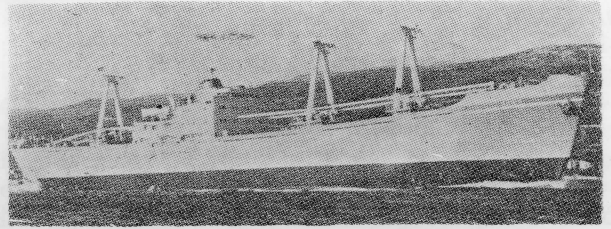
Oružani sukob između Iraka i Irana ostavlja određeni dublji trag u pomorskom poslovanju. Veći je broj brodova teže oštećen ili izgubljen. Ostalo brodovlje našlo se u klopki događaja. Premija za osiguranje ratnih rizika dosegla je astronomske svote. Brodari su dovedeni gotovo u mat poziciju. Konačna bilanca još je uvijek nesaglediva. Ali bi jedno, ipak, moglo biti sigurno — neki brodari mogli bi doći u vrlo težak položaj.

Povodom oružanog sukoba između Iraka i Irana, nastale su za brodove tamo zatečene, odnosno njihove brodare, vrlo teške posljedice, koje se u prvom času nisu naslućivale.

Kako je poznato, pomorski promet u Perzijsko-Arapskom zaljevu, vrlo je frekventan, a plovno područje Šat El Araba, u kojem se zateklo nešto preko 60 brodova, našlo se u žarištu ratnih operacija.

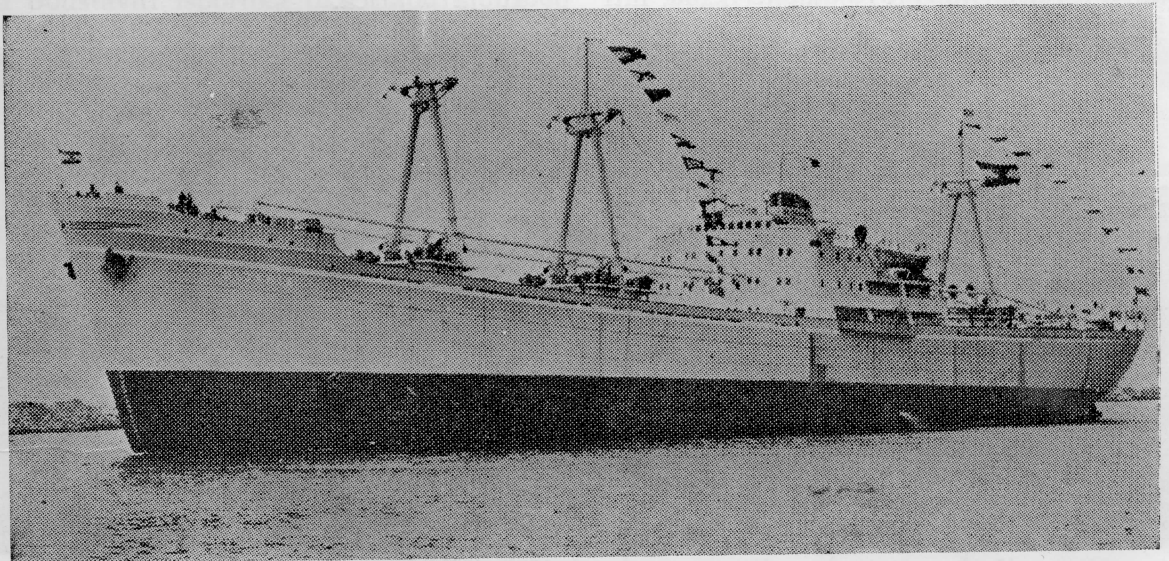
Osiguravajuće kompanije dramatično su reagirale pa su premijske stope za osiguranje brodova protiv ratnih rizika počele skokovito rasti. Vrhunac toga odnosio se na zonu Šat El Araba gdje je premijska stopa u određenom času dosegla visinu od 50% i to za sedmodnevno pokriće. Što to znači, može se vrlo lako izračunati ako se taj postotak primijeni na osiguranu svotu broda, pa se dobiveni iznos uspoređi s prosječnom vozarinom što je brod može ostvariti na jednom kraćem putovanju.

Naime, mora se znati, da kod osiguranja pomorskih brodova postoje tri osnovne vrste pokrića — osiguranje broda za tzv. pomorske rizike, zatim ratne rizike, te osiguranje odgovornosti. Iako svako od ovih pokrića ima svoje specifičnosti, ratni se rizici u pravilu



Brod »LIKA« (Jugolinija) teško oštećen usidren je u luci Mohamara (ex Koramshar)

osiguravaju godišnjom policom, ali se pri tome označavaju područja što su isključena iz pokrića i za koja se u načelu naplaćuje dodatna premija uz obvezu osiguranika da svaki ulazak broda u takve isključene zone prijavi osiguratelju. Visina premije za te slučajeve obično se utvrđuje za sedam do 14 dana, ovisno o procjeni situacije u dotičnom području. Osiguranje se prema potrebi obnavlja nakon isteka svakog takvog razdoblja uz eventualnu daljnju nadoplatu dodatne premije — opet prema ocjeni osiguratelja, što znači da premijska stopa može biti viša ili niža od one iz prethodnog perioda, ali isto tako ima slučajeva da osiguratelji ne traže daljnju dodatnu premiju.

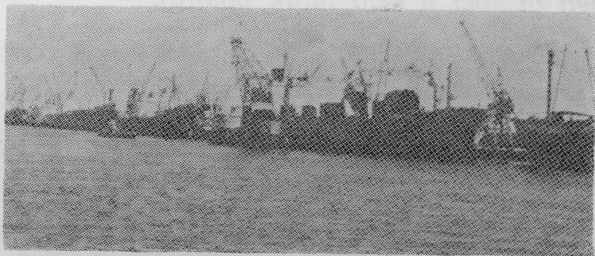


Brod »ULJANIK« (Jugolinija), pogođen je i potopljen dok je bespomoćno »plutao« na sidrištu u Koramsharu. Na slici prilikom prvog dolaska u matičnu luku

Jedno od takvih isključenih područja je Perzijsko-Arapski zaljev. To znači da se za svaki ulazak broda u tu zonu mora obavijestiti osiguratelja, a ovaj utvrđuje dodatnu premiju.

Perzijsko-Arapski zaljev bio je već duže vrijeme označen kao isključeno područje, ali poslovanje je teklo normalno — brodovi su uplovljavali, isplovljavali itd.

U međuvremenu dolazi do oružanog sukoba. Očekivalo se da ratni sukob neće dugo



Brodovi za prijevoz generalnog tereta uz obalu u Basri. Iransko-irački sukob stvorio je probleme za trgovačke operacije u ovom regionu

trajati, odnosno da će relativno brzo prijeći prostor Šat El Araba, te da će brodovi koji nisu stradali u prijelazu naleta ratnog vihora, moći napustiti to područje. Međutim, dogodilo se da su se okršaji stacionirali baš u prostoru Šat El Araba, pa su brodovi ostali blokirani u toj zoni plaćajući vrlo visoke premije za pokriće ratnih rizika. Istina, ni jedna ni druga strana u ratnom sukobu nisu zabranile isplovljenje, ali su nastale okolnosti što su onemogućavale isplovljenje, bilo zbog dobro poznatog pitanja zastave, područja ratnog okršaja ili zbog neodržavanja plovnog puta i tome slično.

Premija osiguranja se gomila, a brodari postaju sve bespomoćniji suočeni sa sve bezizlaznijom pozicijom. Prave odluke nema, niti

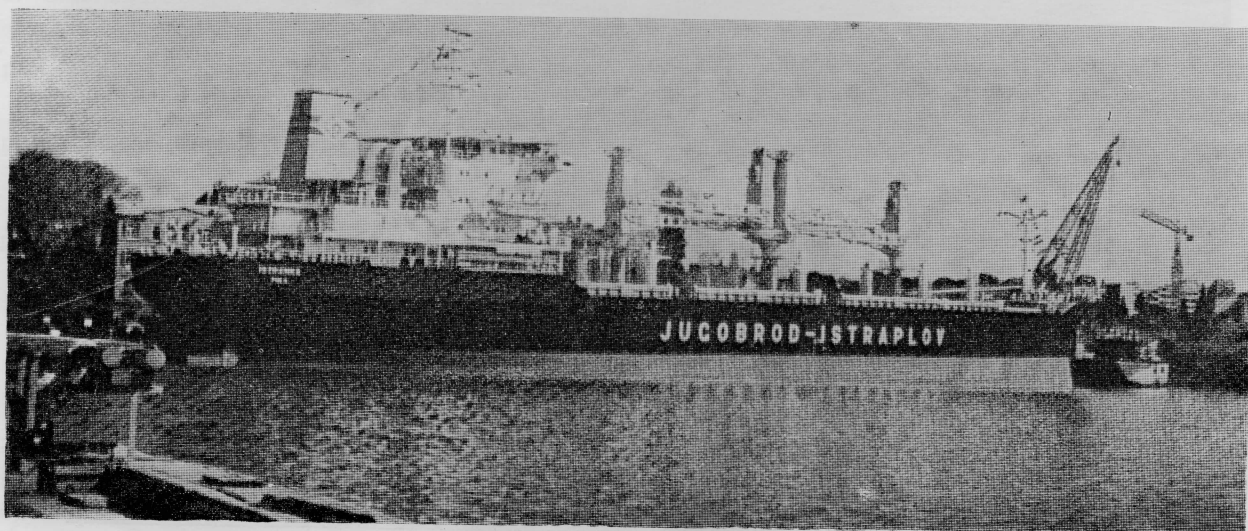
je izgleda može biti. Dolazi do vrlo kompleksne pa i apsurdne situacije. Krug se sve više smanjuje u odnosu između vrijednosti broda i ukupne svote nagomilane premije, te prostora za odluku ostaje sve manje, Ekonomska mogućnost brodarka da dalje plaća premiju postaje sve manja pa se u tom kontekstu razilaze njegove želje i mogućnosti. Vjerojatno za nekog većeg brodarka čiji se manje vrijedan brod zatekao u zoni Šat El Araba, situacija nije tako teška, ali za manjeg brodarka čiji se vrijedan brod nalazi blokirani u tom području, položaj bi zaista mogao biti težak. Tako npr. za brod vrijedan 20 milijuna dolara, ukupna svota premije što se nagomilala do časa pisanja ovog napisa (25. I. 1981) iznosi oko četiri milijuna dolara, a završetka ili kraju plaćanja visoke premije još nema. Uz to, brod za cijelo to vrijeme ne privređuje.

Apsurd bi mogao biti i u tome što će vjerojatno najbolje proći oni brodari čiji su brodovi već u prvim danima ratnog sukoba bili toliko oštećeni da se brodar mogao odlučiti na napuštaj (abandon) broda u korist osiguratelja zahtijevajući isplatu osigurane svote. Tim časom, ako napuštaj bude prihvaćen, a ne bi bilo razloga da se ne prihvati bilo odlukom osiguratelja ili sudskom presudom, prestala je obveza plaćanja premije (osim razumije se, one premije koja je prema uvjetima osiguranja dospjela u tom času).

Dakle, moglo bi se dogoditi, da će ekonomski bolje proći oni brodari čiji su brodovi stradali već u početku rata nego oni čiji su brodovi ostali netaknuti.

Svakako se iz svega ovoga može izvući vrlo poučan zaključak, a u prvom redu kod brodarkih ugovora na vrijeme.

(Time Charter). U tom slučaju treba utvrditi tko plaća, odnosno na čiji račun pada dodatna premija ratnog rizika za isključena područja pokrića.



M/b »ISTRANKA« (Istraplov — Pula) od početka sukoba Iraka i Irana nalazi se u luci Basra. Na »prinudnom odmoru« brod čuva pet članova posade