

INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE BRODOVA U GRADNJI OD 1. 6. 1988.

Ante Franasović,
viši pravni savjetnik u m.
(ZROTIK »Croatia«, Zagreb)

UDK 368.81:629.12
stručni rad

Uvođenjem u praksu nove MAR police, koja je zamijenila S. G. policu, bilo je potrebno izvršiti stanovita prilagođavanja materije sadržaja u kompletima institutskih klauzula.

U ovom se napisu izlaže materija o novom kompletu institutskih klauzula za osiguranje brodova u gradnji od 1. 6. 1988.

Novi komplet sadrži 24 klauzule.

Osnovna svrha ovog članka je usmjerena na to da se razjasne neke konstruktivne odredbe ugovora o osiguranju, i detalji pojedinih klauzula i njihov učinak u okviru danoga pokrića.

U novi komplet institutskih klauzula za osiguranje brodova u gradnji, uvršten je niz novih klauzula koje prethodni komplet nije sadržavao, a neke postojeće klauzule su dorađene, radi toga da se materija ugovora o osiguranju što jasnije sročī.

Pokriveni rizici obuhvaćeni su metodom na osnovi formulacije »svi rizici« obuhvaćajući štete na osiguranom predmetu koje su nastale i koje su otkrivene za vrijeme perioda pokrića po dotičnom osiguranju. Nadalje, u okviru pokrića, prema kompletu klauzula, osiguranje uključuje i naknadu iz naslova zakonske odgovornosti osiguranika.

Redakcijom institutskih klauzula za osiguranje brodova u gradnji završen je rad na tri opća kompleta klauzula koja se primjenjuju u osiguranju transporta. To su kompleti:

- za osiguranje robe u prijevozu (kargo);
- za osiguranje brodova u plovidbi (kasko);
- za osiguranje brodova u gradnji.

Izvršeno je i nekoliko redakcijskih zahvata u drugim kompletima institutskih klauzula, primjerice za ratne i političke rizike, kao i novije institutske klauzule za osiguranje kontejnera, ali to su kompleti posebne namjene, odnosno, ove komplete klauzula praksa ne ubraja u opće klauzule.

Istina, grupi općih kompleta klauzula, nedostaju pravila za osiguranje aviona, ali institutskih klauzula za avionski kasko nije ni do sada bilo. Ugovor o osiguranju avionskog kaska sklapa se na osnovi nekih drugih pravila, koji su tipizirani, ali ne baš dovoljno unificirani.

Redaktori novo redigiranih klauzula, ostali su, u načelu pri ranijim koncepcijama. Tako su tržištu pružili dvije varijante institutskih klauzula (općih) za osiguranje tereta u pomorskom prijevozu i to komplet (A), gdje je primjeren koncept »Svi rizici«, te kompleti (B) i (C) koji su izrađeni na bazi »Imenovanih rizika«. Za zračni prijevoz tereta, dat je samo komplet klauzula na bazi »Svi rizici«. Za to vjerojatno postoji razlog u specifičnim rizicima i vrstama roba koje se prevoze pomorskim ili zračnim putem, kao i tradicionalne vrste pokrića u pomorskom prijevozu, te suvremenija stajališta kada je u pitanju zračni prijevoz. Primjerice, neke vrste roba, kao što su rudače, ugljen, betonsko željezo i tome slično, ne prevoze se avionima, a to su takve vrste roba koje se osiguravaju uz suženo pokriće, dakle ne zahtijevaju pokrića protiv »svih rizika«.

Za osiguranje brodova u plovidbi i gradnji, tržištu je pružen samo po jedan tip kompleta, i to:

- za brodove u plovidbi, na bazi »Imenovanih rizika«,
- za brodove u gradnji, na bazi »Svi rizici«.

Za naše tržište to nisu novine, jer su i do sada jugoslavenske osiguravajuće organizacije slijedile uglavnom praksu engleskoga tržišta, a redaktori novih institutskih klauzula ostali su u okvirima dosadašnjih koncepcija, kako onih za osiguranje robe u prijevozu, tako i za osiguranje brodova.

Iako za avione ne postoje institutske klauzule, ugovori o osiguranju avijacije gotovo se redovito sklapaju na bazi »Svi rizici«.

Ako se analiziraju kompleti općih klauzula, a to su, kako je ranije rečeno: osiguranje karga, osiguranje brodova u plovidbi i gradnji, primjetit će se da je svaki od njih drukčije razrađen u onom dijelu koji detaljnije regulira pitanje opsega i sadržaja pokrića. Npr. kod kompleta institutskih klauzula za osiguranje karga, isključene štete različito su stupnjevane što se tiče kvalifikacije uzroka i uzročne veze između uzroka i posljedice. Taj se raspon u kargu kreće od slučajeva:

- koji se mogu pripisati (attributable);
- koji proizlaze (arise);
- koji su posljedica (result);
- koji su nastali uslijed ili zbog (cause);
- koji su nastali neposredno uslijed (proximate cause) određenih činjenica, okolnosti, događaja itd.;
- ili se odnose na uobičajene i izvjesne, te u pravilu, manje gubitke (ordinary loss).

Može se također zapaziti da je koncepcija ista bez obzira da li je osiguranje pruženo na bazi »Svi rizici« (komplet »A«) ili metodom »Imenovanih rizika« (kompleti »B« i »C«).

Kod kompleta institutskih klauzula za osiguranje brodova u plovidbi, koji su rađeni na bazi »Imenovanih rizika«, koncepcija je drukčija. Pokriveni rizici su grupirani u dvije kategorije:

- u prvu grupu (6.1) spadaju štete koje su nastale uslijed (caused by) rizika navedenih u klauzuli, a da se pri tom ne traži kvalifikacija uzroka štete (osim onih koji su policom ili zakonom isključeni);
- u drugu grupu (6.2) spadaju štete koje su nastale također uslijed rizika navedenih u klauzuli, ali pod uvjetom da takav gubitak ili oštećenje nije proizašlo zbog pomanjkanja dužne pažnje osiguranika ili vlasnika broda (due diligence by). U ovu grupu spadaju uglavnom štete koje se odnose na nepažnju, skrivene mane i zloupotrebu.

Prema tomu, iz druge grupe (6.2) isključene su štete ako su proizašle zbog pomanjkanja dužne pažnje osiguranika ili vlasnika broda.

Međutim, nema odredbi o isključenim štetama (kao kod karga) koje bi se neposredno odnosile na pokrivene rizike (osim onih uobičajenih u slučaju rata, štrajka i sl.). To znači da se direktno primjenjuju zakonske odredbe i opća pravila ponašanja.

Kako je već rečeno, institutske klauzule za kargo u različitim stupnjevima kvalificiraju uzročnu vezu između osiguranog rizika i štete. Takvog stupnjevanja nema kod institutskih klauzula za osiguranje brodova u plovidbi. Uzročna veza između rizika i štete, kvalificirane su kao štete koje nastaju »uslijed« (caused by), što je npr. šire od zakonske formulacije »proximate cause by« kako to predviđa čl. 55 (1) MIA, a odgovaralo bi formulaciji iz našega ZPUP-a (čl. 711) »... nastale zbog osiguranih rizika«.

Pri osiguranju aviona, redovito se isključuju štete nastale posredno ili neposredno, zbog mana ili nesposobnosti letjelice za sigurnu zračnu plovidbu, ako je osiguranik za njih znao ili mogao znati dužnom pažnjom, a nije spriječio nastanak štete iako je mogao. Zatim razne vrste mehaničkoga loma i slično.

Odredbe o pokrivenim rizicima iz kompleta institutskih klauzula za osiguranje brodova u gradnji, koncipirane su na bazi »Svi rizici« o čemu će kasnije biti detaljnije rečeno.

— — —

Gradnja broda je specifični proces, pa ga je sa stajališta osiguranja trebalo obraditi na poseban način.

— — —

Sa stajališta osiguranja, brodovi u gradnji prolaze kroz razne faze i vrste rizika, primjerice:

- gradnja broda na navozu ili suhom doku, odnosno gradnja pojedinih sekcija, te glavnih i pomoćnih strojeva i uređaja;
- porinuće broda;
- daljnja gradnja i oprema broda u luci;
- probne vožnje.

Proces gradnje broda započinje brodograđevnim (montažnim) rizicima, pa se preko specifičnog rizika porinuća broda, postupno uključuju pomorski rizici. Zbog toga je polica osiguranja broda u gradnji koncipirana tako da slijedi proces gradnje, te da pruža pokriće rizika upravo onako kako se oni javljaju tijekom razvoja gradnje broda.

Komplet institutskih klauzula za osiguranje brodova u gradnji sadrže u osnovi tri grupe (vrste) odredbi:

- odredbe koje se odnose na brodograđevne (montažne) rizike, pa su prema tomu svojstvene samo kompletu klauzula za osiguranje brodova u gradnji;
- odredbe koje reguliraju materiju pomorskih rizika, pa se prema tomu u pravilu preuzete iz kompleta institutskih klauzula za osiguranje brodova u plovidbi;
- odredbe koje uređuju opća pitanja, te se kao takve nalaze i u drugim kompletima institutskih klauzula.

Komplet institutskih klauzula za osiguranje brodograđevnih rizika ima svojevrsnu preambulu — neku vrstu uvodnih odredbi, što nije slučaj kod ostalih kompleta. Istina, neki drugi kompleti imaju slične preambule, npr. za osiguranje kontejnera, ali to je više u smislu Schedule (dodatka) za identifikaciju osiguranih kontejnera i tomu slično. Međutim, kod osiguranja brodova u gradnji, ova preambula razrađuje detalje predmeta osiguranja, tj. broda u gradnji, jednu vrlo složenu cjelinu, kao i pojedine dijelove takve cjeline. U preambuli je to razrađeno u dvije tehnološke varijante:

- kada se trup broda i njegovi strojevi grade u istom brodogradilištu;
- kada se trup broda gradi u brodogradilištu, a strojevi u nekoj drugoj tvornici.

Zatim se u preambuli upisuje predvidivi rok izgradnje. Također preambula sadrži odredbu o času prestanka osigurateljnog pokrića itd.

Osiguratelji u načelu ne prihvaćaju pokriće broda u gradnji ako brodograditelj ne bi odredio dan početka i datum završetka gradnje broda, pa makar to bio planirani rok, što se u praksi osiguranja naziva: privremeni period (provisional period). U praksi se gotovo nikad ne podudara privremeni i stvarni period gradnje broda. No, bez obzira na upisani datum u polici osiguranja o završetku pokrića, osiguranje automatski prestaje u slučaju ako se osigurani objekt preda naručiocu (kupcu, vlasniku) prije isteka tako označenoga datuma. Osiguranje nadalje prestaje i istekom 30 dana računajući od dana izvršenih probnih vožnji, jer se smatra (sa stajališta osiguranja) da je brod završen, te da ga dalje treba osiguravati po polici

broda u plovidbi. Ovaj rok osiguratelji ne produžuju po polici broda u gradnji, nego uvijek upućuju na policu broda u plovidbi, bez obzira da li će se na brodu izvoditi još neki radovi, te da li će brod ostati u području luke (i biti pruženo pokriće za tzv. lučke rizike) ili ne.

Ovaj dio kompleta novo redigiranih klauzula za osiguranje brodova u gradnji nije doživio promjenu u odnosu na prethodni komplet datiran 1. 12. 72.

Slijedeća skupina odredaba navedenih pod red. br. 1 (ili kako se to u struci osiguranja uobičajeno naziva: klauzula br. 1) koje nose međunaslov »Osigurana svota« (»Insured Value) također nema izmjene u odnosu na prethodni komplet. Odredbe ove skupine specifično su sročene za osiguranje broda u gradnji. One su od osobite važnosti u smislu osnovne funkcije osiguranja. Svako zapostavljanje, da se ne kaže šićarenje, što bi se eventualno moglo provesti kroz ove odredbe, neizbježno dovodi do promašaja uprave te osnovne funkcije osiguranja s težim finansijskim posljedicama, osobito u prilikama veće (»brzonoge«) inflacije.

Brod se, kako je poznato, može graditi za naručioca, za nepoznatog kupca, za vlastite potrebe brodogradilišta itd. Isto se tako gradnja broda može ugovoriti u nekoj stabilnoj ili manje stabilnoj valuti, ili se brodogradilište može nalaziti u zemlji sa stabilnom valutom ili u takvoj gdje vrijednost novca brzo opada. Znatna utjecaj ima i stanje tržišta brodova itd. Sve su to okolnosti, koje između ostalog, mogu utjecati i na konačnu nominalnu vrijednost broda u pojedinom razdoblju gradnje ili u času isporuke. Zbog svega toga, policom osiguranja pružen je izvjesni elasticitet u svrhu mogućnosti rješavanja takvih stvarnih pitanja. Tako npr. u okviru ove klauzule osiguratelj se unaprijed očituje da će u slučaju štete na brodu u gradnji, prihvatiti kao osiguranu svotu broda i onu iznad privremeno prijavljene vrijednosti (provisional value), ali ne više od 125 % od prijavljene privremene vrijednosti. Međutim, da bi osiguranik mogao ostvariti takvo pravo, mora u svakom slučaju dokazati odgovarajuću visinu vrijednosti interesa. Pri svemu ovom, mora se pripomenuti da se ovo povišenje osigurane svote, odnosno očitovanje osiguratelja, ne odnosi na povišenje vrijednosti zbog raznih izmjena materijala, opreme, tipa itd. od onoga kako je prvotno bilo predviđeno. Za sve takve izmjene potrebna je prethodna suglasnost osiguratelja.

Odredbe ili klauzula br. 2 govori o prijevozu stvari (Transit) koje nisu obuhvaćene odredbama preambule iz kompleta ovih klauzula, pa određuje da su pokriveni i prijevozi koji nisu navedeni u preambuli ali uz posebnu premiju koja će se naknadno utvrditi. Ova klauzula nije izmijenjena u odnosu na klauzulu iz ranije redakcije.

Slučaj odgode isporuke broda kupcu (Delayed Delivery) reguliran je klauzulom br. 3. Ako se odgodi isporuka broda vlasnicima nakon isteka privremenog perioda gradnje, brod ostaje pokriven po istoj polici uz premiju koja će se utvrditi, ali se pokriće neće produžiti ili protegnuti na period koji prelazi rok od 30 dana računajući od dana završenih probnih vožnji. Klauzula također nije izmijenjena u odnosu na raniju redakciju.

Klauzula br. 5 sadrži ključne odredbe o pokrivenim rizicima. Koncipirana je na bazi »Svi rizici«. Veći dio ostalih klauzula iz ovoga kompleta, u stvari detaljnije razrađuju sadržaj odredbi iz klauzule br. 5. Ponajprije to se odnosi na isključenja ili ograničenja pojedinih šteta, što je riješeno na poseban način u okviru drugih poglavlja, primjerice u okviru klauzula o potresu i vulkanskoj erupciji (klauzula br. 6), ili o poluciji (klauzula br. 7), ili npr. o pogreški u nacrtu (klauzula br. 8) itd.

Međutim, u istom kompletu, u dijelu koji govori o pokriću odgovornosti za sudar (klauzula br. 17) i P & I pokriću (klauzula br. 19), navedeno je niz isključenja koje nisu pokrivena osiguranjem. Ovo se može shvatiti, jer je osiguranje odgovornost velika nepoznanica u relaciji s kasko osiguranjem.

Klauzula br. 5 je bitno izmijenjena i dopunjena u odnosu na istovrsne odredbe iz prethodnoga kompleta od 1. 12. 1972. Time su novo redigirane odredbe znatno razjašnjene. Osobito se to odnosi na novu formulaciju koja govori da se osiguranje pruža protiv svih rizika gubitka i oštećenja osiguranog predmeta što je prouzročeno i otkriveno za vrijeme perioda pokrića po ovoj polici... U prethodnoj formulaciji nije postojala riječ »prouzročeno« (caused), pa se odmah postavilo pitanje koje su sve štete pokrivena onakom formulacijom. Sada, prema novoj formulaciji, barem u tom pogledu ne bi trebalo biti nejasnoće.

Klauzula je nadalje dopunjena odredbom koja isključuje pokriće troškova ponovnog zavarivanja kao posljedica prethodno loše izvršenog zavarivanja (renewing faulty welds). Ovo se isključenje odnosi na sve slučajeve loše izvršenog zavarivanja i ne može se svesti pod pojam »skrivena mane« (Latent Defect), odnosno »neispravn dio« (Defective Part) u kontekstu pokrića prema ovom kompletu institutskih klauzula.

Iz odredbe u drugom stavku, tj. pod br. 5.2 brisana je riječ »nužnih« (necessarily) u kontekstu pokrića dodatnih troškova nastalih zbog izvršenja porinuća broda. Ovdje treba istaknuti, da se ova odredba odnosi isključivo na dodatne troškove porinuća, dok se eventualna oštećenja trupa, strojeva i opreme broda prigodom porinuća, obuhvaćena pokrićem navedenim u prvom stavku, tj. pod 5.1.

Osim troškova za izvršenje porinuća, ono što je još posebno za osiguranje brodova u gradnji i u odredbama ove klauzule, jest to što su osiguranjem pokrivena šteta nastale od:

- montažnih rizika;
- rizika skrivena mane na dijelu broda u gradnji.

Vjerojatno bi bilo izlišno da se citiraju montažni rizici budući da je osiguranje broda u gradnji pruženo protiv »svih rizika«. No, da ovo ipak ne bi bilo nedorečeno, treba navesti barem one najvažnije montažne rizike, a to su: klizanje i slijeganje tla, pad osiguranog predmeta, udar ili pad koptenog vozila ili letjelice na osigurani predmet, poplava, bujica, visoka i podzemna voda, požar, grom, eksplozija i sve montažne nezgode. Navedene rizike treba uvijek prosuđivati u savezu s isključenim rizicima i štetama.

Može se uočiti, npr. da je požar pokriven u okviru montažnih rizika, ali i kod pomorskih rizika. Takva se dvostrukost ne može izbjeći, ali nema ni nekih posebnih posljedica bilo za osiguranika ili osiguratelja.

Skrivena mana kao rizik ne javlja se samo kod broda u gradnji, već je taj rizik prisutan i kod osiguranja brodova u plovidbi. Međutim, postoji izvjesna razlika, a ona je u tretmanu štete.

Pri osiguranju brodova u gradnji i plovidbi, pokrivena su posljedice (štete) skrivene mane. Što se tiče toga nema razlike u tretmanu štete. Razlika je u tomu što su osiguranjem broda u gradnji pokriveni i troškovi zamjene ili obnove defektnog dijela na kojem je utvrđena skrivena mana. To nije slučaj pri osiguranju brodova u plovidbi (kasko), gdje su osiguranjem pokrivena samo eventualne posljedice skrivene mane (npr. požar koji je nastao zbog nekog defektnog dijela na brodu).

Klauzula br. 6 isključuje štete koje su nastale uslijed potresa i vulkanske erupcije (Earthquake and Volcanic Eruption Exclusion). Važno je spomenuti da doktrina smatra da su isključeni posredni i neposredni uzroci štete, tj. ako uslijed potresa nastane požar u brodogradilištu pa vatra zahvati brod u gradnji, štete koje uslijed tog požara nastanu na brodu, ne bi bile pokrivena osiguranjem iako je požar, u okviru standardnog pokrića, obuhvaćen policom osiguranja.

Rizik potresa i vulkanske erupcije mogu se fakultativno pokriti osiguranjem.

Prema svom sadržaju, odnosno po konstrukciji i metodi obuhvata pokrića kod kompleta institutskih klauzula, ovo je tipična klauzula koja ograničava pokriće opisano u klauzuli br. 5.

Inače, ova klauzula nema promjene u odnosu na raniju istovrsnu klauzulu.

Klauzula br. 7 odnosi se na opasnost zagađivanja (Pollution Hazard). Potpuno je nova u kompletu institutskih klauzula za osiguranje brodova u gradnji. U cjelovitom tekstu, klauzula je preuzeta iz kompleta za osiguranje brodova u plovidbi. Klauzula br. 7 dopunjuje pokriće razjašnjavajući kvalifikaciju pokrića, tj. ako takva naredba vlasti nije rezultat propusta dužne pažnje osiguranika, vlasnika ili menadžera ili bilo kojega od njih.

Ovom se klauzulom pokriva šteta koja može nastati na brodu, zbog postupka nadležnoga organa ovlaštenog da sprečava, odnosno uklanja zagađivanje ili samu opasnost da nastupi takva situacija. Pokriće se pruža pod uvjetom da je oštećenje broda nastalo od rizika pokrivenih policom (npr. udar broda u obalu).

Ova klauzula ne pokriva odgovornost za zagađivanje.

Klauzula br. 8 sadrži odredbe o pogreški u nacrtu (Faulty Design) koja je tipična za brodograđevne rizike. U ovoj redakciji nije pretrpjela izmjene.

Pogreške u nacrtu uvijek se tretiraju kao pogreške u tehnologiji. Dio na kojem je došlo do pogreške, nije naknadiv, bez obzira da li je oštećen

ili je pogreška samo otkrivena. Popravak ili zamjena će se izvršiti isključivo o trošku brodogradilišta. Ako, zbog krivo nacrtanog dijela, nastane oštećenje drugih dijelova trošak popravka tih dijelova, odnosno njihova zamjena, pokrivena je osiguranjem.

Jamstvo osiguratelja po polici osiguranja broda u gradnji prestaje danom isporuke broda kupca ili istekom police osiguranja. Osiguratelj je u obvezi samo za one štete iz skrivene mane i pogreške u nacrtu koje su do toga dana otkrivene. Obveze osiguratelja temeljem garancije nisu obuhvaćene policom osiguranja broda u gradnji. Te se obveze mogu posebno osigurati policom garancijskog osiguranja.

Klauzula br. 9 regulira pitanja plovidbe broda (Navigation). Dozvoljava se plovidba broda na vlastiti pogon ograničeno unutar prostora od 250 NM, računajući od mjesta gdje se brod gradi. Plovidba broda izvan toga područja, pokriva se također osiguranjem, ali uz uvjet da se o tomu obavijesti osiguratelj i plati dopunska premija (ako osiguratelj zatraži dopunsku premiju). Međutim, svako tegljenje broda izvan mjesta gdje se brod gradi, pokriće je uvjetovano time da se o tom obavijesti osiguratelj i plati eventualna dopunska premija te udovolji svim zahtjevima koji se traže kod određenog tegljenja (jačina tegljača, eventualno pumpe, posada itd.).

Klauzula br. 10 određuje pitanja franšize (Deductible). U ovoj redakciji, klauzula je doživjela stanovite izmjene, da bi se njene dosadašnje odredbe uskladile s odgovarajućom klauzulom iz kompleta za osiguranje brodova u plovidbi. Primjena franšize ima i svoje izuzetke:

- franšiza se ne primjenjuje na troškove pregleda broskog dna nakon nasukanja, bez obzira da li je utvrđena šteta na brodu ili ne;
- franšiza se ne primjenjuje prilikom likvidacije štete na bazi stvarnog ili izvedenoga potpunog gubitka;
- franšiza se ne primjenjuje na troškove što ih je učinio osiguranik radi spašavanja, odnosno u nastojanju da smanji štetu koja bi inače bila naknadiva prema polici osiguranja.

Također je razjašnjeno pravilo prakse za slučaj štete od nevremena koje je zadesilo brod upravo u trenutku isteka police. Odredba slijedi pravilo razmjernog broja dana u odnosu na broj dana nevremena i broja dana važenja police osiguranja.

O nepopravljenim štetama (Unrepaired Damage) govori klauzula br. 11. Potpuno je nova u kompletu za osiguranje brodova u gradnji, a u cijelosti je preuzeta iz kompleta institutskih klauzula za osiguranje brodova u plovidbi. Kao što sam naslov kaže, rješava pitanje likvidacije nepopravljenih šteta.

Klauzula u osnovi daje slijedeća pravila:

- iznos naknade štete predstavlja visina umanjene tržišne vrijednosti broda u oštećenom stanju na dan isteka police;
- nema naknade za nepopravljeno oštećenje broda ako je nakon oštećenja uslijedio potpuni gubitak broda.

Odredbe klauzule br. 12 o izvedenom potpunom gubitku (Constructive Total Loss), nadopunjene su odredbom da će se za procjenu da li su nastupile pretpostavke za likvidaciju štete na bazi izvedenog potpunog gubitka, uzeti u obzir samo šteta nastala od iste nezgode. Time je odredba i formalno izjednačena s onom iz kompleta za osiguranje brodova u plovidbi.

Za slučaj zajedničke havarije i spašavanja (General Average and Salvage) rješenja su dana klauzulom br. 13. U odnosu na raniji komplet, ove su odredbe izmijenjene, tj. preuzete su u cijelosti iz kompleta za osiguranje brodova u plovidbi. Time je i kod osiguranja brodova u gradnji, osiguraniku dato pravo zahtijevati od osiguratelja isplatu za štete na osiguranom brodu (žrtva u zajedničkoj havariji) iz čina zajedničke havarije, iako osiguranik nije prethodno ishodio plaćanje doprinosa od ostalih sudionika u zajedničkoj havariji. Prednost je u tomu što osiguranik ne mora čekati dok se završi postupak likvidacije zajedničke havarije, što je u pravilu dosta duga procedura.

Klauzula br. 14 — obavijest o šteti (Notice of Claim), nema izmjene, kao ni slijedeće: br. 15 — promjena interesa (Change of Interest), te br. 16 — prenosivost police (Assignment).

Odredbe o pokriću odgovornosti za sudar (Collision Liability) sadržane su u klauzuli br. 17. Ove su odredbe modificirane i usklađene s onima iz kompleta za osiguranje brodova u plovidbi s time što je ispušteno 3/4 odgovornosti za sudar (samopridržaj osiguranika 1/4 ili 25 % od nastale štete) pa polica osiguranja brodova u gradnji pokriva 1/1 (ili 100 %) odgovornosti iz sudara. Za ovo rješenje je osnovni razlog u tome što se brodovi u gradnji ne pokrivaju kod P & I klubova (gdje se pokriva 1/4 odgovornosti za sudar).

Klauzula br. 18 koja govori o brodovima koji pripadaju istom brodaru (Sistership) nema redakcijskih izmjena. Klauzulom se određuje pravni položaj brodarka za slučaj sudara ili spašavanja u što su bili involvirani dva ili više brodova istoga brodarka. Odredbama se ove klauzule utvrđuje da će osiguranik imati ista prava kao da se radi o brodovima raznih vlasnika.

Osiguranje ostalih vrsta odgovornosti regulirano je klauzulom br. 19 (Protecting and Indemnity). U stvari, radi se o odredbama P & I pokrića. To je vrlo široki obuhvat raznih vrsta odgovornosti, pa bi gotovo bilo lakše nabrojiti ono što se isključuje, nego što je obuhvaćeno osiguranjem.

Pokriće je gotovo identično praksi P & I klubova, ali je osnovna razlika u limitu pokrića. Dok P & I klubovi pružaju neograničeno pokriće što se tiče visine odgovornosti, osim kod odgovornosti za poluciju (ali i tu je limit izvanredno visok), pokriće odgovornosti prema institutskim klauzulama za osiguranje brodova u gradnji, ograničeno je do visine osigurane svote dotičnoga broda u gradnji.

U ovoj redakcijskoj obradi izvršene su stanovite izmjene kako bi se što više uskladile s istovrsnim odredbama iz kompleta institutskih klauzula za osiguranje brodova u lučkom riziku. Dakle, ova klauzula ima svoje zajedništvo s brodovima u lučkom riziku, a ne s onima u plovidbi.

Klauzulom br. 20 (Duty of Assured) rješavaju se pitanja nekih dužnosti osiguranika, ali i o nekim njegovim ovlaštenjima u poduzimanju određenih akcija za slučaj neke štete ili nezgode u vezi s osiguranim predmetom radi sprečavanja, odnosno smanjenja štete koja je inače pokrivena po polici osiguranja. Pod ovim novim nazivom, u biti je sadržana dosadašnja klauzula pod nazivom (arhaičnim) Sue and Labour Clause.

Osnova ove klauzule je u tom da poduzimanjem mjera od strane osiguranika ili osiguratelja radi spašavanja ili zaštite osiguranoga predmeta, neće imati značenje bilo kakvog prejudica na prava jedne ili druge strane.

Odredbe klauzula:

— br. 21 — isključenje ratnih rizika (War Exclusion);

— br. 22 — isključenje rizika štrajka (Strikes Exclusion);

— br. 23 — isključenje rizika zlonamjernog postupka (Malicious Acts Exclusion);

— br. 24 — isključenje nuklearnih rizika (Nuclear Exclusion), klasična su isključenja u ugovorima o osiguranju. Osim nuklearnih rizika, svi ostali, ovdje nabrojani rizici, mogu se pokriti dopunskim ugovorom.

Summary:

INSTITUTE CLAUSES FOR BUILDERS' RISKS, 1/6/88

With the introduction of the new MAR policy, to replace the S.G. Policy, the standard sets of the Institute clauses have been amended to conform with the use of the MAR policy.

This analysis refers to the new set of Institute Clauses for Builders' Risks, dated 1/6/88.

The new set contains 24 clauses.

The purpose of this article is to make understandable the underwriters' position in construction of insurance contracts, as well as of a particular clause and its effect on the cover provided.

A number of new clauses have been introduced and existing clauses reworded for clarity's sake in the new set of Institute clauses for Builders' Risks.

The perils covered are on the »all risks« basis, covering loss of or damage to the subject-matter insured caused and discovered during the period of insurance. Further, the scope of cover includes indemnification of the Assured for any claims where such claim is in consequence of the legal liability of the Assured.