

RIZICI U POMORSKOM OSIGURANJU

RISKS IN MARINE INSURANCE

JELENA NIKČEVIĆ GRDINIĆ, Fakultet za pomorstvo u Kotoru

Apstrakt: U radu autor obrađuje rizike u pomorskom osiguranju. On najprije ukazuje na pojam, vrste i osnovne karakteristike rizika, ističući specifičnost pomorskog rizika u odnosu na opšte rizike. Posebno razmatra određenje rizika prema našim zakonskim propisima i prema engleskom Zakonu o pomorskom osiguranju, kao najznačajnijem aktu u ovoj materiji, da bi posebnu pažnju posvetio osiguranim rizicima prema najnovijim standardnim uslovima za osiguranje brodova i robe, kao osnovnim pravnim regulativom u pomorsko osiguranje. U završnom dijelu rada autor daje kratki prikaz pojedinih rizika u pomorskom osiguranju.

Polazna radna hipoteza je da postoji više standardnih (opštih) uslova i načina koji stoje na raspolaganju vlasniku za osiguranje brodova i robe, a pokrivaju različite vrste pomorskih rizika.

Ključne riječi: osiguranje, pomorski rizici, institutske klauzule, brod, teret.

Abstract : The author of this paper elaborates risks in marine insurance. Firstly, the author primarily specifies the concept, types and basic characteristics of risks, emphasizing specifics of marine risk in relation to general risks. The author particularly considers determination of risk according to our legal regulations and English Marine Insurance Act, as the most important act in this matter. Special attention is paid to insured risk according to the most recent standard conditions for insurance of ships and goods, as the basic legal regulations in terms of marine insurance. In the final part of the paper the author gives a brief overview of certain risks in marine insurance.

Key words: Insurance, Marine Risks, Institute Clauses, Ship and Cargo.

JEL clasification: D 86; G 22; L 92;

Preliminary communications; Recived: April 28, 2008

1. Pojam i osnovne karakteristike pomorskih rizika

Rizici u pomorskom osiguranju, kao i rizici uopšte u osiguranju, podrazumijevaju opasnost ili mogućnost nastupanja nekog štetnog događaja na imovini osiguranika koja je predmet osiguranja. Obzirom da je osigurani predmet u pomorskom osiguranju svaki predmet koji je direktno ili indirektno (ali i pravni odnos-odgovornost) za vrijeme plovidbe izložen pomorskim rizicima, to se pod pojmom pomorski rizici podrazumijevaju opasnosti kojima su izloženi brod i roba koja se na njemu prevozi, usled čijih ostvarenja može doći do uništenja ili oštećenja osiguranog broda ili osigurane robe. Pomorski rizici su uži pojam od transportnih rizika, kojim se označavaju svi rizici kojima su izložena prevozna sredstva i roba koja se njima prevozi u okviru svih grana transporta. Pomorski rizici kojima su izloženi

brod i roba su brojni i nemoguće je dati njihovu konačnu listu. Neki od njih su imanentni odvijanju pomorskog poduhvata, dok su drugi vezani za svojstvo same robe ili su rezultat propusta stranaka ili trećih osoba. Događaji koji redovno prate brod i prevoz robe i koji se mogu smatrati normalnim okolnostima plovidbe odnosno prevoza, kao i događaji koji se mogu sa sigurnošću predvidjeti ne mogu se smatrati pomorskim rizicima.

Iako načelno kažemo da pomorski rizici, kao i rizici uopšte, moraju biti događaji koji su budućni, neizvjesni i nezavisni od isključive volje osiguranika, ipak postoji određena specifičnost odnosno odstupnja kada su u pitanju pomorski rizici, naročito u pogledu osiguranja već nastupilog rizika. Nastanak događaja u budućnosti je jedna od pretpostavki neizvjesnosti. Neizvjesnost podrazumijeva vanrednost određenih događaja tj. nemogućnost da se u nor-

malnim okolnostima unaprijed predvidi hoće li događaj uopšte nastupiti ili kad će nastupiti. Neizvjesnot može postojati i u pogledu samog vremena nastupanja određenog događaja. U osiguranju, opšte prihvaćeno je pravilo da ugovor o osiguranju nije pravno valjan, ukoliko je u trenutku njegovog sklapanja rizik već nastupio, ili je njegovo nastupanje izvjesno, a to je stankama poznato ili im je trebalo biti poznato, međutim u pomorskom osiguranju postoji izuzetak od tog pravila. Naime postoji, mogućnost osiguranja rizika koji je već nastupio tzv. putativnog rizika. Takva osiguranja u engleskoj su poznata kao tzv. osiguranja na „dobre ili loše vijesti“ odnosno „bilo da je izgubljeno ili ne“ (*lost or not lost*). U pitanju je osiguranje rizika za koji se ne zna da li je nastupio ili ne, ali se misli da nije i da je sve u redu. Npr. pretpostavlja se da je sa brodom na putovanju sve u redu, iako je u trenutku zaključivanja osiguranja brod upravo potonuo ili se nasukao. Neznanje, odnosno poštena vjera i namjera su osnov za valjano osiguranje¹.

Rizik koji se ostvario isključivom voljom osiguranika, nije rizik u smislu osiguranju, jer se gubi elemenat neizvjesnosti događaja. Pravilo je da su iz osiguranja isključene štete koje su nastale krivicom osiguranika tj. njegovim namjernim postupkom ili njegovom krajnjom nepažnjom.² Ovo je sasvim razumljivo, jer bi nastupanje rizika pa samim tim i sticanje prava na naknadu štete zavisilo isključivo od volje osiguranika, što je protivno osnovnom načelu osiguranja, a to je da osiguranje ima za cilj naknadu štete koju osiguranik pretrpi usled nastupnja vanrednog događaja, a ne usled njegovog namjernog postupka. U protivnom kad bi se to dozvolilo, osiguranje bi izgubilo praktični značaj i postalo bi izvor raznih špekulacija i neopravdanog bogaćenja³. U pomorskom osiguranju moglo bi se reći da i ovom dijelu postoji specifičnost. Prema čl.752. st.3 štete koje prouzrokuje posada broda, zapovjednik ili pilot u plovidbi i rukovanju broda (ukoliko su ta lica osiguranici) čak i namjerno ili grubom nepažnjom, pokrivena su osiguranjem.

2. Podjela pomorskih rizika

Pomorski rizici mogu se podijeliti na osnovne, dopunske i ratne i političke rizike⁴.

Osnovni rizici su rizici koji su tipični za prevoz kao takav. Oni predstavljaju opasnosti koje se mogu istovremeno ostvariti na svakoj robi i prevoznom sredstvu, mada postoji mogućnost da pojedine opasnosti djeluju samo na robu ili samo na prevoznom sredstvo. Iako variraju obzirom na tehničke okolnosti prevoza i obzirom na obim pokrića smatra se da se mogu svesti na pomorske odnosno transportne nezgode kojima je izloženo prevoznom sredstvo, elementarne nepogode kao što su oluja, poplava, snježne mećave, grom, klizanje tla, zaledivanje dijelova mora, rijeka, jezera i kanala, razni potresi i dr., zatim požar i eksplozija u prvom sredstvu, kao i ostali osnovni rizici. Osnovni rizici redovno su osigurani tj. pokriveni su svakom polisom, tako da se njihovo pokriće ne treba posebno ugovarati. Oni predstavljaju minimum koji se obično osigurava ukoliko se u polisi izričito ne predviđa isključenje nekih od tih rizika.

Dopunski rizici su rizici koji, za razliku od osnovnih nisu tipični za prevoz. Oni su specifični za pojedine vrste robe, a povezane su sa svojstvom robe koja se prevozi. Ti rizici se mnogo češće ostvaruju, u odnosu na osnovne, i za razliku od njih štete koje usled njihovog ostvarenja nastaju, mnogo su manje u odnosu na štete usled nastanka osnovnih rizika. Najčešći dopunski rizici su: krađa, manipulativni rizici (lom, curenje, rasipanje, ulupljivanja ili ogrebotine i dr.), ostali dopunski rizici (pokisnuce, rđa, brodsko znojenje, dodir s drugom robom, kvar i dr.). Dopunski rizici nisu redovno pokriveni osiguranjem, već se osiguravaju samo na zahtjev osiguranika.

Ratni i politički rizici su vrsta rizika koji se uvijek moraju posebno osigurati⁵. Oni se osiguravaju samo na izričito traženje ugovarača osiguranja i to po posebnim uslovima⁶, pri čemu se iz osiguranja obično isključuju slučajevi koji mogu imati katastrofalne posledice i koji su kao takvi izvan okvira normalnog osiguranja.

Pod ratnim i političkim rizicima podrazumijevaju se ratni rizici u užem smislu (dejstvo mina, torpeda, ratnog oružja osim nuklearnog⁷, i uopšte svaki ratni akt), zatim rizik štrajka i drugi slični rizici, kao i akti vojnih i političkih vlasti.

¹ Šulejić, P. (2005), Pravo osiguranja, Beograd, str. 84.

² ZPUP čl.752. stav 1.i 2.

³ Tomašić, V. (1990), Ugovor o plovidbenom osiguranju po ZPUP sa komentarom i osvrtom na isnostrano zakonodavstvo, Beograd, str.148.

⁴ Frančišković, I. (1994), Sustav transportnih osiguranja, Croatia osiguranja d.d., Zagreb op. cit., str. 35.

⁵ Njihovo pokriće se ne podrazumijeva, čak i kada su brod ili roba osigurani „*protiv svih rizika*“ odnosno „*pod punim uslovima*“.

⁶ U pitanju su institutske klauzule kojim se posebno osigurava brod protiv rizika rata i štrajka, odnosno klauzule za osiguranje robe protiv istih rizika.

⁷ Dejstvo nuklearnog oružja, danas se obično isključuje iz osiguranja, zbog katastrofalnih posledica koje upotreba takvog oružja može da ima.

Ratni rizici u užem smislu osiguravaju se danas u principu samo kod pomorskih brodova i vazduhoplova, kao i kod robe koja se prevozi pomorskim brodovima, vazduhoplovima ili poštom. Pošiljke robe koja se prevozi ostalim tj. kopnenim prevoznim sredstvima danas se obično u inostranstvu ne osiguravaju protiv ratnih rizika. U tom pogledu postoji međunarodni sporazum pomorskih osiguratelja po kojem će se ratni rizici uzimati u osiguranje samo za vrijeme dok se roba nalazi na brodu. Od ovog sporazuma postoje u praksi samo rijetki izuzeci. Naše zajednice osiguranja, takodje primaju u osiguranje protiv ratnih rizika samo robu za vrijeme njenog prevoza morem ili prenosa vazdušnim putem odnosno poštom ukoliko se radi o robi osiguranoj u stranoj valuti koja se dalje reosigurava u inostranstvu.

Ratni rizici osiguravaju se ne samo za vrijeme rata između dvije ili više država, nego i za vrijeme građanskog rata, pobune, revolucije pa i za vrijeme mira. Još i danas ima slučajeva da brodovi nalete na koju plutajuću minu, a pored toga svaki čas otvaraju se nova žarišta političke zategnutosti i oružanih sukoba koji mogu imati za posledicu oštećenje broda ili robe za vrijeme transporta. Zbog toga se brodovi i roba danas redovno osiguravaju i protiv ratnih rizika, koji se obično osiguravaju zajedno sa političkim rizicima, uz istu premijsku stopu.

Premijske stope za ratne i političke rizike su za vrijeme mira obično vrlo niske (ispod jednog promila vrijednosti robe) sa izuzetkom brodova i pošiljaka koji se upućuju u krajeve gdje vlada oružani sukob ili unutrašnji neredi. Međutim, za vrijeme rata ukoliko se ratni rizik uopšte osigurava, premijske stope su vrlo visoke u zavisnosti od ocijene situacije u datom trenutku. Obzirom na karakter ovih rizika i mogućnosti nagle promjene političke situacije, premijske stope za ratne i političke rizike se često mijenjaju i obično su više manje identične na svim tržištima pomorskog osiguranja.

3. Neka zakonska rešenja o pomorskim rizicima

Gotovo u svim zemljama zakonski propisi, više ili manje sadrže odredbe o pomorskim rizicima. Engleski Zakon o pomorskom osiguranju - *Marine Insurance Act 1906*⁸ ima vrlo malo odredaba o osiguranim rizicima. U čl. 3. nalazi se definicija pomorskih rizika (opasnosti) i ujedno se navode rizici koji su inače bili pomenuti u Lojdovoj polisi. Indirektno, o rizicima se govore u čl. 55. MIA u kome se tretira pitanje koje su štete pokrivena, a koje isključene iz

osiguranja. Pored toga, rizici se spominju i u nekim drugim odredbama u kojima se daje definicija pomorskog osiguranja i predviđa obavezno unošenje osiguranih rizika u polis osiguranja.

Prema čl. 3. MIA pomorskim osiguranjem se može pokriti svaki zakoniti pomorski poduhvat tj. poduhvat u kojem je osigurani predmet izložen pomorskim opasnostima (rizicima). Dalje, isti član definiše pomorske opasnosti, i ističe da se pod njima podrazumijevaju opasnosti u vezi sa pomorskom plovidbom, kao što su opasnosti mora, požara, ratne opasnosti, gusari, krađa uz upotrebu sile, zarobljavanje, zaplena ograničenja i zadržavanja od strane vladara i naroda, bacenje u more, baraterija, kao i ostale opasnosti iste vrste ili koje su navedene u polisu osiguranja.

Za razliku od MIA, naš Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi⁹ ne sadrži definiciju rizika. Međutim, čl. 995. Zakona o obligacionim odnosima¹⁰ govori o riziku uopšte i ističe da »dogadjaj s obzirom na koji se zaključuje osiguranje (osigurani slučaj) mora biti budući, neizvjestan i nezavistan od isključive volje ugovornih strana.«

U članu 748. st. 1 i 2. ZPUP se nabrajaju rizici koji se mogu pokriti plovidbenim osiguranjem¹¹. Prema istom članu u pitanju su „*rizici kojima je izložen osigurani predmet za vrijeme plovidbe, i to: plovidbena nezgoda, elementarna nepogoda, eksplozija, požar i razbojništvo*“, kao i „*drugi rizici kojima je osigurani predmet izložen za vrijeme trajanja osiguranja, kao što su krađa i neisporuka, manipulativni rizici, ratni i politički rizici*“, itd.

Naš zakonodavac vrši podjelu pomorskih rizika na rizike prve grupe i rizike druge grupe, time što se pod rizicima prve grupe podrazumijevaju osnovni rizic, i odnosno pod rizicima druge grupe dopunski rizici. Tako da prema ZPUP u osnovene rizike spadaju plovidbena nezgoda, elementarna nepogoda, eksplozija, požar i razbojništvo. Oni su pokriveni po samom zakonu samo za vrijeme plovidbe. Stav 2. čl. 748. ZPUP predviđa mogućnost osiguranja ostalih transportnih i sličnih rizika koji se danas često osiguravaju. U pitanju su dopunski rizici kojima je osigurani predmet izložen za vrijeme trajanja osiguranja. U istom članu se navode, primjera radi rizici krađe i neisporuke, manipulativni rizici, ratni i politički rizici. Navodjenje rizika nije takstativno, tako da postoji mogućnost da se ugovorom o

⁸ Dostupan na: <http://www.uctshiplaw.com/mia1906.htm>

⁹ "Sl. list SRJ", br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/2000 (U daljem tekstu će se koristiti skraćenica ZPUP).

¹⁰ "Sl. list RCG", br. 47/2008.

¹¹ U zakonu se koristi izraz plovidbeno osiguranje, što je i razumljivo, obzirom da nije izvršeno razdvajanje pomorskog zakonodavstva od prava unutrašnje plovidbe, što su hrvati uradili.

osiguranju pokriju i ostali rizici kojima je osigurani predmet izložen, ako to ugovarač osiguranja zatraži, a osiguratelj na to pristane. Ovi rizici mogu se osigurati kako za vrijeme plovidbe, tako i dok se osigurani predmet nalazi na kopnu tj. dok se prevozi kopnenim prevoznim sredstvima¹².

Prema ZPUP i ratni i politički rizici se mogu osigurati, pod uslovom da to ugovarač osiguranja traži, a osiguratelj na to pristane¹³. Oni nisu izdvojeni u posebnu grupu u odnosu na osnovne i dopunske rizike već naprotiv, predviđeni su kao dopunski rizici.

Gotovo iste odredbe u pogledu rizika, kao i ZPUP sadrži i Pomorski zakonik Hrvatske iz 2004. godine¹⁴. On, takođe ne sadrži definiciju rizika, a sve rizike shodno članu 704, kao i ZPUP dijeli u dvije grupe.

4. Osigurani rizici prema uslovima za osiguranje brodova i robe

Za razliku od drugih osiguranja, a baš zbog toga što postoji veliki broj rizika, u pomorskom osiguranju ne postoji jedinstven tip uslova za osiguranje. Postoji više tipova uslova i svi oni sadrže pomorske rizike koje pokriva osiguratelj, ukoliko se ugovori njihova primjena. U pitanju su opšti uslovi osiguranja – zbirke institutskih (međunarodnih) klauzula koje donosi Institute of London Underwriters (ILU) danas poznat pod nazivom *International Underwriting Association* (IUA)¹⁵. Najvažnije zbirke klauzula su Institutске (međunarodne) klauzule za osiguranje brodova protiv pomorskih rizika, iz 1982, 1994. i 2003. godine, kao i Institutске klauzule za osiguranje robe (zbirke klauzula (A), (B) i (C), iz 1982. odnosno 2008, koje treba da stupe na snagu 1. januara 2009. godine¹⁶.

¹² U pitanju su kopneni rizici kod osiguranja robe od skladišta do skladišta. Više o tome: Tomašić, V. op.cit. str. 129.

¹³ čl. 752. ZPUP.

¹⁴ »Narodne Novine« br. 181/04 čl. 704.

¹⁵ Institute of London Underwriters kao pravno lice više ne postoji. Praksa donošenja jedinstvenih uslova pomorskog osiguranja nije time prestala, samo se sada taj postupak vodi u okviru novoformirane organizacije nazvane International Underwriting Association (IUA). Ona je nastala spajanjem dva poslovna udruženja: London Insurance and Reinsurance Market Association (LIMRA) i Institute of London Underwriters.

¹⁶ Joint Cargo Committee (Komitet za osiguranje robe) odnosno Radna grupa koju je formirao isti, izvršila je reviziju Institutskih klauzula za osiguranje robe iz 1982. godine. i donijela nove klauzule 2008. godine. Cilj Radne grupe bio da revidira postojeće klauzule, tamo gdje je to potrebno, i većina izmjena znači pojašnjenje i dalje preciziranje postojećih klauzula, ali bez namjere za mijenjanjem vrste i obima pokriva, koji ostaju isti.

Prema klauzulama za osiguranje brodova iz 2003. osigurani rizici su određeni metodom nabrojanih rizika (*named perils concept*). Znači da su, za razliku od osiguranja «svih rizika», osiguranjem obuhvaćeni samo oni rizici koji su nabrojani odnosno popisani u odgovarajućim klauzulama.

Prema Klauzuli o osiguranim rizicima (*Perils Clause*) svi osigurani rizici podijeljeni su u dvije grupe. Osnovna je razlika između te dvije grupe rizika u tome što su rizici druge grupe pokriveni osiguranjem samo pod uslovom da šteta nije nastala kao posljedica dužne pažnje (*due diligence*) na strani osiguranika, ukoliko to nije slučaj neće biti pokriveni osiguranjem. Dok takav uslov za rizik prve grupe ne postoji¹⁷.

U rizike prve grupe ubrajaju se: opasnosti mora, rijeka, jezera ili drugih plovniha voda, požar, eksplozija, nasilna krađa osoba izvan osiguranog broda, izbacivanje u more, piraterija, dodir s kopnenim vozilom, lučkom opremom ili uređajem, potres, vulkanska erupcija ili udar groma, nezgode prilikom ukrcanja, iskrcanja ili premještanja tereta, goriva, zaliha ili dijelova, dodir sa satelitom, vazduhoplovom, helikopterima ili sličnim letjelicama ili predmetima što iz njih ispadnu. Ovi rizici su osigurani kao takvi (*per se*). Ako je šteta nastala kao neposredna posljedica rizika prve grupe, osiguratelj se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je šteta nastala zbog kvalifikovane krivice osiguranika (*wilful misconduct*). Npr. osiguranik je namjerno izazvao požar ili postupao bezobzirno znajući da to može izazvati požar.

Drugom grupom (tzv. *Inchmaree Clause*) obuhvaćene su štete nastale zbog: prsnuća kotlova, loma osovina (ali nisu pokriveni troškovi popravka ili zamjene prsnutog kotla ili puknute (slomljene) osovine), skrivene mane u strojevima ili trupu broda, (ali nisu pokriveni troškovi uklanjanja same skrivene mane), nepažnje zapovjednika, oficira, posade ili pilota, nepažnje popravljača ili naručioca (iz *Time Charter*) uz uslov da ta lica nemaju svojstvo osiguranika iz ovog ugovora, baraterije zapovjednika, oficira ili posade. Ovi rizici, kao što je već pomenuto su osigurani pod uslovom da šteta nije nastala kao posljedica propusta dužne pažnje na strani osiguranika, vlasnika ili upravitelja broda. S tim što je predviđeno da se zapovjednik, oficiri, posada ili piloti neće se smatrati vlasnicima broda, ni ako imaju suvlasničke dijelove.

Pored ovih klauzula postoje i druge klauzule koje sadrže odredbe o osiguranim rizicima. U pitanju su klauzula o opasnostima vezanim za zagađivanja,

¹⁷ Pod pojmom »*due diligence*« podrazumijeva se postupanje s dužnom pažnjom. To je takvo postupanje kako bi u datim okolnostima postupao razumno pažljivi vlasnik u nastojanju da spriječi nastanak štete. The "Popi M", 1982/2 Lloyd's Rep. 235.

klauzule o pokriće 3/4 osiguranikove odgovornosti prema trećim licima za štete uzrokovane drugom brodu ili stvarima na tom drugom brodu zbog sudara brodova, klauzule o osiguranju unajmljene opreme ili opreme dok je izvan broda, kao i klauzule koje nude proširena pokrića.

Prema Klauzuli o opasnostima vezanim za zagadjanja (*Pollution Hazard Clause*) osiguran je rizika zagadjanja. Prema ovoj klauzuli, osiguranjem je pokriven gubitak ili oštećenje broda nastao zbog postupka organa državne uprave pri sprečavanju nastanka ili smanjenju rizika zagadjanja ukoliko je rizik zagadjanja neposredno prouzrokovan oštećenjem broda za koje je osiguratelj obavezan prema ugovoru o osiguranju. S tim što je osiguranje uslovjeno time da šteta nije posledica propusta dužne pažnje osiguranika.

Takodje pruža se pokriće opreme uzete u zakup (*Leased Equipment*). Naime, poslednjih godina postoji praksa da brodovlasnici određenu sofisticiranu i skupu opremu, koju moraju da imaju saglasno najnovijim zahtjevima međunarodnih konvencija koje se donose u okviru IMO, kao što je npr. oprema za satelitsku navigaciju, uzimaju u zakup ne samo radi toga što je ona skupa, već više radi kvalitetnog servisiranja od strane specijalizovanih firmi koje takvu opremu iznajmljuju¹⁸. Tako da je osigurana oprema koja je ugrađena na brod, a koja nije u vlasništvu osiguranika, nego se osiguranik njome koristi na temelju ugovora i za koju ugovorno odgovara .

Dodatna tj. prošireno pokriće¹⁹ koje nude klauzule se odnosi na: 4/4 odgovornosti iz sudara brodova, 3/4 odgovornosti za štete iz udara osiguranog broda u neki nepokretni ili plutajući objekt (uz 3/4 odgovornosti za štete iz sudara brodova), pravo osiguranika da zahtijeva potpunu naknadu u zajedničkoj havariji, bez doprinosa drugih interesa, osiguranje troškova popravka ili zamjene prsnutog kotla ili slomljene osovine kada je to uzrokovalo druge štete (posledične) na osiguranom predmetu, osiguranje popravka neke skrivene mane koja je uzrokovala gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta, osiguranje gubitka ili oštećenja broda nastalo zbog nezgode ili nepažnje, nestručnosti ili greške u procjeni bilo koje osobe. U svakom od slučajeva proširenog pokrića osiguranje je pruženo uz uslov da na strani osiguranika nije postojao propust dužne pažnje.

Kompleti klauzula za osiguranje robe A, B i C iz 2008. takođe sadrže odredbe o osiguranim rizicima. Zbirka klauzula A, predviđa osiguranje svih rizika, gubitaka i oštećenja osigurane robe, sa izuzetkom rizika koji su izričito isključeni iz osiguranja²⁰. Ona sadrži tri klauzule o osiguranim rizicima. Prva klauzula o pokrivenim rizicima (*Risk Clause*) označava da se osiguranje vrši protiv svih rizika, druga klauzula o zajedničkoj havariji (*General Average Clause*) reguliše način plaćanja naknade iz generalnih havarija i treća klauzula o sudaru usled obostrane krivice (*Both to Blame Collision Clause*) reguliše određene odnose vezane za štete nastale u vezi sa sudarom brodova, a koje se uzimaju u obzir prilikom plaćanja naknade iz osiguranja.

Klauzule o osiguranim rizicima kompleta B i C, nabrajaju rizike koji su pokriveni osiguranjem. Svi rizici su podijeljene u dvije grupe. Osnovna razlika između njih je u tome što su kod prve grupe rizika pokrivenne sve neposredne i posredne štete koje se mogu opravdano pripisati nabrojanim rizicima, dok kod druge grupe rizika pokrivenne su samo štete koje su nastale neposredno usled tih rizika. U prvu grupu rizika spadaju: požar ili eksplozija, nasukanje, najsjedanje na dno, potonuće ili prevrnuće broda ili drugog plovila, prevrnuće ili iskliznuće kopnenog prevoznog sredstva, sudar ili dodir broda, drugog plovila ili prevoznog sredstva sa nekim spoljnim predmetom osim sa vodom, iskrcaj tereta u luci skloništa, zemljotres, vulkanska erupcija ili udar groma.

U drugu grupu rizika spadaju: štete usled akta zajedničke havarije, izbacivanja robe u more, otplavlivanje robe sa palube broda, prodor morske, jezerske ili rečne vode u brod, drugo plovilo, spremište, prevozno sredstvo konterner ili mjesto uskladištenja, potpuni gubitak koleta usled pada sa broda ili za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja sa broda ili drugog plovila.

Komplet klauzula C pruža nešto uže pokriće u odnosu na komplet klauzula B. Komplet C pokriva samo neke osnovne rizike, dok štete usled elementarnih nepogoda ne pokriva. Prema Klauzuli o osiguranim rizicima kompleta C nisu obuhvaćeni sledeći rizici: zemljotresa, vulkanske erupcije, udar groma;

¹⁸ Boro, I. (2004), Međunarodne institutke klauzule za osiguranje pomorskih brodova iz 2003. godine, Revija za pravo osiguranja, broj 3/4.

¹⁹ Dodatna pokrića sadržana su u klauzulama od 32 zaključno sa 41.

²⁰ Isključene štete podijeljene su u sedam grupa: zlonamerni postupak osiguranika, normalno curenje, gubitak u težini ili obimu i habanje osigurane robe, neodgovarajuće pakovanje robe, mane ili štete usled prirodnog svojstva robe, zakašnjenja, insolventnost broдача i štete usled upotrebe atomskog i nuklearnog oružja. Takođe su isključene štete usled ratnih događaja (rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka ili građanskih borbi, zarobljavanja, zaplene, uzapćenja, ograničavanja ili zadržavanja, napuštenih mina, torpeda, bombi ili drugog napuštenog ratnog oružja).

otplavljanje robe sa palube broda; prodor morske, jezerske ili rečne vode u brod, drugo plovilo, spremište, prevozno sredstvo konterner ili mjesto uskladištenja; kao ni za rizik potpunog gubitka koleta usled pada sa broda ili za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja sa broda ili drugog plovila.

5. Kratak osvrt na pojedine rizike

5.1 Opasnosti od mora i drugih plovnih voda

U pomorskom osiguranju plovidbene nezgode nazivaju se rizici mora ili opasnosti mora (»perils of the seas«). Da bi se opasnosti mogle podvesti pod pojmom „*perils of the seas*” potrebno je da one potiču od mora, odnosno da su svojstvene more, u suprotnom se ne mogu smatrati »*perils of the seas*»²¹. Npr. štete piratskih djela, ili štetne posledice na brodu i teretu nastale od zadržavanja i zaustavljanja broda, nisu »*perils of the seas*«. Engleska sudska praksa pod pojmom „*perils of the seas*” podrazumijeva samo pomorske odnosno plovidbene nezgode i nepredvidive događaje²². Pojmom „*perils of the seas*” nije obuhvaćen bilo koji gubitak ili oštećenje koji je uzrokovano morem, kao npr. prirodno djelovanje vjetera i talasa, već je neophodno da se i ovdje radi o događaju koji je nepredvidiv i neizvjestan, odnosno njegov nastup u odnosu na redovan tok stvari mora biti vanredan. Npr. oštećenje broda usled naslanjanja na dno zbog predvidive osjeke nije oštećenje uzrokovano opasnostima mora.

Prema *Marine Insurance Act 1906.* pravilo 7 (*Rules for Construction of Policy*)²³ pod pojmom „*perils of the seas*” podrazumijeva nezgode ili događaji koji potiču iz nekog spoljnog uzroka, dok normalna djelovanja vjetera i talasa nije obuhvaćeno tim pojmom.

²¹ Tumačenje ovog pojma u odnosu na njegovo tumačenje u francuskom pravu se razlikuje. U francuskom pravu ovaj pojam se tumači ekstezivno i obuhvata svaki gubitak ili oštećenje nastalo na moru usled poljnog događaja, osim ako ugovorom u osiguranju nijedrukčije predviđeno. Česić, Z. (2004), Tumačenje pojma "*Perils of the Sea*", *Pravo i porezi*, br. 5, RRIF, Zagreb; Pavić, D. (1999), "*Perils of the seas*" kao osigurani rizik, *Časopis svijet osiguranja*, br.5. Hodges, S.(2005), *Law of Marine insurance* Cavendish Publishing Limited, str.174.

²² Tetley, W. (1978), *Marine Cargo Claims*, second edition, Toronto, str. 195., Grabovac, I. (1992) *Zakonodavne i teorijske osnove tumačenja pojma pomorske nezgode kao "iznimnog slučaja"* u pomorskom prijevozu stvari. *Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law v. 34* br. 133-134 (1-2), str. 53-66. ističe da se prevoznik najčešće poziva na "*perils of the sea*", koji su iz izreke jedne presude "prevoznikov najbolji, mada najmanje pouzdan pomagač".

²³ The term "*perils of the seas*" refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves.

5.2 Baraterija

Baraterija je jedan od najstarijih pomorskih rizika, koji je i danas aktuelan. Pod baraterijom se podrazumijava zlonamjerna ili protivpravna radnja zapovjednika, oficira ili posade broda usled koje se nanosi šteta osiguranom predmetu. Potrebno je da je šteta na osiguranom predmetu prouzrokovana zlonamjernom radnjom zapovjednika ili posade broda, pri čemu njihov motiv sa stanovišta rizika nije bitan²⁴. Rizik baraterije je pokriven osiguranjem samo u slučaju da se nije ostvario usled nedostatka dužne pažnje osiguranika, brodovlasnika ili lica kome je povjereno staranje o brodu. Štete nastale zbog nepažnje zapovjednika ili brodske posade neće se tretirati kao štete nastale zbog baraterije. Npr. baraterija postoji ukoliko se zapovjednik neovlašćeno bavi krijumčarenjem pa usled toga brod ili robu uništi, ili ukoliko zapovjednik namjerno potopi brod ili namjerno izazve požar na brodu itd.

Marine Insurance Act 1906. daje definiciju baraterije u pravilu 11 (*Rules for Construction of Policy*) kao zlonamjerna radnja zapovjednika ili posade broda kojom se nanosi šteta brodovlasniku. Lojdova S. G. pomorska polisa je predviđala barateriju kao osnovni rizik, međutim prema MAR polisi ovaj rizik se ne smatra osnovnim rizikom.

5.3 Požar i eksplozija

Osiguranjem su pokrivenne štete koje su posledica realizovanja rizika požara ili eksplozije. Ova dva rizika su tijesno povezana i nisu slučajno navedena u istoj grupi. Nekada je vrlo teško ili gotovo nemoguće, utvrditi da li je šteta posledica požara ili eksplozije, a vrlo se često dešava da požar prouzrokuje eksploziju ili obrnuto.

Pod požarom se podrazumijeva svaka vatra nastala iz bilo kog uzroka npr. usled udara groma, eksplozije, samozapaljenja, nepažnje i sl. Prilikom nastanka požara prirodna je pojava da nastanak topline, dima i svijetla. S tim što požar kada je u pitanju osiguranje robe obuhvata vatru koja je nastala izvan osiguranog predmeta, dok samozapaljenje osigurane robe nije obuhvaćeno tim pojmom. Međutim, ako je osigurani predmet obuhvaćen vatrom, koja je nastala samozapaljenjem neke druge robe, koja se prevozila istim brodom, takva je šteta pokrivena osiguranjem. Kao štete nastale od požara ne smatraju se samo štete

²⁴ Interes brodara kao osiguranika mora biti povrijeđen, Ivamy, E.R.H.Chalmers' *Marine Insurance Act, 1906*, str.174.

te direktno prouzrokovane požarom, već i štete indirektno nastale zbog požara²⁵.

Dok kod osiguranja brodova osiguranjem su pokrivena šteta koje su direktna posljedica rizika požara ili eksplozije. Štete koje su prouzrokovane zagrijavanjem nisu obuhvaćene osiguranjem, ako nije došlo do požara²⁶.

Eksplozija je poseban, specifičan rizik u pomorstvu. Pod eksplozijom se podrazumijeva naglo proširenje obima nekog tijela, redovno praćeno praskom i snažnim mehaničkim učincima. Ako je eksplozija prouzrokovana prirodnim svojstvom robe, ona isto kao i samozapaljenje, spada u rizike prirodnog svojstva robe. Štete na drugim stvarima spadaju u osnovne rizike

Takodje osiguratelj je u obavezi da je nadoknadi štetu i kada se nastanak požara ili eksplozije može pripisati nepažnji zapovjednika ili posadi broda²⁷. Jasno je da ukoliko su požar i eksplozija posljedica rizika izričito isključenih iz osiguranja, na-stale štete nisu pokrivena osiguranjem, kao ni štete koje su prouzrokovane zagrijavanjem. Opšte prihvaćeno je da su osiguranjem pokrivena šteta koje su nastale pri preduzimanju mjera radi sprečavanja na-stanka šteta.

5.4 Piraterija

Piraterija je definisana Konvencije o otvorenom moru iz 1958. Prema čl. 15. Konvenciji pod "piratstvom" se podrazumijeva svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili pljačke izvršen od članova posade ili putnika privatnog broda ili vazduhoplova na otvorenom moru ili na mjestu koje se nalazi pod vlašću neke države.

MIA sadrži nepotpuno odredjenje piraterije. U pravilu 8. (*Rules for construction of policy*) ističe se da termin piraterije uključuje i putnike koji nasilnički napadaju brod sa obale.²⁸ Piratstvo je gotovo uvijek povezano sa pljačkom i teško se rizik piraterije razlikuje od nasilne krađe od strane osoba izvan osiguranog broda. Prema engleskoj sudskoj praksi, za pojam pirata u odnosima iz osiguranja, bitno je da se rizik ostvario na moru, odnosno da se napad može opisati kao pomorski napad.

Danas su napadi pirata na brodove česta pojava²⁹. Osnovni razlog za to su prvenstveno ekonomski uslovi u pojedinim zemljama koji prisiljavaju ljude da se bave raznim ilegalnim aktivnostima. Takodje, u prilog piratstva ide i činjenica nesposobnost vladajućih organa da se na jedan djelotvoran način bori protiv tih aktivnosti, zatim nerado prijavljivanje napada pirata od strane pojedinih kapetana, obzirom da takve prijave povlače procedure koje dovode do kašnjenja i povećanih troškova, kao i činjenica da transportni brodovi imaju malo posade, kako bi se uštedio novac, i samim tim ta posada ima smanjenu sposobnost opreza i reagovanja na piratske napade.³⁰ Pojedine države preduzimaju razne akcije i mjere kako bi se borile protiv piratskih napada³¹.

Interesantno je spomenuti Međunarodni pomorski biro³² (*International Maritime Bureau*) koji vodi statistiku o piratskim napadima i koji svake nedjelje donosi izvještaj o stanju u pojedinim dijelovima svijeta, upozorava na područja koja treba izbjegavati³³. Prema podacima Međunarodnog pomorskog biroa, uzimanje talaca primarni je cilj većine napada na moru.

²⁵ Pavić, D.(1986), Pomorski osiguranje, knjiga prva, Zagreb, str.144 i 145.

²⁶ Pavić, D. (1994), Pomorsko osiguranje, knjiga druga, Zagreb, str. 109.

²⁷ Čl.55(2) MIA, 1906.

²⁸ The term "pirates" includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore.

²⁹ Tokom 2006. godine evidentirano je 239 napada, u kojima je 188 osoba postalo taocima. Broj napada u 2007.g. porastao je na 263, uključujući značajniji porast broja incidenata u kojima je upotrijebljena smrtonosna sila. Ipak, najveći broj napada izvršen je tokom 2003. godine (445 napada). Pomorsko piratstvo zaslužno je za gubitke od oko 13 do 16 milijardi američkih dolara godišnje, posebno u vodama između Tihog i Indijskog oceana, uz obalu Somalije i uz Singapur.

³⁰ Postoje oruđa i procedure kojima posada može umanjiti rizik od piratskog napada, kao i povećati svoje šanse za preživljavanje ukoliko do takvog napada ipak dođe. Satelitski sustav po imenu ShipLoc omogućava praćenje položaja njihovih brodova, što može biti posebno korisno u slučaju krađe ili otmice plovila. Oko broda takode se može instalirati električna ograda, ukoliko taj brod ne prevozi zapaljivi teret.

Interesantno je pomenuti Combined Task Force 150 koja je uspostavljena kao međunarodna pomorska flota s logističkom potporom u Džibutiju, čiji ciljevi, između ostalih, uključuju i operacije protiv piratskih brodova, posebno uz obalu Somalije. U CTF-150 uključene su SAD-a, Kanade, Danske, Francuske, Njemačke i Ujedinjenog Kraljevstva.

³¹ Trenutno među najproblematičnija područja spada Somalija, pa je UN početkom lipnja izglasao rezoluciju po kojoj neke zemlje u njihove teritorijalne vode mogu poslati ratne brodove kako bi se s piratima borili, pri čemu je Francuska htjela da se rezolucija odnosi na cijelu problematičnu Afriku jer pirati ne prezaju ni od napada na veće brodove - naoružani su čak i raketnim bacačima.

³² <http://www.icc-ccs.org/>

³³ <http://www.planb.com.hr/vijesti/24-7/pirati-s-mora>

5.5 Skrивene mane u strojevima ili tupu broda

Osiguranje rizika skrивene mane broda, mnogi smatraju kao činjenično najsloženije, a možda i najinteresantnije pravno pitanje³⁴. Pod skrivenim manama podrazumijevaju se mane ili nedostaci u konstrukciji, strojevima ili opremi broda koje se nisu mogle otkriti od strane stručne osobe upotrebom razumnog stepena pažnje pri redovnom pregledu³⁵. Naime, skrивene mane je nemoguće otkriti stručnim pregledom koji je izvršen u skladu sa savremenim standardima poslovanja³⁶. Postojanje skrивene mane može dovesti do gubitaka ili oštećenja na brodu i skrivena mana tek tada postaje vidljiva tj.kad dodje do nastanka štete.

Obzirom da skrивene mane predstavljaju nepredviđenu činjenicu, neizvjesnu okolnost, odnosno prouzrokuju nepredvidljivu štetu jasno je da se mogu osigurati. Međutim, skrивene mane trebamo razlikovati od vidljivih mana, kao i od prirodnog svojstva stvari i dotrajalosti. Prirodno svojstvo stvari je osobina zbog koje stvar postaje neotporna na normalne rizike kojima je za vrijeme osiguranja podvrgnuta, dok dotrajalost označava istrošenost stvari do granice velike vjerojatnosti da će zbog toga pretrpjeti štetu ili se neće moći uopšte uporabljavati ili se neće moći uporabljavati za svrhu za koju je namijenjena. Takođe, pod skrivenim manama broda ne podrazumijevaju se greške u nacrtu, iako se u praksi dešavalo da su se takve greške pokušavale prikazati kao oblik skrивene mane³⁷.

Zamor materijala može biti jedan od uzroka šteta na trupu ili strojevima broda, ali on se ne smije poistovjećivati sa skrivnom manom, jer pod zamorom materijala je jedna od kategorija dotrajalosti, pri normalnoj upotrebi stvari u granicama normalnog radnog vijeka, bez djelovanja spoljnog događaja.

Osiguranjem je pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalog zbog skrивene mane u trupu ili strojevima broda, osiguranjem su pokrивene štete nastale zbog skrивene mane tj.isključivo posledične štete tj.gubici i oštećenja osiguranog predmeta nastali kao posledica postojanja

³⁴ Više o ovom riziku: Ćesić, Z. (2003), Pokriće gubitaka ili oštećenja zbog skrивene mane u strojevima ili trupu broda, Naše more, 50(5-6); Pavić, D. (1994), Grabovac, I.(1975), Skrivena mana broda kao osigurani rizik, Osiguranje i privreda, br. 1-2, str. 17.

³⁵ J.Porter in Brown & Cp.v.Nitrate Producers S.S.Cp.Ltd.1937.

³⁶ Tetley, W. (1978), op.cit., str. 239; McAuliffe, W.C. (1980) Jr., The Concept of "Latent Defect", Journal of Maritime Law and Commerce, br. 4, str. 500.

³⁷ Pavić, D. (1994), Pomorsko osiguranje, knjiga druga, Zagreb, str.114-120.

skrивene mane u trupu ili strojevima broda. Međutim postojanje skrивene mane ne daje pravo na zahtjev iz osiguranja i nije nadoknativa šteta na dijelu trupa ili stroja koji je imao skrivenu manu.

To je jasno precizirano u novim uslovima za osiguranje brodova, razlog preciziranja je Odluka engleskog Apelacijskog suda u predmetu "Nukila"³⁸.

6. Zaključak

Analiza rizika u pomorskom osiguranju je neophodna, naročito ako se ima u vidu činjenica da se u pomorskom osiguranju ugovor o pomorskom osiguranju nikad ne sklapa protiv jednog rizika već je u pitanju osiguranje protiv više rizika. Vlasnici brodova i robe imaju široku mogućnost osiguranja svojih interesa od raznih vrsta pomorskih rizika. Pomorski rizici su vezani za opasnosti mora kojima su izloženi ljudi, prevozna sredstva i roba za vrijeme prevoza, usled čijih ostvarenja može doći do uništenja ili oštećenja osiguranog broda ili osigurane robe. Kao takvi vrlo su specifični obzirom da su imanentni pomorskoj plovidbi i da mnogi od njih ne postoje ni u jednoj drugoj vrsti osiguranja osim u pomorskom osiguranju.

Iako je u savremenim uslovima visok tehničko - tehnološki razvoj, savremena navigacijska oprema, osposobljenost i obučenosć članova posade, smanjila pojedine pomorske rizike, ipak ih nije u potpunosti eliminisala, što je i nemoguće.

Literatura

Ćesić, Z. (2003), Pokriće gubitaka ili oštećenja zbog skrивene mane u strojevima ili trupu broda, Naše more, 50(5-6).

Ćestić, Z. (2004), Tumačenje pojma "Perils of the Sea", Pravo i porezi, br. 5, RRIF, Zagreb.

Francišković, I.(1994), Sustav transportnih osiguranja, Croatia osiguranja d.d., Zagreb.

Grabovac, I. (1992) Zakonodavne i teorijske osnove tumačenja pojma pomorske nezgode kao "iznimnog slučaja" u pomorskom prijevozu stvari, Uporedno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law v. 34 br. 133-134 (1-2).

Grabovac, I.(1975), Skrivena mana broda kao osigurani rizik, Osiguranje i privreda, br. 1-2.

Hodges, S.(2005), Law of Marine insurance Cavendish Publishing Limited, Ivamy, E.R.H. Chalmers' Marine Insurance Act, 1906.

³⁸ Presuda je priakznana u Svijetu osiguranja, br. 2/1999, str. 56.

Ivošević, B.(2004), Međunarodne institutke klauzule za osiguranje pomorskih brodova iz 2003. godine, Revija za pravo osiguranja, broj ¾.

McAuliffe, W.C. (1980) Jr., The Concept of "Latent Defect", Journal of Maritime Law and Commerce, br. 4.

Pavić, D. (1999), "Perilsof the seas" kao osigurani rizik, Časopsis svijet osiguranja, br.5.

Pavić, D. (1986), Pomorski osiguranje, knjiga prva, Zagreb.

Pavić, D. (1994), Pomorko osiguranje, knjiga druga, Zagreb.

Šulejić, P. (2005), Pravo osiguranja, Beograd.

Tetley,W. (1978), Marine Cargo Claims, second edition, Toronto.

Conclusion : *The risk analysis in marine insurance is necessary to be done, particularly if it is taken into account that marine insurance contract has never been concluded against one risk only but against several of them. Owners of ships and goods have a wide range of possibilities to ensure their interests against different types of marine risks.*

People, means of transport and goods during the transportation are exposed to marine risks being in relation to the perils of the sea, due to realization of which, destruction or damage of insured ship or insured goods may occur. As such ones, they are very specific taking into account that they are inherent to sea sailing and many of them do not exist in any type of insurance except in maritime insurance.

Although in modern times, high technical and technological development, modern navigation equipment, qualification and training of crew all together reduce some maritime risks, they are not still eliminated, which is impossible to be done.