

# Trajanje osiguranja robe prema institutskim klauzulama

---

**Tepić, Josipa**

**Master's thesis / Diplomski rad**

**2019**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:220108>

*Rights / Prava:* [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-07-27**

*Repository / Repozitorij:*

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -  
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for  
permanent storage and preservation of digital  
resources of the institution](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

**JOSIPA TEPIĆ**

**TRAJANJE OSIGURANJA ROBE PREMA  
INSTITUTSKIM KLAUZULAMA**

**DIPLOMSKI RAD**

**SPLIT, 2019.**

**SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

**STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT**

**TRAJANJE OSIGURANJA ROBE PREMA  
INSTITUTSKIM KLAUZULAMA**

**DIPLOMSKI RAD**

**MENTOR:**

**dr. sc. Ranka Petrinović**

**STUDENT:**

**Josipa Tepić  
(MB:0171263834)**

**SPLIT, 2019.**

## SAŽETAK

Ugovor o pomorskom osiguranju je ugovor kojim se ugovaratelj osiguranja obvezuje da će osiguratelju platiti premiju osiguranja, a osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja da će osiguraniku, ako nastane događaj koji znači osigurani slučaj, sukladno odredbama ugovora, isplatiti osigurninu. Bitni elementi ugovora o pomorskom osiguranju: osigurani predmet, osigurani rizik, premija osiguranja i osigurnina. Stranke iz ugovora o pomorskom osiguranju su: osiguratelj, ugovaratelj osiguranja i osiguranik. Pomorsko osiguranje obuhvaća osiguranje robe u pomorskom prijevozu, kao i za vrijeme prijevoza kopnom koje prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu, uključujući i usputna skladištenja. Institutske klauzule za osiguranje robe su najpoznatiji standardni uvjeti za osiguranje robe u međunarodnom prijevozu.

**Ključne riječi:** ugovor o pomorskom osiguranju, osiguratelj, ugovaratelj osiguranja, osiguranik, Institutske klauzule za osiguranje robe, trajanje osiguranja

## ABSTRACT

The contract of maritime insurance is a contract under which the policyholder agrees with the insurer to pay the insurance premium, and the insurer commits to policyholder that he will pay the insurer, in the case of the insured event, in accordance with the provision of the contract. The essential elements of the contract of maritime insurance: the insured object, insured risk, insurance premiums and insurance premium. The parties to the contract of maritime insurance are: the insurer, the policyholder and insured. Maritime insurance covers the insurance of goods in maritime transport as well as during land transport preceding or following maritime transport, including incidental storage. The best known standard terms for insurance of goods in international transport are *Institute Cargo Clauses*.

**Key words:** contract of marine insurance, insurer, policyholder, assured, Institute Cargo Clauses, duration of insurance

# SADRŽAJ

<b>1. UVOD .....</b>	<b>6</b>
<b>2. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1.BITNI ELEMENTI UGOVORA.....</b>	<b>9</b>
2.1.1. Osigurani predmet .....	9
2.1.2. Osigurani rizici.....	9
2.1.3. Osigurana svota.....	10
2.1.4. Premija osiguranja .....	11
2.1.5. Osigurani slučaj.....	12
2.2. STRANKE UGOVORA .....	13
2.3. TRAJANJE UGOVORA.....	14
2.4. PRESTANAK UGOVORA.....	14
<b>3. OSIGURANJE ROBE.....</b>	<b>16</b>
3.1. GOSPODARSKO ZNAČENJE KARGO OSIGURANJA .....	17
3.2. ROBA KAO OSIGURANI PREDMET.....	18
3.3. INTERES STRANAKA ZA OSIGURANJE ROBE .....	18
<b>4. OSIGURANE ŠTETE .....</b>	<b>20</b>
4.1. POTPUNI GUBITAK .....	21
4.2. DJELOMIČNI GUBITAK ILI OŠTEĆENJE OSIGURANOG PREDMETA..	23
4.3. OSIGURANIKOVI TROŠKOVI SPAŠAVANJA .....	24
4.4. TROŠKOVI NASTALI NASTUPANJEM OSIGURANOG SLUČAJA.....	24
4.5. ZAJEDNIČKA HAVARIJA I NAGRADA ZA SPAŠAVANJE.....	24
4.6. TROŠKOVI UTVRĐIVANJA I LIKVIDACIJE ŠTETE .....	25
<b>5. OSIGURANJE ROBE PREMA INSTITUTSKIM KLAUZULAMA .....</b>	<b>26</b>
5.1. INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ROBE A .....	27
5.1.1. Pokriveni rizici .....	27
5.1.2. Isključenja iz osiguranja .....	28

5.1.3.	Trajanje osiguranja.....	30
5.1.4.	Zahtjevi za naknadu štete .....	31
5.1.5.	Korist od osiguranja.....	31
5.1.6.	Smanjenje šteta.....	32
5.1.7.	Izbjegavanje zakašnjenja.....	32
5.1.8.	Primjena prava i prakse.....	32
5.2.	INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ROBE B .....	33
5.3.	INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ROBE C .....	34
5.4.	INSTITUTSKA KLAUZULA ZA OSIGURANJE RATNIH RIZIKA.....	35
5.5.	INSTITUTSKA KLAUZULA ZA OSIGURANJE RIZIKA ŠTRAJKA .....	36
5.6.	KLAUZULA O ZLONAMJERNIM ŠTETAMA.....	38
6.	TRAJANJE OSIGURANJA ROBE PREMA INSTITUTSKIM KLAUZULAMA .....	39
6.1.	KLAUZULA O PRIJEVOZU .....	39
6.2.	PRESTANAK UGOVORA O PRIJEVOZU .....	41
6.3.	PROMJENA PUTOVANJA .....	41
7.	ISKLJUČENJA IZ OSIGURANJA.....	43
7.1.	OPĆA ISKLJUČENJA .....	44
7.2.	ISKLJUČENJE ZBOG NESPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU .....	46
7.3.	ISKLJUČENJA RIZIKA ŠTRAJKA .....	49
8.	ZAKLJUČAK.....	50
9.	LITERATURA .....	52

## 1. UVOD

Tema ovog rada je *Trajanje osiguranja robe prema institutskim klauzulama*. Pod pojmom osiguranja robe podrazumijeva se ugovor o osiguranju robe i drugih stvari koje se prenose ili prevoze brodovima, kopnenim prijevoznim sredstvima ili letjelicama. Razlikujemo osiguranje robe u pomorskom, kopnenom i zračnom prijevozu i prijevozu unutarnjim plovnim vodama. Sklapanjem ugovora o osiguranju osiguratelj se uz naplatu premije osiguranja, obvezuje ugovaratelju osiguranja da će do osigurane svote nadoknaditi osiguraniku štetu nastalu zbog gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta uslijed osiguranih rizika. Iz tog proizlazi da su bitni elementi ugovora o osiguranju: osigurani predmet, osigurani rizik, premija osiguranja i naknada za štetu. Kao dvostrani ugovor taj se pravni posao ubraja u tzv. naplatno obvezne ugovore. Ugovor o pomorskom osiguranju jest trgovačkopravni posao.

Sukladno predmetu istraživanja postavljena hipoteza glasi: znanstveno utemeljenim značajkama pomorskog osiguranja, te ugovorima o pomorskom osiguranju moguće je na primjeren način osigurati robu. Svrha istraživanja je analizirati i obraditi temeljna obilježja osiguranja robe u prijevozu morem, te se posebno osvrnuti na osiguranje robe prema institutskim klauzulama. Kako bismo ostvarili svrhu i cilj ovog istraživanja, potrebno je definirati temeljne značajke osiguranja robe i utvrditi vrste šteta koje u tom procesu mogu nastati. Pri formuliranju i prezentiranju istraživanja u ovom diplomskom radu korištene su odgovarajuće kombinacije raznih znanstvenih metoda.

Rad je strukturiran sistematski i kreće od jednostavnijih i općenitih djelova prema složenijim, te je podjeljen u osam poglavlja. Uvodnim dijelom objašnjeno je o čemu će se u radu govoriti. U drugom poglavlju definira se ugovor o pomorskom osiguranju i pobliže se opisuju bitni elementi ugovora, stranke ugovora, trajanje i prestanak ugovora. Treći dio nosi naslov Osiguranje robe. U njemu se obrađuje gospodarsko značenje kargo osiguranja, te su prezentirani osnovni interesi za osiguranje robe u prijevozu morem. Također, pobliže je definirana Engleska pomorska polica, kao i institutske klauzule za osiguranje robe koje čine njen sastavni dio. U četvrtom dijelu se navode vrste šteta do kojih dolazi osiguranjem robe kao što su potpuni gubitak, djelomični gubitak, osiguranikovi troškovi spašavanja, troškovi

nastali nastupanjem osiguranog slučaja, zajednička havarija i nagrada za spašavanje, te troškovi utvrđivanja i likvidacije štete. Pozornost je također bila usmjerena i u petom dijelu koji nosi naziv Osiguranje robe prema institutskim klauzulama. U njemu je navedena osnovna podjela institutskih klauzula za osiguranje robe. Trajanje osiguranja robe prema institutskim klauzulama naziv je šestog dijela ovog diplomskog rada. Ovom je poglavlju posvećena posebna pažnja kako bi se temeljito obradile stavke koje su od posebnog značaja za problematiku ovog rada. Sedmo poglavlje pod nazivom Isključenja iz osiguranja govori o štetama isključenim iz osiguranja, te njihovoj naravi. U posljednjem, zaključnom dijelu, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazana postavljena hipoteza.



## 2. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU

Ugovor o pomorskom osiguranju možemo definirati kao ugovor kojim se osiguratelj, uz naplatu premije osiguranja, obvezuje ugovaratelju osiguranja da će do osigurane svote nadoknaditi osiguraniku štetu nastalu zbog gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta uslijed osiguranih rizika. Iz tog proizlazi da su bitni elementi ugovora o osiguranju: osigurani predmet, osigurani rizik, premija osiguranja i naknada za štetu.

Ugovor o pomorskom osiguranju ubraja se u obveznopravne poslove, a njegova je opća karakteristika da je to dvostrano obvezni ugovor. Kao dvostrani ugovor taj se pravni posao ubraja u tzv. naplatno obvezne ugovore. Ugovor o pomorskom osiguranju jest trgovačkopravni posao. Iz toga proizlazi da će se na taj ugovor primjeniti pravna vrela koja vrijede za trgovačkopravne poslove u mjeri u kojoj se trgovačko pravo kao specifično izdvaja iz općeg obveznog prava, a tek poslije toga opća načela obveznog prava.[5]

Pravni posao osiguranja specifičan je obveznopravni posao za koji vrijede posebna načela koja ga pobliže označavaju, a tu se ubrajaju: načelo tajnosti, načelo aleatornosti, načelo naknade štete (osigurljivog interesa) i načelo dobre vjere. Ta načela vrijede i za posao pomorskog osiguranja. Načelo trajnosti ogleda se u tome što je ugovor o pomorskom osiguranju ugovor s trajnim, a ne trenutnim činidbama. Trajanje obveze osiguratelja na isplatu naknade za štetu vremenski se podudara s trajanjem ugovora o osiguranju. Osiguratelj je obvezan nadoknaditi štete nastale za istog osiguranja i kad ukupna visina isplaćenih naknada za štetu prelazi svotu na koju je osiguranje sklopljeno (tzv. uzastopne štete). Elementi aleatornosti ogledaju se u tome što u trenutku sklapanja ugovora nije poznat vrijednosni odnos premije osiguranja i naknade za eventualnu štetu, te hoće li se uopće ostvariti osigurani rizik i kakva će opsega biti posljedice njegova ostvarenja. Primjena načela naknade štete i načela dobre vjere u poslu pomorskog osiguranja odlikuju se stanovitim posebnostima u odnosu na druge grane osiguranja. Ta načela pobliže određuju pravnu prirodu ugovora o pomorskom osiguranju, te ih ubrajamo u temeljna načela ugovornog prava pomorskog osiguranja. Primjena tih načela naglašava osobitost ugovora o pomorskom osiguranju i objašnjava u kojoj se mjeri taj ugovor izdvaja iz jedinstvenog sustava obveznog ugovornog prava, a isto tako naglašava posebnost tog ugovora u sustavu ugovornog prava osiguranja.[6]

## **2.1.BITNI ELEMENTI UGOVORA**

U poslu osiguranja bitni su elementi ugovora: osigurani predmet, osigurana svota, osigurani rizici, premija osiguranja i osigurnina.[5]

### **2.1.1. Osigurani predmet**

Osigurani predmet bitan je element ugovora o osiguranju. Postojanje osiguranog predmeta uvjet je postojanja i valjanosti ugovora. Osigurani predmet može biti označen u ugovoru odnosno polici osiguranja na način koji omogućuje utvrđivanje njegova identiteta.

Kao osigurani predmet u pomorskom osiguranju mogu biti:[4]

- brod, roba (teret) i druge stvari koje se prevoze brodom ili se na njemu nalaze;
- vozarina, očekivana dobit, troškovi osiguranja, troškovi opskrbe broda i druge imovinske koristi i prava;
- odgovornost broдача za štete nanesene trećim osobama u vezi s iskorištavanjem broda;
- brodovi u gradnji, kontejneri, platforme za istraživanje i eksploataciju podmorja.

### **2.1.2. Osigurani rizici**

Pod pojmom rizik podrazumijeva se budući neizvjesni događaj nastao neovisno o isključivoj volji osiguranika zbog kojeg osiguranik može pretrpjeti imovinsku štetu. Sklapanjem ugovora o osiguranju osiguratelj preuzima snošenje štetnih posljedica ostvarenja osiguranog rizika.

Osigurani rizik i osigurani slučaj su dva različita pojma. Osigurani slučaj je događaj nastao ostvarenjem osiguranog rizika. To je događaj koji se već ostvario. Osigurani rizik prema osiguranoj šteti predstavlja njen uzrok. Za isplatu osigurnine moraju biti ispunjene neke pravne pretpostavke, a to su postojanje štete koja je nastala zbog osiguranog slučaja, te se mora raditi o osiguranoj vrsti štete.[4]

Štete nastale od neosiguranih rizika ili rizika isključenih iz osiguranja nisu pokrivena osiguranjem. Pojam rizik obilježavaju ovi bitni elementi:[5]

- mora se raditi o događaju;
- događaj mora biti budući;
- događaj mora biti neizvjestan;
- događaj mora biti neovisan o isključivoj volji osiguranika.

### **2.1.3. Osigurana svota**

Osiguranje brodova, robe i drugih predmeta pomorskog osiguranja sklapa se na određenu svotu koja se naziva osiguranom svotom. Vrijednost osiguranog predmeta je kriterij za procjenu visine svote na koju će se sklopiti osiguranje. Pod tim se razumijeva stvarna vrijednost interesa izraženog u novcu koji je pravno dopušteno osigurati. Svi elementi uzimaju se pri procjeni vrijednosti osiguranog predmeta.

Ugovaratelj osiguranja može jednostrano odrediti visinu osigurane svote, dok vrijednost osiguranog predmeta, mjerodavnu za odnose iz ugovora, stranke mogu odrediti dogovorom. Tada se govori o ugovorenoj vrijednosti osiguranog predmeta.

Vrijednost osiguranog predmeta mora biti navedena u ugovoru ili polici osiguranja s naznakom da se radi o ugovorenoj vrijednosti. Pomorski zakonik govori o vrijednosti koja je dogovorno utvrđena u ugovoru ili polici osiguranja. Polica koja sadrži ugovorenu vrijednost naziva se valutirana polica. Ako iz police nije vidljiva ugovorena vrijednost osiguranog predmeta, takva polica naziva se nevalutirana polica.

Osigurana svota ima trostruku funkciju:[4]

- gornja je granica obveze osiguratelja za štete pokrivena osiguranjem,
- služi kao osnovica za obračun naknade štete,
- služi kao osnovica za obračun premije osiguranja.

Osigurana je svota gornja granica obveze osiguratelja za osiguranikove troškove spašavanja i za naknadu iz osiguranja odgovornosti broдача kada je odgovornost osigurana istim ugovorom kojim je osiguran brod.

Kod valutiranih polica sporazumno utvrđena vrijednost osiguranog predmeta, navedena u ugovoru ili polici osiguranja, obvezna je za osiguratelja i osiguranika. U slučaju nastanka osiguranog slučaja, visina naknade štete određuje se prema ugovorenoj vrijednosti i ona obvezuje obje ugovorene stranke. Ugovorena vrijednost mjerodavna je i za sva druga prava i obveze financijske naravi iz ugovora. Tržišna vrijednost osiguranog predmeta u odnosima prema trećima će imati prednost u odnosu na ugovorenu vrijednost iz ugovora o osiguranju jer ona obvezuje samo ugovorne stranke. Također je ugovorena vrijednost mjerodavna za utvrđivanje prava iz osiguranja u slučaju potpunog gubitka i djelomične štete. U slučaju potpunog gubitka kod valutiranih polica šteta se nadoknađuje u visini ugovorene vrijednosti neovisno o visini štete koju je osiguranik stvarno pretrpio, a kod nevalutiranih polica u visini stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, ali ne iznad osigurane svote. To pravilo vrijedi i za stvarni i za izvedeni potpuni gubitak osiguranog predmeta.[5]

#### **2.1.4. Premija osiguranja**

Novčana naknada koju mora platiti ugovaratelj osiguranja u zamjenu za preuzimanje rizika u osiguranju naziva se premija osiguranja. Njezina visina ovisi o težini i veličini rizika. U pogledu težine rizika, visina ovisi o stupnju vjerojatnosti ostvarenja osiguranog rizika i mogućoj visini štete. Ona je također bitan element ugovora o osiguranju. Ugovaratelj osiguranja dužan je platiti premiju osiguranja neposredno poslije sklapanja ugovora o osiguranju. Međutim, stranke mogu ugovoriti i drugačije.

Premija osiguranja se određuje na temelju tarife osiguratelja i individualne procjene težine rizika na temelju iskustva i znanja. U pomorskom osiguranju redovito se premijske stope iskazuju u postocima, te se taj postotak množi s osiguranom svotom i njihov umnožak čini premiju osiguranja. Iz toga možemo zaključiti da konačna visina premije osiguranja ovisi o visini premijske stope i visini osigurane svote.

Premija može biti osnovna i dodatna. Dodatna se posebno zaračunava, odvojeno i iznad osnovne premije. Opća je praksa da se kod osiguranja robe u prijevozu naplaćuje dodatna premija zbog starosti broda, ako se roba prevozi brodom starijim od granice predviđene ugovorom.[5]

Za neplaćanje premije osiguranja imamo sankcije koje se temelje na zakonu i ugovoru stranaka. Sankcije mogu biti:[4]

- pravo osiguratelja da odustane od ugovora ili da odbije isplatu osigurnine,
- pravo osiguratelja da ugovaratelju osiguranja ne preda izdanu policu osiguranja,
- pravo osiguratelja da pri likvidaciji štete od naknade iz osiguranja odbije svotu premije koja se još duguje,
- pravo osiguratelja na prisilnu naplatu premije.

Kada nije ispunjena svrha sklapanja ugovora dolazi do povrata premije. Premija se vraća kada osigurani predmet uopće nije bio izložen osiguranim rizicima i kada je ugovor poništen bez krivnje osiguranika. Međutim, ako je do poništenja ugovora došlo zbog krivnje osiguranika, osiguratelj ima pravo zadržati naplaćenu premiju osiguranja. Ugovorom se može predvidjeti vraćanje premije i stranke imaju potpunu slobodu. Premija se vraća ugovaratelju osiguranja, ali ako je izdana policica, tada se vraća imatelju police - osiguraniku.

#### **2.1.5. Osigurani slučaj**

Događaj prouzročen osiguranim rizikom naziva se osigurani slučaj. Ukoliko dođe do ostvarenja osiguranog slučaja to može imati za posljedicu gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta ili izostanak dobiti koja se očekuje.

Ukoliko postoji osigurani slučaj osiguratelj je obvezan isplatiti osigurninu. Osiguratelj nije ni u kakvoj obvezi prema osiguraniku, dok se ne ostvari osigurani slučaj. Ugovor stranaka je mjerodavan za utvrđivanje postojanja osiguranog slučaja, kao i za određivanje obveze osiguratelja na isplatu osigurnine. Za osiguratelja na isplatu naknade za štetu značajni su oni uzroci (osigurani rizici) i posljedice koje su osigurane (osigurane štete).

Osigurani slučaj ograničen je elementom vremena i mjesta nastanka štete. Stoga se osigurani rizik mora ostvariti dok traje osiguranje. Vrijedi načelo nedjeljivosti osiguranog slučaja i tim se načelom određuju granice osiguranog slučaja u odnosu na vrijeme njegova nastanka i opsega štetnih posljedica ostvarenja osiguranog rizika. Kada je šteta nastala nakon isteka vremena trajanja osiguranja, a ostvareni rizik unutar tog vremena šteta je pokrivena osiguranjem.[5]

## 2.2.STRANKE UGOVORA

Stranke iz ugovora o pomorskom osiguranju su: osiguratelj, ugovaratelj osiguranja i osiguranik.

Osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja da će osiguraniku, u skladu s odredbama iz ugovora, isplatiti naknadu za štetu nastalu ostvarenjem osiguranog slučaja. Izdavanje police i isplata naknade za štetu u ugovorenom ili propisanom roku su glavne ugovorne obveze. Također osigurateljeva je obveza obavijestiti ugovaratelja osiguranja pri sklapanju ugovora o određenim činjenicama važnim za zaštitu prava potrošača. Postoje dva pravno-statusna oblika društva za osiguranje: dioničko društvo i društvo za uzajamno osiguranje. Najpoznatije organizacije pomorskog osiguranja koje se bave uzajamnim osiguranjem su P. & I. klubovi.

Osiguranik je stranka koja je ovlaštena od osiguratelja potraživati naknadu za štetu u slučaju nastanka osiguranog slučaja. To može biti samo osoba koja ima ili koja može očekivati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj. Ono što je vrlo bitno na strani osiguranika je osigurljivi interes.[2]

Ugovaratelj osiguranja je osoba koja u svoje ime sklapa ugovor s osigurateljem, za razliku od opunomoćenika koji sklapa ugovor u ime i za račun osobe koju zastupa. Ugovaratelj osiguranja ima samostalna prava i obveze prema osiguratelju, neovisno o pravima i obvezama osiguranika. Također ima pravo potraživati od osiguratelja da mu preda uredno izdanu i potpisanu policu osiguranja. Ako se dogode propusti ugovaratelja osiguranja pri sklapanju ugovora oni padaju na teret osobe u čiju korist je osiguranje sklopljeno, dok je u slučaju nastanka štete pokriveno osiguranjem osiguratelj obvezan isključivo prema osiguraniku. Svaka poslovno sposobna osoba može biti ugovaratelj osiguranja. Ugovor se može sklopiti: za svoj račun i za račun druge osobe. Kod sklapanja ugovora za svoj račun, ugovaratelj je ujedno i korisnik osiguranja - osiguranik. Dok kod sklapanja ugovora za račun trećih osoba, ta osoba može biti određena ili neodređena, pa govorimo o sklapanju ugovora: za račun treće određene osobe i za račun treće neodređene osobe. Kada se ugovor sklapa za račun treće neodređene osobe to mora biti vidljivo iz ugovora. U suprotnom, smatrat će se da je osiguranje sklopljeno za račun ugovaratelja osiguranja ili neke treće određene osobe.[6]

### **2.3.TRAJANJE UGOVORA**

Prema trajanju ugovori o pomorskom osiguranju mogu biti: ugovori na vrijeme i ugovori za putovanja. Kao bitan element ugovora je vrijeme trajanja osiguranja ili osigurano putovanje i navode se u polici osiguranja. Imamo police na vrijeme, police za putovanje i kombinacija istih. Ugovori o osiguranju brodova u većini slučajeva su ugovori na određeno vrijeme, a ugovori o osiguranju robe u prijevozu su ugovori za određeno putovanje. Međutim, postoje i situacije kada se brodovi osiguravaju za putovanje, a roba na vrijeme.

Trajanje ugovora kod ugovora na vrijeme određuje se navođenjem u ugovoru ili polici osiguranja prvog i posljednjeg dana osiguranja. Uobičajeno je da osiguranje na vrijeme počinje teći u 0 sati prvog i završava u 24 sata posljednjeg dana predviđenog ugovorom. Ugovorom za putovanje osigurani se predmet osigurava za vrijeme prijevoza na određenoj relaciji koja se utvrđuje ugovorom. Osigurano se putovanje može odrediti pomoću tri elementa: relacijom, pravcem puta i trajanjem putovanja. U policama osiguranja najčešće se navodi samo relacija putovanja. Ako su ti elementi ugovoreni, oni su bitni elementi ugovora.[4]

### **2.4.PRESTANAK UGOVORA**

Postoje redovni i izvanredni razlozi prestanka ugovora. Redovni način prestanka ugovora je kada ugovorni rok isteče, dok izvanredni mogu biti propisani i ugovoreni. Ugovor o pomorskom osiguranju obvezno je pravni posao, pa može prestati prema općim propisima obveznog prava i prema propisima prava pomorskog osiguranja. Glavni razlozi prestanka ugovora su istek ugovorenog roka trajanja osiguranja, sporazumi odustanak od ugovora te jednostrani odustanak od ugovora. Može se dogoditi i prijevremeno otkazivanje ugovora, uz obvezu da se poštiva ugovorni otkazni rok, ali to je slučaj kod višegodišnjih ugovora o osiguranju. Prema *Pomorskom zakoniku*, ako ugovaratelj osiguranja ili njegov opunomoćenik namjerno ili iz krajnje nepažnje ne prijave osiguratelju pri sklapanju osiguranja sve okolnosti koje su znali ili morali znati, a koje su bitno utjecale na donošenje odluke o sklapanju ugovora i o uvjetima osiguranja, ili ako ih netočno prijave, osiguratelj ima pravo tražiti poništenje tako

sklopljenog osiguranja. Iz ovoga se može zaključiti, da osiguratelj nema pravo tražiti poništenje sklopljenog ugovora ako je do povrede došlo zbog nepažnje ugovaratelja osiguranja. Sankcije postoje i kod slučaja krivnje opunomoćenika osiguratelja kada je do povrede došlo zbog obične nepažnje i tada osiguratelj može tražiti plaćanje dopunske premije osiguranja. Osiguratelj može tražiti poništenje ugovora ili može zahtjevati od ugovaratelja da naknadno plati premiju osiguranja koja bi odgovarala stvarnoj težini rizika koji se dogodio. Ukoliko se dogodi propust ugovaratelja osiguranja pri sklapanju ugovora, dolazi do ništetnosti ugovora (pobojnosti). Takav pobojan ugovor proizvodi pravne učinke kao i valjani ugovor sve dok se ne poništi (pobije). Ako dođe do poništenja ugovora sve se vraća na početak. Razlozi za prestanak ugovora mogu biti predviđeni samim ugovorenim standardnim uvjetima osiguranja ili posebnim ugovorenim odredbama unesenim u policu osiguranja ili u ugovor. Kao razlozi navode se promjena, otkaz, prekid ili istek klase broda, promjena u osobi vlasnika, zastave ili uprave nad brodom, rekvizicija broda i slično. Prestanak ugovora definiran je i u *Klauzuli o prestanku ugovora o prijevozu*, prema kojoj je ugovor o prijevozu prestao u nekoj drugoj luci ili odredišnom mjestu, a ne u odredištu predviđenom ugovorom. Ovo će osiguranje također prestati ako o tome ne bude odmah obaviješten osiguratelj i ne zatraži se produženje osiguranja.[4]



### 3. OSIGURANJE ROBE

Pod pojmom osiguranja robe podrazumijeva se ugovor o osiguranju robe i drugih stvari koje se prenose ili prevoze brodovima, kopnenim prijevoznim sredstvima ili letjelicama. Razlikujemo osiguranje robe u pomorskom, kopnenom i zračnom prijevozu i prijevozu unutarnjim plovnim vodama.

Predmet je osiguranja roba ili druge stvari izložene rizicima prijenosa ili prijevoza. Pod pojmom roba nije obuhvaćena samo roba u smislu stvari u trgovačkom prometu, nego svaka tjelesna pokretna stvar. Pri tom nije značajna priroda stvari, njen oblik, težina, način njezina pakiranja, kao ni vrijednost stvari.

Kako se pod predmetom osiguranja razumijevaju stvari u prijevozu, ovo se osiguranje naziva i kargo osiguranje (*engl. marine cargo insurance*). U ovom osiguranju kao predmet osiguranja u okviru istog ugovora osim robe mogu se javiti i očekivana dobit, trošak osiguranja, vozarina i drugi troškovi.[2]

Pomorsko osiguranje robe obuhvaća osiguranje robe u pomorskog prijevozu, kao i za vrijeme prijevoza kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu, uključujući i usputna uskladištenja (multimodalni prijevozi). Na ta se osiguranja primjenjuju odredbe *Pomorskog zakonika* o ugovoru o pomorskom osiguranju. Te se odredbe primjenjuju i na osiguranje robe u prijevozu unutarnjim plovnim vodama. *Pomorski zakonik* sadržava osim općih odredbi o ugovoru o pomorskom osiguranju i posebne odredbe za osiguranje robe. Kako su te zakonske odredbe pretežno dispozitivne pravne naravi, prava i obveze stranaka redovito se reguliraju ugovornim odredbama.

U osiguranju robe koriste se standardizirane ugovorne klauzule. Napoznatije su klauzule koje donosi Institute of London Underwriters (*Institute Cargo Clauses*). U našoj se praksi te klauzule primjenjuju u osiguranju međunarodnog pomorskog karga. Primjena institutskih klauzula počiva na ugovoru stranaka. Ugovorene institutske klauzule sastavni su dio ugovora. Na taj način one postaju mjerodavne za utvrđivanje prava i obveza stranaka.[5]

### **3.1.GOSPODARSKO ZNAČENJE KARGO OSIGURANJA**

Gospodarsko značenje kargo osiguranja temelji se na činjenici da pruža sigurnost i zaštitu imovinskih interesa svim sudionicima pomorskog pothvata. Premještanje razne robe s jednog mjesta na drugo, odnosno s mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje, stvorilo je gospodarsku potrebu da se roba prevozi na različita geografska područja u svijetu. Roba se prevozi različitim načinima prijevoza, a gospodarski najvažniji je pomorski prijevoz.[2]

Pomorska djelatnost je izložena raznim opasnostima koje ugrožavaju sigurnost posade/putnika, brodova i brodskih tereta. Upravo zbog tih raznih opasnosti uvelo se osiguranje, kako bi se brodari slobodno mogli upuštati u brodarske poslove bez straha od gubitka ili propasti. Na pomorski prijevoz utječu prirodne opasnosti na koje čovjek ne može utjecati, te ratni rizici, piratstvo itd. Kako tehnologija napreduje tako se grade i sve veći brodovi, čiji kapaciteti i vrijednosti postaju sve veće pa su i rizici veći. Nastanak jedne veće pomorske nezgode može ugroziti financijsku i poslovnu sposobnost neke kompanije, te zbog takvih stvari postoji osiguranje koje jamči sigurnost. Zajedno s ugovorom o kupoprodaji i ugovorom o prijevozu ugovor o osiguranju pridonosi odvijanju međunarodne trgovine.[7]

Gospodarstvenici mogu osigurati uz transportne i druge dopunske rizike kao i rizike koji proizlaze iz svojstva robe. Kako bi se uspješno odvijala međunarodna trgovina, bitno je da se prava iz ugovora mogu prenositi s jedne stranke na drugu, to se obavlja uz pomoć pomorske police osiguranja. Veliko značenje u međunarodnoj trgovini imaju banke koje ulažu velika novčana sredstva putem dokumentarnog akreditiva. Pomorska policia ima veliku ulogu u dokumentarnoj naplati, gdje predstavlja dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju i njegovu sadržaju, te pruža pravnu sigurnost prilikom prijenosa police na kupca.[2]

### **3.2.ROBA KAO OSIGURANI PREDMET**

Prema ugovoru o osiguranju robe predmet osiguranja je roba (teret-kargo). Pojam kargo označava trgovačku robu koja se prevozi brodom, zrakoplovom ili kopnenim prijevoznim sredstvima. Zbog toga se to osiguranje naziva kargo osiguranje, a pomorska polica se naziva kargo pomorska polica.[7]

Suvremeno je značenje pojma roba u pomorskom osiguranju šire. Pod pojmom roba iz kargo osiguranja nije obuhvaćena samo roba u smislu stvari u trgovačkom prometu, nego svaka tjelesna pokretna stvar koja se prevozi ili prenosi. Pri tom nije značajna priroda stvari, njen oblik, težina, način njezina pakiranja, kao ni vrijednost stvari.

Komercijalna ambalaža robe također je obuhvaćena pojmom robe. U engleskom pravu nije obuhvaćena roba koja se prevozi na palubi broda i žive životinje, osim ako je takav prijevoz uobičajen, pa je njih u nedostatku takvog običaja potrebno posebno osigurati. U hrvatskom pravu takvo ograničenje ne postoji. Roba se u polici osiguranja označava pojedinačno ili generično. U pojedinačnom označavanju navodi se osigurani predmet i identitetne oznake, a u generičnom se navodi vrsta robe.[2]

### **3.3.INTERES STRANAKA ZA OSIGURANJE ROBE**

Stranke iz ugovora o prodaji nisu zakonski dužne osigurati robu za vrijeme prijevoza, ali se mogu ugovorno obvezati. Teret osiguranja robe se ne stavlja ni na prijevoznika, jer nije uobičajeno da prijevoznik osigurava robu koju je primio na prijevoz.

U slučaju nastanka štete za vrijeme prijevoza, prijevoznik odgovara za naknadu štete prema propisima kojima se taj prijevoz regulira. Upravo zbog tih situacija prijevoznik osigurava svoju odgovornost za tu robu. Otpremnik je dužan robu osigurati ako se ugovorom obvezao, u suprotnom ne. Stranke prilikom sklapanja ugovora o osiguranju robe štite svoj interes za vrijeme putovanja, ali isto ne mogu računati da će se u cijelosti namiriti od prijevoznika u slučaju nastanka štete na robi primljenoj na prijevoz.[3]

Odgovornost prijevoznika počinje od trenutka kada je robu preuzeo na prijevoz, do trenutka kada robu treba predati na određeno mjesto.[2]

Prijevoznik je oslobođen odgovornosti za nastanak štete u slučaju prirodnih ili viših sila na koje se ne može utjecati. Osiguranje se sklapa na tržišnu vrijednost robe, te je prijevoznikova odgovornost ograničena. Neovisno o postojanju prijevoznikove odgovornosti za robu, potreba za osiguranjem robe u prijevozu ne prestaje. Zbog toga su u međunarodnoj trgovini uvedene INCOTERMS klauzule.

*Incoterms* ili *Međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina* imaju iznimno značenje i važnu praktičnu primjenu. Trgovci ih redovito stavljaju u svoje kupoprodajne ugovore, a nalazimo ih na gotovo svim ispravama iz vanjskotrgovinskih poslova, npr., na fakturama, bankovnim dokumentima, carinskoj deklaraciji, itd. Tako da svatko tko se na izravan ili neizravan način bavi poslovima vanjske trgovine mora poznavati osnovno značenje tih klauzula. U trenutku zaključivanja kupoprodajnog ugovora, kupci i prodavatelji reguliraju svoje međusobne odnose uz pomoć *Incotermsa*. Pomoću njih, mogu biti sigurni da su potpuno isključili sve nejasnoće, nesporazume i sporove. *Incoterms* je 1936. godine izdala Međunarodna trgovinska komora u Parizu. Tijekom godina imale su svoje nadopune i promjene, a posljednje su bile 2010. godine. *Incoterms pravila* izravno reguliraju odnose između prodavatelja (izvoznika) i kupca (uvoznika), ali se neizravno tiču prijevoznika svih prometnih grana, špeditera, luka i pristaništa, pomorskih agenata, carinskih organa i osiguravatelja. *Incoterms pravila* objašnjavaju skup trgovinskih termina označenih s tri slova, koji odražavaju praksu poslovnih subjekata u ugovorima o kupoprodaji robe. *Incoterms pravila* većim dijelom opisuju dužnosti, troškove i rizike vezane uz isporuku robe od prodavatelja do kupca.[3]

## 4. OSIGURANE ŠTETE

Pod pojmom osigurane štete podrazumijeva se gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta, kao i svaka druga vrsta osiguranjem pokrivena šteta, nastala kao posljedica osiguranih rizika. Posljedice ostvarenja osiguranog rizika mogu se ogledati u potpunom ili djelomičnom gubitku osiguranog predmeta, njegovu oštećenju, raznim troškovima i obvezama osiguranika prema trećim osobama.

Pomorskim osiguranjem pokriven je samo fizički gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog osiguranih rizika. Posljedične (daljnje) štete financijske naravi nisu pokrivena tim osiguranjem ni kada su posljedica osiguranih rizika.[6]

Pravo pomorskog osiguranja poznaje tipizirane vrste osiguranih slučajeva prema posljedicama pod nazivom vrste (kategorije) šteta. *Pomorski zakonik* poznaje ove kategorije šteta:[5]

- potpuni gubitak osiguranog predmeta,
- djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta,
- osiguranikovi troškovi spašavanja,
- troškovi neposredno uzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja,
- zajedničke havarije,
- nagrade za spašavanje,
- troškovi utvrđivanja i likvidacije štete pokrivena osiguranjem.

Ugovornim odredbama mogu se osigurati i samo neke kategorije tih šteta. Na primjer, osigurati se može samo potpuni gubitak osiguranog predmeta. *Pomorskim zakonikom* nije pokrivena odgovornost osiguranika za štete nanesene trećim osobama. Na primjer, ugovorna ili izvanugovorna odgovornost broдача. Za osiguranje odgovornosti potrebno je posebno ugovorno utanačenje.

#### 4.1.POTPUNI GUBITAK

Potpuni gubitak osiguranog predmeta može se javiti kao stvarni potpuni gubitak (*engl. actual total loss*) ili kao izvedeni potpuni gubitak (*engl. constructive total loss*). Osiguratelj i osiguranik jednu štetu mogu sporazumno riješiti kao potpuni gubitak premda osigurani predmet nije stvarno pretrpio potpuni gubitak. Taj se oblik potpunog gubitka naziva sporazumni potpuni gubitak (*engl. compromised total loss*).

Ako nisu ispunjeni uvjeti da bi se jedna šteta tretirala kao potpuni gubitak, tada se radi o djelomičnom gubitku ili oštećenju osiguranog predmeta.

Stvarni potpuni gubitak može se manifestirati na tri različita načina:[5]

- potpuni materijalni gubitak osiguranog predmeta (fizičko uništenje osiguranog predmeta u požaru, potonuće osiguranog broda bez mogućnosti vađenja i sl.);
- osigurani je predmet oštećen u takvu opsegu ili su oštećenja takve naravi da njegov popravak nije moguć i prestaje biti stvar određene vrste;
- nestanak ili trajno oduzimanje cijelog osiguranog predmeta.

Kada je brod nestao i o njemu nema nikakvih vijesti, pretpostavlja se da je nastupio njegov potpuni gubitak, ako su od primitka posljednje vijesti o brodu protekla tri mjeseca. Taj pojamni oblik potpunog gubitka broda naziva se pretpostavljeni gubitak (*engl. presumed total loss*).

Ako je vrijednost osiguranog predmeta ugovorena (tzv. valutirane police), kod potpunog se gubitka (stvarnog ili izvedenog) iz osiguranja naknađuje šteta u visini ugovorene vrijednosti. Ako je ugovorena vrijednost osigurana samo djelomično, iz osiguranja se naknađuje šteta u visini osigurane svote. Kada vrijednost osiguranog predmeta nije ugovorena kriterij je za određivanje naknade iz osiguranja stvarna vrijednost osiguranog predmeta, ali ne iznad osigurane svote. Stvarna se vrijednost osiguranog predmeta ocjenjuje tek pri određivanju naknade iz osiguranja, a mjerodavna je ona vrijednost koju je osigurani predmet imao na početku osiguranja, ako nije drugačije izričito ugovoreno.[5]

Štete zbog potpunog gubitka naknađuju se iz osiguranja bez odbitka eventualno ugovorene franšize, osim ako nije drugačije izričito ugovoreno. Isplatom naknade za štetu zbog potpunog gubitka osiguranog predmeta (stvarnog ili izvedenog) na osiguratelja prelaze sva prava koja osiguranik ima na osiguranom predmetu, npr. na osiguranom brodu.

Izvedeni potpuni gubitak jest ekonomski, a ne fizički gubitak osiguranog predmeta. Pod pojmom izvedeni potpuni gubitak u smislu osigurane štete podrazumijevamo slučaj kada osigurani predmet nije potpuno fizički izgubljen, ali su posljedice ostvarenja osiguranog rizika takve naravi i opsega da bi troškovi popravka osiguranog predmeta bili isti ili veći od njegove stvarne vrijednosti.[6]

Kako bi osiguranik ostvario pravo na osigurninu za izvedeni potpuni gubitak, neophodan je uvjet da objavi osiguratelju napuštanje osiguranog predmeta (*engl. abandonment*). Prihvaćanjem izjave o napuštanju osiguratelj je obvezan isplatiti naknadu kao da je nastao potpuni gubitak.

U slučaju izvedenog potpunog gubitka, naknada iz osiguranja obračunava se na isti način kao da je nastao stvarni potpuni gubitak. Osim naknade za potpuni gubitak, nadoknađuju se još samo osiguranikovi troškovi spašavanja. Pri obračunavanju naknade iz osiguranja ne primjenjuje se ugovorena franšiza. Osiguratelj nije u obvezi za nepopravljena oštećenja osiguranog predmeta nastala u prethodnim nezgodama. Umjesto da traži naknadu štete zbog izvedenog potpunog gubitka, osiguranik može popraviti osigurani predmet. Šteta će se tada tretirati kao djelomična šteta. Osiguranjem broda od ratnih rizika obuhvaćeni su i takvi rizici ostvarenjem kojih osiguranik na kraće ili duže vrijeme gubi mogućnost da se slobodno koristi brodom ili njime raspolaže. Kako bi osiguranik u takvim situacijama stekao pravo na zahtjev za izvedeni potpuni gubitak, potrebno je da protekne rok od 12 mjeseci od dana kada je izgubio faktučnu vlast na brodu.[4]

## 4.2.DJELOMIČNI GUBITAK ILI OŠTEĆENJE OSIGURANOG PREDMETA

Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta kao posebna kategorija štete obuhvaća:[4]

- potpuni gubitak dijela osiguranog predmeta, i
- oštećenje osiguranog predmeta.

Takvu štetu, za razliku od potpunog gubitka, nazivamo djelomičnom štetom (*engl. partial loss*). Djelomični gubitak podrazumijeva potpuni gubitak dijela osiguranog predmeta. Na primjer, potpuni gubitak vijka broda. Oštećenje osiguranog predmeta podrazumijeva njegovo fizičko oštećenje. Izgubljeni se dijelovi zamjenjuju novima u postupku popravka, a oštećeni dovode popravkom u prijašnje stanje.

U slučaju oštećenja osiguranog predmeta ili gubitka jednoga njegova sastavnog dijela iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini troškova nužnih za popravak ili zamjenu izgubljenih dijelova i dovođenje osiguranog predmeta u prvobitno stanje, ali ne osigurane svote. Osiguratelj je obvezan nadoknaditi uzastopne štete nastale za istog osiguranja i kad ukupna visina naknade za pokrivene štete prelazi osiguranu svotu.

Kod određivanja naknade za štetu djelomičnog gubitka ili oštećenja uzima se u obzir je li osigurani predmet podosiguran ili nadosiguran. Kod nevalutiranih polica uspoređuje se osigurana svota i stvarna vrijednost osiguranog predmeta na početku osiguranja, a kod valutiranih osigurana svota i ugovorena vrijednost.

Ako je osigurani predmet podosiguran, troškovi popravka nadoknađuju se prema pravilu proporcije, tj. naknada se obračunava razmjerno odnosu između osigurane svote i njegove ugovorene vrijednosti, a ako vrijednost nije ugovorena, razmjerno odnosu osigurane svote i njegove stvarne vrijednosti. Ako je osigurani predmet nadosiguran pri likvidaciji štete uzet će se u obzir samo ugovorena odnosno stvarna vrijednost osiguranog predmeta.[6]



### **4.3.OSIGURANIKOVI TROŠKOVI SPAŠAVANJA**

Pod pojmom osiguranikovi troškovi spašavanja podrazumijevaju se izvanredni troškovi osiguranika ili njegova punomoćnika nastali da bi se izbjegle štete od neposredne opasnosti ili smanjile već nastale štete. Time nisu obuhvaćene nagrade za spašavanje i zajedničke havarije u smislu instituta pomorskog prava.

Osiguranikovi troškovi spašavanja nadoknađuju se iz osiguranja i kada s ostalim naknadama iz osiguranja premašuju svotu na koju je sklopljeno osiguranje. Specifičnost ove kategorije šteta ogleda se i u tome što osiguranik ima pravo na troškove spašavanja neovisno o tome je li poduzimanje radnji spašavanja bilo korisno ili nije. Obveza osiguratelja za osiguranikove troškove spašavanja po visini je dvojako ograničeno: trošak mora biti razborit, a gornja granica obveze osiguratelja za te troškove jest osigurana svota.[4]

### **4.4.TROŠKOVI NASTALI NASTUPANJEM OSIGURANOG SLUČAJA**

Troškovi nastali nastupanjem osiguranog slučaja naknadivi su iz osiguranja samo ako su neposredna posljedica osiguranog slučaja, a ne i kada su posredno time uzrokovani. Dok su osiguranikovi troškovi spašavanja naknadivi i preko osigurane svote, ovi se troškovi nadoknađuju iz osiguranja samo do osigurane svote. Ako je osigurani predmet podosiguran, pri određivanju naknade iz osiguranja za ove troškove primjenjuje se pravilo podosiguranja.[5]

### **4.5.ZAJEDNIČKA HAVARIJA I NAGRADA ZA SPAŠAVANJE**

Ugovorom o pomorskom osiguranju redovito su osiguranjem obuhvaćene zajedničke havarije i nagrade za spašavanje. U standardnim uvjetima za osiguranje brodova, robe i vozarina među osigurane štete svrstane se i zajedničke havarije i nagrade za spašavanje. Obuhvaćene su osiguranjem pomorskih i ratnih rizika. Osiguranjem zajedničkih havarija nadoknađuju se gubitci ili oštećenja osiguranog predmeta i troškovi osiguranika u vezi s tim

predmetom koji su priznati u pravovaljanoj diobnoj osnovi, te doprinosi u zajedničku havariju koji su za osigurani predmet određeni u takvoj diobnoj osnovi. Osigurane su samo one zajedničke havarije koje su nastale kao posljedica ostvarenja osiguranih rizika. U slučaju gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta (havarije štete, *engl. general average sacrifices*) osiguranik ima pravo na izravan zahtjev za naknadu iz osiguranja kao da se radi o posebnoj havariji (*engl. particular average*).[5]

Pod pojmom nagrada za spašavanje podrazumijevaju se potraživanja spašavatelja na temelju pomorsko-pravnih propisa. Kako se radnjom spašavanja ne zaštićuje samo interes osiguranika, nego i interes osiguratelja broda ili stvari s broda, pravo pomorskog osiguranja kao posebnu kategoriju osigurane štete poznaje i nagradu za spašavanje. Uključivanje nagrade za spašavanje u pokriće osiguranjem temelji se na pretpostavci da se radi o spašavanju osiguranog predmeta, da je spašavanje nastalo kao posljedica osiguranih rizika te da je spašavanje dalo koristan rezultat.

Nagrada za spašavanje kao kategorija osigurane štete odgovara nagradi iz odnosa spašavanja. Iz osiguranja se nadoknađuju nagrade za spašavanje osiguranog predmeta od opasnosti pokrivenih osiguranjem, koje je osiguranik dužan platiti, te troškovi postupka utvrđivanja nagrade. Pravo na zahtjev za naknadu iz osiguranja vezuje se samo za spašavanje od opasnosti uzrokovanih osiguranim rizicima.[4]

#### **4.6.TROŠKOVI UTVRĐIVANJA I LIKVIDACIJE ŠTETE**

Ako je nastala šteta pokrivena osiguranjem, iz osiguranja se nadoknađuju troškovi koji su bili potrebni za utvrđivanje i likvidaciju štete. Ti se troškovi nadoknađuju u potpunosti i u slučaju podosiguranja, te kada zajedno s naknadom za štetu prelaze osiguranu svotu.[5]

## 5. OSIGURANJE ROBE PREMA INSTITUTSKIM KLAUZULAMA

Pravo pomorskog osiguranja razvilo se iz običajnog prava pomoraca i trgovaca (*lex mercatoria*). S vremenom je nastalo više zbirki običaja. Pojavu prvih standardnih uvjeta pomorskog osiguranja možemo pratiti prema prvim pomorskim policama koje su sadržavale i uvjete osiguranja.

Takva je bila, primjerice, Lloydova S.G. polica nastala 1779. godine. Služila je za osiguranje broda i za osiguranje robe. Iako je nastala poprilično davno, do danas se upotrebljavala u gotovo neizmijenjenom obliku jer je svaki izraz u toj polici u dosadašnjoj sudskoj praksi imao određeni smisao. Kod osiguranja robe S.G. polici su se dodavale opće institutske klauzule za osiguranje pomorskih rizika s dodatnih 14 ugovornih klauzula koje su se razlikovale samo u odredbi o osiguranim rizicima. Za osiguranje ratnih i političkih rizika vrijedile su posebne klauzule jer su ti rizici bili isključeni iz S.G. police. Kod tumačenja pojedinih odredbi police treba reći da dodatne klauzule imaju prednost pred štampanim tekstom s formulara police, a kompjuterom i strojem dopisani tekst na formularu police ima prednost pred štampanim tekstom na formularu police i dodatnim klauzulama, dok rukom pisani tekst ima prednost pred svim navedenim u slučaju da postoji nepodudarnost. Ovu policu zamjenjuje nova i jednostavnija polica (*Marine policy*).

Nova engleska pomorska polica nastala je zbog potrebe da se osuvremeni i prilagodi novim odnosima koji vladaju na području međunarodnih trgovačkih odnosa, a s tim u svezi i na području međunarodnog transporta i osiguranja. Donjete su institutske klauzule koje su u najširoj primjeni u međunarodnom prometu kao i u osiguranju brodova. Klauzule je izdao Institute of London Underwriters, odnosno Institut londonskih osiguravatelja. Nazivaju se *Institut Cargo Clauses*. To su standardni uvjeti britanskog tržišta za osiguranje robe (tereta) u prijevozu. Pri sklapanju ugovora primjena ovih klauzula se ugovara posebnom odredbom u polici ili ugovoru o osiguranju. Time one postaju sastavni dio ugovora i mjerodavne su za utvrđivanje prava i obveza stranaka.[2]

Klauzule su donijete 1982. godine, a u primjeni su od 1. travnja 1983. Godine 2009. klauzule su izmjenjene i nadopunjene novim odredbama. Novim izdanjem one su prilagođene promjenama u suvremenoj tehnologiji prijevoza i pojavama novih opasnosti.

Kao i u prijašnjoj verziji tih klauzula, postoje tri opće klauzule za osiguranje pomorskih i transportnih rizika te posebne klauzule za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka. Klauzule A, B i C pripadaju u opće zbirke iz institutskih klauzula za osiguranje pomorskih rizika. Svaka od pojedinih institutskih klauzula sadrži 19 odredbi, odnosno klauzula. Na kraju imaju napomenu. Navedene se klauzule razlikuju samo u prvoj odredbi koja govori o osiguranim rizicima, dok su ostale odredbe identične. Pružaju osiguranje od skladišta do skladišta, a roba je osigurana ne samo za vrijeme pomorskog prijevoza nego i za prijevoza kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu. Uz te klauzule donesene su i nove klauzule za osiguranje ratnih rizika, te institutska klauzula za osiguranje rizika štrajka. Zadnja je posebna klauzula – klauzula o zlonamjernom činu (*Malicion damage clause*). Ovaj je rizik pokriven samo klauzulom A jer ona pruža pokriće od svih rizika, osim onih izričito isključenih iz osiguranja. Kod osiguranja prema klauzuli B i C treba posebno ugovoriti ovu klauzulu ako se žele pokriti štete nastale zlonamjernim djelovanjem.[1]

## **5.1.INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ROBE A**

Ove klauzule predviđaju osiguranje tereta tijekom cijelog planiranog putovanja od njegova izlaska iz skladišta u mjestu polaska do njegova ulaska u skladište u mjestu odredišta (Warehouse to Warehouse). Znači, osigurani su svi rizici gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta, osim onih izričito isključenih iz osiguranja. Treba naglasiti da pod pojmom svi rizici nisu obuhvaćene sve štete.

### **5.1.1. Pokriveni rizici**

Osigurani rizici predviđeni su u tri klauzule:[2]

*Klauzula o osiguranim rizicima* – pokriva sve rizike gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta, osim šteta isključenih iz osiguranja. Dakle, obuhvaćeni su svi rizici u smislu izvanrednih vanjskih događaja, osim onih koji su izričito isključeni iz osiguranja.

*Klauzula zajedničke havarije* – pokriva zajedničku havariju i nagrade za spašavanje koje nastanu u namjeri da se izbjegne šteta ili su u vezi s njom, osim onih uzroka koji su isključeni ovim osiguranjem.

*Klauzula o sudaru zbog obostrane krivnje* – prema ovoj klauzuli, osiguranje se propisuje i na odštetu osiguranika koju mora platiti za dio odgovornosti na osnovi klauzule ugovora o prijevozu o sudaru zbog obostrane krivnje. Osiguranik je dužan o takvom zahtjevu broдача izvijestiti osiguratelja.

### **5.1.2. Isključenja iz osiguranja**

Ugovorom ili zakonom iz osiguranja se mogu isključiti pojedine štete. Prema *Pomorskom zakoniku* dvije su grupe šteta koje se mogu isključiti iz osiguranja, opća i posebna isključenja. Međusobno se razlikuju po tome mogu li se osigurati posebnim ugovornim odredbama ili ne. Posebnim ugovornim odredbama se ne mogu osigurati one štete koje su nastale posredno ili neposredno namjernim postupkom osiguranika.

*Opća klauzula o isključenjima iz osiguranja* - obuhvaća klauzule koje navode štete isključene iz osiguranja, kao što su:[5]

- gubitak, oštećenje ili trošak koji se mogu pripisati namjernom postupku osiguranika;
- normalno curenje, redoviti gubitak u težini ili zapremnini, ili uobičajno trošenje osiguranog predmeta;
- nedovoljno ili neodgovarajuće pakiranje ili nepripremljenost osiguranog predmeta razumijevajući pod tim i slaganje robe u kontejner;
- gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog unutarnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta;
- štete zbog zakašnjenja, pa i onda ako su nastale zbog osiguranog rizika;
- gubitak, oštećenje ili trošak, prouzročeni insolventnošću ili neizvršavanjem financijskih obaveza od strane vlasnika, naručitelja u brodarskom ugovoru, broдача, poslovođe ili poduzetnika broда;
- štete prouzročene upotrebom atomske ili nuklearne fizije ili drugog oružja sličnog djelovanju u ratne svrhe.

*Klauzula o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu* – ovom klauzulom isključene su štete nastale zbog:

- nesposobnosti broda ili drugog plovila za plovidbu;
- neprikladnosti broda, drugog plovila ili kontejnera za siguran prijevoz osiguranog predmeta.

*Klauzula o isključenju ratnih rizika* – istovjetna je u sva tri kompleta institutskih klauzula (A, B, C). Jedina je razlika među klauzulama što je rizik piratstva pokriven uvjetima klauzule A, dok klauzulama B i C taj rizik nije pokriven. Institutskim klauzulama za osiguranje robe nisu pokriveni gubici, oštećenja ili troškovi nastali zbog:[6]

- rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka ili građanskih borbi koje zbog toga nastanu kao i svakog drugog neprijateljskog čina od jedne zaraćene strane ili protiv nje.
- zapljene, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja, kao posljedica tih činova ili pokušaja da se izvrše;
- zaostalih mina, bombi ili drugog ratnog oružja.

*Klauzula o isključenju rizika štajka* – iako nosi takav naziv, važno je reći da je tom klauzulom uz rizik štrajka obuhvaćen još i rizik terorizma. Rizici isključeni iz osiguranja prema ovoj klauzuli svrstani su u četiri grupe. Osiguranje ne pokriva:[6]

- gubitak, oštećenje ili troškove koje su prouzrokovali štajkaši, radnici otpušteni s posla ili osobe koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim nemirima;
- koje su posljedice štrajkova, radničkih nemira, nasilja ili građanskih nemira;
- koje su prouzrokovali teroristi,
- koje je prouzročila osoba koja djeluje s političkim, ideološkim ili religijskim pobudama.

### 5.1.3. Trajanje osiguranja

*Klauzula o prijevozu* – odredbama ove klauzule određeno je trajanje osiguranja robe na određeno putovanje. Teret se obično osigurava na određeno putovanje, a brod i strojevi na određeno vrijeme. Ova klauzula ima tri odredbe. Prva definira da osiguranje stupa na snagu od trenutka kada roba napusti skladište ili mjesto uskladištenja i nastavlja se za vrijeme trajanja putovanja, a završava isporukom robe u skladište primatelja ili u nekom drugom mjestu u odredištu ili istekom roka od 60 dana nakon završetka iskrcaja osigurane robe s pomorskog broda u krajnjoj luci iskrcaja, već prema tome što prije nastupi. Druga odredba definira da osiguranje prestaje u trenutku kada počinje prijevoz do novog odredišta, i to u slučaju ako je roba prije prestanka osiguranja iskrcana s pomorskog broda i otpremljena u drugo odredište. Treća odredba podrazumijeva i za vrijeme zakašnjenja prijevoza osiguranje ostaje i dalje na snazi ako je do zakašnjenja došlo nezavisno od volje stranaka.[5]

*Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu* - predviđa situaciju u kojoj se neovisno o volji osiguranika, a zbog određenih okolnosti, ugovor o prijevozu završi u nekoj drugoj luci ili mjestu prije odredišta navedenog u ugovoru. Tada prestaje vrijediti i ugovor o osiguranju. Ako osiguranik zatraži produženje ugovora o osiguranju, osiguranje se produžuje uz plaćanje dopunske premije. Traje dok se roba ne preda i isporuči u mjestu u kojem završava prijevoz, i to najduže u roku od 60 dana nakon što je roba stigla u to mjesto.

*Klauzula o promjeni putovanja* - kada nakon što stupi na snagu ovo osiguranje bude promijenjeno odredišno mjesto od strane osiguranika, osiguranje ostaje na snazi uz premiju i uvjete koji će se odrediti, s tim da u toj promjeni bude odmah obaviješten osiguratelj.[6]

#### **5.1.4. Zahtjevi za naknadu štete**

*Klauzula o osigurljivom interesu* - kod ove klauzule osiguranik mora imati opravdani materijalni interes u trenutku nastanka osiguranog slučaja, da bi dobio naknadu iz osiguranja. Ako je šteta nastala i prije sklapanja ugovora o osiguranju, osiguranik i u tom slučaju dobiva naknadu, ali pod uvjetom da on sam to nije znao.

*Klauzula o troškovima otpreme* - ovom se klauzulom uređuje slučaj prekida osiguranog putovanja zbog ostvarenja osiguranih rizika, odnosno ako je putovanje zbog nastupa osiguranog rizika završilo u nekoj drugoj luci ili mjestu koje nije predviđeno ugovorom. Tada osiguratelj nadoknađuje osiguraniku svaki dodatni trošak koji nastane zbog iskrcaja, uskladištenja ili daljnje otpreme osigurane robe do odredišta predviđenog u ugovoru o osiguranju.

*Klauzula o izvedenom potpunom gubitku* - kod ove se klauzule predviđaju dva slučaja izvedenog potpunog gubitka kod osiguranja robe:

- kada je roba napuštena jer je stvarni gubitak očigledan i
- kada troškovi popravka, dovođenja u ispravno stanje, te troškovi otpreme osiguranog predmeta do odredišta iznose više od njegove vrijednosti koju bi imao na odredištu.

*Klauzula o osiguranju na dodatnu svotu* - ovom se klauzulom uređuje slučaj kada se pored osiguranja na nabavnu vrijednost, roba osigura posebnim policama na uvećanu vrijednost. Naknada štete obračunava se razmjerno odnosu osigurane svote iz ovog ugovora prema ukupno osiguranoj svoti.[7]

#### **5.1.5. Korist od osiguranja**

*Klauzula o nevaljanosti ugovora u korist trećih osoba* - ovim se osiguranjem ne mogu koristiti prijevoznici, skladištari i ostale treće osobe. Odredbom se potvrđuje opće načelo obveznog prava da sklapanjem ugovora o osiguranju ne prestaje obveznopravni odnos odgovornosti trećih osoba za štetu, odnosno da ne prestaje njihova dužnost popravka štete.[5]



### **5.1.6. Smanjenje šteta**

*Klauzula o dužnostima osiguranika* - u ovu klauzulu spadaju tri odredbe. Prvom se predviđa da su osiguranici, njihovi službenici ili zastupnici dužni poduzeti razborite mjere radi sprječavanja ili smanjenja šteta. Drugom su osiguranici dužni na pogodan način osigurati i sačuvati sva regresna prava prema prijevoznicima, skladištarima i ostalim trećim osobama. Trećom odredbom osiguratelj će osim štete nadoknadive ovim osiguranjem nadoknaditi osiguraniku i svaki odgovarajući i razborito učinjen trošak koji se odnosi na unaprijed predviđene radnje.

*Klauzula o odricanju od prava iz ugovora* - poduzimanje mjera od strane osiguranika ili osiguratelja radi očuvanja, zaštite ili spašavanja osiguranog predmeta, neće imati značenje odricanja od prava na napuštanje ili njegov prihvata, niti će na drugi način utjecati na prava jedne ili druge stranke.[5]

### **5.1.7. Izbjegavanje zakašnjenja**

*Klauzula o razboritoj hitnosti* - osiguranje se pruža uz uvjet da osiguranik djeluje s razboritom hitnošću u svim slučajevima kad je to moguće. Svako produživanje trajanja osiguranog putovanja produžuje i vrijeme u kojemu osiguratelj snosi rizik takvog pothvata. Iz toga se razloga osigurano putovanje mora odvijati razboritom brzinom.[5]

### **5.1.8. Primjena prava i prakse**

*Klauzula o primjeni engleskog prava i prakse* - na ovo osiguranje primjenit će se englesko pravo i praksa. Budući da ugovori o osiguranju robe u međunarodnom prijevozu imaju međunarodno obilježje (rizik se ne ostvaruje isključivo na području RH), kod tih je ugovora moguće ugovoriti primjenu stranog prava. Ako stranke iz bilo kojeg razloga to ne žele, one mogu posebnom ugovornom odredbom isključiti iz primjene ovu klauzulu i ugovoriti primjenu hrvatskog prava na ugovor.[6]

## 5.2.INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ROBE B

Institutske klauzule B i C razlikuju se od klauzule A po sadržaju širine pokriva. To je vidljivo u tri odredbe:

*Klauzula o osiguranim rizicima* - predviđa se pokriće šteta na teretu kod ovih rizika:[5]

- požar ili eksplozija;
- brodolom, nasukanje, potonuće, prevrnuće broda ili drugog plovila;
- prevrnuće ili oskliznuće kopnenog vozila;
- sudar ili dodir broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom, osim vodom;
- iskrcaj tereta u sklonišnoj luci.

Također, pokriva i gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog:

- štete zajedničke havarije;
- izbacivanje tereta u more;
- prodora morske, jezerske ili riječne vode u brod, drugo plovilo, spremište, vozilo, kontejner ili mjesto uskladištenja.

Pokriva se i potpuni gubitak nastao padom u more ili padom za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja s broda, ili drugog plovila.

*Opća klauzula o isključenim štetama* - ovdje se iz osiguranja isključuje namjerno oštećenje ili namjerno potpuno ili djelomično uništenje osiguranog predmeta protupravnim djelovanjem jedne osobe ili grupe osoba. Za pokriće ovog rizika, potrebno je ugovoriti klauzulu o zlonamjernim štetama o čemu će biti više riječi u nastavku. Za uvrštenje ove klauzule treba platiti dodatnu naknadu.

*Klauzula o isključenju ratnih rizika* - ona je ista kao u skupini klauzula A, ali ovdje isključuje piratstvo koje je u prvim klauzulama pokriveno osiguranjem.[6]

### 5.3.INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ROBE C

I kod ove se skupine institutskih klauzula razlike mogu podijeliti na tri klauzule, koje su po imenu iste kao u skupini klauzula B, ali se razlikuju u pojedinim detaljima.

*Klauzula o osiguranim rizicima* – pokriva sljedeće rizike:

- požar ili eksploziju;
- brodolom, nasukanje, potonuće ili prevrnuće broda ili drugog plovila;
- sudar ili dodir broda ili drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom, osim vodom;
- iskrcaj tereta u luci skloništa.

Pokriva gubitak ili oštećenje nastao zbog:

- štete zajedničke havarije, i
- izbacivanja tereta u more.

*Opća klauzula o isključenim štetama i klauzula o isključenju ratnih rizika* - ove su klauzule iste kao i u klauzulama B, jedina razlika je klauzula o osiguranim rizicima. Ti su rizici kod klauzula C znatno suženi, odnosno opseg pokrića je znatno manji, nisu obuhvaćeni rizici kao što su: potres, vulkanska erupcija, atmosferski elektricitet, prodor vode te gubitak koleta padom s palube ili za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja. Također, ovaj komplet klauzula ne pokriva piratstvo, niti namjerno oštećenje ili uništenje osigurane imovine protupravnim činom osobe i grupe. I ovdje treba uključiti klauzulu o zlonamjernim štetama.[5]

## 5.4.INSTITUTSKA KLAUZULA ZA OSIGURANJE RATNIH RIZIKA

Ove su klauzule predviđene za samostalno ili dopunsko poriče tereta koji je izložen ili bi mogao biti izložen ratnim opasnostima tijekom svog pomorskog putovanja. Klauzule A, B, i C vrijede za mirnodopske uvjete, i štite robu u prijevozu *od skladišta do skladišta*. Ratne se klauzule u načelu primjenjuju samo na pomorsku dionicu prijevoza tereta. Uz ratne su uvjete pokriveni samo gubitci i štete na robi, a ne popratni troškovi.

Institutska klauzula za osiguranje ratnih rizika pokriva štete nastale zbog rizika:[7]

- rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka ili građanskih borbi koje zbog toga nastanu ili zbog bilo kojeg neprijateljskog čina od jedne zaraćene strane ili protiv nje;
- zarobljavanja, zapljene, zabrane, ograničenja ili zadržavanja i posljedica tih činova, kao i pokušaja njihovog izvršenja;
- zaostalih mina, torpeda, bombi i drugog napuštenog oružja.

Klauzulom su pokriveno samo štete koje su posljedica ratnog čina. Mora postojati ratno stanje. Tom klauzulom nisu pokriveni politički rizici, tj. posljedice činova državnih tijela u vrijeme mira. Ova klauzula također uključuje i klauzulu o zajedničkoj havariji. Osiguranjem su pokriveno štete zajedničke havarije i nagrade za spašavanje, obračunate ili određene sukladno ugovoru o prijevozu i/ili mjerodavnom pravu i praksi, ako su nastale da bi se izbjegle ili su u vezi s izbjegavanjem šteta zbog rizika pokrivenih ovom klauzulom. Osiguranje stupa na snagu pošto je osigurani predmet ukrcan na pomorski brod i prestaje iskrcajem s pomorskog broda u određenoj luci ili mjestu iskrcaja ili nakon isteka roka od 15 dana, računajući od ponoći onog dana kada je brod stigao u određenu luku ili mjesto iskrcaja.

Osiguranjem nisu obuhvaćene relacije od ukrcaja robe na brod i poslije njega. Za vrijeme prijevoza robe kopnom u slučaju multimodalnog prijevoza, roba nije pokrivena osiguranjem od ratnih rizika. Nije osigurana niti za vrijeme prijevoza teglenicom od obale do broda i od broda do obale, s iznimkom rizika od mina i napuštenih torpeda. Taj kriterij proizlazi iz tržišnog sporazuma kojim je osiguranje robe od ratnih rizika ograničeno na prijevoz morem, tj. dok se roba nalazi na pomorskom brodu. Za vrijeme prijevoza drugim vrstama prijevoza, roba nije pokrivena osiguranjem od ratnih rizika.[5]

Osnovni razlog zbog kojeg je došlo do takvog definiranja uvjeta jest taj što za vrijeme ležanja robe u luci na kopnenim točkama dolazi do velike akumulacije vrijednosti u riziku. Štete isključene iz institutskih klauzula za osiguranje ratnih rizika sadrže dvije klauzule:

- opća klauzula o isključenim štetama i
- klauzula o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu.

Ove su klauzule istovjetne klauzulama u općim institutskim klauzulama za osiguranje pomorskih rizika (A,B i C), osim što su iz osiguranja isključene i štete nastale zbog neuspjeha ili osujećenja putovanja, odnosno pomorskog pothvata. Pokriće ovih klauzula ograničeno je samo na pomorski prijevoz.[5]

## **5.5.INSTITUTSKA KLAUZULA ZA OSIGURANJE RIZIKA ŠTRAJKA**

Kod ove klauzule vrijedi isto što i kod klauzule za osiguranje ratnih rizika. Što se tiče sadržaja klauzule ona pokriva gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koje su prouzročili:[6]

- štrajkaši, radnici otpušteni s posla ili osobe koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim nemirima;
- teroristi koji djeluju u ime ili su u vezi s bilo kojom organizacijom koja uz upotrebu sile ili nasilja poduzima radnje usmjerene prema obaranju neke državne vlasti ili djelovanja na nju, neovisno o tome jeli ona uspostavljena zakonito ili nije;
- bilo koja osoba koja djeluje s političkim, ideološkim ili religijskim pobudama.

Pokriće ove klauzule nije ograničeno samo na štrajkaše, nego ono obuhvaća bilo koju osobu koja sudjeluje u radničkim nemirima, neovisno o tome jesu li radnici u štrajku ili nisu. Pokrićem su obuhvaćene i osobe koje u tim nemirima sudjeluju s političkim motivom ili u znak podrške štrajkašima. Pokriven je i rizik nasilja ili građanskih nemira nevisno o osobama koje u njima sudjeluju. Treba napomenuti da time nije obuhvaćen građanski rat i sl. Štete nastale zbog ratnih rizika izričito su isključene iz osiguranja. Važno je naglasiti da su ovim osiguranjem pokriveni samo fizički gubici ili oštećenja osiguranog predmeta (kao i troškovi učinjeni da se šteta izbjegne), nastali zbog osiguranih rizika.[6]

Nisu pokrivena posredne štete, kao što su štete i financijski gubitci zbog zakašnjenja ili prekida u prijevozu nastalog djelovanjem štrajkaša i terorista, ako je na primjer zbog terorističkog čina došlo do prekida putovanja, a teret nije oštećen, trošak otpreme tereta do odredišta nije pokriven ovim osiguranjem. Osiguranjem nisu pokriveni niti rizici kvara prehrambenih proizvoda koji su nastali zbog prekida ili zakašnjenja u prometu prouzročenom djelovanjem terorista ili štrajkaša. U praksi, osiguranje tereta od rizika štrajka redovito se ugovara usporedno s osiguranjem tereta od ratnih rizika, često na osnovi iste police i uz jedinstvenu premiju. Također, treba naglasiti da će zajedničke havarije i nagrade za spašavanje biti isplaćene ako su nastale u vezi s naznačenim opasnostima iz ove police. Troškovi i štete neizravno nastali zbog štrajka (npr. zakašnjenje, gubitak tržišta, kvarenje tereta) nisu obuhvaćeni ovim osiguranjem. Kao i kod mirnodopskih uvjeta pokriće traje *od skladišta do skladišta*. Ove klauzule sadrže dvije klauzule o štetama isključenim iz osiguranja:

- opća klauzula o isključenim štetama i
- klauzula o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu.

Ove su klauzule istovjetne institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika, osim što u ovim klauzulama postoje dva isključenja više:

- štete nastale zbog odsutnosti ili pomanjkanja radne snage kao posljedica ostvarenja rizika štrajka, i
- štete uzrokovane ratnim rizicima.

Trajanje ovih klauzula proteže se *od skladišta do skladišta*, tj. roba je osigurana ne samo za vrijeme uobičajenog tijeka prijevoza, nego su pokrićem osiguranja obuhvaćene i radnje ukrcaja i slaganja robe na prijevozno sredstvo unutar skladišta u polaznom mjestu, kao i radnji iskrcanja robe u skladištu u odredišnom mjestu predviđenom ugovorom.[7]

## **5.6.KLAUZULA O ZLONAMJERNIM ŠTETAMA**

Ova klauzula pokriva gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog zlonamjernih radnji, vandalizma i sabotáže. Ovaj je rizik pokriven samo klauzulom A jer ona pruža pokriće svih rizika, osim onih izričito isključenih iz osiguranja. Kod osiguranja prema klauzuli B i C ovu klauzulu treba posebno ugovoriti ako se žele pokriti štete nastale zlonamjernim djelovanjem. Uključivanjem u ugovor klauzulu o zlonamjernim štetama pruža se osiguranje za štete nastale zbog zlonamjernih radnji, ali sva ostala isključenja iz osiguranja predviđena uvjetima prema klauzulama B i C ostaju i dalje na snazi. [5]

## **6.TRAJANJE OSIGURANJA ROBE PREMA INSTITUTSKIM KLAUZULAMA**

Institutske klauzule za osiguranje robe sadrže tri klauzule kojima je regulirano trajanje osiguranja:[5]

- Klauzula o prijevozu,
- Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu,
- Klauzula o promjeni putovanja.

*Klauzulom o prijevozu* uređeno je trajanje osiguranja, tj. kada ono počinje i kada završava. Tom je klauzulom uređena i situacija kada je prije prestanka osiguranja došlo do promjene odredišnog mjesta te je potrebno otpremiti osigurani predmet u odredište koje je različito od onog predviđenog ugovorom. Klauzulom je još određeno i pružanje pokrića u slučaju zakašnjenja, prisilnog iskrcaja, skretanja, ukrcaja ili prekrcaja izvan kontrole osiguranika.

*Klauzulom o prestanku ugovora o prijevozu* je uređeno trajanje osiguranja, tj. da li će ono prestati ili ostati na snazi ako do prestanka ugovora o prijevozu dođe zbog okolnosti bez osiguranikove volje.

*Klauzulom o promjeni putovanja* uređeno je trajanje osiguranja ukoliko dođe do promjene odredišnog mjesta od strane osiguranika ili prijevoznika.[2]

### **6.1. KLAUZULA O PRIJEVOZU**

Odbredbama ove klauzule određeno je trajanje osiguranja robe na određeno putovanje. Teret se obično osigurava na određeno putovanje, a brod i strojevi na određeno vrijeme. Klauzula je revizijom iz 2009. godine doživjela značajne promjene. Klauzula o prijevozu revizijom iz 2009. godine je prepravljena tako da sada osiguranje uključuje i radnje ukrcaja i/ili iskrcaja u skladištu.



Prema sadašnjoj odredbi, ovo osiguranje stupa na snagu u trenutku kada osigurani predmet prvi put bude pomaknut u skladištu radi neposrednog ukrcaja na vozilo ili drugo prijevozno sredstvo u svrhu početka prijevoza, te se nastavlja za vrijeme uobičajenog tijeka prijevoza. Dakle, nove institutske klauzule pružaju pokriće od trenutka kada osigurani predmet prvi put bude pomaknut. Pomak tereta mora biti povezan s ukrcajem robe u prijevozno sredstvo radi prijevoza. Novim je klauzulama određeno mjesto u kojem osiguranje počinje. Da bi rizik bio preuzet u pokriće, radnja pomicanja mora biti izvedena radi neposrednog ukrcaja. Prema tome, roba nije osigurana u skladištu ili negdje drugdje odakle prijevoz neće započeti, gdje se čuva dok prijevoz ne započne. Nisu osigurane niti radnje koje nisu učinjene radi ukrcaja u prijevozno sredstvo i početka prijevoza.

Osiguranje se nastavlja za vrijeme uobičajenog toka prijevoza. Osiguranje traje za vrijeme čitava prijevoza pod uvjetom da se prijevoz odvija na uobičajeni način. Time su obuhvaćene i radnje koje prethode ili se nastavljaju na pomorski prijevoz. Klauzulom su predviđena četiri slučaja prestanka osiguranja. Osiguranje će prestati već prema tome koji od sljedećih slučajeva prije nastupi:[2]

- Osiguranje završava pošto završi iskrcavanje s vozila ili drugog prijevoznog sredstva u krajnje skladište ili skladišno mjesto u mjestu predviđenom ugovorom o osiguranju. Ovo pokriće ne obuhvaća privremeno skladištenje ili čuvanje robe na vozilu prije i poslije obavljenog prijevoza, ali obuhvaća prijevoz unutar skladišta na početku putovanja.
- Osiguranje prestaje pošto završi iskrcavanje s vozila ili drugog prijevoznog sredstva u bilo koje drugo skladište ili skladišno mjesto, bez obzira na to nalazi li se ono u određenom mjestu navedenom u ugovoru o osiguranju ili prije njega, koje je odabrao osiguranik ili njegovi zaposlenici bilo za uskladištenje izvan uobičajenog toka prijevoza ili za dostavu ili razdiobu.
- Osiguranje prestaje kada osiguranik ili njegovi zaposlenici odaberu za uporabu bilo koje vozilo ili prijevozno sredstvo ili kontejner za uskladištenje izvan uobičajenog toka prijevoza.
- Osiguranje prestaje istekom roka od 60 dana nakon što je osigurani predmet iskrcan s pomorskog broda u krajnjoj iskrcajnoj luci.

Klauzulom o prijevozu je uređen i slučaj kada se prije prestanka osiguranja promijeni određeno mjesto. Prema ovoj klauzuli, osiguranje prestaje onog trenutka kada su započete radne operacije s teretom u svrhu prijevoza tereta do drugog krajnjeg odredišta.[2]

## **6.2.PRESTANAK UGOVORA O PRIJEVOZU**

Prema klauzuli o prestanku ugovora o prijevozu, ako bi zbog okolnosti bez osiguranikove volje izvršenje ugovora o prijevozu prestalo u nekoj drugoj luci ili određenom mjestu, a ne u odredištu predviđenom ugovorom ili prijevoz završio na neki drugi način prije iskrcaja osiguranog predmeta, ovo će osiguranje također prestati osim ako o tome ne bude odmah obaviješten osiguratelj i ne zatraži se produženje osiguranja. Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu uređuje slučaj u kojem je, bez osiguranikove volje, izvršenje ugovora o prijevozu prestalo u nekoj luci ili mjestu koje je različito od mjesta predviđenog ugovorom o osiguranju.[2]

Klauzula osiguraniku daje pravo produženja osiguranja pod uvjetom da će osiguranje ostati na snazi ako osiguranik bez odlaganja obavijesti osiguratelja o nastaloj promjeni. Također osiguranik mora zatražiti od osiguratelja produženje osiguranja i mora platiti dodatnu premiju ako to osiguratelj zatraži. U takvom slučaju, osiguratelj od osiguranika može zatražiti samo dodatnu premiju. Osiguratelj nema pravo osiguraniku nametnuti dodatne uvjete i obveze.[4]

## **6.3.PROMJENA PUTOVANJA**

Dva su slučaja kada osiguranje može ostati na snazi iako je došlo do odstupanja uobičajenog tijeka prijevoza. Kada se poslije stupanja osiguranja na snagu voljom osiguranika promijeni mjesto krajnjeg odredišta. U takvom slučaju, osim ako se drugačije ne dogovori, osiguratelj nije dužan nadoknaditi štetu nastalu nakon što je putovanje promijenjeno. Ako osiguranik poslije stupanja osiguranja na snagu promijeni odredište, o toj se promjeni odmah mora obavijestiti osiguratelj i osiguranje će se nastaviti uz premiju i uvjete koji će se dogovoriti. Pod izrazom premija i uvjeti podrazumijeva se ostvariva razborita premijska stopa

i razboriti tržišni uvjeti. Obavijest se mora dati odmah. To je bitan preduvjet za ostvarivanje prava na promjenu ili nastavak osiguravajućeg pokrivača. Drugi slučaj uređuje situaciju kada prijevoznik nakon početka putovanja promjeni pravac puta i preveze teret u neko nepoznato odredište, obično radi krađe tereta.[2]

Ugovorom o osiguranju na određeno vrijeme određeno je polazno i odredišno mjesto. To je bitan element ugovora. Klauzulom o prijevozu je uređen i slučaj kada se prije prestanka osiguranja promjeni odredišno mjesto. Ako nakon iskrcaja s pomorskog broda u krajnjoj luci iskrcaja, ali prije prestanka ovog osiguranja, osigurani predmet treba otpremiti u neko drugo odredište od onog predviđenog ugovorom, ovo će osiguranje prestati u trenutku kada osigurani predmet prvi put bude pomaknut radi početka prijevoza u drugo odredište. Ova odredba je postojala i u prijašnjim uvjetima s tim da je doživjela manje jezične intervencije, ali učinak joj ostaje nepromijenjen.[5]

## 7. ISKLJUČENJA IZ OSIGURANJA

Posebnu kategoriju šteta u pomorskom osiguranju čine štete isključene iz osiguranja. Štete isključene iz osiguranja mogu biti:[5]

- propisane i
- ugovorene.

Štete koje su isključene iz osiguranja prema samom *Pomorskom zakoniku* dvojake su naravi. Razlikuju se prema tome mogu li se osigurati posebnim ugovornim odredbama ili ne. Štete nastale posredno ili neposredno zbog namjernog postupka osiguranika ne mogu se osigurati ni izričitim ugovornim odredbama. Drugu grupu isključenih šteta čine one štete koje se mogu osigurati posebnim ugovornim odredbama. U tu grupu spadaju štete nastale posredno ili neposredno zbog:[4]

- krajnje nepažnje osiguranika;
- namjernog postupka ili krajnje nepažnje osoba za čije postupke, prema samom zakonu, odgovara osiguranik;
- nastupanja ratnih i političkih rizika.

Iz osiguranja broda isključene su štete nastale posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu, ako je osiguranik za njih znao. Kod osiguranja robe iz osiguranja su isključene štete nastale zbog mane ili prirodnih svojstava, ako nije drugačije ugovoreno.

Ugovornim odredbama stranke mogu u granicama dopuštenim zakonom mijenjati zakonske odredbe o štetama isključenim iz osiguranja. Ugovoriti se može osiguranje i onih šteta koje su zakonom isključene iz osiguranja. Tada će vrijediti ono što je ugovoreno, a ne ono što je propisano.[4]

## 7.1.OPĆA ISKLJUČENJA

U odredbama *Institutskih klauzula o osiguranju robe iz 2009.* o općim isključenjima iz osiguranja su isključeni gubitci, oštećenja ili troškovi nastali zbog manjkavog ili neodgovarajućeg pakiranja ili nepripremljenosti osiguranog predmeta da odoli normalnim nezgodama na osiguranom prijevoznom putu, kada je takvo pakiranje ili pripremu obavio osiguranik ili njegovi zaposlenici ili ako je ono obavljeno prije stupanja osiguranja na snagu. Takvo ograničenje u odnosu na osobe i vrijeme obavljanja radnje pakiranja u uvjetima iz 1982. godine nije postojalo, pa je novim rješenjem zapravo sužena primjena toga isključenja.

Prema novim Institutskim klauzulama iz 2009. godine , za ovo isključenje je potrebno:[2]

- da je radnju pakiranja i pripreme obavio osiguranik ili njegov zaposlenik ili
- da je radnja pakiranja i pripreme obavljena prije stupanja osiguranja na snagu.

Osiguranjem, prema tome, nisu pokrivena šteta nastale zbog pogrešnog ili neodgovarajućeg pakiranja, ako je radnju pakiranja obavio osiguranik ili njegov zaposlenik, neovisno o tome kada je ona obavljena ili ako je obavljena prije stupanja osiguranja na snagu. To znači da će štete iz toga uzroka biti pokrivena osiguranjem kada je radnja pakiranja obavljena nakon stupanja osiguranja na snagu pod uvjetom da pakiranje nije obavio osiguranik niti njegov zaposlenik. Nove klauzule uvode i standard za ocjenu pripremljenosti osiguranog predmeta za prijevoz. Pakiranje mora biti takvo da odoli normalnim nezgodama (rizicima) na osiguranom putovanju (*engl.withstand the ordinary incidents of the insured transit*). Taj se standard primjenjuje i kada se roba prevozi u kontejnerima. Dakle, iz osiguranja su isključene štete koje su nastupile tijekom normalnog, redovnog odvijanja prijevoza, a posljedica su manjkavog ili neodgovarajućeg pakiranja.[2]

Također, općim isključenjima iz osiguranja je isključeno i zakašnjenje. Uzrok zakašnjenja nije bitan. Nije od važnosti je li zakašnjenje posljedica osiguranog rizika ili nije. Ako do zakašnjenja dođe zbog osiguranog rizika, gubitci, oštećenja ili troškovi koji su posljedica zakašnjenja neće biti pokriveni osiguranjem. Tako na primjer, osiguranjem nisu

nadoknadivi troškovi skladištenja koje osiguranik mora platiti zbog zakašnjenja broda (npr. propast voća uzrokovana zakašnjenjem zbog sudara brodova). Isključenje rizika zakašnjenja se ne primjenjuje na sudjelovanje osiguranika u zajedničkoj havariji i nagradi za spašavanje. Posebnu kategoriju čine štete koje su nastale zbog mane ili prirodnog svojstva, ali su neposredno uzrokovane zakašnjenjem. Tu je prvenstveno riječ o lakopokvarljivim robama poput prehrambenih proizvoda. Na primjer, brod se s teretom voća nasukao (osigurani rizik). Poslije odsukivanja, brod je stanovito vrijeme bio na popravku uslijed čega se teret voća pokvario. Neposredan uzrok te štete jest zakašnjenje. Da nije došlo do prekida u prijevozu teret se vjerojatno ne bi pokvario. Osigurani rizik (nasukanje) je daljnji uzrok štete. S obzirom na to da stvaran uzrok štete potječe iz samog osiguranog predmeta zbog njegova prirodnog svojstva, takve su štete isključene iz osiguranja i u slučaju kad je do zakašnjenja došlo zbog osiguranih rizika. To je izričito određeno *Pomorskim zakonikom* i *Institutskim klauzulama za osiguranje robe*. Takve bi štete bile pokrivena osiguranjem samo ako je izričito osiguran rizik kvara.

U opća isključenja ubraja se i insolventnost ili neizvršavanje financijskih obveza. Ovo isključenje se primjenjuje samo kada je osiguraniku u vrijeme ukrcanja osiguranog predmeta na brod bilo poznato ili mu je prema redovnom tijeku stvari u poslovnom prometu (*engl. ordinary course of bussines*) moralo biti poznato da bi normalno odvijanje putovanja moglo biti onemogućeno zbog insolventnosti ili neizvršavanja financijskih obveza od strane prijevoznika.[7]

Kako bi se osiguratelji oslobodili obveze za naknadu štete, moraju dokazati:[2]

- da je šteta uzrokovana insolventnošću i
- da je osiguranik znao za postojanje insolventnosti.

Primjena ovog isključenja sužena je samo na one najjasnije slučajeve u kojima je osiguranik svjesno zaposlio prijevoznika s upitnim financijskim položajem, odnosno svjesno sklopio ugovor o prijevozu s prijevoznikom za kojeg je znao ili je morao znati da ima financijske teškoće. Isključenje se ni u kojem slučaju ne primjenjuje na treću osobu u dobroj vjeri. Ovo isključenje je jedan od javnih oblika nepažnje osiguranika. Svrha njegova uvođenja u kargo policu je navesti vlasnika tereta da upotrijebi odgovarajuću pažnju pri izboru prijevoznika.

Osiguranik nije obvezan opsežno istraživati financijsku situaciju prijevoznika. Za određivanje relevantnog uzroka nastale štete u klauzuli iz 1982. godine bila je upotrijebljena formulacija *arising from insolvency (koja proizlazi iz insolventije)*. Stajališta su bila da će osiguratelji tu frazu tumačiti tako da bi iz osiguranja bili isključeni ne samo gubitci koji su izravno uzrokovani insolventijom nego i oni neizravno uzrokovani insolventijom. Zato je ta fraza u klauzulama iz 2009. zamijenjena frazom *caused by (nastalo zbog)*, povoljnijom za osiguranika. Izrazom *caused by* htjelo se pojasniti da iz osiguranja neće biti nadoknadivi samo oni gubitci koji su izravno uzrokovani insolventijom ili neizvršavanjem financijskih obveza od strane broдача.

Osim što su iz osiguranja isključeni gubitci, oštećenja ili troškovi uzrokovani insolventijom ili neizvršavanjem financijskih obveza, iz osiguranja se također ne mogu nadoknaditi niti troškovi otpreme osiguranog predmeta ukoliko proizlaze iz istog razloga. Na primjer, ukoliko je zbog kvara na brodu putovanje završilo u luci koja nije određena luka, troškovi iskrcanja, uskladištenja i otpreme osiguranog predmeta do određena predviđenog ugovorom, nisu nadoknadivi iz osiguranja ukoliko je do prekida putovanja došlo zbog insolventije ili neizvršavanja financijskih obveza od strane prijevoznika.[7]

## **7.2.ISKLJUČENJE ZBOG NESPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU**

Na dva načina kargo osiguratelji kontroliraju je li brod, kojim će se prevoziti osigurani teret, sposoban za plovidbu. Prvo, osiguratelji mogu inkorporirati u ugovor *Institute Classification Clause*. Tom se klauzulom osiguratelji žele osigurati da će se teret prevesti odgovarajućim brodom, tj. brodom koji je sposoban za plovidbu. U toj su klauzuli nametnuta dva uvjeta: starost broда ne smije prelaziti određenu starosnu granicu, te brod, kojim će se obaviti prijevoz, mora imati klasu svjetski priznatog klasifikacijskog društva. Brod tada svojom svjedodžbom potvrđuje da udovoljava tehničkim pravilima toga društva, što praktično znači i konvencijskim standardima. Drugi je način predviđen samim *Institutskim klauzulama za osiguranje robe*. Osiguratelji tada ugovornom klauzulom isključuju iz osiguranja naknade za gubitke koji su posljedica nesposobnosti broда za plovidbu (*engl.unseaworthiness*) ili neprikladnosti prijevoznog sredstva za siguran prijevoz (*engl.unfitness*) osiguranog predmeta pod uvjetom da je osiguraniku ta nesposobnost ili neprikladnost bila poznata.[2]

Dakle, *Institutskim klauzulama za osiguranje robe* nije pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta ili troškovi nastali zbog:[2]

- nesposobnosti broda ili drugog plovila za siguran prijevoz osiguranog predmeta, kada je osiguraniku u vrijeme ukrcaja bilo poznato da brod nije sposoban za plovidbu ili da nije prikladan za siguran prijevoz osiguranog predmeta;
- neprikladnosti kontejnera ili kopnenog prijevoznog sredstva za siguran prijevoz osiguranog predmeta, kada je ukrcaj u kontejner ili na prijevozno sredstvo obavljen prije stupanja na snagu ovog osiguranja, ili ga je obavio osiguranik ili njegovi zaposlenici kojima je takva neprikladnost bila poznata u vrijeme ukrcaja.

Prvim dijelom, iz osiguranja su isključene štete koje su posljedica nesposobnosti broda ili drugog plovila za siguran prijevoz osiguranog predmeta. Pod sposobnošću broda za plovidbu, podrazumijeva se da je brod prema svom stanju sposoban obaviti ugovoreno putovanje (*seaworthiness*, apsolutna sposobnost za plovidbu) i očuvati teret u dobrom stanju do odredišta (*cargoworthiness*, relativna sposobnost broda za plovidbu).

Osiguranje je prema ovoj klauzuli pruženo uz uvjet da osiguraniku nije bila poznata činjenica nesposobnosti broda za plovidbu, odnosno neprikladnosti kontejnera ili drugog prijevoznog sredstva za siguran prijevoz osiguranog predmeta. Revizijom Institutskih klauzula iz 1982. izraz je glasio *privity of the assured or their servants*. Tom se promjenom nedvojbeno svijest o nesposobnosti broda za plovidbu odnosila na osiguranika i njegove službenike. Revizijom iz 2009. izraz *servants* zamijenjen je izrazom *employees*, a izraz *liftvan* kao sredstvo za sjedinjavanje tereta je ispušten. Posljednjom je revizijom klauzula o isključenju šteta zbog nesposobnosti broda za plovidbu jasno prepravljena u korist osiguranika tako da se isključenje svodi samo na one slučajeve u kojima je nesposobnost broda za plovidbu bila poznata osiguraniku ili njegovim zaposlenicima u vrijeme ukrcaja.

U suvremenoj praksi postoje slučajevi spekulativnog postupanja osiguranika, koji ugovaraju prijevoz starim i loše održanim brodovima. Iz takvog postupanja vjerojatnost nastanka štete je povećana, pa da nema odredbe o isključenju takvih šteta iz osiguranja, snosili bi ih kargo osiguratelji. Od osiguranika se zahtijeva da prilikom ugovaranja prijevoza upotrijebi odgovarajuću pažnju pri izboru broda.[7]



Ako brod posjeduje uredne svjedodžbe, osiguranik može opravdano pretpostavljati da brod u pogledu sposobnosti za plovidbu udovoljava sigurnosnim zahtjevima. Pravni učinak ove klauzule ne proteže se na odnose iz ugovora o prijevozu. Brodar se pozivom na ovu klauzulu ne može osloboditi dužnosti osposobljavanja broda za plovidbu niti korisnik prijevoza gubi prava koja ima prema brodaru koja proizlaze iz ugovora o prijevozu. Tako, osiguratelj u slučaju isplate naknade za štetu, ima pravo na temelju prava subrogacije potraživati od brodara isplaćene iznose ukoliko postoji njegova odgovornost za štetu. Ipak, kod svih ugovora o iskorištavanju brodova, jedna je od osnovnih dužnosti brodara osposobiti brod za plovidbu.[2]

Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene i štete koje su posljedica neprikladnosti kontejnera ili drugog prijevoznog sredstva za siguran prijevoz osiguranog predmeta ako je ukrcaj bio obavljen prije stupanja na snagu ovog osiguranja ili ga je obavio osiguranik ili njegovi zaposlenici kojima je takva neprikladnost bila poznata u vrijeme ukrcaja. U slučaju neprikladnosti kontejnera ili drugog prijevoznog sredstva za siguran prijevoz, isključenje je prošireno i na zaposlenike osiguranika kojima je takva neprikladnost bila poznata u vrijeme ukrcaja. Dužnosti osiguranika variraju ovisno o tome je li kontejner osiguranikov ili pripada brodaru. Ukoliko osiguranik koristi svoje kontejnere, dužan ih je u propisanim razmacima pregledavati i održavati u ispravnom stanju te je dužan koristiti samo one kontejnere koji su ispravni. Ne ispuni li osiguranik tu obvezu, mogao bi ostati bez osigurnine. Ukoliko osiguranik koristi brodareve kontejnere, tada brodar jamči za opću i posebnu sposobnost kontejnera. Međutim, time se osiguranik nije oslobodio obveze da s dužnom pažnjom pregleda kontejner prije njegove uporabe i prije slaganja robe. Sposobnost kontejnera se ocjenjuje organoleptičkim pregledom kojim se moraju obuhvatiti svi vitalni dijelovi kontejnera. Obveza osiguranika na upotrebu dužne pažnje pri ocjeni sposobnosti broda, kontejnera i drugih prijevoznih sredstava vezuje se za trenutak ukrcaja robe u ta sredstva.[7]

Za gubitak prava iz osiguranja činjenica nesposobnosti odnosno neprikladnosti broda ili kontejnera treba biti poznata osiguraniku ili njegovim zaposlenicima u vrijeme ukrcaja robe na brod ili slaganja u kontejner. Ne pretpostavlja se da je činjenica nesposobnosti odnosno neprikladnosti broda ili kontejnera bila poznata ugovaratelju osiguranja. Nju treba dokazati, a na osiguratelju je teret takvog dokaza. Prema klauzulama iz 1982. godine, to se pravilo primjenjivalo ako su osiguranik ili njegovi službenici bili upoznati s neprikladnošću ili nesposobnošću broda za plovidbu. S tom pretpostavkom, osiguranik bi u slučaju povrede jamstva bio lišen prava na naknadu štete i kada njen nastanak nije ni u kakvoj vezi s

povredom jamstva. Pri reviziji iz 2009. godine uvedeno je bezuvjetno odricanje osiguratelja od prigovora glede povrede prešutnog jamstva osiguranika za sposobnost i prikladnost broda. Na taj način osiguratelji više ne mogu izmicati od odgovornosti na račun tehničkih nedostataka o sposobnosti broda koje nisu uzročno povezane sa štetom.[2]

### **7.3.ISKLJUČENJA RIZIKA ŠTRAJKA**

Novom revizijom Institutskih klauzula za osiguranje robe iz 2009. godine nije dirano u odredbe o isključenju rizika štrajka, ali su odredbe o isključenju rizika terorista i političkih rizika proširene uz novu definiciju pojma terorizma. To je očito učinjeno zbog sve veće opasnosti od terorističkog djelovanja, što je i bio jedan od glavnih razloga za novu reviziju ovih uvjeta. Proširenje se odnosi na osobe, sredstva i motive takvih akcija. U Institutskim klauzulama iz 1982. godine iz osiguranja su bile isključene štete koje su prouzrokovali teroristi i bilo koja druga osoba što djeluje s političkim pobudama. U novim uvjetima redefiniran je pojam rizika terorist, tako da je to sada svaka osoba koja djeluje u ime ili je u vezi s bilo kojom organizacijom koja, uz uporabu sile ili nasilja, poduzima radnje usmjerene prema obaranju ili djelovanju na neku državnu vlast, neovisno o tome je li ona uspostavljena zakonito ili nije. Što se tiče motiva takvih akcija, uz političke pobude kao uzrok nastanka šteta sada su pridodane i ideološke i religijske pobude. Isključenje rizika terorizma novom je revizijom prošireno tako da reflektira širok raspon prijetnji s kojima se danas svijet suočava i, što je možda još bitnije, odražava sve različitije motive koji stoje iza takvih napada. Danas su, osim iz tradicionalnih političkih pobuda, sve češći istupi i prijetnje neistomišljenika iz vjerskih i ideoloških pobuda. Može se zbog toga reći da je verzija ovog isključenja iz 2009. prilagođena suvremenoj međunarodnoj sceni. Ovom su klauzulom iz osiguranja isključeni ne samo gubitci ili oštećenja osiguranog predmeta već i troškovi osiguranika koji su nastali ostvarenjem rizika štrajka. Primjerice, brodar zbog štrajka nije mogao iskrcati teret u određenoj luci nego je teret morao iskrcati u drugoj sigurnoj luci. Troškovi otpreme tereta do odredišta ne bi bili pokriveni osiguranjem prema ovoj klauzuli, a ne bi bili pokriveni ni prema klauzuli 12. Tom bi klauzulom bili pokriveni samo u slučaju da je došlo do ostvarenja rizika pokrivenog osiguranjem.[2]

## 8. ZAKLJUČAK

Pomorski transport robe danas ima veoma značajnu ulogu u svjetskoj trgovinskoj razmjeni. Zbog svoje postojanosti kao načina transporta u kojem nema izgradnje prometnih pravaca i infrastrukture, te načina prijevoza u kojem se mogu prevesti najveće količine robe, u odnosu na ostale vrste transporta. Pomorski prijevoz ima najveću važnost u današnjem transportu dobara od mjesta do mjesta.

Pomorsko osiguranje obuhvaća osiguranje robe u pomorskom prijevozu, kao i za vrijeme prijevoza kopnom koje prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu, uključujući i usputna skladištenja. Multimodalnost transporta bitna je zbog lakšeg prijevoza dobara i prilagođavanja suvremenom načinu transporta uz namjeru da se prijevoz učini što jednostavnijim i bržim za njegove korisnike.

Pri transportu robe bitna su tri trgovačko pravna posla, a to su ugovor o kupoprodaji, ugovor o prijevozu, te ugovor o osiguranju robe. Svi oni pridonose odvijanju međunarodne trgovine. Ugovor o pomorskom osiguranju može se definirati kao ugovor kojim se ugovaratelj osiguranja obvezuje da će osiguratelju platiti premiju osiguranja ili doprinos, a osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja da će osiguraniku, ako nastane događaj koji znači osigurani slučaj, sukladno odredbama ugovora, isplatiti naknadu za štetu (osigurninu) ili na drugi odgovarajući način ispuniti svoju ugovornu obvezu.

Institute of London Underwriters izdao je klauzule koje se primjenjuju na osnovu engleske police koja predstavlja osuvremenjivanje i prilagodbu na području međunarodnog transporta i osiguranja, a nazivaju se *Institutske klauzule za osiguranje robe* koje sadrže šest vrsta klauzula. Svaka se sastoji od 19 odredbi, odnosno klauzula.

Godine 2009. došlo je do revizije Institutskih klauzula, a osnovni razlozi za reviziju su pojava novih rizika, potreba da se uvjeti kargo osiguranja prilagode promjenama u suvremenom transportnom sustavu te jezično i terminološki osuvremene. Jedna od najznačajnijih promjena u odnosu na prijašnje stanje je napuštanje koncepta trajanja osiguranja *od skladišta do skladišta* budući da se on pokazao neprimjeren suvremenim potrebama. Nove institutske klauzule pružaju pokriće od trenutka kada osigurani predmet prvi put bude pomaknut, a pomak tereta mora biti povezan s ukrcajem robe u prijevozno sredstvo radi prijevoza.

U transportu robe uvijek postoji mogućnost nastanka štete na robi. U slučaju da ta šteta nastane, prijevoznik je dužan nadoknaditi štetu za koju je odgovoran, te vratiti naručitelju prijevoza naknadu za naručenu uslugu prijevoza ako mu je bila isplaćena. Sukladno vrstama štete razlikujemo i sam raspon odgovornosti sudionika transportnog posla. Ovisno o tome da li govorimo o stvarnom ili izvedenom potpunom gubitku, zajedničkoj ili pojedinačnoj havariji, nagradama za spašavanje, zasebnim ili partikularnim troškovima, razlikujemo i visinu šteta, odnosno svotu koja će za nju biti isplaćena.

## 9. LITERATURA

- [1] Aržek, Z., Bendeković, J.: Transport i osiguranje, Mikrorad, Zagreb, 2008.
- [2] Lovrić, I.: Nove institutske klauzule za osiguranje robe, magistarski rad, 2011.
- [3] Matić, B.: Međunarodno poslovanje, Sinergija nakladništva, Zagreb, 2004.
- [4] Pavić, D.: Pomorske havarije i osiguranje, Pomorski fakultet sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
- [5] Pavić, D.: Pomorsko pravo, Sveučilište u Splitu, Split, 2000.
- [6] Pavić, D.: Pravo pomorskog osiguranja, Narodne novine, Zagreb, 1997.
- [7] Pavić, D.: Pomorsko osiguranje, pravo i praksa, Književni krug Split, 2012.