

POMORSKE HAVARIJE

Pomorske havarije – pojam i podjela

Pojam *pomorske havarije* u tehničkom i pravnom značenju razvio se u prošlosti iz mnogobrojnih opasnosti koje su bile svojstvene pomorskoj plovidbi. Točno podrijetlo samog termina teško je utvrditi, jer ga lingvisti ili povjesničari pripisuju nekolikim izvorima. Danas se, međutim, jednak ili vrlo sličan izraz rabi u jezicima gotovo svih pomorskih naroda.

Pomorskom havarijom naziva se svaka izvanredna šteta, gubitak ili trošak koji zadese pomorsku imovinu (tj. brod, teret i/ili vozarinu) za trajanja pomorskog plovidbenog pothvata, odnosno od ukrcavanja tereta i polaska na plovidbu pa do prispjeća u luku odredišta i iskrcavanja, ili do kakvog drugog mjesta gdje je ta plovidba prijevremeno okončana.

Glavna karakteristika i tipično obilježje havarija u pomorstvu je njihova **izvanrednost**. Riječ je o događaju, o šteti ili trošku koji nije bio predviđen niti uračunan u redoviti razvitak tijeka plovidbe. Upravo izvanrednost takvih događaja odvaja havarije, u pravnom i gospodarskom smislu, od svih drugih stalnih i promjenljivih troškova s kojima brodar po prirodi svoga poslovanja mora računati (npr. potrošnja goriva, lučke naknade, pilotaža, tegljenje), odnosno od troškova ili gubitaka kojima je redovito izvrnut teret tijekom prijevoza morem (npr. vozarina, djelomično rasipanje sipkog tereta, kalo, prehrana žive stoke). Valja posebno istaknuti da karakter havarije može poprimiti i neki naoko redovit trošak (npr. utrošak pogonskog goriva), ako je nastao u izvanrednim i nepredviđenim prilikama (npr. tijekom skretanja u neku neplaniranu luku radi popravka štete koja se javila tijekom plovidbe).

Pomorske se havarije dijele na dvije osnovne vrste, na zajedničke i zasebne havarije, od kojih svaka može obuhvaćati štete i troškove. **Zajednička havarija** (generalna, opća) je svaka razložna šteta ili trošak koju je učinio, odnosno namjerno prouzročio zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje, radi spasa svih imovinskih vrijednosti u pomorskom pothvatu od neke opasnosti koja im zajednički prijete.

Na temelju pravnog načela da se nitko ne smije bez valjane osnove ili naknade koristiti tuđom štetom, imovinske posljedice zajedničke havarije snose svi sudionici toga pomorskog pothvata, razmjerno vrijednosti svoje imovine kojom su sudjelovali u pothvatu. Postupak kojim se utvrđuje visina zajedničke havarije i pojedinačni doprinos svakog sudionika za njezino namirenje naziva se *likvidacija* zajedničke havarije.

Zasebne havarije (partikularne, posebne) su sve druge izvanredne štete i troškovi što ih pretrpi imovina u plovidbi, a koje nemaju obilježja zajedničke havarije. Imovinske posljedice partikularne havarije, ovisno o uzrocima koji su je izazvali, snose sami vlasnici pogođene imovine, odnosno štetnik ili osiguratelj takve imovine (ako je bila osigurana), ali u svakom slučaju bez primjene načela uzajamnosti i zajedništva svih sudionika plovidbe, kao što je to slučaj kod zajedničkih havarija. Sam termin “*zasebna*” ili “*partikularna*” havarija rabi se uglavnom poradi razgraničenja od zajedničke, odnosno kao suprotnost zajedničkoj havariji. Ustvari, učestalost i visina zasebnih havarija u pomorskoj praksi su daleko veći. Nerijetko neka partikularna šteta (npr. sudar brodova, požar, kvar stroja) izazove generalnu štetu (npr. u obliku spašavanja, gašenja požara ili skretanja u nepredviđenu luku kao luku zakloništa).

Zasebne havarije mogu se podijeliti prema kriteriju imovine na kojoj su nastale (brod, teret i/ili vozarina), prema uzrocima koji su ih izazvali (npr. opasnosti mora, ljudski faktor, skrivene mane broda ili tereta, ratne operacije), prema svojoj veličini (npr. štete iznad ili ispod franšize utvrđene ugovorom o pomorskom osiguranju), te prema mnogim drugim tehnološkim ili ekonomskim kriterijima, ali bez veće pravne važnosti. Izraz “*likvidacija partikularne havarije*” poslovni je termin kojim se označuje postupak osiguratelja za nadoknadu neke pomorske štete na temelju ugovora o pomorskom osiguranju.

1. ZAJEDNIČKE HAVARIJE

1.1. Pojam i bitna obilježja zajedničke havarije

Zajednička se havarija razlikuje od posebne po nastanku i posljedicama. Ona nastaje namjernim i razboritim djelovanjem čovjeka, a njezine posljedice snose svi sudionici plovidbe razmjerno vrijednosti svoje imovine kojom sudjeluju u pothvatu.

Međunarodna "York-Antverpenska pravila 1994." (u Pravilu A) sadrže ovakvu definiciju:

"Čin zajedničke havarije postoji jedino i isključivo onda kada se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sačuvala od opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu."

Iz navedene definicije proizlazi da generalnu havariju obilježavaju četiri bitne karakteristike, koje moraju zajedno i istodobno biti zastupljene pri svakom događaju. To su:

a) izvanrednost okolnosti u kojima se događaj odvija, b) namjernost i razložnost postupka zapovjednika broda ili druge osobe pri izazivanju štete ili troška, c) zajednička opasnost za cjelokupnu imovinu koja u plovidbi sudjeluje, i d) zajednički spas te imovine, kao motiv i cilj žrtvovanja.

a) Izvanrednost okolnosti (događaja) predstavlja bitnu karakteristiku, ali ne i tipično obilježje zajedničke havarije. Izvanrednost je naime obilježje **svih** havarija u pomorstvu, pa i onih zasebnih. Kada je riječ o zajedničkoj havariji, karakter izvanrednosti mogu imati događaji koji su doveli do potrebe žrtvovanja (npr. jako more uzrokuje pomicanje visoko složenog palubnog tereta i potrebu njegova izbacivanja), ili takav karakter može imati sam postupak zapovjednika (npr. namjerno nasukanje kako bi se izbjegao opasniji sudar), ili oboje zajedno (npr. radi gašenja nastalog požara naplavi se cijelo brodsko skladište).

b) Namjernost i razložnost žrtvovanja ne samo da je bitan uvjet, već je i najizrazitije obilježje zajedničke havarije. U stvari, upravo po tome je najlakše razlikovati zajedničku havariju od zasebne. Ako se žrtvovanjem jednog (manjeg) dijela vrijednosti namjerava spasiti veći dio, onda je potrebna trezvena i razborita odluka čovjeka koji o tome skrbi. To je naravno zapovjednik, ali i svaka druga osoba koja ga zamjenjuje, ili djeluje po njegovu općem ovlaštenju, ili postupa tako kako bi i sam zapovjednik postupio da je bilo vremena i prilike za njegovu osobnu odluku. I sam pojam namjernosti pričinjene štete ili troška valja tumačiti svrsishodno i tolerantno. U praksi ima dosta slučajeva kada je zapovjednik pri donošenju odluke imao na umu manji opseg štete ili troška, nego što su ga posljedice ustvari donijele. Takva proširenja se također podmiruju iz zajedničke havarije na osnovi nekoliko odredaba York-Antverpenskih pravila 1994. U našem Pomorskom zakoniku postoji izričita odredba da se *"kao zajednička havarija priznaju žrtve, štete i troškovi koji su neposredna ili neminovna posljedica čina zajedničke havarije..."* (članak 792).

c) Zajednička opasnost znači zapravo da se opasnost mora odnositi na najmanje dva posebna imovinska interesa koji sudjeluju u plovidbi. Najčešće su u opasnosti brod, teret na njemu i vozarina. Brod koji plovi bez tereta mogao bi zasnovati zajedničku havariju ako je već bio ugovoren, pa je opasnost od gubitka ili oštećenja broda istodobno dovodila u pitanje i zaradu vozarine. Podrijetlo, odnosno izvorište opasnosti nisu bitni za priznavanje zajedničke havarije. Osnovna svrha je njezino otklanjanje. Stoga dužnost doprinosa postoji i onda kada su generalno-havarijske štete uzrokovane krivnjom kojega od sudionika u pomorskom pothvatu. Naknadno, međutim, svi kontribuenti mogu zatražiti regres od krivca (Pravilo D iz 1994, članak 794. Pomorskog zakonika RH).

d) Zajedničko spašavanje cjelokupne imovine trebalo bi biti osnovni motiv i razlog žrtvovanja. Zajedničko je spašavanje logična posljedica zajedničke opasnosti, koja je opet otklonjena ili suzbijena žrtvovanjem nekog dijela ugrožene imovine. Ako je spašavanje zaista bilo početnim razlogom žrtvovanja, praksa je sklona priznavanju i onih troškova koji su poslije toga učinjeni u zajedničkom interesu svih sudionika.

1.2. York – Antverpenska pravila 1994., sadržaj i primjena

York – Antverpenska pravila (YAP) ishod su nastojanja za međunarodno izjednačenje (unifikaciju) prava o zajedničkoj havariji. Zbog tada postojećih razlika u nacionalnim propisima nekih pomorskih zemalja (Francuske, Velike Britanije, Njemačke), u drugoj polovici 19. stoljeća započeli su pregovori oko njihova izjednačenja. Naime, postojeće razlike u pravu dovodile su do zastoja prilikom rješavanja sporova u kojima su se javljali ili suprotstavljali

međunarodni elementi i interesi (npr. brod jedne državne pripadnosti prevozi teret iz nekoliko drugih država). Nakon prvobitnog nacrtu usvojenog na konferenciji u Yorku 1864. godine, nastavljen je rad na unifikaciji, te su današnji naziv Pravila prvi put stekla prigodom međunarodne konferencije u Antwerpenu (Belgija) 1877. godine. Zbog izmjena u tehnologiji gradnje i pogona brodova, a time i u pojavnim oblicima šteta, YAP su često puta bila mijenjana i dopunjavana. Danas je na snazi njihova verzija prihvaćena u Sidneyu 1994. ("*York – Antwerp Rules 1994*"), dok verzija prihvaćena na Konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora (*Comité Maritime International - CMI*) u Vancouveru 2004. godine nisu nikad zaživjela u praksi. Stoga CMI radi na reviziji YAP pa će nova verzija najvjerojatnije biti usvojena na Konferenciji u New Yorku 2016. godine.

Za razliku od međunarodnih konvencija (što se obvezno primjenjuju u onim državama koje su ih službeno prihvatile, tj. potpisale i ratificirale), YAP se primjenjuju na neki slučaj zajedničke havarije jedino ako ih zainteresirane stranke u tom događaju dragovoljno i suglasno izaberu. Takav izbor u pomorskoj poslovnoj praksi može se obaviti unaprijed, već prigodom zaključenja ugovora o prijevozu stvari morem ("*GA Clause*"), ili tek nakon što je zajednička havarija nastala. Konačno, suglasnom odlukom stranke mogu za svoj odnos i potpuno isključiti zajedničku havariju, odnosno prava i obveze koje bi iz takvog događaja mogle proizaći ("*Free of General Average*", "*FGA*"). Ipak, praksa pokazuje da se u velikoj većini ugovora o prijevozu stvari morem YAP ugovaraju i primjenjuju, ako do takvog događaja dođe. Učestalost zajedničke havarije u suvremenom pomorstvu nije velika (oko 400 do 600 slučajeva godišnje).

YAP 94 imaju ove odredbe:

- Pravilo o tumačenju
- Vrhovno pravilo
- pravila označena slovima (A do G), koja sadrže opća načela
- pravila označena rimskim brojkama (I. do XXII.), koja sadrže posebne odredbe o tipičnim oblicima zajedničke havarije i o likvidaciji.

Sukladno Pravilu o tumačenju, **odredbe Vrhovnog pravila i svih brojkom označenih pravila imaju u primjeni prednost pred odredbama slovom označenih pravila.** To znači da u slučaju zajedničke havarije najprije valja utvrditi je li riječ o nekoj tipičnoj šteti, koja je opisana i posebno regulirana u brojkom označenim pravilima (npr. gašenje požara, odsukanje, skretanje broda u luku zakloništa). Ako je tako, primijenit će se isključivo odgovarajuća brojkom označena pravila. Naprotiv, ako je riječ o kakvoj netipičnoj šteti, o kojoj brojkom označena pravila nemaju odredaba, onda se provjerava odgovaraju li okolnosti u kojima je šteta nastala općim načelima zajedničke havarije, odnosno primjenjuju se slovom označena pravila.

U hrvatski Pomorski zakonik 1994. preuzeta su uglavnom sva slovom označena pravila (Dio deveti, "Plovidbene nezgode", Glava IV.), a također i u novi Pomorski zakonik iz 2004. (Dio osmi "Pomorske nesreće", Glava III).

Ipak, pozivajući se na "*općeprihvaćene međunarodne pomorske običaje*" (članak 792), naš je Pomorski zakonik iz 2004. predvidio primjenu i svih ostalih odredaba YAP-a, jer su ta Pravila već zasigurno stekla karakter međunarodnih običaja.

1.3. Likvidacija zajedničke havarije – postupak, obračunske mase, izvršenje

Likvidacijom zajedničke havarije (engl. *GA adjustment, GA settlement*) naziva se postupak kojemu je cilj uspostaviti imovinsku ravnotežu između sudionika pomorskog pothvata, prethodno poremećenu činom zajedničke havarije. Likvidacija obuhvaća niz administrativnih, pravnih, obračunskih i bankarskih radnji. Cijeli postupak nije reguliran YAP-ima, već se podvrgava nacionalnim propisima ili ustaljenoj praksi u državi gdje se ima obaviti. Iako im je cilj isti, ti nacionalni propisi i praksa pokazuju stanovite razlike glede osiguranja jamstava za plaćanje, izbora likvidatora, oblika diobne osnove, intervencije sudova i sličnog. U nastojanju da se postupak likvidacije međunarodno ujednači, 1975. godine su bila pripremljena tzv. *Pekinška pravila (Provisional Rules for GA Adjustment)*, koja se također primjenjuju jedino ako se stranke o tome suglase. Inače, imenovanjem likvidatora kojemu će se povjeriti posao, stranke ujedno odlučuju o primjeni postupka one zemlje u kojoj je sjedište izabranog likvidatora.

Glavna svrha likvidacije je utvrditi koje štete i troškovi imaju pravo biti namireni doprinosom sudionika u pomorskom pothvatu, te koliko svaki sudionik ima platiti kako bi se namirile sve opravdane tražbine. Zato se pri

obračunu formiraju dvije mase sredstava – vjerovnička i dužnička.

Vjerovnička masa (engl. *Amount to be made good, Receiving fund*) je zbroj svih šteta i troškova koji se imaju nadoknaditi iz zajedničke havarije. Formira se na osnovi podnijetih zahtjeva (“*claims*”) pojedinih sudionika, koje likvidator razmatra, pa na osnovi njihova nastanka, vrste i odgovarajućih pravnih propisa – odobrava ili odbija.

Dužnička masa (engl. *Contributory amount, Contributing fund*) je zbroj vrijednosti sveukupne imovine koja je sudjelovala u zajedničkoj havariji. Namjerno žrtvovana vrijednost pojedinog interesa (tj. zajedničke havarije) se uvrštavaju u dužničku masu, a vrijednosti izgubljene zbog posebne havarije se odbijaju. U stvari, dužnička masa predstavlja računsku rekonstrukciju vrijednosti cjelokupne **spašene i žrtvovane** vrijednosti.

Iz omjera vjerovničke i dužničke mase izračunava se postotak doprinosa (“*Koeficijent kontribucije*”). On iskazuje koji dio svih vrijednosti u dužničkoj masi valja izdvojiti da bi se namirile sve opravdane tražbine zajedničke havarije.

Stranke likvidatoru prepuštaju ne samo proračun likvidacije, već i njezinu provedbu. Stoga likvidator u završnoj bilanci obračunava pojedinačne doprinose i tražbine, zahtjeva isplate, po potrebi ostvaruje postojeća jamstva i doznačuje strankama iznose koji im pripadaju.

U praksi je likvidacija brža i lakša ako se brodar ili zapovjednik broda, nakon zajedničke havarije potrude od svih primatelja tereta ishoditi odgovarajuće garancije glede plaćanja njihova dijela doprinosa, naravno prije nego što su im tereti izručeni. To se postiže zahtjevom za potpisivanje havarijskih obveznica (*General Average Bonds*), uz dodatna jamstva pouzdanih jamaca (npr. valjanih banaka, osiguratelja, špeditera).

Sporazumom o izboru likvidatora ili potpisivanjem havarijske obveznice stranke obično preuzimaju obvezu izvršenja diobne osnove. Stranka koja nije zadovoljna likvidacijom može podnijeti prigovor likvidatoru, a u krajnjem slučaju obratiti se i nadležnom sudu, mada se to u praksi rijetko događa. Tražbine iz zajedničke havarije zastarijevaju nakon proteka **jedne godine** od dana kada je brod stigao u luku završetka putovanja tijekom kojega je nastala zajednička havarija. Tijek zastare prekida se od dana kada je imenovan likvidator, pa do dana kada je konačna diobna osnova izrađena.

2. SUDARI BRODOVA

2.1. Sudari brodova na moru – pojam i podjela

Sudar brodova (engl. *collision at sea*) uglavnom znači više ili manje silovit doticaj (sraz) između dvaju ili više brodova. Pojam “broda”, međutim, u ovom kontekstu je mnogo širi od uobičajenoga u pomorskom pravu. Propisi o sudaru brodova odnose se na *sve plovne objekte*, bez obzira na njihovu namjenu. To znači da se, uz trgovačke brodove, odnose i na ratne i javne brodove, tehničke plovne objekte, brodove unutarnje plovidbe (dok su na moru), ploveće naprave, brodove u teglju ili potiskivanju, jahte, brodice pa čak i hidroavione (dok plove morem). Proizlazi da se odredbe o sudaru brodova **ne primjenjuju** jedino u slučaju doticaja broda s obalom, s fiksnim objektima u moru (svjetionikom, oznakom pličine, podrtinom) i s plutajućim napravama (signalnom plutačom, bovom za privez), koji nemaju narav ni broda niti plovnog objekta u ranije izloženu smislu. S druge strane, iako se početno spominje “doticaj brodova”, kao direktni (*izravni* ili *materijalni*) sudar će se uzeti i događaj kada se trupovi brodova uzajamno ne dotaknu, već u dodir dođu samo dijelovi njihove opreme (vez, čamac, sidro, sidreni lanac). Štoviše, pravne odredbe o sudaru brodova primjenjuju se i na slučajeve kada neki brod svojim manevrom nanese štete drugom brodu, iako do nikakvog fizičkog dodira između njih ili njihove opreme nije došlo (tzv. *imaterijalni* ili *indirektni* sudari).

Ovisno o uzrocima koji su ih izazvali, sudari brodova dijele se na neskrivljene i skrivljene.

Neskrivljenim se drži sudar do kojega je došlo bez utvrđene krivnje nekog od sudionika. To su sudari do kojih dolazi zbog više sile, slučaja ili uzroka koje je nemoguće utvrditi. Viša sila (*vis major, force majeure*) znači događaj koji dolazi izvan broda, a čije se nastupanje po objektivnim kriterijima nije moglo izbjeći, predvidjeti niti otkloniti (npr., vjetar i more razorne snage kao posljedica uragana, seizmički učinci na moru kao što su valovi *tsunami*). Slučaj (*casus*) nastaje bez ponekih svojstava više sile, najčešće kao posljedica nepredvidivog događaja na samom brodu (npr. skrivena mana na strojevima ili uređajima) ali i bez postojanja krivnje ijednog sudionika, a kako je

dokazana krivnja pretpostavka odgovornosti – neće biti niti odgovornosti. Sudari kod kojih je uzroke nemoguće točno utvrditi ponekad se javljaju u magli, noći, smanjenoj vidljivosti, u nazočnosti većeg broja plovila, uglavnom kada je istragom nemoguće utvrditi sve sudionike, njihove točne reakcije i eventualno postojanje krivnje na jednoj ili nekoliko strana. Primjenom općeg pravnog načela za izvanugovorne odnose da bez postojanja krivnje nema ni uzajamne naknade štete, posljedice neskrivljenih sudara snose oni koji su ih pretrpjeli, tj. svaki sudareni brod i njihov teret snose vlastitu štetu. Iskustvo, praksa sudova i statistika pokazuju da su neskrivljeni sudari dosta rijetki.

Skrivljenim se nazivaju sudari prouzročeni dokazanom krivnjom na strani nekog od sudarenih brodova ili više njih. Zato se oni mogu nadalje podijeliti na *jednostrano* skrivljene i *obostrano* (ili višestrano) skrivljene sudare. Kod jednostrane krivnje cjelokupnu nastalu štetu snosi brod čijom je krivnjom došlo do sudara. Ako je riječ o obostrano skrivljenim sudarima, krivnja među njima može odlukom tribunala biti raspoređena u jednakom ili različitom omjeru (što je češći slučaj). Kada se znade da su krivci oba sudionika sudara ili više njih, ali se ne može utvrditi točan omjer krivnje, uzet će se da su sudareni brodovi bili podjednako krivi. Kada je sudar prouzročen krivnjom dvaju ili više brodova, svaki je od njih odgovoran za dio ukupne štete koji odgovara omjeru njegove krivnje. Brodovi čijom je zajedničkom krivnjom došlo do sudara odgovaraju *solidarno* u naknadi štete za *smrt i tjelesne ozljede* ljudi pri sudaru. Solidarna odgovornost svih brodara čiji su brodovi sudjelovali u sudaru olakšava položaj osoba koje su u tom sudaru pretrpjele tjelesne ozljede, odnosno položaj članova obitelji osoba koje su izgubile život, zbog toga što imaju pravo postaviti zahtjev za naknadu štete u cijelosti prema bilo kojem od brodara, bez obzira na stvarni omjer krivnje. Tako će putnicima koji su pretrpjeli ozljede kao posljedicu sudara vjerojatno biti jednostavnije ishoditi naknadu štete od brodarka s kojim su sklopili ugovor o prijevozu, koji će nakon isplate naknade imati pravo regresu prema drugim brodarkima čiji su brodovi sudionici te pomorske nesreće i to za dio naknade koji odgovara omjeru njihove krivnje.

Izraz “brod kriv za sudar” je ustaljen, ali nedovoljno precizan. Riječ je naravno o konkretnoj krivnji neke fizičke osobe na brodu (zapovjednika, časnika straže, radarskog motritelja), i to najčešće u obliku nemarnosti (neprimjerene brzine, nedovoljno savjesnog motrenja, propuštanja radarskog plotiranja, pogrešne interpretacije pravila, nesnalažljivosti u manevru pri neposrednoj opasnosti), koja dovodi do krivnje, odnosno građanske odgovornosti za štetu brodarka u čijoj su službi. Prema praksi sudova, ovakvi skrivljeni sudari daleko su najčešći.

2.2. Međunarodni propisi o sudarima brodova na moru

U pitanjima vezanim uz sudare brodova ostvarena je uspješna unifikacija prava. Najšire su prihvaćeni međunarodni propisi o prevenciji sudara, a zadovoljavajući prihvati postigli su i propisi o utvrđivanju krivnje, o podmirenju prouzročene štete i o nadležnosti sudova.

Glede prevencije, univerzalno je prihvaćena **Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru** (COLREG), 1972. koja uz ostale obvezuje i našu zemlju. Časnicima u službi palube ona je dobro poznata.

Na inicijativu Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) koncem prošlog stoljeća započela se pripremati, a 1910. je bila usvojena **Međunarodna konvencija o sudaru brodova**. Ona danas obvezuje 70-tak država, među kojima i Hrvatsku, te predstavlja najvažniji međunarodni akt za cijelu tu materiju. U tekstu se precizno utvrđuje polje njezine primjene, vrste sudara prema okolnostima koje su do njih dovele, obveze zapovjednika sudarenih brodova neposredno nakon događaja (uzajamno spašavanje i razmjena obavijesti o identitetu njihovih brodova), te raspodjela krivnje za materijalne štete i ljudske žrtve. Tom Konvencijom, međutim, nije riješeno pitanje **koje sve štete i gubitke** i u kakvom iznosu štetnik plaća oštećenom, pa je odgovore na takva pitanja trebalo potražiti u pravu one zemlje pred čijim se sudom odlučuje o krivnji za sudar, odnosno čije nacionalno pravo se ima primijeniti. Poradi unifikacije i tih važnih pitanja, CMI je 1987. godine pripremio **Pravila o naknadi štete iz sudara brodova** (prema mjestu usvajanja nazivaju se i “*Lisabonska pravila 1987.*”), ali se ona primjenjuju jedino ako se stranke u sporu s time unaprijed suglase. Lisabonska pravila imaju tri dijela – definicije pojmova, osnovna načela za utvrđivanje i plaćanje štete te pravila za naknadu pojedinih oblika štete. Ne obuhvaćaju naknadu za smrt i tjelesne ozljede ljudi u sudaru, pa se ta pitanja rješavaju pravom države suda.

Zahvaljujući također CMI-u, 1952. godine usvojena su i dva postupovna (procesna) akta glede sudara: **Međunarodna konvencija o građanskoj nadležnosti za sudar** i **Međunarodna konvencija o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge pomorske nezgode**. Odredbe tih konvencija od 1991. obvezuju i Republiku Hrvatsku.

Posredno bi sudar brodova mogao dovesti do primjene **Međunarodne konvencije o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova** iz 1952. (a u međuvremenu je usvojena i nova istoimena konvencija u Ženevi 1999. godine), kao i do primjene odredaba **Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine** iz 1976. Taj je akt

Hrvatska prihvatila 1993., pa su načela te Konvencije ugrađena i u naš Pomorski zakonik.

Dopunsko vrelo prava o sudarima brodova je praksa pomorskih arbitraža i viših instanci sudova, koja se redovito objavljuje i prati.

2.3. Uloga i odgovornost peljara (pilota) pri sudaru brodova

Prema podacima koje prikupljaju i objavljuju neki P.& I. klubovi, više od petine ukupnog broja sudara događa se uz nazočnost peljara na nekom od sudarenih brodova. Stoga nije rijetkost niti da zapovjednici ukazuju na pogreške peljara kao uzroke sudara.

U Konvenciji o sudarima 1910. (članak 5) i našem Pomorskom zakoniku (članak 751.) izričito se utvrđuje da brod (odnosno brodar) odgovara za sudar i onda kada je šteta prouzročena krivnjom peljara, bez obzira na činjenicu je li peljarenje bilo obvezno ili nije. Time se potvrđuje načelo da nazočnost peljara na mostu ne oslobađa zapovjednika broda (odnosno časnika koji u straži na mostu zamjenjuje zapovjednika) osnovnih obveza da skrbi i odlučuje o sigurnosti broda i plovidbe. Pilota valja držati samo za zapovjednikova stručnog savjetodavca (jer poznaje lokalne uvjete i plovidbene opasnosti), ali konačnu odluku o upravljanju brodom i o njegovoj sigurnosti donosi zapovjednik, odnosno časnik straže. Takvo pravo i dužnost se ne prenosi na pilota. Uz već spomenutu posebnu odredbu glede odgovornosti za sudar, u Pomorskom zakoniku postoji i ova načelna odredba (članak 73.):

“Peljarenje plovnog objekta, bez obzira da li je obvezno ili nije, ne oslobađa zapovjednika broda dužnosti upravljanja plovidbom i manevriranjem ... te odgovornosti koje iz toga nastaju.

Brodar plovnog objekta koji se koristi uslugama peljara odgovara za radnje i propuste peljara jednako kao i za radnje i propuste člana posade svog broda.”

Ako bi brodar i uspio dokazati da je krivnjom peljara prouzročena kakva šteta njegovu brodu ili trećima (pa ju je brodar tegljenog broda morao podmiriti), u načelu ima pravo regresa prema trgovačkom društvu u kojem je peljar zaposlen. Odgovornost peljareva poslodavca, međutim, ograničena je na svotu koja se dobije kada se naknada za peljarenje, predviđena tarifom, pomnoži sa 300 (članak 74., stavak 1).

3. SPAŠAVANJE NA MORU

3.1. Spašavanje na moru – pojam i obilježja

Spašavanje je poseban institut pomorskog prava, kakvog nema u drugim djelatnostima i odnosima. U osnovi su toga instituta opasnost koja prijeti, dobrovoljnost akcije spašavatelja i uspješan ishod njegove akcije. Opća pravičnost, humanost i javni interes nalažu da se spašavatelju, koji ostvari uspjeh u akciji, nadoknade troškovi i prizna odgovarajuća nagrada.

Prema suvremenom shvaćanju, spašavanjem se drži svaka akcija poduzeta radi otklanjanja opasnosti koja prijeti osobama ili stvarima na moru. To je najopćenitija definicija, pa zahtijeva neke dodatne napomene. Ne tretira se kao spašavanje akcija za koju je spašavatelj bio prethodno pravno obvezan ili ako je riječ o njegovoj borbi za samoodržanje. Time se iz pravnog pojma spašavanja isključuje onaj koji je sam skrivio opasnost ili potrebu spašavanja, zatim tegljač koji je ugovorom o tegljenju preuzeo svu odgovornost za ishod tegljenja, kao i posada koja radi na otklanjanju neke opasnosti od broda na koji je ukrcana.

Osnovni uvjet za spašavanje, kao stvarnu akciju i kao pravni odnos, je postojanje opasnosti. Dakle, moguće je govoriti o spašavanju jedino ako je objektu spašavanja (imovini, ljudima) prethodno prijela neka opasnost. Postojanje i stupanj opasnosti (tj. njezina ozbiljnost, neposrednost, stvarnost) ovise o okolnostima u svakom pojedinom slučaju. U suvremenom pravu se više ne pravi nikakva razlika između spašavanja (*salvage*) i pružanja pomoći na moru ili pomaganja (*assistance*), kao što se to činilo u pravu nekih zemalja do početka ovog stoljeća (npr. u Francuskoj i Španjolskoj).

Propise o spašavanju ljudi i imovine na moru moguće je podijeliti na upravne i imovinske (civilne, građanske).

Upravni propisi uređuju spašavanje na moru s gledišta sigurnosti plovidbe i zaštite šireg društvenog interesa. Oni obuhvaćaju zakonsku obvezu pomaganja ugroženom na moru, te postupke, organizaciju akcije i sredstva za spašavanje. Upravni su propisi u pravilu *kogentni* (tj. obvezni za primjenu), podrobnije su razrađeni i brojniji od imovinskih. Imovinski propisi reguliraju materijalne odnose proizašle iz spašavanja imovine. Samo izuzetno, imovinske obveze nastaju pri spašavanju osoba – tj. ako je u istoj akciji spašena i imovina. Imovinskim propisima utvrđuju se mogući objekti i subjekti spašavanja, način ugovaranja takve akcije, kriteriji koji utječu na visinu novčane nagrade, jamstva, raspodjela nagrade, zastarni rokovi za tražbine i slično.

3.2. Međunarodni propisi o spašavanju na moru

Koncem 19. stoljeća pravni propisi o spašavanju na moru u nekoliko europskih zemalja podosta su se razlikovali. Primjerice, prema francuskom pravu postojala je razlika između spašavanja i pružanja pomoći, dok se takva razlika nije priznavala niti pravila u Velikoj Britaniji i Njemačkoj. Razlikovali su se u stanovitoj mjeri i kriteriji prema kojima se utvrđuje visina nagrade za spašavanje.

Zbog potrebe ujednačavanja pomorskog prava i prava mora u 20. stoljeću donijete su brojne međunarodne konvencije. Stanovite odredbe o spašavanju na moru (tj. o općoj obvezi spašavanja ljudi, o sredstvima za spašavanje na samom brodu, o organizaciji službe potrage i spašavanja ljudi na moru) sadrže slijedeći međunarodni akti:

- 1) Međunarodna konvencija o spašavanju i pružanju pomoći na moru, Bruxelles 1910.,
- 2) Međunarodna konvencija o sudaru brodova, Bruxelles 1910. (članak 8/1, glede uzajamnog spašavanja sudarenih brodova odmah nakon događaja),
- 3) Konvencija o poboljšanju položaja ranjenika, bolesnika i brodolomaca oružanih snaga na moru, Geneva 1949. (čl. 12, odnosi se na ratne akcije),
- 4) Konvencija o otvorenom moru, Geneva 1958.,
- 5) Konvencija SOLAS, London 1974. (Glava III. i V., opća obveza spašavanja ljudi, organizacija službe spašavanja u obalnom moru, sredstva za spašavanje na samom brodu),
- 6) Međunarodna konvencija o potrazi i spašavanju na moru (SAR), Hamburg 1979.,
- 7) Konvencija UN o pravu mora, Jamaica 1982. (članak 98, opća obveza),
- 8) Konvencija o spašavanju, London 1989. (Konvencija koja je zamijenila onu iz 1910.).

Postojala su dva priručnika uz Konvenciju SAR: **MERSAR**, koji je bio namijenjen zapovjednicima brodova koji sudjeluju u traganju i spašavanju na moru i **IMOSAR**, namijenjen pomorskim vlastima zemalja koje osnivaju vlastitu službu za potragu i spašavanje ljudi u svom obalnom moru. Zamijenjeni su novim Zračnim i pomorskim priručnikom za traganje i spašavanje (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue – IAMSAR Manual*), kojega su 1998. godine zajedno usvojili IMO i ICAO (Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo). Republika Hrvatska je ratificirala SAR konvenciju i sukladno njenim odredbama uspostavila nacionalnu službu traganja i spašavanja na moru, te donijela Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru 1998. godine.

3.3. Obveza zapovjednika broda pod zastavom RH glede spašavanja ljudi na moru

Obveza spašavanja ljudi koji su se zatekli u opasnosti na moru je u hrvatsko pravo preuzeta iz odgovarajućih međunarodnih propisa, koji su ranije obvezivali ili sada obvezuju našu zemlju. Opća obveza spašavanja ljudi na moru utvrđena je u nekoliko međunarodnih akata:

- 1) – Konvenciji o spašavanju i pružanju pomoći na moru, Bruxelles 1910. (članak 11),
- 2) – Konvenciji o poboljšanju položaja brodolomaca, bolesnika i ranjenika – članova oružanih snaga na moru, Geneva 1949. (članak 12),
- 3) – Konvenciji o otvorenom moru, Geneva 1958. (članak 12),

- 4) – Konvenciji SOLAS, London 1974. (Glava V, Pravilo 10),
- 5) – Konvenciji UN o pravu mora, Jamaica 1982. (članak 98).

Na temelju svega toga, odredba našeg Pomorskog zakonika (članak 764. / stavci 1 i 4) glasi:

“Zapovjednik broda koji na bilo koji način dozna da se osobe, uključujući i neprijatelja u slučaju oružanog sukoba, nalaze u životnoj opasnosti na moru dužan im je odmah krenuti u pomoć najvećom brzinom, obavještavajući ih o tome ako je to moguće, i poduzeti njihovo spašavanje.

.....

Zapovjednik broda dužan je spašavati osobe koje su u životnoj opasnosti iako se one tome protive ili ako se spašavanju osoba protivi zapovjednik broda na kojem se te osobe nalaze.”

Obveza je očigledno veoma široko postavljena. Na osnovi spomenute Ženevske konvencije iz 1949, obuhvaća i spašavanje *“neprijatelja u slučaju ratnog sukoba”*, a neispunjenje obveze popraćeno je kaznenom sankcijom.

Naš Pomorski zakonik, međutim, predviđa i stanovite okolnosti koje zapovjednika broda oslobađaju obveze spašavanja ljudi na moru (članak 765.). To su:

- a) ako bi poduzimanje tog spašavanja predstavljalo ozbiljnu opasnost za potencijalnog spašavatelja, tj. za njegov brod i za osobe na njegovu brodu;
- b) ako zapovjednik opravdano drži da, prema posebnim okolnostima slučaja, poduzimanje spašavanja ugroženih osoba ne bi bilo uspješno;
- c) ako dozna da je neki drugi brod izabran za pružanje pomoći i da je izabrani brod takav izbor prihvatio; te
- d) ako od zapovjednika broda u opasnosti, ili neposredno od osoba koje su bile u životnoj opasnosti, ili od zapovjednika drugog broda koji je stigao do tih osoba, bude obaviješten da pomoć više nije potrebna.

Sve nabrojene okolnosti koje zapovjednika oslobađaju obveze spašavanja ljudi na moru susreću se i u nekima od spomenutih međunarodnih tekstova (konkretno u Konvenciji SOLAS) i lako su shvatljive. Zapovjednik broda, međutim, koji je primio poziv za pomoć, a nije se odazvao na njega, dužan je u brodskom dnevniku navesti odgovarajući razlog ili razloge zbog kojih se nije pozivu odazvao. Nepružanje pomoći, ako za to nije postojala ni jedna od propisanih oslobađajućih okolnosti, predstavlja kazneno djelo i podvrgnuto je sankciji.

3.4. Nagrada za spašavanje na moru – utvrđivanje i plaćanje

Imovinskopravni odnos koji je nastao intervencijom spašavatelja se konačno rješava se utvrđivanjem i isplatom odgovarajuće nagrade za spašavanje. Konvencijama o spašavanju iz 1910. i 1989. godine utvrđeni su osnovni uvjeti i apsolutna granica nagrade, pa su te odredbe preuzete i u hrvatski Pomorski zakonik (članak 771 / st. 1 i 3):

„Akcije spašavanje koje su imale koristan ishod spašavatelju daju pravo na nagradu.“

„Visina nagrade, isključujući kamate i troškove pravnog postupka, ne može iznositi više od vrijednosti spašenog broda i druge spašene imovine.“

Proizlazi da je koristan rezultat osnovni uvjet, a vrijednost spašene imovine je krajnja granica nagrade. Načelo korisnog ishoda izražava se engleskom frazom *“No cure – No pay”*. Od toga se načela odstupa samo u dva slučaja – kada stranke izričito drukčije ugovore i kada je koristan rezultat izostao krivnjom samog spašavanog. Kolika će biti nagrada za pojedini slučaj spašavanja stranke mogu utvrditi nagodbom ili takvu odluku prepustiti tribunalu (sudu ili arbitraži). Pozitivni i negativni kriteriji za izračun nagrade utvrđeni su Konvencijom o spašavanju iz 1910, a potom nešto dopunjeni novom Konvencijom (*International Salvage Convention*, 1989). Republika Hrvatska je prihvatila Konvenciju o spašavanju (*Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju*, 1989., NN-MU 009/1998.). Hrvatski je zakonodavac stoga u Pomorski zakonik uvrstio pozitivne (članak 774.) i negativne (članak 777.) kriterije prema novoj Konvenciji.

Pozitivni kriteriji su :

1. spašena vrijednost broda i druge spašene imovine
2. vještina i naponi spašavatelja u u sprječavanju ili smanjivanju štete morskome okolišu od onečišćenja
3. stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao
4. narav i stupanj opasnosti koja je prijetila
5. vještina i naponi spašavatelja tijekom akcije spašavanja osoba, broda i druge imovine
6. uloženo vrijeme, troškovi i gubici spašavatelja
7. rizici kojima su se spašavatelji izložili
8. brzina kojom je akcija obavljena
9. dostupnost i uporaba brodova i namjenskih sredstava za spašavanje
10. spremnost, djelotvornost i vrijednost opreme spašavatelja.

Negativni kriteriji (koji djeluju u smjeru njezina smanjenja ili uskrate) su:

1. spašavanje protiv izričite i razborite zabrane zapovjednika, brodarka, vlasnika broda ili vlasnika tereta,
2. ako su sami spašavatelji svojom krivnjom izazvali potrebu spašavanja, i
3. ako spašavatelji pri akciji izvrše krađu, utaju ili prijevaru .

Prema međunarodnim i našim odredbama, za spašavanje ljudskih života ne duguje se nagrada. Međutim, ako je u nekoj akciji spašavanja sudjelovalo više spašavatelja, od kojih su neki spasili osobe, a neki imovinu, spašavatelju koji je spasio samo osobe, pripada pravičan dio nagrade priznate spašavatelju imovine (članak 769. PZ-a).

O visini nagrade stranke mogu odlučiti nagodbom, ili odluku prepustiti arbitraži odnosno stvarno i mjesno nadležnom sudu. Neki ugovori o spašavanju (primjerice, "*Loydd's Standard Form*", *LOF*, koji se najčešće rabi) predviđaju nadležnost odgovarajućih arbitraža.

Nagradu za spašavanje dužni su u načelu platiti vlasnici spašene imovine. Ako je predmetom spašavanja bio brod s teretom, nagrada će imati narav zajedničke havarije, pa će se udio svakog vlasnika izračunati u postupku likvidacije (prema omjeru njegove imovine u odnosu na ukupnu spašenu vrijednost). Tražbine za isplatu nagrade zastarijevaju nakon protoka **dvije godine** od dana kada je spašavanje okončano.

3.5. Pravo spašavatelja na posebnu naknadu

Riječ je o specifičnom obliku plaćanja troškova koje je spašavatelj imao pri sprječavanju štete na okolišu. Odredba o tome nalazi se u Konvenciji o spašavanju iz 1989., a unijeta je na prijedlog Međunarodne unije spašavatelja (*International salvage Union* - ISU). Isplata posebne naknade predviđena je i prema našem Pomorskom zakoniku (članak 775.).

Naime, nastojanje spašavatelja da tijekom akcije očuva okoliš njegova je opća obveza, pa i jedan od pozitivnih kriterija za kasnije utvrđivanje nagrade. Dakle, za uspješno spašavanje imovine isplatit će se veća nagrada ako se (uz ostalo) vodilo računa i o zaštiti okoliša. Međutim, ako spašavanje imovine nije bilo uspješno (pa stoga neće biti niti nagrade), spašavatelj ima pravo na naknadu troškova uložениh u zaštitu okoliša, pa i na stanovito povećanje tih troškova odlukom suda, što se zajedno naziva "*posebnom naknadom*" (engl. *special compensation*). Njezina je isplata ustvari vezana uz tri uvjeta:

- a) da spašavatelj nije uspio ostvariti nagradu za spašavanje imovine,
- b) da je spašavani brod (i/ili njegov teret) predstavljao stanovitu prijetnju za morski okoliš,
- c) da je spašavatelj stvarno spriječio ili umanjio štetu koja je otud prijetila okolišu.

Ako se navedeni uvjeti ostvare, sud će priznati spašavatelju troškove koje je u opisanoj akciji imao, uz eventualno povećanje do 30 %, a u izvanrednim slučajevima čak do 100 % tih troškova. “Troškovi” znače gotovinske izdatke koje je spašavatelj razborito uložio u akciju, te pravičan omjer za opremu i osoblje koji su stvarno i razborito pri tome bili uključeni. S druge strane, ako je spašavatelj svojom krivnjom propustio spriječiti ili smanjiti štetu na morskome okolišu, sud ga može dijelom ili u cijelosti lišiti posebne naknade.

Posebnu naknadu duguje isključivo vlasnik onoga broda od kojega je proistjecala prijetnja okolišu, pa stoga njezina isplata nema karakter zajedničke havarije. Ipak, ako je opasnost proizlazila od tereta na tome brodu, vlasniku broda ostaje otvorena mogućnost da, nakon što je podmirio posebnu naknadu spašavatelju, zahtijeva regres od vlasnika tereta.

Ova koncepcija posebne naknade iz Konvencije o spašavanju doživjela je u praksi relativan neuspjeh, što je motiviralo zainteresirane strane (profesionalne spašavatelje i P&I klubove) da kreiraju svojevrsan tarifni sustav za izračun posebne naknade u svakom pojedinom slučaju. Naziva se SCOPIC klauzula (*Special Compensation of Protecting and Indemnity Clause*) te njezino ugovaranje pruža spašavateljima veću sigurnost ostvarenja posebne naknade od vlasnika broda, odnosno njegovog P&I kluba, koji će spašavatelju, koji to zahtijeva, dati i odgovarajuće jamstvo. Ukoliko se stranke ugovora odluče na ugovaranje ove klauzule (uz ugovor o spašavanju LOF 2000), time isključuju iz primjene članak 14. Konvencije o spašavanju, koji inače uređuje posebnu naknadu, te stavljaju u funkciju svojevrsan cjenik za angažiranje brodova, osoba i opreme, tako da se naknada određuje prema unaprijed dogovorenim kriterijima.

4. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA I BRODARA ZA ŠTETE

4.1. Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara za smrt i tjelesne ozljede ljudi

Ovo je pitanje regulirano posebnim odredbama našeg Pomorskog zakonika (članci 808. – 810.). Odredbe o kojima je riječ *ne odnose se* na ljudske žrtve nastale pri sudaru brodova, niti na one iz nuklearnih nezgoda (jer o tome također postoje posebne odredbe). S druge strane, za ljudske žrtve na ovaj način odgovaraju i vlasnici brodica, svih drugih plovnih objekata (bez obzira na njihovu veličinu i namjenu), kao i hidroaviona dok su na vodi.

Za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru, koje prouzroči brod (ili brodica, plovni objekt, hidroavion...) odgovaraju *vlasnik broda i brodar, te osoba koja je u kritičnom trenutku upravljala plovidbom*. Način njihove odgovornosti ovisi o morskome području na kojem je štetni događaj nastupio:

a) ako su smrt ili ozljede prouzročene u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba, odgovornost uvijek postoji, osim ako se dokaže da je sama oštećena osoba svojom namjerom ili grubom nepažnjom prouzročila štetu. Takva je odgovornost najteža (u pravu se naziva *strogom, kauzalnom ili objektivnom*), uz vrlo ograničenu mogućnost obrane;

b) ako su smrt ili ozljede ljudi prouzročene u morskome prostoru do 150 metara od obale – a taj pojas ne predstavlja ni kupalište niti područje zabranjene plovidbe, odnosno nije ni luka, prilaz luci, uobičajeni plovni put, nije ni područje sportske plovidbe ili posebnog režima plovidbe – onda je odgovornost također stroga, ali odgovorna osoba može pored namjere ili grube nepažnje oštećenoga dokazivati i višu silu kao mogući uzrok štete;

c) ako su smrt ili ozljeda nastali u luci ili na prilazu luci, na uobičajenom plovnom putu, na području sportske plovidbe, odnosno na području koje je više od 150 metara udaljeno od obale, vlasnik broda, brodar i osoba koja je upravljala brodom odgovarat će jedino ako im se dokaže da su bili krivi (tj. da nisu postupali s pažnjom kakva je načelno potrebna u plovidbi);

d) konačno, ako smrt ili ozljeda osobe nastanu uslijed plovidbe na području na kojemu je upravo takav način plovidbe bio zabranjen, odgovornost je ponovno vrlo stroga, pa se odgovorna osoba može osloboditi jedino ako uspije dokazati da je oštećeni štetu prouzročio vlastitom namjerom ili grubom nepažnjom.

4.2. Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i broдача za imovinske štete

Odgovornost o kojoj je riječ obuhvaća štete na operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (npr. balisažnim oznakama, plutačama za privez), podvodnim kabelima, cjevovodima i drugim objektima u luci ili na moru. U istu kategoriju pripada i odgovornost za štete od izlivanja ili izbacivanja tvari koje su opasne ili štetne za okoliš (ulja, ostataka brodskog goriva, otpadnih tekućina i tvari ili njihovih mješavina).

Prema našem Pomorskom zakoniku (članci 811. – 812.), za sve navedene štete u načelu odgovara vlasnik ili broдар broda s kojega je šteta proistekla. Odgovornost može biti smanjena u onoj mjeri u kojoj se dokaže da je šteta bila prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom, odnosno održava stanje obale, lukobrana, uređaja i postrojenja na kojima je šteta nastala.

Iz kompleksa odgovornosti broдача i vlasnika broda za imovinske štete o kojima je upravo bilo riječi, izričito je izdvojena odgovornost *vlasnika tankera* za štete od onečišćenja mora uljem. Takva je odgovornost, naime, regulirana posebnim međunarodnim propisima koje je i Hrvatska prihvatila pa je stoga i u našem Pomorskom zakoniku odgovornost za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret u razlivenu stanju (dakle, prevozi se na brodu posebno građenom za takve prijevoze, na tankeru) – izuzeta od opće izvanugovorne odgovornosti za oštećenje imovine i okoliša (članci 813. – 823.).

4.3. Izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i broдача za onečišćenje mora uljem

Za onečišćenje mora uljem iz broda *opće namjene* vlasnik toga broda odgovara kao i za sve druge izvanugovorne štete prouzročene na tuđoj imovini. Tu dakle nema posebnog režima odgovornosti. Ako nije namjerno ili grubom nepažnjom prouzročio onečišćenje, vlasnik takvog broda može svoju odgovornost ograničiti do općih granica, utvrđenih u našem Pomorskom zakoniku, a zasnovanih na Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Vlasnik *tankera*, međutim, odgovara po posebnom režimu, na osnovi **Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem naftom** (CLC) iz 1969. Ta je Konvencija bila mijenjana 1976. (kada su kao obračunske jedinice za ograničenje uvedena *posebna prava vučenja, SDR*) i 1992. (kada je odgovornost po CLC-u proširena i postrožena, a granice odgovornosti osjetno povišene). Kako je naša zemlja 1997. prihvatila najnoviji tekst, to ga ovdje prenosimo.

“*Tankerom*” se drži pomorski ili drugi brod *ako stvarno morem prevozi ulje kao teret u razlivenu stanju*, pa i za vrijeme narednog putovanja ako u njemu ima ostataka uljnog tereta. “*Uljem*” se drže sva “*postojana ugljikovodična mineralna ulja*” (sirova nafta, gorivo ulje, teško dieselsko ulje, mazivo ulje), bilo da se prevoze na tankeru kao teret ili služe za njegov pogon. Valja napomenuti da je ostao još uvijek nedovoljno raščišćen pojam “*postojanog*” ulja (engl. “*persistent oil*”). Pojam “*šteta od onečišćenja*” znači svaki gubitak ili štetu nastalu izvan broda zbog istjecanja ulja iz broda, te sve troškove i štete prouzročene neposredno poduzetim zaštitnim mjerama.

Cijeli se sustav primjenjuje prema teritorijalnom kriteriju: jedino ako je onečišćenje nastalo na području (tj. na obali, teritorijalnom moru ili u gospodarskom pojasu ili analognom pojasu poput ZERP-a u RH) države koja je članicom Konvencije.

Za nastalu štetu *odgovara vlasnik broda*, i to *objektivno (kauzalno)*. On bi se mogao osloboditi jedino ako uspije dokazati da je šteta nastala zbog:

- a) rata, građanskog rata, ustanka, neprijateljstava ili više sile,
- b) namjernog djelovanja ili propusta treće osobe,
- c) krivnjom samog oštećenog, ili
- d) štetnog postupka nacionalne vlasti ili njezinih organa sigurnosti plovidbe.

Vlasnik tankera ima pravo na ograničenje ove odgovornosti prema bruto tonaži svoga broda iz kojega je onečišćenje proisteklo: 3 milijuna obračunskih jedinica (SDR) za brod do 5.000 BT, te dodatnih 420 obračunskih jedinica povrh toga za svaku tonu većeg broda, ali do najviše 59,7 milijuna obračunskih jedinica (dakle i za najveće tankere – VLCC i ULCC – vlasnik odgovara kao da su imali najviše 140.000 BT). Ipak, takva je granica približno 4 puta veća od onih iz 1969. i 1976. godine! Da bi se poslužio ograničenjem odgovornosti, vlasnik tankera *mora osnovati fond ograničenja*, što znači ili položiti odgovarajući iznos kod nadležnog suda ili pružiti pouzdanu garanciju za plaćanje

toga iznosa. Osnivanje fonda, međutim, ne znači priznavanje krivnje niti definitivnu obvezu plaćanja. Važna je i odredba da vlasnik tankera koji prevozi 2.000 tona ulja ili više *mora osigurati svoju odgovornost* do naznačene granice, a ispravu kojom se potvrđuje takvo osiguranje mora u svakom trenutku držati na brodu.

Nadoknada velikih šteta olakšava se dodatnim plaćanjem iz Fonda, sukladno **Konvenciji o međunarodnom fondu za naknadu štete od onečišćenja uljem** (Fond Konvencija) iz 1971. Ona je također bila izmijenjena Protokolom iz 1992, a nova verzija obvezuje Hrvatsku. Naime, Fond uskače svojim plaćanjem:

- a) ako odgovornost vlasnika tankera ne postoji (npr. zbog njegove uspješne obrane),
- b) ako odgovorni vlasnik nema mogućnosti podmiriti sve što duguje (npr. zbog insolventnosti ili nedovoljno pouzdana pokrića), ili
- c) ako je šteta veća od granica odgovornosti vlasnika tankera.

Osnovna zamisao pri osnivanju Fonda bila je da se u naknadu velikih šteta od onečišćenja uljem uključi i strana tereta: Fond prikuplja doprinose uvoznika nafte iz svake zemlje članice. Zbog njegove osnovne namjene da posluži kao dopuna CLC Konvenciji, glavne odrednice u Konvenciji o Fondu (npr. pojam broda, ulja, štete, područja primjene i dr.) su jednake ili veoma bliske onima iz CLC-a. Za časnike u službi palube važna je napomena da se Fond može osloboditi svoje dužnosti plaćanja, ako se dokaže da se brod koji je prouzročio onečišćenje uljem – nije pridržavao odredaba konvencija SOLAS 74, MARPOL 73/78, LOADLINES 1966, COLREG 1972, uključujući sve njihove naknadne izmjene.

4.3.1. Međunarodni propisi o imovinskoj odgovornosti za onečišćenje mora uljem i drugim štetnim tvarima

Međunarodni propisi o odgovornosti za onečišćenje okoliša uljem i drugim štetnim tvarima mogu se podijeliti na one kojima su podvrgnuti brodovi posebno građeni za prijevoz tih tvari (tankeri) i one kojima su podvrgnuti svi ostali brodovi, odnosno brodovi drugih namjena. Kada je riječ o onečišćenju mora i obale uljem iz tankera, najvažnija je gore spomenuta **Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem naftom (tzv. CLC – Civil Liability Convention)**, iz Bruxellesa 1969. Ta je Konvencija obvezivala bivšu Jugoslaviju od 1977., a Republiku Hrvatsku putem sukcesije od uspostavljanja njezine samostalnosti 1991. Konvencija CLC je značajno izmijenjena **CLC Protokolom 1992. godine**, a izmjene su stupile na snagu od 1996. Danas sve te izmjene obvezuju i našu zemlju, jer ih je ona izričito usvojila 1997.

Također je u prethodnom poglavlju spomenuta vrlo važna **Međunarodna konvencija o međunarodnom fondu za naknadu štete od onečišćenja naftom** (tzv. IOPC Fund – *International Oil Pollution Compensation Fund* ili samo Fond konvencija), Bruxelles 1971. Ona je tijesno povezana s CLC konvencijom i predstavlja njezinu dopunu: kada sredstva za naknadu štete od onečišćenja predviđena CLC-om nisu dovoljna ili dostupna, uskače Fond, sredstvima koja se prikupljaju doprinosom tereta (odnosno uvoznika nafte putem morskog prijevoza). Važno je naglasiti da *nijedna država ne može postati članicom Fonda Konvencije, ako nije ratificirala CLC.*

Otud im je i sudbina bila vrlo slična. Fond Konvencija je također izmijenjena **Protokolom iz 1992.**, koji je stupio na snagu 1996., a granica odgovornosti Fonda je višestruko povećana. Također obvezuje RH od 1997. IMO je usvojio još dva Protokola Fonda konvencije: 2000. i 2003. godine (stupili su na snagu 2001., odnosno 2005. godine).

Glede onečišćenja mora iz tankera koji prevoze druge opasne i štetne tvari (tj. različite kemikalije, koje ne potpadaju pod pojam “ulja” iz CLC-a i Fonda), u Londonu je 1996. usvojena **Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem** (tzv. HNS konvencija – skraćeno od “*hazardous and noxious substances*”). Ona još nije postigla potrebni broj ratifikacija za stupanje na snagu. Taj je akt očigledno bio inspiriran konvencijama CLC i onom o Fondu, jer sadrži vrlo slična rješenja kao oba spomenuta akta zajedno.

Konačno, pitanje imovinske odgovornosti za onečišćenje mora gorivom iz brodskih spremnika uređeno je **Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem mora uljem iz spremnika goriva** (tzv. Bunker konvencija) iz 2001. godine (stupila je na snagu 2008.).

5. POMORSKO OSIGURANJE

5.1. Pomorsko osiguranje – pojam, podjela i bitni elementi posla

Pomorsko osiguranje je pravni posao kojim se jedna stranka (tj. osiguratelj), uz naplatu odgovarajuće cijene (premije), obvezuje drugoj stranci (osiguraniku ili ugovaratelju osiguranja) nadoknaditi štete koje njezini interesi u pomorskom pothvatu pretrpe zbog ostvarenja ugovorenih rizika.

Iako je glavno područje primjene pomorskog osiguranja upravo pomorska plovidba, tim se osiguranjem pokrivaju i interesi povezani s gradnjom (i popravkom) brodova, te teret u svim granama prijevoza (tj. morem, unutarnjim plovnim putovima, kopnom i zrakom). Prema interesima koji se zaštićuju osiguranjem, uobičajena je podjela na:

- 1) osiguranje broda (trupa, strojeva, opreme, vozarine, izdataka, kredita i drugih interesa vezanih uz brod), koje se naziva *kasko* osiguranjem,
- 2) osiguranje tereta (i svih interesa vezanih uz teret) ili *kargo* osiguranje,
- 3) osiguranje odgovornosti brodarar; riječ je o tuđim štetama (npr. na teretu, na lučkim uređajima, ljudima, na drugom brodu itd.), za koje brodarar po zakonu ili na temelju nekog ugovora odgovara i mora ih nadoknaditi; ono se još naziva *klupskim* osiguranjem.

Elementi ugovora o pomorskom osiguranju

Po zakonu i po volji stranaka ugovor o pomorskom osiguranju sadrži stanovite elemente, od kojih su neki zakonski bitni za svaki posao osiguranja (npr. interes osiguranika, rizik, premija), dok su drugi bitni po volji stranaka ili predstavljaju samo akcesorne uglavke (npr. franšize, područja plovidbe, trajanje putovanja). Spomenut ćemo najvažnije.

1. Materijalni interes osiguranika je po slovu zakona neophodan uvjet za valjanost pomorskog osiguranja. Mora postojati legalna materijalna povezanost osiguranika i osigurane stvari, u smislu da propašću ili oštećenjem osigurane stvari osiguranik trpi materijalnu štetu. Interes ne treba poistovjetiti isključivo s vlasništvom, jer se može pojaviti i u drugim oblicima. Tako u vezi s brodom mogu postojati (i biti posebno osigurani) interesi vlasnika broda, brodarar (koji bi propašću broda pretrpio gubitak zarade), hipotekarnih i privilegiranih vjerovnika (koji gube jamstvo za naplatu svojih tražbina), vlasnika pojedinih dijelova brodske opreme koja je bila u zakupu ili leasingu itd. U vezi s teretom u prijevozu mogu postojati posebni interesi naručitelja prijevoza, primatelja tereta, kreditora izvoznog posla, špeditera, agenta, komisionara i drugih sudionika u kupoprodaji ili prijevoznom poslu. Osiguranik može tražiti naknadu štete jedino ako je na osiguranom predmetu imao interesa u trenutku *kada je šteta nastupila*, ili ako ga je stekao *nakon toga*.

2. Rizik je također neophodan element svakog ugovora o osiguranju. Rizikom nazivamo opasnost ili mogućnost nastupa stanovitog štetnog događaja. Iako je takav pojam rizika apstraktan, intenzitet pojedinog rizika se na osnovi iskustva i zakona vjerojatnosti – može dosta pouzdano proračunati, pa se na takvom proračunu zasniva visina premije i cijelo poslovanje osiguratelja. Strogom odredbom Pomorskog zakonika iz osiguranja su isključene štete koje su posredno ili izravno nastale zbog namjernog postupka osiguranika.

3. Premija je cijena osiguranja, a razmjerna je težini osiguranog rizika. To je istovremeno glavno materijalno vrelo u poslovanju osiguratelja. Poput rizika, premija se izračunava matematičkim metodama, uz primjenu iskustva i zakona vjerojatnosti, a usto je podvrgnuta djelovanju ponude i potražnje na tržištu osiguranja. Po našem Zakoniku, ako nije drukčije ugovoreno, ugovaratelj osiguranja obavezan je platiti premiju neposredno poslije sklapanja osiguranja, ali zakašnjenje u plaćanju premije ne oslobađa osiguratelja njegovih obveza. Već uplaćenu premiju osiguratelj je dužan vratiti ako osigurani predmet nije uopće bio izložen osiguranim rizicima ili ako je ugovor o osiguranju poništen bez krivnje osiguranika. Kako je premija u načelu razmjerna osiguranom riziku, eventualne dozvoljene promjene rizika (tj. njegovo povećanje ili smanjenje) odražavaju se i na premiju. Ravnoteža se postiže uplatom odgovarajuće dodatne premije, odnosno ugovaranjem povratka (storna) premije za manji rizik.

4. Naknada štete je za osiguranika osnovna svrha ugovora, a za osiguratelja glavna obveza. Osiguratelj plaća naknadu za one štete koje su proizašle iz osiguranih rizika, u osiguranom razdoblju i ugovorenom obliku štete (npr.

potpuni gubitak, djelomično oštećenje, zajednička havarija).

5. Franšiza predstavlja ugovorno ograničenje odgovornosti osiguratelja, a izražava se u nekim vrstama ili u nekom opsegu štete (*kvalitativna i kvantitativna franšiza*). Franšiza s jedne strane prisiljava osiguranika da i sam sudjeluje u stanovitom dijelu štete (kao preventivna ili represivna mjera), a s druge strane može osloboditi osiguratelja plaćanja mnogih malih šteta, koje su razmjerno česte u pomorskoj praksi. Kako franšiza ublažava obveze osiguratelja, to ona može doprinijeti povoljnijoj (jeftinijoj) premiji.

6. Jamstva su prešutne ili izričite obveze koje osiguranik preuzima, kao dodatne uvjete pokrića. Imaju veliku važnost u engleskoj praksi pomorskog osiguranja, pa tako posredno i u nas, iako ih se u Pomorskom zakoniku spominje samo kao "*posebno ugovorene uvjete*".

5.2. Obilježja i podjela rizika u pomorskom osiguranju

Rizikom se naziva opasnost ili mogućnost nastupanja nekog štetnog događaja. Pri zaključenju ugovora stranke sporazumno utvrđuju koji će rizici biti pokriveni osiguranjem. Prema našem Zakoniku, ako ugovorom nije drukčije određeno, uzet će se da su osiguranjem pokriveni rizici kojima je osigurani predmet redovito izložen tijekom plovidbe. To su plovidbene nezgode (nasukavanje broda, sudar, udar u obalu i slično), elementarne nepogode (štete usljed izvanrednog djelovanja vjetera i mora), eksplozija (na brodu ili izvan njega), požar (bez obzira na njegove početne uzroke) i razbojništvo (oduzimanje imovine uz prijetnju ili primjenu sile). Stoga se spomenuti rizici nazivaju **osnovnim**.

Ugovorom o osiguranju mogu se pokriti i drugi, **dopunski** rizici, kao što su krađa, neisporuka, zakašnjenje, manipulativni rizici svojstveni transportu, posljedice ratnih ili političkih događaja. Opseg pokrića tih dopunskih rizika ovisi o predmetu osiguranja, uvjetima i području plovidbe, posebnim svojstvima broda ili tereta i o drugim posebnim okolnostima. U svakom slučaju, ugovoreni rizik mora biti *moгуć, neizvjestan, neovisan o volji osiguranika, pravno dopušten i materijalno štetan za interese osiguranika*.

Kako rizik izravno utječe na obveze osiguratelja i na premiju, osiguranik ili ugovaratelj osiguranja dužni su osiguratelju priopćiti sve okolnosti koje su znali ili morali znati, a koje su važne za ocjenu težine rizika.

Za trajanja osiguranja može doći do *promjena rizika*. To znači da se intenzitet opasnosti od nastupa štetnog događaja – povećava ili smanjuje. Ako je do promjena rizika došlo neovisno o volji osiguranika (npr. nastupom jakog nevremena povećava se opasnost od prodora mora u brod), takva promjena ne utječe na važnost osiguranja. Međutim, ako je do promjena rizika došlo odlukom osiguranika ili uz njegov pristanak (npr. brod se upućuje u opasnije područje nego što je ugovorom bilo predviđeno), osiguratelj bi mogao biti oslobođen obveze da nadoknadi štetu. U praksi se ugovorom utvrđuju neke promjene rizika koje je osiguratelj spreman tolerirati, obično uz pravovremenu obavijest i dodatnu premiju. One se nazivaju *kvantitativnim* promjenama rizika. Sve ostale promjene nastale voljom osiguranika nazivaju se *kvalitativnim* i dovode do razvrgavanja ugovora. Drži se, naime, da su kvalitativne promjene rizika takve naravi da osiguratelj ne bi uopće zaključio ugovor, ili bi ga bio zaključio uz bitno drukčije uvjete, da je u vrijeme sklapanja ugovora za njih znao.

Ako je rizik odlukom osiguranika smanjen (npr. brod osiguran za redovitu eksploataciju i plovidbu se povuče iz poslovanja i raspredi u luci), osiguratelj je dužan vratiti osiguraniku razmjernan dio premije jedino ako je takva obveza bila izričito utvrđena ugovorom.

5.3. Pojavni oblici štete i naknade iz osiguranja

Osiguratelj podmiruje štete koje su proizašle iz ugovorenih rizika tijekom dogovorena razdoblja, te u dogovorenom obliku i opsegu (npr. do osigurane svote, uz odbitnu franšizu). Glede *pojavnog oblika*, šteta na osiguranom predmetu može nastati kao:

- 1) potpuni gubitak
- 2) djelomični gubitak ili oštećenje
- 3) trošak kojega je sam osiguranik imao pri ograničenju ili smanjenju štete
- 4) nagrada koja se duguje spašavatelju zbog otklanjanja kakve opasnosti

- 5) zajednička havarija
- 6) trošak pri utvrđivanju i likvidaciji štete.

Za potpuni gubitak osiguranog predmeta uzima se potonuće bez mogućnosti vađenja, uništenje, nestanak i trajno oduzimanje cijelog osiguranog predmeta, te takvo njegovo oštećenje koje je nemoguće popraviti i zbog kojega osigurani predmet prestaje biti stvar određene vrste. Nabrojene okolnosti dovode do tzv. *stvarnog potpunog gubitka* (engl. *actual total loss, ATL*). Međutim, osiguranik ima pravo tražiti naknadu kao da je već nastupio potpuni gubitak i u slučajevima:

- a) ako je potpuni gubitak očigledno neizbježan,
- b) ako je cijeli osigurani predmet bio privremeno oduzet, a ne vrati se osiguraniku u roku od šest mjeseci, i
- c) ako izdaci za spašavanje i troškovi neophodnih popravaka prelaze vrijednost osiguranog predmeta.

Nastup kojega od upravo nabrojanih slučajeva naziva se *izvedenim* (ili *proračunanim*) potpunim gubitkom (engl. *constructive total loss, CTL*).

Naknada štete plaća se najviše do iznosa koji je u polici naznačen kao gornja granica odgovornosti osiguratelja, a naziva se *osigurana svota*. Osigurana svota, međutim, može biti manja od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta ili od one njegove vrijednosti koju su stranke sporazumno u polici utvrdile (tzv. *valutacija*). U tom je slučaju riječ o podosiguranju, pa će osiguratelj svaku štetu nadoknađivati samo u omjeru pokrića, tj. u omjeru između osigurane svote i stvarne ili ugovorene vrijednosti osiguranog predmeta.

Valja napomenuti da osiguratelj nadoknađuje osiguraniku i troškove koje je ovaj imao u nastojanju da neposrednu opasnost izbjegne, da štetu smanji ili ograniči, odnosno da ju naplati od mogućeg štetnika. Takvi se izdaci nazivaju "*troškovima pravne i materijalne zaštite*", a ako su bili razborito utrošeni nadoknađuju se i kada nisu dali rezultata. S druge strane, obveza je osiguranika (to znači i njegovih djelatnika, posade i drugih) da u slučaju ostvarenja osiguranog rizika:

- 1) poduzme, po mogućnosti u dogovoru s osigurateljem, sve razborite mjere kako bi se šteta izbjegla ili smanjila,
- 2) obavijesti o nastaloj šteti osiguratelja ili njegove službe čim za štetu sazna,
- 3) osigura pravo za naknadu štete od treće osobe koja može biti za štetu odgovorna.

Propusti osiguranika u tome pogledu mogu dovesti do izostanka ili smanjenja naknade.

Pri podnošenju zahtjeva za naknadu osiguranik mora dati osiguratelju podatke i dokumentaciju o naravi, uzroku i visini štete. Konačno, isplatom naknade sva prava osiguranika prema trećim osobama u vezi sa štetom prelaze na osiguratelja (po tzv. pravu subrogacije), ali najviše do isplaćene svote. Mogući višak pripada osiguraniku.

5.4. Polica pomorskog osiguranja – pojam i vrste

Polica je uobičajeni naziv za ispravu o osiguranju. Prema našem Pomorskom zakoniku, osiguratelj je obvezan ugovaratelju osiguranja na njegov zahtjev predati odgovarajuću i potpisanu policu osiguranja. U polici bi morao biti pouzdano naznačen osigurani predmet i sve ugovorne odredbe kojima se utvrđuju osigurateljeve obveze na naknadu štete. U praksi, policia sadrži osnovne podatke o strankama, osiguranom predmetu, trajanju pokrića, maksimalnoj obvezi osiguratelja (osigurana svota), te naziv tipiziranih ugovornih uvjeta kojima je osiguranje podvrgnuto. Dakle, detaljne odredbe o odnosima i uzajamnim obvezama stranaka nalaze se tek u tim ugovornim uvjetima (tzv. *Institutske klauzule*).

Police pomorskog osiguranja mogu se dijeliti prema raznim kriterijima – po trajanju pokrića, po valutaciji, po njihovoj posebnoj namjeni i drugim. Evo najvažnijih vrsta.

Polica na vrijeme (engl. *time policy*) služi obično za osiguranje broda, vozarine, izdataka i hipotekarnih kredita tijekom stanovita vremena. Početak i istek osiguranja označuju se kalendarskim terminima. Ako se u trenutku istjecanja te police brod nalazi u plovidbi, trajanje osiguranja se – uz dodatnu premiju – produljuje do dolaska broda u prvu luku odredišta nakon toga. Polica na vrijeme se najčešće svodi na kalendarsku godinu, a onda se obnavlja za

narednu, čime se postiže kontinuitet pokrića.

Polica na putovanje (engl. *voyage policy*) se redovito upotrebljava za osiguranje tereta, a može se upotrijebiti za osiguranje broda ili vozarine tijekom plovidbe između naznačenih luka. Početak i prestanak pokrića ugovaraju se na različite načine za svaki od tih interesa. Tako se pri osiguranju tereta redovito obuhvaćaju međufaze i kopneni dijelovi transporta prije i poslije plovidbene dionice pa se time zapravo postiže pokriće “od skladišta (prodavatelja) do skladišta (kupca)”. Pri osiguranju broda pokriće obično počinje od prispjeća broda u luku ukrcanja ili od početka ukrcavanja tereta, a istječe po prispjeću broda ili po okončanju iskrcavanja tereta u luci odredišta. U našoj je praksi osiguranje brodova po takvoj polici razmjerno rijetko. Naprotiv, pri osiguranju tereta u transportu polica na putovanje je pravilo.

U **valutiranoj polici** stranke, uz osiguranu svotu do koje se može tražiti isplata, naznačuju i sporazumno utvrđenu vrijednost osigurane stvari (tzv. **ugovorena vrijednost** ili *valutacija*, engl. *agreed value*). U praksi najčešće osigurana svota odgovara valutaciji, što znači da je riječ o cjelovitom pokriću predmeta. Osiguratelj može osporiti ugovorenu vrijednost jedino u slučaju prijave ili ako je riječ o očiglednoj pogrešci.

Nevalutirana polica sadrži osiguranu svotu kao gornju granicu isplate, ali ne sadrži nikakav podatak o vrijednosti osiguranog predmeta. Stoga se kod prvog zahtjeva za naknadu štete mora pristupiti procjeni osigurane stvari (tzv. *otvaranje police*), o čemu tek ovisi omjer pokrića. Ona se izdaje kada osiguranik nije uopće predložio valutaciju ili kada osiguratelj odbije prihvatiti valutaciju u predloženom iznosu jer je po njegovoj ocjeni previsoka.

Policama posebne namjene pripadaju:

- 1) **Polica za rizike gradnje brodova**, koja traje od početka gradnje do predaje novog broda naručitelju. Obuhvaća industrijske rizike, porinuće broda i njegove probne vožnje, a valutacija se određuje kliznom skalom jer vrijednost novogradnje raste sukladno dovršenim fazama izgradnje;
- 2) **Lučkom policom** se pokrivaju brodovi za vrijeme raspreme ili duljeg zadržavanja u luci. Izuzetno, obuhvaća i stanovite kategorije odgovornosti brodarka za štete koje bi brod mogao nanijeti drugim interesima u luci;
- 3) **Flotna polica** pripada okvirnim ugovorima o osiguranju i odnosi se na sve brodove kojima osiguranik raspolaže ili će ih steći tijekom osiguranog razdoblja. Kategorizacija tako pokrivenih brodova, zbog obračuna premije, obavlja se po njihovoj vrijednosti, veličini ili granicama plovidbe;
- 4) **Generalna polica** (ili “otvoreno pokriće”) također je okvirni ugovor kojim se osigurava veći krug posebnih interesa (primjerice, sve pošiljke tereta ili sve odgovornosti jednog osiguranika kroz stanovito vrijeme). Ima puno varijanti i modaliteta primjene;
- 5) **Otpisna polica** (ili “tekuća”, “flotantna”) služi za pokriće većeg broja pošiljki tereta. Kao osigurana svota ugovara se vrijednost sveukupnog tereta, a smanjuje se (“*istječe*”) postupnim prijevozom njegovih dijelova. Kao i kod generalne police, za pojedine se pošiljke izdaju tzv. *certifikati osiguranja*.

5.5. Ugovorni uvjeti za osiguranje brodova u našoj i stranoj praksi

Osiguranje broda obuhvaća u pravilu njegov trup, strojeve, uređaje i opremu, redovite zalihe goriva i brodskog potrošnog materijala te hrane i pića za posadu.

U našoj praksi postoji razlika između osiguranja brodova u *međunarodnoj* plovidbi (pokrivaju se na osnovi engleskih uvjeta) i osiguranja brodova u *domaćoj obalnoj* plovidbi (obavlja se na osnovi naše police i uvjeta). Zbog veće gospodarske važnosti, ovdje se prikazuju uvjeti za osiguranje brodova u međunarodnom poslovanju, i to po polici na vrijeme koja je daleko češća. Za takvo osiguranje primjenjuju se četiri vrste engleskih ugovornih uvjeta, redigiranih 1983., uz stanovite dopune iz 1995., i to:

- 1) Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (“*Institute Time Clauses Hulls*”)
- 2) Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme – potpuni gubitak, zajednička havarija i 3/4 odgovornosti za sudar (“*ITCH – TL, GA & 3/4ths Collision Liability*”)
- 3) Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme – samo za potpuni gubitak (“*ITCH-TLO*”)
- 4) Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme protiv rata i štrajka (“*Institute War & Strike Clauses*”)

Hulls – Time”).

Prvospomenuti uvjeti su najčešći u uporabi. Brod se obično osigurava za cijelu kalendarsku godinu. Pokriveni su svi pojavni oblici štete – potpuni gubitak, djelomično oštećenje, zajednička havarija, troškovi pravne i materijalne zaštite, nagrada za spašavanje, naznačeni dio odgovornosti za sudar (3/4), te troškovi oko utvrđenja i likvidacije štete. U pogledu *rizika* koji se pokrivaju ovakvim osiguranjem primjenjuje se metoda njihovog točnog nabiranja (engl. “*Named perils*”). Međutim, klauzula koja o tome govori (“*Perils Clause*”, Br. 6), podijeljena je na dva stavka. U prvom od njih su nabrojani rizici koje osiguratelj *bezuvjetno* pokriva:

- a) opasnosti mora, rijeka, jezera i drugih plov. putova,
- b) vatra i eksplozija,
- c) krađa uz primjenu sile od osoba izvan broda,
- d) zajednička havarija,
- e) piratstvo,
- f) kvar ili nezgoda na nuklearnim uređajima ili reaktorima, doticaj broda s letjelicom, kopnenim vozilom, lučkim uređajima, potres, vulkanska erupcija i udar groma.

Rizici pokriveni u drugom stavku iste klauzule (6.2.) pokriveni su uz uvjet *da šteta nije bila izazvana nedostatkom stručne pažnje osiguranika, brodovlasnika ili brodarara*. Drugim riječima, šteta neće biti plaćena ako osiguratelj uspije dokazati da su osiguranik, vlasnik broda ili brodar izravno, svojim postupkom ili propustom, doprinijeli njezinu nastanku. To su ovi rizici:

- a) nezgode pri ukrcavanju, iskrcavanju ili premještaju tereta ili goriva,
- b) prsnuće kotlova, lom osovine ili kakva skrivena mana u trupu ili stroju,
- c) nemarnost zapovjednika, časnika, ostalih članova posade ili peljara,
- d) nemarnost popravljča broda ili naručitelja,
- e) baraterija zapovjednika, časnika ili drugih članova posade.

Pokrivaju se također 3/4 odgovornosti osiguranog broda za štete prouzročene u sudaru brodova (s izuzetkom ljudskih žrtava, mogućeg uklanjanja podrtine ili onečišćenja mora usljed sudara).

Naknada štete je u načelu podvrgnuta odbitnoj franšizi (osim u slučaju potpunog gubitka i pregleda dna broda nakon nasukanja). Visinu te franšize stranke utvrđuju pri zaključenju ugovora.

Zapovjednika i časnike u službi palube valja posebno upozoriti na uglavke glede utvrđivanja i popravaka nastalih šteta (“*Notice of claim and tenders Clause*”). Naime, o svakoj šteti koja je pokrivena osiguranjem *osiguranik je dužan izvijestiti osiguratelja prije stručnog pregleda*, kako bi ovaj mogao uputiti svog predstavnika, ako to želi. Osiguratelju pripada pravo da utječe na odluku gdje će se brod popraviti i o izvođaču radova. Osiguratelji mogu zahtijevati (a u praksi to i čine) raspisivanje natječaja i prikupljanje nekoliko ponuda za popravak broda. U protivnom osiguratelj ima pravo naknadu umanjiti.

5.6. Ugovorni uvjeti za osiguranje tereta u transportu

Iako su mnogobrojni osiguratelji u pomorskim zemljama razvijali vlastite uvjete pokrića tereta u transportu morem, u suvremenoj međunarodnoj razmjeni najšire se primjenjuju tzv. *engleski uvjeti* (“*English Conditions*”, *EC*), koji se razvijaju i dopunjuju posljednjih stotinjak godina. Institut engleskih osiguratelja je 1982. godine redigirao Institutske klauzule za osiguranje tereta u tri verzije, označene s A, B i C (*Institute Cargo Clauses /A/, /B/, /C/*). One se primjenjuju uz novu, maksimalno pojednostavljenu pomorsku policu. To vrijedi i za praksu hrvatskih osiguratelja pri osiguranju robe u našem uvozu/izvozu. Te su klauzule 2009. godine izmijenjene i dopunjene novim odredbama te su objavljene kao *Institute Cargo Clauses (A,B,C) 2009*.

Osnovna karakteristika kargo klauzula tipa “A” je **pokrivanje svih rizika, osim onih koji su izričito isključeni**. Naprotiv, klauzule tipa “B” i “C” temelje se na načelu nabiranja rizika, tj. one **pokrivaju samo one rizike koji su navedeni u njihovu tekstu, dok su svi ostali rizici isključeni**. U isto vrijeme počele su se primjenjivati i nove

Klauzule za osiguranje tereta protiv ratnih rizika (*“Institute War Clauses – Cargo”*) i protiv rizika štrajka (*“Institute Strikes Clauses – Cargo”*). Prikazujemo Klauzule “A”, kao najčešće u uporabi.

Institutske klauzule za osiguranje tereta A predviđaju osiguranje tereta tijekom cijelog dogovorenog putovanja (transporta) tereta, **od njegova izlaska iz skladišta u mjestu polaska, do njegova prispjeća u skladište u mjestu odredišta** (*“Warehouse to Warehouse”, “Door to Door”*). Time se isti, **pomorski uvjeti** osiguranja tereta proširuju na sve transportne dionice (sve načine prijevoza robe), ne samo brodom – već i željeznicom, cestom i zrakom. Obuhvaćeni su i uobičajeni zastoji u transportu zbog prekrcavanja, carinskih i drugih pregleda tereta, servisiranja vozila i slični. Osigurani teret, međutim, ne smije voljom osiguranika skretati s ugovorom naznačenog puta ili odredišta, bez pravovremene obavijesti i suglasnosti osiguratelja.

Pokriveni su svi pojavnici štete – stvarni i izvedeni potpuni gubitak, zasebne havarije, zajedničke havarije, troškovi pravne i materijalne zaštite, nagrada za spašavanje i troškovi likvidacije štete. Kada je riječ o pokrivenim rizicima, to su **svi rizici osim izričito isključenih**. Osiguranik, dakle, nije dužan dokazivati od kojeg je rizika nastupila šteta, jer su u načelu svi pokriveni. Naprotiv, ako osiguratelj drži da je šteta nastupila usljed nekog isključenog rizika, na njemu je teret dokaza o tome, uz mogućnost osiguranika da njegove dokaze pobija. Među **isključenim rizicima** nalaze se štete, troškovi i gubici od:

- a) namjernog postupka osiguranika
- b) redovitog curenja, gubitka težine ili habanja robe u transportu,
- c) nedovoljnog i neprimjerenog pakiranja robe,
- d) unutarnje mane ili prirodnog svojstva robe,
- e) zakašnjenja,
- f) insolventnosti ili neispunjenja financijskih obveza prijevoznika,
- g) rizika rata i štrajka.

Osiguratelji neće platiti ni štete nastale zbog nesposobnosti broda za plovidbu, te zbog neprikladnosti broda, vozila ili kontejnera za siguran prijevoz tereta, ako je osiguraniku ili njegovu osoblju u vrijeme ukrcavanja takva okolnost bila poznata.

5.7. Klupsko osiguranje – pojam, svrha, uvjeti pokrića

Za razliku od osiguranja broda (“pomorski kasko”), takozvani klubovi (*Protecting & Indemnity Clubs, P.&I. Associations, PANDI*) osiguravaju **odgovornost broдача za štete nanijete tuđoj imovini i/ili drugim osobama u vezi s plovidbom i poslovanjem broda**. Najčešće su to ugovorne, uzajamne zajednice rizika, koje su se razvile iz početnih oblika “samoosiguranja” nekoliko brodova i njihovih vlasnika, pri čemu je svaki član kluba snosio svoje i tuđe rizike. Važnost suvremenih klubova sve je veća, upravo zbog toga što se po nacionalnim zakonima i međunarodnim konvencijama povećavaju opseg i vrste moguće odgovornosti broдача.

Danas klubovi pokrivaju veoma široku skalu odgovornosti. Njihova djelatnost pretpostavlja veliki broj “članova” (brodova i njihovih vlasnika), veliku akumulaciju sredstava, dobru unutarnju organizaciju i posebice široku mrežu klupskih predstavnika (*“correspondents”*) u lukama širom svijeta, gdje se brodsko poslovanje odvija i zahtjevi za naknadu pričinjene štete nastaju. Klubom obično ravnaju sami članovi putem svojih predstavnika u upravi. Uz to postoje profesionalni direktori kluba (*“Managers”*) i stručne službe (*“Claim handlers”*), koje savjetuju, djeluju u vezi kritičnih događaja, pa i pravno zastupaju brodovlasnika – člana, u nastojanju da ga obrane od odgovornosti ili smanje postavljene zahtjeve za naknadu prouzročene štete.

Za učlanjenje i pokriće odgovornosti putem kluba plaća se nekoliko vrsta doprinosa: pristupnina (*“Call entry”*), godišnja članarina (*“Call advance”*) i prema potrebi dodatni doprinos (*“Call supplementary”*), sve prema tonaži broda i načinu njegova poslovanja.

Uvjeti pokrića putem kluba utvrđeni su u klupskim pravilima, koja posjeduje svaki član za svaku godinu. Uz podrobnosti o učlanjenju, odnosu s klubom i uvjetima pokrića, najvažniji dio klupskih pravila odnosi se na pokriveno rizike, odnosno vrste odgovornosti koje klub preuzima.

Uz manje razlike među pojedinim klubovima (i među pojedinim članovima, što se utvrđuje pri ućlanjenju), P&I klubovi uglavnom pokrivaju ove **kategorije moguće odgovornosti brođara**:

- 1) prema trećim osobama (osim ćlanova posade) za tjelesne ozljede ili smrt; rijeć je o slagateljima, putnicima, peļjarima, carinskom osoblju, vještacima i ostalim, koji na brodu ili oko broda djeluju;
- 2) tjelesne ozljede, oboljenje ili smrt ćlanova posade;
- 3) troškovi repatrijacije i/ili zamjene ćlanova posade iskrćanih zbog izvanrednih okolnosti;
- 4) gubitak ili oštećenje imovine ćlanova posade i drugih osoba na brodu (osim putnika);
- 5) naknada posadi za gubitak zaposlenja zbog brodoloma;
- 6) troškovi prouzroćeni izvanrednim skretanjem broda (ozljede, pomoć);
- 7) troškovi u vezi sa slijepim putnicima;
- 8) odgovornost brođara za sudar brođova (u dijelu koji nije pokriven kasko osiguranjem);
- 9) oštećenja ili uništenja kakve pokretne imovine na kopnu ili plovnom putu;
- 10) gubici, štete i troškovi nastali zbog istjecanja ulja iz broda;
- 11) odgovornost brođara na temelju ugovora o tegljenju broda;
- 12) odgovornost nastala u vezi s mogućom podrtinom osiguranog broda;
- 13) karantenski troškovi brođara;
- 14) odgovornost brođara za teret preuzet na prijevoz;
- 15) nenaplativi doprinosi u zajednićku havariju;
- 16) kazne i globe koje osiguranom brodu izrekne neki sud ili tijelo državne vlasti;
- 17) izvanredni troškovi u vezi s poslovanjem broda;
- 18) troškovi istrage, pravne obrane te pravni i materijalni izdaci brođara;
- 19) troškovi uloćeni po izrićitom nalogu kluba u vezi nastalog događaja.

U pravilu, klub ne plaća one štete i odgovornosti koje su osigurane ili se mogu osigurati kasko policom. Naćelo je da klub nadoknađuje brođaru ono što je brođar morao platiti na osnovi svoje odgovornosti (tzv. *“Pay to be paid”* – naćelo), iako se ćesto događa da klub uskaće i izravno plaća oštećenima veće iznose za koje je oćigledno da imaju na njih pravo. Dragocjena je takoder pomoć kluba putem izdavanja odgovarajućih jamstava unaprijed, kako ućlanjeni brod ne bi bio prisilno zadržan radi nekog spora i plaćanja odštete.

Konaćno, pravila kluba predviđaju stanovita iskljućenja, posebne uvjete za neka pokrića i franšize ili plafonska ogranićenja za neke vrste naknada (primjerice do \$ 500.000 za odgovornost od onećišćenja uljem).