

DRAGO PAVIĆ

**POMORSKO OSIGURANJE
PRAVO I PRAKSA**

*S OSNOVAMA KOPNENOGA I ZRAČNOG
TRANSPORTNOG OSIGURANJA*



KNJIŽEVNI KRUG SPLIT
2012

Glava II. KOPNENO TRANSPORTNO OSIGURANJE

I. OSIGURANJE ROBE U KOPNENOM PRIJEVOZU

I.1. OSIGURANJE ROBE U MEĐUNARODNOM KOPNENOM PRIJEVOZU (MEĐUNARODNI KARGO)

I.1.1. Uvodne napomene

Osiguranje robe prema uvjetima za međunarodni kopneni transport provodi se u slučaju kada se prijevoz robe od početne do završne točke puta odvija kopnenim putem, bilo da se prevozi cestom, željeznicom ili kombinirano. Pod pojmom *međunarodni transport* razumijeva se prijevoz robe na temelju međunarodne prijevozne isprave.⁴²⁶

U vezi s osiguranjem stvari u kopnenom prijevozu kao važno se pitanje javlja primjena prava. Kopneni transport robe može prethoditi pomorskom prijevozu (prijevoz od jedne kopnene točke do ukrajne luke) ili slijediti tom prijevozu (prijevoz od određene luke do neke kopnene točke). Posebice u suvremenom mješovitom (multimodalnom) prijevozu, gdje se prijevoz robe odvija pomoću više grana prometa na temelju jedinstvene prijevozne isprave, uz postojanje jedinstvenog nositelja odgovornosti (poduzetnik multimodalnog prijevoza), kopneni prijevoz čini samo jedan segment ukupne prijevozne relacije. U takvim je situacijama tradicionalno rješene prava pomorskog osiguranja da se na čitav prijevoz, od početne do završne točke puta, primjenjuje jedinstven pravni sustav i to pomorskopravni. Drugim riječima, takvo se osiguranje tradicionalno tretira kao pomorsko osiguranje.⁴²⁷ Štoviše, primjena pravila pomorskog osiguranja proširena je i na ona osiguranja stvari u kopnenom prijevozu koja su "sklopljena prema policama ili uvjetima uobičajenim za pomorska osiguranja".⁴²⁸ Daljnji

⁴²⁶ O pojmu *kopneno transportno osiguranje* opširnije, Dio I, Glava I, pod 1/, supra.

⁴²⁷ V. Marine Insurance Act, 1906. (čl. 2); Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, 1977. (čl. 689. st. 2.); Pomorski zakonik RH, 1994. (čl. 697. st. 2.); Pomorski zakonik RH, 2004. (čl. 684. st. 2.).

⁴²⁸ Marine Insurance Act, 1906. (čl. 2. st. 2.); Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, 1977. (čl. 689. st. 2.); Pomorski zakonik RH, 2004. (čl. 684. st. 2.).

razvoj tehnologije prijevoza i poslovne prakse porvrdio je ispravnost takvog zakonodavnog rješenja, pa je u nedostatku posebnog zakona za osiguranje kopnenog prijevoza (što je ocijenjeno kao nepotrebno), revizijom Zakona o obveznim odnosima iz 2005. primjena pravila pomorskog osiguranja *mutatis mutandis* proširena i na osiguranje stvari u kopnenom prijevozu (čl. 923. st. 2.). Odbredbe Pomorskog zakonika pretežito su dispozitivne pravne naravi, pa se kao osnovno pravno vrela za uređivanje odnosa u kopnenom transportnom osiguranju javlja ugovor stranaka, što praktično znači ugovoreni uvjeti osiguranja i posebne ugovorne odredbe.

Osiguranje robe u međunarodnom kopnenom transportu provodi se općim ili pojedinačnim ugovorima o osiguranju. Kao opći ugovor, kao i kod pomorskog osiguranja, javlja se otvoreno pokrće (*open cover*). O tim je ugovorima bilo više riječi u prvom dijelu ovog rada, pa ovdje samo nekoliko napomena. Usprkos postojanju općeg ugovora, osiguratelju se svaka pošiljka mora posebno prijaviti. Osim potrebnih pojedinosti o pošiljci, ugovaratelj osiguranja dostavlja osiguratelju i zahtjev o širini pokrća i visini osigurane svote. Policom osiguranja ugovaraju se odgovarajući uvjeti osiguranja. Ako ugovaratelj osiguranja propusti na vrijeme prijaviti osiguratelju pojedinu pošiljku u osiguranje, ugovorom o otvorenom pokrću predviđen je način na koji će se utvrditi širina pokrća i osigurana vrijednost. Kod pojedinačnih policu ugovaratelj osiguranja na vrijeme dostavlja osiguratelju sve potrebne podatke za izdavanje police.

1.1.2. Osiguranje transportnih rizika

1.1.2.1. Uvjeti osiguranja

U poslovnoj se praksi primjenjuju dvije osnovne zbirke klauzula za osiguranje transportnih rizika. Mogu se primjenjivati za osiguranje robe u kopnenom i kombiniranom transportu, uključujući i prijevoze unutarnjim vodama. To su: *Opći uvjeti za osiguranje robe u prijevozu (osnovni rizici)* i *Opći uvjeti za osiguranje robe u prijevozu (svi rizici)*. Za osiguranje izvoznih pošiljaka koristi se tekst tih uvjeta na engleskom jeziku, s naslovom: "Terms and Conditions for the Insurance of Goods in Transit (Excluding sendings by sea and air)" i "Terms and Conditions for the Insurance of Goods in Transit - All Risks (Excluding sendings by sea and air)".

1.1.2.2. Osigurani rizici i štete

a) Osiguranje "svih rizika"

Prema uvjetima za osiguranje "svih rizika" pokriveni su *svi rizici gubitka ili oštećenja* osiguranog predmeta osim šteta izričito isključenih iz osiguranja tim uvjetima. Kako je već objašnjeno, pojmom "svi rizici" nisu obuhvaćeni "svi gubici ili oštećenja" osiguranog predmeta nego "svi rizici" (transportni rizici) u smislu budućih neizvjesnih događaja, koji na osigurani predmet djeluju izvana.⁴²⁹ Prema tome, učinak omnibus izraza "svi rizici" ograničen je: a) značenjem samog pojma "rizik", b) izričitim ugovornim isključenjima pojedinih vrsta šteta. Osiguranjem su pokriveni i zajedničke havarije i nagrade za spašavanje. Iz toga slijedi da ovi uvjeti imaju značajke općih uvjeta transportnog osiguranja.

b) Osiguranje osnovnih rizika

Prema uvjetima za osiguranje *osnovnih rizika* pokriveni su ovi rizici:

- a) gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koje se razborito može pripisati
 - požaru ili eksploziji;
 - saobraćajnoj ili plovidbenoj nezgodi prijevoznog sredstva (nasukanju, potonuću, prevrnuću, iskliznuću, sudaru, udaru);
 - potresu, vulkanskoj erupciji, poplavi, lavini, odronu, gromu ili oluji;
- b) gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo:
 - krađom ili neisporukom cijelog koleta;
 - prodorom jezerske ili riječne vode u vozilo, kontejner ili mjesto uskladištenja;
- c) gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo padom osiguranog predmeta za vrijeme ukraja ili iskrcaja s vozila.

Osim tih rizika, ovim su uvjetima pokriveni i zajedničke havarije i nagrade za spašavanje. Iz navedenog slijedi da ovi uvjeti sadržajno u osnovi odgovaraju institutskim klauzulama za osiguranje robe "C" iz 1982. godine.

1.1.2.3. Štete isključene iz osiguranja

Opći uvjeti za osiguranje "svih rizika" i Opći uvjeti za osiguranje "osnovnih rizika" sadrže široku listu isključenja iz osiguranja. Većina tih isključenja temelji se na dispozitivnim zakonskim odredbama, pa ih je posebnim ugovornim odredbama moguće uključiti u osiguranje, osim šteta nastalih zbog namjernog

⁴²⁹ O pojmu "svi rizici" opširnije, Dto I, Glava II, pod 1.1.3/, supra.

postupka osiguranika, koje se ne mogu osigurati ni izričitim ugovornim odredbama. Neka od tih isključenja proizlaze iz same naravi osiguranja "svih rizika", kao što su npr. štete nastale zbog unutrašnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta; redovnog gubitka u težini ili zapremnini i dr. Budući da se radi o osiguranju "svih rizika", bilo je potrebno pojedina isključenja izrijekom navesti u uvjetima osiguranja kako bi se izbjegli mogući nesporazumi. Poseban razlog za uključivanje u ugovor odredaba o isključenim štetama proizlazi iz činjenice da će Opći uvjeti koristiti i u odnosima s međunarodnim obilježjem, pa je bilo oportuno najvažnija pitanja riješiti ugovornim odredbama.

Posebnom ugovornom odredbom iz osiguranja su isključene štete nastale zbog:

- namjernog postupka osiguranika,
- redovnog gubitka u težini ili zapremnini ili uobičajenog habanja,
- nedovoljnog ili neodgovarajućeg pakiranja,
- unutrašnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta,
- upotrebe neprikladnog vozila ili kontejnera, kada je osiguraniku to bilo poznato,
- zakašnjenja, čak i onda kada je to zakašnjenje nastalo kao posljedica osiguranog rizika,
- upotrebe u ratne svrhe atomskog ili nuklearnog oružja.

Općim uvjetima su, sukladno općoj praksi, izrijekom iz osiguranja isključeni ratni rizici i rizici štrajka.

1.1.2.4. Trajanje osiguranja

Općim je uvjetima po uzoru na institutske klauzule (1983.) pitanje trajanja osiguranja regulirano klauzulom "od skladišta do skladišta". Prema toj klauzuli, osiguranje stupa na snagu od trenutka kada roba napusti skladište ili mjesto uskladištenja u mjestu koje je u polici navedeno kao polazno, nastavlja se za vrijeme uobičajenog tjeka prijevoza i završava, u pravilu, dostavom robe u skladište primatelja ili neko drugo krajnje skladište u mjestu koje je u polici navedeno kao odredišno. Iz toga slijedi da rizik iskraja osiguranog predmeta iz prijevoznog sredstva u skladištu primatelja, isto tako kao i rizik ukrcaja u prijevozno sredstvo u skladištu, nije pokriven osiguranjem. Valja napomenuti da je prema novim Institutskim klauzulama za osiguranje robe iz 2009. i odredbama Pomorskog zakonika taj rizik pokriven osiguranjem (čl. 732. st. 1.).⁴³⁰

⁴³⁰ Opširnije Dio II, Glava I, pod 1.5.4.3./, supra.

1.1.2.5. Dužnosti osiguranika

Opći uvjeti sadrže dvije odredbe o dužnostima osiguranika za trajanja osiguranja nakon ostvarenja osiguranog rizika, kao i odredbu o naknadi troškova koje je osiguranik imao u izvršavanju tih dužnosti. Osiguranik je dužan: a) poduzimati mjere za sprječavanje i smanjenje šteta, b) sačuvati pravo osiguratelja na naknadu štete od osoba odgovornih za štetu (pravo subrogacije). Time naravno nisu iscrpljene sve dužnosti koje općenito ima osiguranik, nego su obuhvaćene samo one dužnosti koje osiguranik ima nakon ostvarenja osiguranog rizika. U odnosu na ostale dužnosti vrijede zakonske odredbe.

Prema odredbi o naknadi troškova, osiguratelj će, osim štete naknadive

Osiguranjem, naknaditi osiguraniku i svaki odgovarajući i razborito učinjen trošak koji se odnosi na navedene dužnosti.

1.1.2.6. Ostale odredbe

Opći uvjeti, osim navedenih, sadrže i ove odredbe:

- Klauzulu o nevaljanosti ugovora u korist trećih osoba,
- Klauzulu o odricanju od prava iz ugovora,
- Klauzulu o razboritoj hitnosti.

Prema "Klauzuli o nevaljanosti ugovora u korist trećih osoba", vozari, skladištar i ostale treće osobe ne mogu imati koristi od činjenice da je provedeno osiguranje odnosne robe. Drugim riječima, postojanje osiguranja ne oslobađa odgovorne osobe njihove dužnosti popravka štete. Ova se odredba temelji na pravu subrogacije osiguratelja.

Prema "Klauzuli o odricanju od prava iz ugovora", poduzimanje mjera radi spašavanja, zaštite ili popravka osiguranog predmeta, bilo da ih je proveo osiguranik ili pak osiguratelj, neće imati značenje odricanja od prava na naknadu štete zbog izvedenog potpunog gubitka niti prihvat napuštanja od strane osiguratelja, a neće ni na bilo koji drugi način ići na štetu jedne ili druge stranke.

Prema "Klauzuli o razboritoj hitnosti", osiguranik je dužan djelovati s razboritom hitnošću u svim slučajevima kada mu to okolnosti dopuštaju kako se vrijeme snošenja rizika od strane osiguratelja ne bi neopravdano produžilo.

1.1.3. Osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka

Za razliku od pomorskog osiguranja, u kopnenom transportnom osiguranju ne postoje standardizirani uvjeti za osiguranje ratnih rizika. Osiguranje ratnih rizika uobičajeno se provodi u pomorskom osiguranju, tj. uvijek kada se za tim

osiguranjem pokazuje potreba, no takav slučaj nije u kopnenom transportnom osiguranju. Osiguranje ratnih rizika vezuje se isključivo za pomorsku plovidbu. Tržišta su osiguranja od uvijek pokazivala izrazitu nesklonost da osiguranje ratnih rizika prošire i na kopnene prijevoze. Takva se praksa opravdava činjenicom da za vrijeme tezanja robe u luci i kopnenim točkama dolazi do velike akumulacije rizika za čije bi osiguranje valjalo naplatiti ekstremno visoke premije. Zbog toga i institutske klauzule za osiguranje ratnih rizika ograničavaju trajanje osiguranja za vrijeme ležanja robe na pomorskom brodu. Prema tim klauzulama, osiguranje počinje od trenutka ukraja osiguranog predmeta na brod i traje do njegova iskrcanja u luci odredišta. Taj kriterij za određivanje trajanja osiguranja proizlazi iz tzv. "Waterborne Agreement" (1938.). Suprotno tome, institutske klauzule za osiguranje rizika štrajka pružaju osiguranje "od skladišta do skladišta".

1.2. OSIGURANJE ROBE U DOMAĆEM PRIJEVOZU (DOMAĆI KARGO)

1.2.1. Uvodne napomene

Pod pojmom osiguranje robe u domaćem prijevozu općenito se razumijeva osiguranje robe u prijevozu kod kojega se polazno i odredišno mjesto nalazi unutar državnih granica. To može biti i prijevoz robe koji prethodi njenom izvozu ili slijedi uvozu ako je ugovorom o prijevozu obuhvaćena samo domaća relacija. Kao osnovni kriterij za ocjenu što jest a što nije domaći transport služi prijevozna isprava. Prijevozi koji se obavljaju na temelju međunarodne prijevozne isprave ne smatraju se domaćim transportom.

Osiguranje robe u domaćem transportu obuhvaća prijevoze u svim granama prometa, kao i prijevoze putem više grana prometa, tj. u mješovitom (multimodalnom) prijevozu. Osim prijevoza, obuhvaćen je i prijenos stvari s jednog mjesta na drugo.

Osiguranje robe u domaćem transportu provodi se općim ili pojedinačnim ugovorima o osiguranju. Kao opći ugovor javlja se *generalna policia*. Ne postoje jedinstveni uvjeti za osiguranje domaćeg transporta. Generalna policia na samom formularu police sadrži i uvjete osiguranja. Za osiguranje pojedinačnih pošiljaka primjenjuju se posebni uvjeti osiguranja. Postoje dvije varijante tih uvjeta: *Opći uvjeti za osiguranje robe u prijevozu - Osnovni rizici* i *Opći uvjeti za osiguranje robe u prijevozu - Svi rizici*. Ti su uvjeti namijenjeni prije svega za osiguranje robe u međunarodnom kopnenom transportu, ali se primjenjuju i za osiguranje robe u domaćem transportu. Nove verzije tih uvjeta usklađene

su s revidiranim institutskim klauzulama za osiguranje robe iz 1982. godine u onoj mjeri u kojoj su institutske klauzule primjerene i za osiguranje kopnenog transporta.

1.2.2. Generalna policia

1.2.2.1. Opće karakteristike

Generalna policia je opći ugovor o osiguranju. Sastavljena je u obliku police osiguranja. Sadrži sve elemente ugovora o osiguranju. Zbog toga generalnu policu potpisuju obje ugovorne stranke: osiguratelj i osiguranik. Policom su detaljno i precizno određena sva važna pitanja iz odnosa osiguranja, kao što su širina pokrivena, vrijednost na koju je roba osigurana, premijska stopa i dr. Osiguranik nije dužan prijavljivati osiguratelju svaku pošiljku prije početka putovanja. Tom su policom pokrivena sve pošiljke robe, neovisno o vrsti prijevoznog sredstva kojim se prevoze. Zbog toga osnovicu za obračun premije osiguranja ne predstavlja vrijednost pojedine pošiljke nego vrijednost godišnjeg prometa osiguranika. Pošiljke u međunarodnom transportu nisu pokrivena ovim osiguranjem. Pod međunarodnim transportom razumijeva se prijevoz na temelju međunarodne prijevozne isprave. Takvim će se smatrati i transport gdje pošiljku prate carinski dokumenti i gdje faktura glasi na stranu valutu.

Osiguranje prema generalnoj polici obuhvaća prijevoze koji se obavljaju na temelju ugovora o prijevozu stvari u smislu trgovačkog pravnog posla, kao i prijevoze koje osiguranik obavlja vlastitim vozilima. Kada se prijevoz obavlja vozilima osiguranika, osiguratelj nema na temelju subrogacije pravo potraživati od osiguranika naknadu za štetu nastalu za vrijeme takva prijevoza. Takvo pravo ima u odnosu na fizičke osobe krivnjom kojih je nastala šteta, s pretpostavkom da su s obzirom na stupanj krivnje ispunjene potrebne pretpostavke za njihovu odgovornost.

1.2.2.2. Osigurani predmet

Osiguranjem prema generalnoj polici pokrivena su sve stvari koje se prevoze ili prenose na rizik osiguranika bilo kojim pogodnim sredstvom. Osiguranjem nije pokrivena samo roba u smislu stvari u trgovačkom prometu nego i svaka druga stvar osiguranika koja se prevozi ili prenosi na njegov rizik. Na primjer, njegova osnovna ili obrtna sredstva.

Generalnom su policom iz osiguranja izrijekom isključeni: umjetnički, muzejski, numizmatički i filatelistički predmeti; novac i vrijednosni papiri; dragocjenosti; samozapaljivi i samoeksplozivni predmeti i materije. Te je stvari

moću osigurati uz uvjet da se pravodobno prijave u osiguranje i plati dopun-
ska premija. Osigurana vrijednost robe je njezina fakturna vrijednost. Ako se
radi o pošiljci za koju se ne izdaje faktura ili neka druga odgovarajuća isprava,
osigurana vrijednost je stvarna vrijednost te pošiljke. Uzima se u obzir i trošak
prijevoza ako pada na teret osiguranika.

1.2.3. *Osigurani rizici. Isključenja iz osiguranja*

Ovim osiguranjem su pokriveni "svi rizici" gubitka ili oštećenja osiguranog
predmeta, osim onih izričito isključenih iz osiguranja. Pravi sadržaj pokriva
određen je, prema tome, odredbama o štetama isključenima iz osiguranja.
Pod pojmom "rizik" valja razumijevati neizvjestan i budući događaj. Iz
toga proizlazi da ovim osiguranjem nisu pokriveni "svi gubici ili oštećenja"
osiguranog predmeta. Osim svih rizika ovo osiguranje pokriva: doprinos
osiguranog predmeta u zajedničku havariju, nagrade za spašavanje i troškove
spašavanja osiguranika. Iz osiguranja su isključene štete nastale zbog: namjernog
postupka ili krajnje nepažnje osiguranika; prirodnog svojstva ili unutrašnje
mane osiguranog predmeta; zakašnjenja ili odugovlačenja u prijevozu. Ovim
osiguranjem su pokriveni samo transportni rizici. Zbog toga su iz osiguranja
izričito isključene i štete nastale kao posljedica ratnih i nuklearnih rizika.

2. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI CESTOVNOG PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA ROBI

2.1. POREDBENOPRAVNI ODNOS UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI I UGOVORA O OSIGURANJU ROBE U PRIJEVOZU

Cestovnom prijevozniku, kao i prijevoznicima drugih grana prometa, u
interesu je osiguranje vlastite odgovornosti u funkciji prijevoznog poduzetnika
i nositelja odgovornosti za uredno izvršenje ugovora o prijevozu. Potreba za
osiguranjem odgovornosti prijevoznika postoji neovisno o tome što se roba
- objekt prijevoza - redovito osigurava od transportnih rizika. To znači da
svaki prijevoz robe redovito prate dva ugovora o osiguranju: osiguranje robe i
osiguranje odgovornosti prijevoznika za stvari primljene na prijevoz. Premda
su ti ugovori vezani za isti objekt prijevoza, radi se o pravno samostalnim
poslovima među kojima nema nikakve pravne veze. To vrijedi i za odnos
ugovora o osiguranju robe prema drugim trgovačkopравnim poslovima koji

se redovito sklapaju pri realizaciji transporta dobara, kao što su otpremništvo,
usklađivanje i dr. Iz pravne samostalnosti tih pravnih poslova proizlazi da
sklapanjem ugovora o osiguranju ne prestaje obveznopravni odnos odgovornosti
trećih osoba za štetu. Treće osobe ne mogu imati koristi od činjenice što postoji
osiguranje robe za vrijeme prijevoza. Drugim riječima, prijevoznik se ne oslobađa
dužnosti popravka štete prema pravilima koja vrijede za prijepozni ugovorni
odnos, neovisno o tome što je oštećeni (osiguranik-vlasnik robe) ostvario
naknadu štete iz osiguranja robe u prijevozu. Isplatom takve naknade, pravo
na naknadu štete od odgovornog prijevoznika umjesto osiguranika (korisnika
prijevoza) srijeće osiguratelj robe na temelju zakonskog prava subrogacije.⁴³¹

Osiguratelji u praksi redovito koriste to pravo i tzv. regresnim tužbama nastoje
od prijevoznika, u granicama njihove odgovornosti, ostvariti isplaćene iznose.
To je razlog zbog čega interes prijevoznika za osiguranje od odgovornosti ne
prestaje činjenicom što je korisnik prijevoza sklopio ugovor o osiguranju robe
za vrijeme prijevoza. Zato prijepoznici u odgovoru na odštetni zahtjev ne
mogu utemeljeno isticati da ne postoji njihova odgovornost zbog činjenice
što je roba osigurana. Kako bi se u tom pogledu uklonila svaka nejasnoća, u
institutske klauzule za osiguranje robe uvrštena je posebna ugovorna odredba
- Klauzula o nevaljanosti ugovora u korist trećih osoba (*Not to Inure Clause*).⁴³²

2.2. PREDMET OSIGURANJA

Osiguranjem odgovornosti cestovnog prijevoznika osiguratelj se obvezuje
da će osiguraniku - prijevozniku nadoknaditi iznose koje je on dužan platiti
s naslova ugovorne odgovornosti za štete na robi koju je preuzeo na prijevoz.
Predmet osiguranja je ugovorna odgovornost osiguranika. Izvanugovorna
odgovornost nije predmet ovog osiguranja. Obvezno osiguranje vlasnika vozila
odnosno prijevoznika od odgovornosti prema trećima propisano je *Zakonom o
obveznim osiguranjima u prometu* (2005.) i *Zakonom o prijevozu opasnih stvari*
(2007.).⁴³³

⁴³¹ O subrogaciji osiguratelja opširnije, Dio I, pod 14/, supra.

⁴³² Ta klauzula u *Institute Cargo Clauses*, 2009. glasi: Ovim se osiguranjem ne mogu koristiti
prijepoznici, skladištari i ostale treće osobe (Klauzula 15. 2.).

⁴³³ Izvanugovorna odgovornost osigurana je obveznim osiguranjem vlasnika vozila od odgo-
vornosti za štete nanesene trećim osobama do propisane ili ugovorene visine prema Zakonu
o obveznim osiguranjima u prometu (čl. 22. i d.), Zakonom o prijevozu opasnih stvari (2007.)
propisano je da prijepoznik smije prevoziti opasne stvari ako "posjeduje dokaz o osiguranju od
odgovornosti za štetu prouzročenu trećim osobama" (čl. 18.). Zakon o prijevozu opasnih stvari
objavljen je u *Nar. nov.* br. 79/2007.

Pod odgovornošću osiguranika razumijeva se njegova dužnost naknade štete zbog gubitka ili oštećenja robe nastalog od trenutka preuzimanja robe na prijevoz do njezine predaje primatelju. Ta se obveza utvrđuje prema pravu mjerodavnom za prijevozno ugovorni odnos. U tom pogledu valja razlikovati međunarodne prijevoze i prijevoze u unutarnjem cestovnom prometu. Osnovno je pravno vrelo za reguliranje međunarodnog prijevoza stvari cestom *Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR)*.⁴³⁴ Na ugovore o prijevozu u unutrašnjem cestovnom prometu primjenjuje se (do donošenja posebnog zakona) *Zakon o obveznim odnosima, 2005.* (Odsjek 14. "Ugovor o prijevozu"). Za utvrđivanje odgovornosti prijevoznika u okviru ovog osiguranja mjerodavni su i supsidijarni izvori prava koji se općenito primjenjuju na prijevozni ugovorni odnos (ugovor, opće dispozitivne odredbe Zakona o obveznim odnosima, trgovački običaji i sudska praksa). Iz toga proizlazi da ovim osiguranjem nije pokrivena odgovornost prijevoznika koja je šira od one propisane Konvencijom ili zakonom. Žbog toga se ponekad i naziva zakonska odgovornost prijevoznika. Pravo cestovnog prijevoza usvaja načelo dispozitivnosti stranaka, osim ako zakonom to nije zabranjeno. Zabrane su donesene isključivo radi zaštite korisnika prijevoza. Drugim riječima, prijevozni ugovornim odredbama (uvjetima poslovanja) može se staviti u nepovoljniji položaj od onog u kojem se nalazi prema zakonskim propisima. Ako prijevoznik ugovornim odredbama preuzme odgovornost za štete za koje prema cestovnom prometnom pravu ne bi bio odgovoran, takva odgovornost nije pokrivena ovim osiguranjem. Tipiskim ugovorima o osiguranju odgovornosti prijevoznika redovito je regulirano na temelju kojih se propisa utvrđuje odgovornost prijevoznika u okviru odnosa iz osiguranja odgovornosti. Propisi predviđeni ugovorom o osiguranju mjerodavni su za utvrđivanje obveza osiguratelja iz osiguranja.

2.3. PRIMJENA PROPISA

Pravni odnos iz osiguranja odgovornosti prijevoznika nastaje sklapanjem ugovora o osiguranju. Na taj se odnos primjenjuju odredbe Zakona o obveznim odnosima (2005.) o ugovoru o prijevozu (Odsjek 14.) i posebno odredbe toga zakona o osiguranju od odgovornosti (Odsjek 27. II. pod 7. "Osiguranje od odgovornosti"). Tim su odredbama uređena samo neka opća pitanja. Stranke imaju slobodu ostala pitanja u dopuštenim granicama uređivati ugovornim

⁴³⁴ Republika Hrvatska je ratificirala CMR-konvenciju 1992. godine (*Nar. nov. Međunarodni ugovori*, br. 1/1992.). O primjeni konvencijskih odredbi u hrvatskom pravu v. Radionov, Nikoleta, *Odgovornost cestovnog prijevoznika za robu i poslovi osiguranja, Osigurnije*, br. 12/1/2009.

odredbama. Žbog toga je ugovor stranaka osnovni i najvažniji instrument za uređivanje odnosa iz ovog osiguranja. Zakonom o obveznim odnosima predviđena je mogućnost da oštećena osoba može neposredno od osiguratelja odgovornosti zahtijevati naknadu za štetu koju je pretrpjela događanjem za koji odgovara osiguranik (izravna tužba, lat. *actio directa*). Takva je mogućnost po visini ograničena na iznos osigurateljeve obveze (cl. 965. st. 1.). To znači, na primjer, da treća osoba ne može izravno od osiguratelja ostvariti iznos u visini ugovorene franšize ili iznose iznad limita odgovornosti predviđenog ugovorom o osiguranju. Te će iznose treća osoba morati ostvariti izravno od prijevoznika.

Sklapanje ugovora u ovom osiguranju redovito se obavlja upotrebom tipiskih ugovornih obrazaca. Ti obrasci sadrže uvjete osiguranja u formi ugovornih odredbi. Posebnim ugovornim odredbama stranke mogu pojedino pitanje riješiti i drukčije, kao što ugovor mogu nadopuniti i drugim utanačenjima. Postoje posebni tipski ugovori za: a) unutarnji cestovni promet, b) međunarodni cestovni promet. Među njima ne postoje značajnije sadržajne razlike. One se ogledaju prije svega u ugovorenim propisima za utvrđivanje odgovornosti prijevoznika.

2.4. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI PREMA TIPSKIM UGOVORIMA

Opseg prava osiguranika iz ugovora. Tipiski ugovori sadrže odredbe o vrstama šteta pokrivenih osiguranjem, opsegu naknade štete i visini obveze osiguratelja.

Osiguratelj je obavezan nadoknaditi osiguraniku:

- a) sve iznose koje osiguranik plati ili je dužan platiti za štete na robu ako je šteta nastala kao posljedica:
- prometne nezgode prijevoznog sredstva,
 - požara ili eksplozije,
 - provalne krađe, razbojničke krađe ili krađe cijelog vozila s pošiljkom;
- b) troškove spora i pravnih radnji poduzetih na zahtjev ili u sporazumu s osigurateljem radi zaštite od neopravdanih ili pretjeranih zahtjeva trećih osoba;
- c) osiguranikove troškove spašavanja radi izbjegavanja štete od neposredne opasnosti ili smanjenja već nastalih šteta.

Te su odredbe tipskih ugovora sukladne odredbama Zakona o obveznim odnosima (čl. 964. t. 2. i 3.).

Što se tiče *opsega naknade štete*, tipskim je ugovorom regulirano da su osiguranjem pokrivenne samo stvarne štete i izmalka dobit. Osiguranje je *po visini ograničeno* na ugovoreni iznos maksimalne obveze osiguratelja. Visina limita predviđena tipskim ugovorom može se povećati sklapanjem dopunskog osiguranja.

Isključenja iz osiguranja. Neovisno o tome što postoji odgovornost osiguranika (prijevoznika), osiguranjem nisu pokrivenne štete nastale kao posljedica:

- a) namjere ili krajnje nepažnje osiguranika (pojam osiguranik ne obuhvaća vozača kola, njegova pomoćnika i druge tehničke osobe);
- b) neispunjenja ugovorenog roka trajanja prijevoza ako je taj rok kraći od uobičajenog;
- c) neispunjenja ugovora o prijevozu.

Osim toga, ovim osiguranjem nisu obuhvaćene: isplate trećim osobama kada je tražbina zastarila; štete na stvarima kod besplatnog prijevoza; štete na poštanskim pošiljkama.

Dužnosti osiguranika. U slučaju nastanka štete pokrivenne osiguranjem, osiguranik je dužan: štetu zapisnički utvrditi s korisnikom prijevoza, obavijestiti osiguratelja o nastanku štete, poduzeti sve potrebne mjere da se spriječi odnosno smanji šteta. U slučaju krađe i/ili gubitka pošiljke dužan je to prijaviti policijskom organu. Osiguranik je dužan prije priznavanja svoje obveze zatražiti suglasnost osiguratelja i držati se njegovih uputa. U slučaju propuštanja te dužnosti osiguratelj može odbiti isplatu naknade, ako nije postojala odgovornost osiguranika za štetu ili je odgovornost po visini bila manja od one koju je prijevoznik priznao. Osiguranik je dužan obavijestiti osiguratelja o svakom pokrenutom sudskom ili arbitražnom sporu koji bi mogao rezultirati obvezom osiguratelja iz ovog osiguranja.

Regresno pravo. Tipski ugovor sadrži i odredbu o *pravu subrogacije osiguratelja*. Osiguranik je dužan na vrijeme poduzeti sve mjere potrebne za osiguranje regresnog prava prema osobama odgovornima za nastanak štete. U suprotnom, odgovoran je osiguratelju za iznose koje zbog njegova propusta nije mogao ostvariti od osobe odgovorne za štetu. U slučaju izravnog zahtjeva oštećene osobe, osiguratelj nakon isplaćene naknade nema pravo regresa isplaćenih iznosa od osiguranika, osim ako je trećoj osobi isplatio naknadu za štetu koja je ugovorom isključena iz osiguranja. Osiguratelj ima pravo regresa prema osiguranikovu zaposleniku i drugim osobama za čije postupke odgovara

osiguranik (vozač i dr.) samo ako je štetu prouzročio namjerno (čl. 963. t. 4. ZOO).

Premija osiguranja. Ugovornom odredbom o premiji osiguranja ugovaraju se visina premijske stope i osnovica za njezin obračun. Ugovorom se predviđa minimalna godišnja premija. Osiguratelj ima pravo pregledati poslovne knjige i evidenciju osiguranika o obavijenim prijevozima radi kontrole točnosti prijavljenih podataka. Visina premijske stope ovisi o rezultatima osiguranja.

2.5. UGOVOROM O OSIGURANJU ODGOVORNOSTI NISU OSIGURANE STVARI PRIMLJENE NA PRIJEVOZ

Predmet je ovog osiguranja odgovornost prijevoznika za stvari primljene na prijevoz. Tim ugovorom nisu osigurane same stvari. Odgovornost prijevoznika i osiguranje robe dva su potpuno različita i međusobno odvojena pravna instituta. Istina, odgovornost za štete na robi i osiguranje same robe svaki na svoj su način pravni instrumenti pomoću kojih se nadoknađuje šteta na robi nastala za vrijeme prijevoza. Međutim, ti se načini popravljaju štete međusobno bitno razlikuju. Cestovni prijevoznik za stvari primljene na prijevoz odgovara prema propisima koji se primjenjuju na taj prijevoz (Konvencija CMR, Zakon o obveznim odnosima), a obveze osiguratelja iz ugovora o osiguranju robe utvrđuju se prema odredbama ugovora o osiguranju. Međusobne razlike tih dvaju načina popravljaju štete najbolje su vidljive iz sljedećega:

— Roba je osigurana "od skladišta do skladišta" ili još šire "od ukrcaja na prvo prijevozno sredstvo do iskrcaja sa zadnjeg prijevoznog sredstva".

Drugim riječima, roba je osigurana od polaznog do odredišnog mjesta navedenog u ugovoru, a ta se mjesta mogu nalaziti na kopnenim točkama različitih kontinenata. Suprotno tome, prijevoznik odgovara "od preuzimanja do predaje", a prijevoz se obavlja samo kopnom;

— Roba se osigurava na njezinu tržišnu vrijednost plus očekivanu dobit (obično CIF-vrijednost plus 10 posto), a prijevoznik po visini odgovara ograničeno. Osim toga, ugovorom o osiguranju odgovornosti ugovara se maksimalna obveza osiguratelja prema događaju;

— Roba je najčešće osigurana protiv "svih rizika", a prijevoznik ne odgovara za štete nastale uslijed više sile, kao i za niz drugih uzroka (tzv. "posebne opasnosti");

— Osigurati se mogu i štete zbog unutrašnje mane ili prirodnog svojstva robe i sličnih uzroka. Prijevoznik nikad ne odgovara za štete nastale iz tih uzroka.

— Neusporedivo je lakše i brže ostvariti odštetni zahtjev od osiguratelja robe nego od prijevoznika ili osiguratelja njegove odgovornosti, a sudski se postupak često mora pokrenuti pred inozemnim sudom i uz primjenu stranog prava.

Zbog svega toga krajnje je pogrešno misliti da su, sklapanjem ugovora o osiguranju odgovornosti, automatski osigurane i same stvari koje je prijevoznik preuzeo na prijevoz. Zato je tipskim ugovorima o osiguranju od odgovornosti s razlogom izrijekom zabranjeno u poslovnim odnosima prema korisnicima prijevoza nastupati tvrdnjom da je tim ugovorom osigurana i sama pošiljka od transportnih rizika.

Glava III.

ZRAČNO TRANSPORTNO OSIGURANJE

1. OPĆENITO

Pod pojmom zračnog transportnog osiguranja razumijeva se grana transportnog osiguranja u okviru koje se osiguravaju zrakoplovi (zrakoplovi za prijevoz putnika i tereta) i druge zračne letjelice (helikopteri, poljoprivredna avijacija, sportska avijacija, zračne jedrilice, motorne jedrilice, zračni brodovi, slobodni baloni, mikrolaki avioni), njihova oprema (*zračni kasko; engl. aircraft hull insurance, njem. Flugzeugkaskoversicherung, franc. assurance de corps aeriens*), roba i druge pokretne stvari koje se prevoze zrakoplovom, odgovornost prema trećima i drugi interesi koji su izloženi rizicima zračne plovidbe ili su u vezi s obavljanjem zračne plovidbe. Skup pravnih normi kojima se uređuju odnosi iz ugovora o osiguranju u zračnom prometu obuhvaćeni su pojmom *pravo zračnog transportnog osiguranja*.

2. PRIMJENA PROPISA

Osiguranje u zračnom prometu zakonski je uređeno odredbama *Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu* (1998., kako je izmijenjen i dopunjen 2008. i 2009.; u nastavku i: ZOSOZP).⁴³⁵ Izmjenama i dopunama ZOSOZP-a iz 2008. i 2009., taj je zakon usklađen s odredbama *Montrealske konvencije*, koju je Republika Hrvatska u međuvremenu ratificirala.⁴³⁶

⁴³⁵ Zakon je objavljen u *Narodnim novinama* br. 132/1998. Zakon je izmijenjen i dopunjen u dva navrata: Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (*Narodne novine* br. 63/2008.) i Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (*Narodne novine*, br. 134/2009.). Tim su izmjenama odredbe o ugovoru o osiguranju ostale neizmijenjene, osim što je po uzoru na Montrealsku konvenciju uvedeno *obvezno osiguranje putnika*. Odredbe Montrealske konvencije uvištene su u pravo EU Uredbom EU 889/2002.

⁴³⁶ Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, Montreal, 1999. Republika Hrvatska ratificirala je tu konvenciju (*Nar. nov. Međunarodni ugovori*, br. 9/2007.).

Zakonski su uređena neka specifična pitanja iz osiguranja u zračnom prometu, kao što su objekt osiguranja, trajanje osiguranja, štete izuzete iz osiguranja, visina naknade štete, predmnijevani potpuni gubitak zrakoplova, primjena drugih propisa, zastara tražbine, mjerodavno pravo za ugovor, te osobito obvezno osiguranje od odgovornosti (Glava V. ZOSOZP: *Ugovor o osiguranju u zračnom prometu*).

Za pitanja koja nisu posebno uređena Zakonom o obveznim i stvarno-pravnim odnosima u zračnom prometu, *na odgovarajući se način primjenjuju odredbe o ugovorima o pomorskom osiguranju iz Pomorskog zakonika*, osim posebnih odredaba o osiguranju brodova (čl. 126.).⁴³⁷ Time je u cijelosti osiguranje u zračnom prometu uređeno posebnim propisima (*lex specialis*), pa je logična odredba Zakona o obveznim odnosima da se njegove odredbe o ugovoru o osiguranju *ne primjenjuju na osiguranje u zračnoj plovidbi* (čl. 923. st. 1. ZOO). Ako neko pitanje iz osiguranja u zračnom prometu nije uređeno posebnim odredbama iz Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, a odgovarajuće odredbe ne postoje ni u Pomorskom zakoniku, na ta se pitanja primjenjuju opća pravila obveznog prava sadržana u Zakonu o obveznim odnosima, a ne pravila o imovinskom osiguranju iz toga istog Zakona.

Iz supsidijarne primjene odredaba Pomorskog zakonika isključene su odredbe koje uređuju *osiguranje brodova* (čl. 126. ZOSOZP). Te se odredbe odnose na tzv. pomorsko kasko osiguranje, pod čime se razumijeva osiguranje trupa broda, njegovih strojeva i opreme, pa po naravi stvari one nisu primjenjive na osiguranje zrakoplova. Osiguranje trupa i opreme zrakoplova uređeno je posebnim odredbama samim ZOSOZP-om, čije norme kao *lex specialis* imaju prednost pred svim drugim zakonskim odredbama. To praktički znači da se, za razliku od osiguranja brodova, norme Pomorskog zakonika *mutatis mutandis* primjenjuju na sva druga osiguranja u zračnom prometu, primjerice, na osiguranje stvari, prevoznine, troškova osiguranja, izgubljene dobiti, odgovornosti prema trećima i dr.

Odredbe ZOSOZP-a koje se odnose na osiguranje primjenjuju se i na *reosiguranje* objekata osiguranih prema tom Zakonu ako su ispunjena dva uvjeta: a) da je riječ o predmetima osiguranim prema zakonskim odredbama o ugovoru

o osiguranju u zračnom prometu (čl. 118.), b) da je osiguranje sklopljeno po policama ili uvjetima uobičajenim za osiguranje u zračnom prometu (čl. 119.).

Zakonske odredbe o ugovoru o osiguranju u zračnom prometu pretežito su dispozitivne pravne naravi, pa je ugovor stranaka glavno pravno vrelo za uređivanje odnosa iz osiguranja u zračnom prometu.

3. INTERES ZA OSIGURANJE U ZRAČNOM PROMETU

Interes za osiguranje u zračnom prometu može se promatrati sa stajališta interesa vlasnika odnosno operatora zrakoplova (nositelj pothvata u zračnom prometu), nositelja interesa na robi koja se prevozi zrakoplovom te putnika u zračnom prometu. Vlasnik ili operator zrakoplova ima opravdani materijalni interes ne samo za osiguranje trupa i opreme zrakoplova, nego i za osiguranje niza drugih interesa koji su vezani uz uporabu zrakoplova u prijevozu putnika i tereta u zračnom prometu (prevoznina, troškovi osiguranja, očekivana dobit, založna i ostala prava i koristi, ugovorna i izvanugovorna odgovornost i dr.). Osiguranje od odgovornosti obuhvaća osiguranje odgovornosti prema trećima, prema putnicima te osobama kojima se operator služi u svom poslovanju. Sklapanjem ugovora o zakupu zrakoplova, interes za osiguranje zrakoplova i drugih interesa u vezi s uporabom zrakoplova stječe i zakupnik zrakoplova. U pogledu interesa za osiguranje vlasnika ili operatora zrakoplova postoje sličnosti između pomorske i zračne plovidbe. Nositelj interesa na robi zainteresiran je za osiguranje robe od rizika kojima je izložena roba za vrijeme zračne plovidbe i rizika prijevoza robe na relacijama koje prethode ili slijede zračnom prijevozu, uključujući i usputna uskladištenja, kao i rizike ukrcajanja, prekrcajanja i iskrcajanja robe iz prijevoznog sredstva i dr. Svi su ti rizici po svojoj naravi transportni rizici koji se mogu osigurati u okviru zračnog transportnog osiguranja. Za osiguranje većine od tih rizika postoje standardni uvjeti osiguranja. U tom se okviru osiguravaju i operatori aerodroma od odgovornosti iz svoje djelatnosti.

Putnici u zračnom prijevozu osiguravaju se u okviru *osiguranja osoba* (osiguranje života i osiguranje nezgode), a ne u okviru zračnog transportnog osiguranja, kao što je to slučaj i u drugim prometnim granama. Putnici i fizičke osobe imaju interes za osiguranje života i nezgode, neovisno o tome prevoze li se u javnom zračnom prometu ili ne.

⁴³⁷ U zakonskom tekstu iz 1998. godine, očito pod utjecajem Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, nalazi se izraz "plovidbeno osiguranje" umjesto izraza "pomorsko osiguranje". Zbog toga izraz "plovidbeno osiguranje" *de lege ferenda* treba zamijeniti izrazom pomorsko osiguranje.

4. OBVEZNO OSIGURANJE U ZRAČNOM PROMETU

Osiguranje u zračnom prometu počiva na načelu *dragovoljnosti*. Iznimno su zakonom propisani slučajevi kada je osiguranje obvezno. U zračnom prometu tradicionalno su zakonski propisana dva obvezna osiguranja: a) *osiguranje putnika u javnom zračnom prometu od posljedica nesretnog slučaja*,⁴³⁸ b) *osiguranje vlasnika zrakoplova od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama i putnicima* (Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, 2005.). Ratifikacijom Montrealske konvencije u tom je pogledu dopunjen naš sustav obveznog osiguranja u zračnom prometu. Tom je konvencijom, naime, za područje njezine primjene, uvedeno *obvezno osiguranje zračnog prijevoznika od odgovornosti* (čl. 50.). Osiguranje od odgovornosti mora pokrivati prijevoznikovu odgovornost *kako je ona propisana tom konvencijom*. Republika Hrvatska, kao članica Konvencije, svoje je interno pravo uskladila s njezinim odredbama Zakonima o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim i svarnopravnim odnosima u zračnom prometu iz 2008. i 2009. Prema tim izmjenama, zračni prijevoznik je obavezan osigurati svoju odgovornost za putnike do primjerene visine koja *svim osobama s pravom na naknadu štete osigurava isplatu cjelokupnog iznosa naknade štete na koji imaju pravo u skladu s odredbama ZOSOZP-a* (čl. 5. Izmjena i dopuna ZOSOZP-a iz 2009.). To znači da se u okviru tih odnosa primjenjuju svote odgovornosti propisane Montrealskom konvencijom (i ZOSOZP-om), a ne osigurane svote predviđene Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu (arg. čl. 4. st. 3. Izmjena i dopuna ZOSOZP-a iz 2009.). Pravo na naknadu štete imaju sve osobe koje se smatraju putnicima. Obveznim osiguranjem obuhvaćene su štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, štete na prtljazi i štete zbog zakašnjenja. Konvencija i ZOSOZP kao obveznika za sklapanje osiguranja navode prijevoznika, a ne vlasnika zrakoplova, čime se samo potvrđuje danas općuusvojeno stajalište da ugovor o prijevozu putnika i njihove prtljage može sklopiti i osoba koja nije vlasnik prijevoznog sredstva.

5. VRSTE UGOVORA

Ugovori o osiguranju zrakoplova i drugih osiguranih predmeta u zračnom prometu mogu biti: a) *ugovori o osiguranju za određeno putovanje (let)*, b) *ugovori o osiguranju na određeno vrijeme*. Osnovna su obilježja tih ugovora ista kao i u

⁴³⁸ Javni zračni promet je linijski i povremeni prijevoz osoba ili stvari (Zakon o zračnom prometu – čl.1.).

drugim prometnim granama. U odnosu na osiguranje u drugim prometnim granama bitno se razlikuju u pogledu početka i svršetka snošenja rizika od strane osiguratelja, što je posljedica specifičnosti odvijanja zračne plovidbe od zračne luke do zračne luke.

Ugovorom o *osiguranju za određeno putovanje* osigurano se putovanje (osigurani let) određuje navođenjem u ugovoru ili polici osiguranja polaznog i odredišnog mjesta. Trajanje *ugovora na određeno vrijeme* određuje se navođenjem u ugovor ili u polici osiguranja prvog i posljednjeg dana osiguranja.

Zrakoplove i druge letjelice moguće je osigurati i samo za vrijeme leta ili samo za vrijeme stajanja na zemlji.

6. UVJETI OSIGURANJA

Za osiguranje zrakoplova i drugih zračnih letjelica postoje posebni standardni uvjeti osiguranja. Isto tako postoje posebni standardni uvjeti za osiguranje robe u zračnom prijevozu (Institute Cargo Clauses – Air). Posebni su uvjeti za osiguranje transportnih rizika, a posebni za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka. Uvjeti osiguranja mogu biti uvjeti osiguranja domaćih osiguratelja ili strani standardni uvjeti osiguranja. Uvjeti osiguranja, kao i u ostalim vrstama osiguranja, mogu biti opći i posebni. Istim uvjetima za osiguranje zrakoplova može biti predviđeno kombinirano osiguranje: osiguranje transportnih rizika, osiguranje odgovornosti prema trećima te osiguranje odgovornosti prema putnicima. Takvi su uvjeti npr. *Lloyd's Aircraft Policy*. U našoj se praksi manje letjelice osiguravaju prema domaćim uvjetima osiguranja, dok se za osiguranje zrakoplova u međunarodnom zračnom prijevozu koriste standardni uvjeti stranih tržišta osiguranja. Pretežito su to uvjeti engleskog tržišta osiguranja. Prema *Lloyd's Aircraft Policy*, osiguratelji će do osigurane svote platiti naknadu za potpuni gubitak osiguranog zrakoplova, njegovu zamjenu ili popravak oštećenja koja su nastala zbog osiguranih rizika, uključujući nestanak zrakoplova ako o njemu nema vijesti za šezdeset dana od početka leta. Istim uvjetima osiguranja osigurana je i odgovornost prema trećima i odgovornost prema putnicima. Iz osiguranja zrakoplova izuzete su štete nastale posredno ili neposredno zbog mana ili nesposobnosti zrakoplova za sigurnu zračnu plovidbu ako je osiguranik za njih znao ili mogao znati. Pod tim se razumijeva nesposobnost zbog tehničkih nedostataka ili nedovoljne opremljenosti, kao i zbog neodgovarajuće posade ili nepropisnog opterećenja zrakoplova. Osiguranjem su pokrivenne štete nastale zbog nepažnje zapovjednika

Osiguranje prema Institute War Clauses (Air Cargo) počinje ukrcanjem robe u zrakoplov, a prestaje iskrcanjem robe iz zrakoplova u ugovorenom određenišom mjestu.

7. OSIGURANI PREDMET

7.1. OPĆENITO

Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu ne određuje pojam ugovora o osiguranju u zračnom prometu. Područje svoje primjene taj Zakon određuje tako da navodi predmete (interese) na osiguranje kojih se primjenjuje. Zakon sve predmete na osiguranje kojih se primjenjuje, po uzoru na Pomorski zakonik, dijeli na tri kategorije:

- zrakoplov i njegova oprema te stvari koje se zrakoplovom prevoze ili se na njemu nalaze;
- prevoznina, troškovi osiguranja, očekivana dobit, založna i ostala prava i koristi koje postoje ili se opravdano mogu očekivati u vezi sa zračnim prometom, a mogu se procijeniti u novcu;
- odgovornost za štetu nanесenu trećim osobama u vezi s iskorištavanjem zrakoplova i drugih stvari navedenih u točki 1 (čl. 118).⁴⁴¹

Prema najnovijim izmjenama toga zakona iz 2009. obveznim je osiguranjem obuhvaćena i odgovornost zračnog prijevoznika prema putnicima sukladno odredbama Montreatlske konvencije.⁴⁴²

7.2. POJEDINI OSIGURANI PREDMETI

Pojam zrakoplov⁴⁴³ u smislu osiguranog predmeta uključuje avione, rotokopere, zračne brodove, jedrilice, motorne jedrilice, mikrolake avione i dr. Pojam zrakoplov uključuje i opremu zrakoplova, osim ako nije drukčije ugovoreno.

⁴⁴¹ Operator zrakoplova (nositelj pothvata u zračnom prometu) odgovara za štetu nastalu na zemlji zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede trećih osoba te za štetu nanесenu stvarima koju uzrokuje zrakoplov u letu, ili osobe, ili stvari koje su ispale, ili su izbačene iz zrakoplova u letu, izuzev ako se dokaže da zrakoplov u letu, ili osobe, ili stvari koje su ispale, ili su izbačene iz zrakoplova u letu nisu bile uzrok štete (čl. 108. st. 1. ZOSOZP). Za štetu iz članka 108. stavka 1. ovoga Zakona, koju nanese zrakoplov uzet u zakup, odgovara zakupnik kao operator zrakoplova (čl. 109. ZOSOZP).

⁴⁴² Zakon o izmjenama i dopunama ZOSOZP, 2009. (Nar. nov. 134/2009.)

⁴⁴³ Pojam zrakoplov uključuje svaku napravu koja se održava u atmosferi zbog reakcije zraka, osim reakcije zraka u odnosu na Zemljinu površinu (Zakon o zračnom prometu – čl. 1).

i članova posade zrakoplova, kao i osiguranikovi troškovi spašavanja, te troškovi prijevoza oštećene letjelice do mjesta gdje će se obaviti njezin popravak.

Osiguranje zrakoplova poseban je oblik osiguranja, premda postoje stanovite sličnosti s osiguranjem brodova, pa su i uvjeti za osiguranje zrakoplova različiti u odnosu na uvjete za osiguranje brodova.⁴³⁹

Pod *Osiguranjem robe* u zračnom prijevozu razumijeva se osiguranje robe za vrijeme prijevoza zrakoplovom od jednog aerodroma do drugog. Zračni prijevoz može biti i samo dio ukupne prijevozne relacije ako se prijevoz robe obavlja u viševrskom prijevozu. O tome ovisi i primjena standardnih uvjeta osiguranja. Za osiguranje robe u zračnom prijevozu postoje posebni standardni uvjeti osiguranja. Najpoznatiji su standardni uvjeti i u ovom osiguranju engleske institutske klauzule. Za osiguranje transportnih rizika namijenjene su *Institute Cargo Clauses (Air) (excluding sendings by post)*, 1982. Ratni se rizici osiguravaju prema *Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by post)*, a rizici štrajka prema *Institute Strikes Clauses (Air Cargo)*. Postoje verzije tih klauzula iz 1982. i 2009. godine, kao i u klasičnom osiguranju pomorskog karga. Kada se roba, osim zrakom, prevozi i morem, odgovarajući uvjeti osiguranja su *Institute Cargo Clauses A (1982., 2009.)*. Institutske klauzule za osiguranje robe u zračnom prijevozu (*Institute Cargo Clauses – Air*) potpune su zbirke ugovornih odredaba (klauzula), koje se sadržajno oslanjaju na *Institute Cargo Clauses (A)*. Osiguranje prema *Institute Cargo Clauses – Air Cargo (excluding sendings by Post)* obuhvaća osiguranje svih rizika gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta, osim onih izričito isključenih iz osiguranja. Kao što se iz samog naziva ovih zbirki klauzula vidi, one nisu namijenjene za osiguranje poštanskih pošiljki. U ovim klauzulama postoje ona ista opća isključenja koja postoje i u *Institute Cargo Clauses (A)*. *Novi Institute Cargo Clauses (Air) iz 2009. u osnovi slijede* koncept trajanja osiguranja iz *Institute Cargo Clauses, 2009.* uz stanovite logične prilagodbe.⁴⁴⁰ Jedan od izvanrednih načina prestanka ugovora o osiguranju predviđa da osiguranje prestaje istekom roka od 30 dana nakon što je osigurani predmet iskrcan iz zrakoplova u konačnom iskrcajnom mjestu.

⁴³⁹ Zanimljivo je navesti da je za potrebe primjene prava o sudarima brodova, hidroavion na vodi obuhvaćen pojmom brod (čl. 748. PZ; tako i Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru). Međutim, prema *Institute Time Hull Clauses – Hulls (Collision Liability Clause)* nije pokrivena odgovornost osiguranog broda za štete nastale u sudaru s hidroavionom. Standardnim osiguranjem broda u okviru *Risks Clause* pokriven je rizik dodira (udara) zrakoplova, helikoptera i sl. s brodom ili predmeta koji iz njih ispadnu (ITC, 1995. – klauzula 6.2.5).

⁴⁴⁰ Opširnije o trajanju osiguranja prema *Institute Cargo Clauses (2009.)*, Dio II, Glava I, pod 1.5.3.3., supra.

8. TRAJANJE UGOVORA O OSIGURANJU ZRAKOPLOVA

8.1. UGOVOR ZA ODREĐENO PUTOVANJE

Osiguranje zrakoplova na određeno putovanje počinje u trenutku kada se zrakoplov stavi u pokret radi izvišenja osiguranog putovanja u ugovorenim polaznom mjestu i traje dok zrakoplov ne završi s kretanjem neposredno nakon slijetanja u ugovorenom određenoj mjestu (čl. 120. st. 1.). Smatra se da je zrakoplov pokretan motorom u letu od trenutka pokretanja motora u svrhu vožnja, odnosno uzlijetanja, pa sve do trenutka zaustavljanja zrakoplova nakon slijetanja i prestanka rada motora nakon slijetanja, odnosno vožnje (čl. 108. st. 4. ZOSOZP). Taj kriterij vrijedi i za odnose iz osiguranja na određeno putovanje. Ako je riječ o zrakoplovu koji se ne pokreće vlastitim pogonom (jedrilice, baloni i dr.), zakonom je propisano specifično rješenje. Osiguranje takvih letjelica počinje od trenutka odvezivanja, odnosno početka uzlijetanja pa do trenutka ponovnog vezivanja nakon slijetanja, odnosno zaustavljanja nakon slijetanja (čl. 108. st. 5. ZOSOZP).

8.2. UGOVORI NA ODREĐENO VRIJEME

Trajanje ugovora na određeno vrijeme određuje se ugovorom. Uobičajeno je da osiguranje kontinuirano traje 12 mjeseci, ali se može ugovoriti i kraće razdoblje. Ako nije drukčije ugovoreno, osiguranje na određeno vrijeme počinje teći u 0:00 sati prvog dana i završava u 24 sata posljednjeg dana predviđenog ugovorom (arg. 703. PZ).

Kod osiguranja zrakoplova na određeno vrijeme, osiguranje se produžuje za trajanja neodgovodivih popravaka oštećenja pokrivenih osiguranjem, uz ove uvjete: a) da su radovi popravka započeti tijekom trajanja osiguranja, b) da je riječ o neodgovodivim popravcima, c) da se popravci izvode bez neopravdanog zadržavanja, d) da se za to vrijeme zrakoplov ne može koristiti za sigurni zračni promet. Osiguranje se može produžiti najviše 15 dana nakon proteka ugovorenog roka osiguranja (čl. 123. st. 1.).

Osiguranik je dužan u slučaju izvođenja neodgovodivih popravaka pravodobno izvjestiti osiguratelja. Osiguratelj može u takvu slučaju zatražiti plaćanje odgovarajuće premije osiguranja u skladu sa svojim tarifama (čl. 123. st. 2.).

Zrakoplov kao osigurani predmet mora biti sposoban za sigurnu zračnu plovidbu (plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnog uređaja). Zrakoplov mora biti upisan u registar civilnih zrakoplova i mora posjedovati sve propisane svjedodžbe i dozvole. Plovidbenost zrakoplova utvrđuje se pregledom obavljanim na propisani način, a dokazuje se *svjedodžbom o plovidbenosti* (čl. 62. Zakona o zračnoj plovidbi). Zrakoplov se mora upotrebljavati u skladu s vrstom, kategorijom i namjenom određenom u svjedodžbi o plovidbenosti.⁴⁴⁴

Pod pojmom *treće osobe*, isto kao i u Pomorskom zakoniku, razumijevaju se osobe koje nisu subjekti ugovora o osiguranju. Ugovaratelj osiguranja i osiguranik, prema tome, ne mogu imati svojstvo treće osobe. U odnosima iz osiguranja od odgovornosti treća osoba je oštećenik iz obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu koji ujedno nije vlasnik zrakoplova. Prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu (2005.), "treća osoba" je svaka osoba osim putnika i članova letčke i kabinske posade zrakoplova za vrijeme leta zrakoplova (čl. 39.). U pogledu ostalih u Zakonu navedenih predmeta osiguranja, kao što su *prevoznina*, *troškovi osiguranja*, *očekivana dobit* i dr., u osnovi je situacija ista kao i u pomorskom osiguranju, pa ondje izložena načela na odgovarajući način vrijede i ovdje. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu sadrži i odredbe o *mjerodavnom pravu za ugovor o osiguranju* (čl. 179.). U tom su pogledu u osnovi prihvaćeni isti kriteriji kao i za ugovor o plovidbenom osiguranju iz Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (1978.). Te će odredbe *de lege ferenda* trebati uskladiti s odgovarajućim odredbama u Pomorskom zakoniku (čl. 981.).

Osiguranje u zračnom prometu, predviđeno Zakonom o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, sklapa se na temelju slobodne dispozicije stranaka, tj. po njihovoj slobodnoj volji. Ne postoji zakonska obveza sklapanja tih osiguranja, niti je osiguratelj obavezan prihvatiti ponudu ugovaratelja osiguranja, osim obveznog osiguranja od odgovornosti (opširnije, supra).

⁴⁴⁴ Odredba članka 23. stavak 1. Zakona o zračnoj plovidbi glasi: Poradi sigurnosti i urednosti odvijanja prijevoza u zračnom javnom prometu, zračni prijevoznik mora udovoljavati propisanim uvjetima, ovisno o vrsti prijevoza, poglavito u pogledu: odobrenoga letačko-operativnog priručnika, vrste i namjene zrakoplova, te zrakoplovnog osoblja. Zračni prijevoznik mora osigurati održavanje zrakoplova i raspolagati odobrenim priručnicima u skladu s odredbama ovoga Zakona, propisa donesenih na temelju ovoga Zakona, te međunarodnih ugovora koji obvezuju Republiku Hrvatsku.

9. ISKLJUČENJA IZ OSIGURANJA

9.1. ZAKONSKA ISKLJUČENJA IZ OSIGURANJA

9.1.1. Općenito

Štete isključene iz osiguranja zrakoplova mogu biti: a) propisane, b) ugovorene. Odredbama ZOSOZP-a predviđene su neke kategorije šteta koje su izriječne *iz osiguranja zrakoplova* (opširnije, infra). Ostala zakonom propisana isključenja sadržana su u odredbama Pomorskog zakonika, koje se na odgovarajući način primjenjuju i na osiguranje u zračnoj plovidbi, osim ako u ugovoru nije drukčije određeno. Ugovorom se ne mogu osigurati štete nastale *zbog namjernog postupka osiguravatelja*. Prema odredbama Pomorskog zakonika, ako u ugovoru o osiguranju nije drukčije određeno, iz osiguranja su isključene štete nastale posredno ili neposredno zbog: *krvavije nepažnje osiguravatelja; namjernog postupka ili krvavije nepažnje osoba za čije postupke, prema samom zakonu, odgovara osiguravatelj; nastupanja ratnih i političkih rizika i rizika štrajka; nastupanja nuklearnih rizika*. Zakonski isključene štete mogu se, u zakonom dopuštenim granicama, osigurati izričitim ugovornim odredbama.

9.1.2. Štete nastale zbog mana ili nesposobnosti zrakoplova za plovidbu

Odredbama ZOSOZP-a, iz osiguranja su izriječno isključene štete nastale posredno ili neposredno zbog *mana ili nesposobnosti zrakoplova za sigurnu zračnu plovidbu ako je za njih osiguravatelj znao ili mogao znati*. Te se štete ne mogu osigurati ni izričitim ugovornim odredbama.

Pod nesposobnošću zrakoplova za sigurnu zračnu plovidbu razumijeva se: a) nesposobnost zrakoplova zbog tehničkih nedostataka ili nedovoljne opremljenosti, b) neodgovarajuća posada, c) nepropisno opterećenje zrakoplova (čl. 121. st. 3.).⁴⁴⁵

⁴⁴⁵ U zrakoplovu se tijekom zračne plovidbe mora nalaziti odgovarajuća posada u propisanom broju i sastavu (čl. 98. Zakona o zračnoj plovidbi). *Odgovarajuća posada* podrazumijeva da zrakoplovno osoblje ima propisanu stručnu spremu, da je stručno osposobljeno, da udovoljava posebnim zdravstvenim i drugim uvjetima za obavljanje određenog stručnog posla, npr. godine starosti i dr. Stručno osposobljavanje zrakoplovnog osoblja obavlja se prema programima za stručno osposobljavanje i provjeru stručne sposobnosti (Zakon o zračnoj plovidbi – čl. 89.).

Mana ili nesposobnost zrakoplova za sigurnu zračnu plovidbu mogu biti posljedica istrošenosti, kvara, pogoršanja stanja nekog dijela zrakoplova i sl., ali i posljedica nepravodobnog poduzimanja propisanih mjera preventivnog održavanja zrakoplova i zrakoplovnog uređaja (pregledi, provjere, popravci, zamjene).⁴⁴⁶ U tom pogledu osiguravatelja tereti opća dužnost da vodi brigu o osiguranom predmetu pažnjom dobrog gospodarstvenika.

Kriterij prema kojem se ocjenjuje je li činjenica nesposobnosti zrakoplova osiguravatelju bila poznata jest *dužna pažnja (due diligence)* kao i u drugim vrstama osiguranja. Drugim riječima, te štete nisu isključene iz osiguranja ako činjenica postojanja mane ili nesposobnosti osiguravatelju nije bila poznata niti mu je mogla biti poznata, a niti je ta nesposobnost posljedica propusta dužne pažnje u održavanju zrakoplova. Iz toga slijedi da iz osiguranja nisu isključene štete nastale zbog tzv. *skrivenih mana (latent defect)*. Prema pravilima transportnog osiguranja, skrivena mana je ona mana koju nije moguće otkriti uporabom standarda dužne pažnje (*due diligence*). Preciznije, to je mana koju nije mogla otkriti stručna osoba uporabom razboritog stupnja vještine i uobičajene metode pri redovnom pregledu.

Iz osiguranja su isključene ne samo štete koje su u *neposrednoj* uzročnoj vezi s činjenicom postojanja mane ili nesposobnosti zrakoplova, nego i one koje su *posredno* zbog toga nastale. To znači da se u ovom slučaju, isto tako kao i u zakonskim isključenjima iz Pomorskog zakonika, ne primjenjuje princip neposrednog uzroka kao kriterij za ocjenu je li neka šteta isključena iz osiguranja ili nije. Iz osiguranja je isključena i ona šteta koja je posredno nastala zbog rizika isključenih iz osiguranja. Drugim riječima, uzima se u obzir ne samo neposredan uzrok štete, nego i uzrok koji nije vremenski prethodio nastanku štete, a utjecao je na njezin nastanak (daljnji uzrok). Činjenicu postojanja mane ili nesposobnosti, kao i uzročnu vezu između manjkavosti zrakoplova i nastale štete, dužan je dokazati osiguratelj.

9.1.3. Mana ili nesposobnost zrakoplova poznata je osiguratelju

Zakonsko isključenje zbog mane ili nesposobnosti zrakoplova ne primjenjuje se na štete nastale zbog mane ili nesposobnosti zrakoplova za sigurnu zračnu plovidbu o kojima je osiguratelj *bio obaviješten ili za koje je na drugi način saznao*

⁴⁴⁶ Prema Zakonu o zračnoj plovidbi, operator zrakoplova i zrakoplovnog uređaja obavezan je tijekom uporabe pregledati i provjeravati zrakoplov i zrakoplovni uređaj i održavati ih u stanju koje jamči sigurnu zračnu plovidbu u skladu s odredbama ovoga Zakona i propisima donesenima na temelju ovoga Zakona (čl. 58. st. 1.).

9. 2. UGOVORNA ISKLJUČENJA IZ OSIGURANJA

Ugovornim odredbama o isključenjima iz osiguranja dopunjuju se zakonske odredbe. Standardni uvjeti osiguranja redovito sadržavaju odredbe o štetama isključenima iz osiguranja. Postoje opća isključenja i posebna isključenja za pojedine vrste osiguranja. Ugovornim odredbama redovito su iz osiguranja isključene štete nastale zbog mana ili nesposobnosti zrakoplova za sigurnu zračnu plovidbu. Primjerice, prema standardnim uvjetima *Lloyd's Aircraft Policy*, iz osiguranja su izrijeckom isključene štete koje su nastale zbog *istrošenosti, pogoršanja stanja, loma, mane ili kvara bilo kojeg dijela zrakoplova*, iz bilo kojeg uzroka, kao i njihove posljedice na tom dijelu zrakoplova. Iz osiguranja transportnih rizika isključene su štete nastale zbog ratnih rizika, rizika štrajka, terorista i nuklearnih rizika. Iz osiguranja je izrijeckom isključen rizik ormice zrakoplova (*hijacking*).

10. NAKNADA ZA DJELOMIČNE ŠTETE

Odredbama ZOSOZP-a normirano je temeljno mjerilo za određivanje visine naknade iz osiguranja za djelomične štete. Prema posebnom pravilu čl. 124., ako se oštećeni zrakoplov popravi ili se izgubljeni ili uništeni dijelovi opreme zrakoplova zamijene, iz osiguranja se nadoknađuje samo šteta u visini stvarnih troškova nužnih za popravak zrakoplova i zamjenu dijelova. To razumijeva sve troškove potrebne za dovođenje zrakoplova u ispravno stanje. U tom pogledu Zakon slijedi rješene Pomorskog zakonika (čl. 730.). Zakon izrijeckom navodi da se zakonska norma odnosi na popravak zrakoplova i zamjenu dijelova opreme zrakoplova. Po uzoru na Pomorski zakonik, iz osiguranja se ne nadoknađuje šteta zbog gubitka vrijednosti zrakoplova do kojega je došlo unatoč popravcima i zamjeni dijelova.

Gornja granica obveze osiguratelja za oštećenje zrakoplova i djelomični gubitak opreme jest svota navedena u ugovoru ili polici osiguranja na koju je osiguranje sklopljeno (*osigurana svota*) za svaki osigurani slučaj (nezgodu) posebno, pa je osiguratelj obavezan nadoknaditi troškove popravka do visine ugovorene vrijednosti zrakoplova. Naknada za djelomične štete isplaćuje se nakon odbitka eventualno ugovorene franšize.

U osiguranju zrakoplova, isto kao i u osiguranju brodova, primjenjuje se pravilo "novo za staro". Naknada za štetu zbog oštećenja ili djelomičnog gubitka opreme utvrđuje se u visini stvarnih troškova nužnih za popravak zrakoplova i zamjenu dijelova, ne uzimajući u obzir je li popravkom zrakoplova

pri sklapanju ugovora o osiguranju (čl. 121. st. 2.). Dosljedna je to primjena načela dobre vjere. Pri sklapanju ugovora o osiguranju, ugovaratelja osiguranja tereti dužnost da osiguratelju istinito i potpuno prijavi sve okolnosti važne za donošenje odluke o sklapanju ugovora, kao i okolnosti važne za ocjenu težine rizika. Pravom osiguranja propisane su pravne posljedice za slučaj povrede te dužnosti. Sposobnost zrakoplova za sigurnu zračnu plovidbu svakako je jedna od relevantnih okolnosti (engl. *material circumstances*) pa je ugovaratelj osiguranja dužan obavijestiti osiguratelja o svim važnim okolnostima vezanima uz sposobnost zrakoplova. Ta se dužnost ne odnosi na okolnosti koje su općepoznate ili za koje je osiguratelj znao ili se opravdano moglo pretpostaviti da ih zna (arg. čl. 689. st. 3. PZ). Posebice, osiguratelj se nema pravo pozvati na isključenje iz osiguranja ako ga je osiguranik ili njegov opunomoćnik uredno obavijestio o postojanju određene neispravnosti koja može utjecati na sposobnost zrakoplova za sigurnu zračnu plovidbu.

9.1.4. Pravne posljedice povrede ugovorenih granica plovidbe

U osiguranju zrakoplova na određeno vrijeme redovito se ugovorom predviđaju osigurane granice područja zračnog prometa. Osnovni je razlog za to što težina rizika ovisi i o području plovidbe, pa shodno tome o težini rizika ovisi i visina premije osiguranja. Granice zračne plovidbe ugovaraju se tako da se geografskim kriterijima određuju područja u kojima zrakoplov mora ploviti (*geographical limits*). Uobičajeno je da se ugovorene granice navedu u prilogu police (*Schedule*). Pravni je učinak ugovaranja granica područja zračne plovidbe u tome što je osiguratelj, slično kao i u osiguranju brodova, oslobođen obveze za štete koje su nastale kao posljedica ostvarenja rizika izvan ugovorenih granica. Prema odredbama članka 122. ZOSOZP, kod osiguranja zrakoplova na određeno vrijeme iz osiguranja su, osim šteta nastalih zbog mana ili nesposobnosti zrakoplova, izuzete i štete nastale posredno ili neposredno zbog rizika ostvarenih izvan područja zračnog prometa predviđenog ugovorom o osiguranju. Iznimno, iz osiguranja nisu izuzete štete nastale izvan ugovorenih granica ako je do prekoračenja granica područja zračnog prometa došlo zbog: a) više sile, b) pogreške u upravljanju zrakoplovom, c) spašavanja imovine i života ili davanja zdravstvene pomoći, d) manjih prekoračenja koja nisu značajnije utjecala na nastanak ili veličinu štete. Osiguranik je dužan o značajnijem prekoračenju ugovorenih granica obavijestiti osiguratelja.

i zamjenom dijelova došlo do povećanja vrijednosti zrakoplova (čl. 124.). To pravilo odgovara rješenju standardnih uvjeta za osiguranje brodova iz tzv. *New for old clause*. Razlozi koji su naveli našeg zakonodavca da propiše ovo pravilo isti su kao i u osiguranju brodova.

Način određivanja naknade iz osiguranja može biti predviđen i ugovorom ili ugovorenim uvjetima osiguranja. Tada će pravno valjane ugovorne odredbe imati prednost pred zakonskim odredbama.

11. PREDMNIJEVANI GUBITAK ZRAKOPLOVA

Odredbama ZOSOZP-a uređuje se i slučaj tzv. predmnijevanog gubitka osiguranog zrakoplova (*presumptive total loss*) kao posebne kategorije štete. Smatrat će se da je *zrakoplov nestao onoga dana kada je prekinuta svaka veza između zrakoplova i nadležne kontrole zračnog prometa*, odnosno onog dana na koji se odnose posljednje pouzdane vijesti o zrakoplovu. Nestanak zrakoplova jedan je od pojavnih oblika potpunog gubitka zrakoplova. U takvu slučaju osiguranik ima pravo tražiti naknadu iz osiguranja kao da je nastao stvarni potpuni gubitak zrakoplova (*total loss*). Drugim riječima, iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini ugovorene vrijednosti zrakoplova, ali ne iznad osigurane svote. U tom pogledu ovo osiguranje slijedi rješenje pomorskog osiguranja.

12. ZASTARA TRAŽBINE IZ UGOVORA O OSIGURANJU U ZRAČNOM PROMETU

Odredbama ZOSOZP-a na poseban je način uređeno pitanje zastare tražbine iz pravnih odnosa uređenih tim Zakonom, pa tako i pitanje zastare tražbine iz *ugovora o osiguranju*. Prema tim odredbama, tražbine iz ugovora o osiguranju, kao i u pomorskom osiguranju, zastarijevaju za *pet godina*. Petogodišnji zastarni rok počinje teći prvog dana nakon što protekne kalendarska godina u kojoj je nastala tražbina, a završava nakon što protekne peta godina poslije toga. Ne pravi se razlika između tražbine osiguranika ili ugovaratelja osiguranja prema osiguratelju i tražbine osiguratelja prema drugoj ugovornoj strani.

U osiguranju od odgovornosti, zastarni rok od pet godina za tražbine naknade štete nanesene trećim osobama počinje teći od dana kada *osiguranik dobije zahtjev treće osobe za naknadu štete*. Ta se odredba primjenjuje u odnosima iz ugovora

osiguranju, tj. za osiguranikovu tražbinu za naknadu štete iz osiguranja. Time se ne dira u zastare rokove iz obveznog odnosa odgovornosti za štetu. Tako se, primjerice, u postupku osiguratelja protiv štetnika na temelju prava subrogacije odgovornost štetnika prosuduje prema istim propisima koji se primjenjuju i u odnosima štetnika i osiguranika, što vrijedi i za zastaru tražbina (V. čl. 234. st. 6. ZOO). Prelaskom na osiguratelja osiguranikovih prava prema trećim osobama na temelju instituta subrogacije, ne mijenja se identitet obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu. Subrogacija nije originaran, nego derivativan način stjecanja prava jer osiguratelj svoja prava izvodi iz osiguranikovih prava, pa to vrijedi i za zastaru potraživanja iz odnosa odgovornosti za štetu. Odredbe o zastari tražbine kognentne su pravne naravi, pa stranke nemaju slobodu uređivanja toga pitanja drukčije nego li je zakonom propisano.

13. MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVOR O OSIGURANJU U ZRAČNOM PROMETU

Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (1998., 2008., 2009.) za određivanje ugovora s međunarodnim obilježjem poznaje iste kriterije kao i Pomorski zakonik. Pritom Zakon koristi iste stilizacije kao i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1978. godine. Primarni statut za ugovor o osiguranju u zračnom prometu, kao i za odnose koji iz njega proizlaze, jest pravo koje su sporazumno odredile stranke u okviru svoga prava na autonomiju u izboru mjerodavnog prava (*lex autonomiae*). Podredni je statut pravo sjedišta osiguratelja (*lex contractus*). Pravo sjedišta osiguratelja primijenit će se ako su ispunjena ova dva uvjeta:

- a) da stranke nisu izričito odredile pravo koje se mora primijeniti na ugovor, a njihova se namjera o primjeni određenog prava ne može utvrditi ni iz okolnosti slučaja;
- b) da se pravo čiju su primjenu stranke odredile ne može primijeniti na dio tog ugovora ili na neki odnos iz tog ugovora – ali samo na taj dio ugovora, odnosno na pravni odnos iz tog ugovora (čl. 179. st. 1.).

Za pravo sjedišta osiguratelja kao supsidijarnog statuta govore oni isti razlozi zbog kojih je taj statut prihvaćen u pomorskom osiguranju, kao i u drugim osiguranjima. Pravo sjedišta osiguratelja podredno se primjenjuje i prema Zakonu o rješavanju sukoba zakona (čl. 20. st. 13.). Namjera stranaka o izboru određenog prava može se utvrditi i iz okolnosti slučaja, što znači da se može odrediti i primjenom kriterija prešutnog ugovaranja stranog prava.

Ovaj Zakon, isto kao i Pomorski zakonik, posebnim kriterijima razgraničava domaće pravne odnose od onosa s međunarodnim obilježjem. Prema tim odredbama, na ugovore o osiguranju u zračnom prometu obvezno se primjenjuje hrvatsko pravo ako su ispunjeni ovi uvjeti:

- a) da su sve zainteresirane osobe u tom ugovoru državljanjani Republike Hrvatske, s prebivalištem u Republici Hrvatskoj, ili pravne osobe s hrvatskom državnom pripadnošću sa sjedištem u Republici Hrvatskoj;
- b) da je riječ o osiguranim predmetima koji su izloženi pokrivenim rizicima isključivo na teritoriju Republike Hrvatske (čl. 179. st. 2.).

Za isključivu mjerodavnost hrvatskog prava ti se uvjeti moraju *kumulativno* ispuniti. Ako to nije slučaj, smatra se da je riječ o ugovoru s elementom inozemnosti i stranke su ovlaštene sporazumno odrediti mjerodavnost pravnog poretka države koju žele. Drugim riječima, ako osigurani predmet nije izložen osiguranim rizicima isključivo na teritoriju Republike Hrvatske, stranke su slobodne u izboru stranog prava i onda kada su sve zainteresirane osobe u ugovoru hrvatske fizičke ili pravne osobe. U tom je pogledu zračno međunarodno privatno pravo izjednačeno s pomorskim.

U zračnom međunarodnom privatnom pravu, kao i u pomorskom, vrijede dva opća ograničenja autonomije stranaka: *javni poredak i zaobilazanje zakona*. Zakon izrijekom propisuje ta ograničenja. Prema odredbama čl. 184., odredbe inozemnog prava ne primjenjuju se ako bi se učinak primjene *očito protivio javnom poretku Republike Hrvatske (st. 1.)*. *Zaobilazanje zakona* postoji kada je mjerodavnost inozemnog prava postignuta radi zaobilazanja prava Republike Hrvatske. U takvu se slučaju ne primjenjuje inozemno pravo koje bi inače bilo mjerodavno prema odredbama ovoga zakona (st. 2.).

U osiguranju zračnih letjelica primjenjuju se, osim domaćih uvjeta osiguranja, i strani standardni uvjeti osiguranja. U primjeni tih uvjeta javljaju se ista pitanja kao i u pomorskom osiguranju o pravnim učincima njihove primjene na izbor mjerodavnog prava i njihovu tumačenju. Sve što je u tom pogledu rečeno za pomorsko osiguranje, na *odgovarajući način* vrijedi i za zračno transportno osiguranje.

..... **kraj**