

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

TIVAT

POMORSKO OSIGURANJE

SPECIJALISTIČKI RAD

Predmet: **Pomorsko pravo**

Mentor: **Prof.dr. Vesna Vučković**

Student: **Veselin Baldić**

Smjer: **Nautički turizam i upravljanje marinama**

Br. Indeksa: S 2/14

Tivat, jun, 2015.godine

SADRŽAJ

UVOD	3
1. DEFINISANJE I PREDMET POMORSKOG OSIGURANJA	5
2. RIZICI U POMORSKOM OSIGURANJU	5
2.1 Pojam i karakteristike rizika.....	5
2.2. Osnovni rizici.....	7
2.3. Dopunski rizici.....	9
2.4. Uopšteno o ratnim i političkim rizicima.....	10
2.5. Promjena rizika u pomorskom osiguranju.....	11
3. POMORSKO OSIGURANJE	11
3.1. Naknada iz osiguranja.....	11
3.2. Sklapanje ugovora o pomorskom osiguranju.....	13
3.3. Vrste polisa u pomorskom osiguranju.....	15
3.4. Franšize i štete.....	17
3.5. Potpuni gubitak osiguranog predmeta.....	18
3.6. Analiza institutskih klauzula.....	21
3.7. Reosiguranje.....	29
3.7.1. Ugovor i vrste ugovora o reosiguranju.....	29
4. P&I KLUBOVI	31
4.1. Porijeklo klubova za odštetu.....	31
4.2. Širenje i razvoj P&I klubova.....	31
4.3. Odgovornost prema trećim licima.....	32
4.4. Razlika P&I klubova u odnosu na druge klubove.....	33
4.5. Način raspodjele troškova među članovima	33
4.6. Ostale vrste pokrića	34
4.7. P&I pokriće osiguranja	34
ZAKLJUČAK	35
LITERATURA	37

UVOD

Pomorsko osiguranje je najznačajnije među svim vrstama transportnih osiguranja. Kroz svoj historijski razvoj i usavršavanje znatno je uticalo na stvaranje relativnih pravila transportnih osiguranja sa druge strane.

Poseban značaj pomorskog osiguranja najviše dolazi do izražaja u okvirima djelatnosti kojoj je namijenjena. Pomorsko osiguranje javlja se kao fenomen od posebne važnosti za uspješno poslovanje brodarskih preduzeća, pomorske plovidbe i ciljevima kojima plovidba služi. Vodeni putevi od davnina su bili najjeftinija transportna magistrala, ali nažalost, ne i najsigurnija. Transportne aktivnosti u pomorstvu tradicionalno su povezane sa povećanim rizicima u poslovanju brodarskih preduzeća.

Veličina rizika bila je izazov sa kojim se prekomorska trgovina veoma rano suočila. Veliki rizici prijetili su da direktno negativno utiču na razvoj pomorske trgovine, slobodno se može reći, po svijet, njegov razvoj i napredak. Pomorsko osiguranje uspostavilo je razumnu ravnotežu između rizika i štete sa jedne strane, i koristi odnosno profita od prevoznih poduhvata, sa druge strane. Ono i danas ovu svoju funkciju u svemu obavlja sa nesmanjenom potrebom i koristi od njegovog uspješnog funkcionisanja su višestruke.

Prekomorska trgovina, koja povezuje zemlje i kontinente, vrlo često i kao jedini racionalni prevozni put, danas je dostigla ogromne razmjere. Shodno tome, rizici kojima su brodovi i njihovi tereti izloženi su vrlo veliki, uprkos tome što je došlo do znatnog povećanja bezbjednosti plovidbe usljed tehničkog napretka u strukturi brodova i navigacije. Pojedine vrste opasnosti kojima je pomorska trgovina u prošlosti bila izrazito izložena kao npr. gusarstvo i druge vrste razbojništva ili pljačke su u opadanju, mada su danas, recimo, postali aktuelni ratni rizici, zbog učestalosti lokalnih ratnih sukoba. Međutim, ako je opasnost od štetnih događaja uopšte gledano i nešto manja, štete do kojih danas dolazi, daleko su veće zbog neuporedivo većih vrijednosti, kako brodova, tako i tereta koji se njima prevoze.

Zbog svega navedenog, potreba za postojanjem osiguranja u pomorskoj plovidbi je snažno izražena i mnogo je veća nego što je bila ranije. Pored sigurnosti koje pruža osiguranje vlasnicima brodova da mogu bez neželjenih ekonomskih potresa da obavljaju i unapređuju svoje poslovanje, pomorsko osiguranje je i glavni oslonac ekonomski sigurnog i nesmetanog odvijanja svjetske trgovine.

Zbog velikog značaja, osiguranje u prošlosti, posebno pomorsko osiguranje bilo je potreba, ali i privilegija razvijenih zemalja svijeta i znatan izvor profita. To je i danas slučaj sa nekim državama, posebno sa Velikom Britanijom. Međutim, pomorsko osiguranje je potreba i svih ostalih država svijeta, bez izuzetka, jer su sve zemlje manje ili više uključene u svjetsku spoljnotrgovinsku i prekomorsku razmjenu.

Zemlje u razvoju nastoje da izgrade svoje sopstvene trgovačke mornarice i da se izbore za što je moguće ravnopravnije učešće u svjetskoj razmjeni dobara. Zbog toga se one nalaze na čelu borbe za ravnopravniju svjetsku trgovinu i uopšte za ravnopravnije ekonomske odnose. U tom nastojanju za uravnoteženjem odnosa, uticaj svjetskog tržišta ostalih razvijenih zemalja nije zanemarljiv, pa će ubuduće biti neophodno da zemlje u razvoju izgrade svoju odgovarajuću strategiju i na ovom polju. Ovo pitanje je od posebnog značaja jer osiguranje iz zemalja u razvoju odliva velika novčana sredstva u razvijene zemlje, pa bi bilo veoma važno kad bi one mogle da ih zadrže u okviru određenih oblika sopstvene zajednice. Ovdje se radi o tzv. akumulatorskoj funkciji pomorskog osiguranja, koja je značajna u okvirima svake države, ali još značajnija na međunarodnom planu. U toj svojoj funkciji osiguranje uspješno objedinjuje kapital, privlačeći ga

i stavljajući na raspolaganje velike svote koje se mogu koristiti u bilo kojoj situaciji, i u bilo kojoj zemlji, a na bazi funkcionisanja reosiguranja.

Pomorsko osiguranje ima bitnu i značajnu funkciju i kod osiguranja kredita za izgradnju i obnovu flote, gdje se hipotekarni krediti ne mogu zamisliti bez funkcionisanja osiguranja. Imajući u vidu vrlo značajnu ulogu u oblasti akumuliranja kapitala i u oblasti spoljne trgovine, pomorsko osiguranje je od neposrednog značaja za platni bilans svake zemlje.

Pomorsko osiguranje je u osnovi od velikog ekonomskog, pa i ekonomsko-političkog značaja. Ništa manji značaj ne treba da ima pravni aspekt pomorskog osiguranja.

Konačno, osiguranje uopšte, pa tako i pomorsko osiguranje, vrši i organizovanu preventivnu funkciju u sprečavanju nastanka šteta. U službi ovakve njegove funkcije nalazi se razgranata mreža eksperata i stručnih organizacija u cijelom svijetu, koji pružaju pomoć osiguranicima da na pravilan i ekspeditivan način likvidiraju nastale štete.

Posao pomorskog osiguranja odvija se na jedinstven način gotovo svuda u svijetu prema pravilima koja su usvojili vodeći svjetski osiguravaoci. Ova pravila dosta su komplikovana i zahtijevaju specijalna znanja i iskustva koja su u znatnoj mjeri specifična u odnosu na ostala osiguranja.

Poslovi pomorskog osiguranja predstavljaju integralan i značajan dio organizacije brodarskih preduzeća. Brodarstvo i osiguranje su u službi pomorske industrije, ali u različitim ulogama. Može se reći da se tržište pomorskog brodarstva sastoji od prevoza materijalnih dobara ili ljudi između dva mjesta, dok se tržište pomorskog osiguranja sastoji od osiguravaoca, kaska, karga i klubova. Prvi osiguravaju brodove i teret, drugi odgovornost brodarstva, pa je istina da pomorska trgovina, tj. poslovanje teško može egzistirati bez pomorskog osiguranja. Prema tome, ni brodar, ni vlasnik tereta, neće staviti na kockanje visoko vrijednu imovinu na moru i ostaviti je bez osiguravaoćeve zaštite.

Predmet našeg istraživanja jeste pomorsko osiguranje, kao najznačajnije vrste transportnog osiguranja, njegov istorijski razvoj, rizici i njihov uticaj na prekomorsku trgovinu, zaključivanje ugovora o pomorskom osiguranju, kao i uticaj klauzula sa aspekta pokrića u osiguranju brodova.

Cilj istraživanja jeste analiziranje aspekata pomorskog osiguranja kroz omogućavanje vlasnicima brodova da, između ostalog, bez neželjenih ekonomskih problema obavljaju i unapređuju svoje poslovanje i budu glavni oslonac ekonomski sigurnog i nesmetanog odvijanja svjetske trgovine.

Rad je podijeljen na četiri tematska poglavlja.

U prvom poglavlju, definisan je predmet i pojam pomorskog osiguranja.

U drugom poglavlju, dat je osvrt na rizike u pomorskom osiguranju, njihov pojam, karakteristike i vrste, kao i promjene rizika u pomorskom osiguranju.

U trećem poglavlju, analizirano je sklapanje ugovora o pomorskom osiguranju, obrađeno pitanje naknade i šteta u pomorskom osiguranju, pitanje polisa, institutskih klauzula i reosiguranja u pomorskom osiguranju.

U četvrtom poglavlju, opisani su P&I klubovi kao klubovi za uzajamno osiguranje pomorskih brodarstva od odgovornosti.

1. DEFINISANJE I PREDMET POMORSKOG OSIGURANJA

Osiguranje u savremenom društvu predstavlja vrlo razvijenu privrednu djelatnost koja se odnosi na zaštitu ekonomskih dobara pojedinaca ili pravnih lica, ali i drugih vrijednosti koje se mogu ekonomski izraziti.

U poslovnom smislu osiguranje je ekonomska kategorija koja se razvila na određenom nivou društvenog razvoja da zaštiti nesmetan razvoj privrednog života koji može da bude ugrožen od iznenadnih nepredviđenih događaja često velikog inteziteta i sa mogućim unaprijed nepredviđenim štetnim posledicama, ali i da pruži ličnu zaštitu i obeštećenje pojedincima i njihovoj imovini.

Osiguranje se kao pravna kategorija uspostavlja i realizuje preko ugovora o osiguranju, i sa tim su osiguranja ugovorne prirode, a najveći broj njih zaključuje se dobrovoljnim putem. Međutim, i u onim slučajevima ukoliko bi osiguranja bila obavezna, na primjer, kao u slučaju obaveznog osiguranja od odgovornosti za motorna vozila, ipak odnos između osiguravaoca i vlasnika vozila zasniva se na bazi zaključenja ugovora.

Osiguranje je nastalo i počiva na principu da štetu koju pretrpi fizičko ili pravno lice nadoknađuju mnogi koji su po određenim pravilima međusobno povezani, odnosno udruženi sa ciljem da takvu štetu nadoknade, tj. obeštete.

Prema tome, cilj osiguranja je da pruži odgovarajuću zaštitu u slučaju iznenadnog poremećaja imovinskih vrijednosti prouzrokovanih takvim nepredviđenim događajima i tako ponovo uspostavi potrebnu ravnotežu, kako u životu pojedinaca, tako uopšte u ekonomskom, odnosno privrednom životu. Isto tako, njegov cilj i značaj jeste da djeluje u smislu pružanja veće sigurnosti, zaštite vrijednosti i potreba koje su sve veće i nesigurnije u savremenom životu.

2. RIZICI U POMORSKOM OSIGURANJU

U okviru ovog poglavlja biće ukazano na pojam, vrste i osnovne karakteristike rizika, pri čemu će biti istaknuta specifičnost pomorskog rizika u odnosu na opšte rizike. Posebno će biti razmotreno određenje rizika prema našim zakonskim propisima i prema engleskom Zakonu o pomorskom osiguranju, kao najznačajnijem aktu u ovoj materiji.

2.1 Pojam i karakteristike rizika

Rizik u pomorskom osiguranju, kao i rizik uopšte u osiguranju, podrazumijeva opasnost ili mogućnost nastupanja nekog štetnog događaja na imovini osiguranika koja je predmet osiguranja.¹

Dakle, rizik predstavlja budući, vanredni neizvjestan događaj koji može da prouzrokuje ekonomske štetne posljedice. Imajući u vidu da osigurani predmet u pomorskom osiguranju predstavlja svaki predmet koji je direktno ili indirektno za vrijeme plovidbe izložen pomorskim rizicima, to se pod pojmom pomorski rizici podrazumijevaju opasnosti kojima su izloženi brod i

¹ Nikčević Grdinić, J (2008) „*Rizici u pomorskom osiguranju*“ Fakultet za pomorstvo, Kotor, str. 109.

roba koja se na njemu prevozi, usljed čijih ostvarenja može doći do uništenja ili oštećenja osiguranog broda ili osigurane robe.

Gotovo u svim zemljama zakonski propisi, više ili manje sadrže odredbe o pomorskim rizicima. Engleski Zakon o pomorskom osiguranju – *Marine Insurance Act (MIA) 1906*² ima vrlo malo odredaba o osiguranim rizicima. U članu 3. nalazi se definicija pomorskih rizika (opasnosti) i ujedno se navode rizici koji inače postoje u tzv. Lojdovoj polisi. Indirektno, o rizicima se govori u čl. 55. engleskog Zakona o pomorskom osiguranju u kome se tretira pitanje koje su štete pokrivena, a koje isključene iz osiguranja. Pored toga, rizici se spominju i u nekim drugim odredbama u kojima se daje definicija pomorskog osiguranja i predviđa obavezno unošenje osiguranih rizika u polisu osiguranja.

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

Za razliku od MIA, naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi³ ne sadrži definiciju rizika. Međutim, član 995. Zakona o obligacionim odnosima⁴ propisuje da rizik kao „događaj s obzirom na koji se zaključuje osiguranje (osigurani slučaj) mora biti budući, neizvjestan i nezavistan od isključive volje ugovornih strana.“

Naš zakonodavac vrši podjelu pomorskih rizika na rizike prve grupe i rizike druge grupe. Pod rizicima prve grupe podrazumijevaju se osnovni rizik, odnosno pod rizicima druge grupe dopunski rizici. U pitanju su dopunski rizici kojima je osigurani predmet izložen za vrijeme trajanja osiguranja. U istom članu se navode, rizici krađe i neisporuke, manipulativni rizici, ratni i politički rizici. Navođenje rizika nije taksativno, tako da postoji mogućnost da se ugovorom o osiguranju pokriju i ostali rizici kojima je osigurani predmet izložen, ako to ugovarač osiguranja zatraži, a osiguravalac na to pristane. Ovi rizici mogu se osigurati kako za vrijeme plovidbe, tako i dok se osigurani predmet nalazi na kopnu tj. dok se prevozi kopnenim prevoznim sredstvima.

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

Prema tome, pojedinac ili pravno lice, može se osigurati odnosno zaštititi samo protiv štetnih događaja koji predstavljaju iznenadne i nepredviđene okolnosti određenog intenziteta i koje su usmjerene na nanošenje štete, a pri tome radi se o budućim događajima čije je neizvjesno nastupanje. Međutim, koliko god je za rizike protiv kojih se osiguranje vrši važno da su iznenadni, nepredvidljivi, povišenog intenziteta i da ugrožavaju određene interese, bilo lične ili imovinske, isto toliko je važno da su ti rizici protiv kojih se zaštita vrši, ostvarljivi, odnosno mogućí.

Ukoliko određeni rizik nije ostvarljiv, dakle nije moguć, onda ne postoji osiguranje, odnosno eventualno zaključeno osiguranje smatra se ništavim. U literaturi, a i u našem Zakonu o

² Izvor: <http://www.uctshiplaw.com/mia1906.htm> (Datum pristupa: 24.12.2014.).

³ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Službeni list CG" broj 62/13)

⁴ Zakon o obligacionim odnosima („Službeni list CG" broj 47/08)

obligacionim odnosima ističe se da rizik mora da bude nezavistan od isključive volje osiguranika, čime se želi istaći da određeni stepen osiguranikovog doprinosa štetnom događaju (krivica osiguranika za štetu) isključuje njegovo pravo na obeštećenje.

Iako se načelno može reći da pomorski rizici, kao i rizici uopšte, moraju biti događaji koji su budući, neizvjesni i nezavisni od isključive volje osiguranika, ipak postoji određena specifičnost odnosno odstupanja kada su u pitanju pomorski rizici, naročito u pogledu osiguranja već nastalog rizika. Nastanak događaja u budućnosti jedna je od pretpostavki neizvjesnosti. Neizvjesnost podrazumijeva vanrednost određenih događaja tj. nemogućnost da se u normalnim okolnostima unaprijed predvidi hoće li događaj uopšte nastupiti ili kad će nastupiti. Neizvjesnost može postojati i u pogledu samog vremena nastupanja određenog događaja .

Pomorski rizici su uži pojam od transportnih rizika, kojim se označavaju svi rizici kojima su izložena prevozna sredstva i roba koja se njima prevozi u okviru svih grana transporta.

Upotrebom pojma rizik u osiguranju često se označava vrsta gubitka koji se osigurava, pa se tako govori o osiguranju od sudara, potonuća broda ili pada vazduhoplova, osiguranju rizika požara, itd. Ovaj izraz se upotrebljava i da se izrazi stepen vjerovatnoće nastanka gubitka ili štete, pa se tako govori i o dobrim i lošim rizicima, što u sebi pored učestalosti nastanka pojedinih štetnih događaja pokrivenih osiguranjem uključuje i njihov intenzitet i veličinu gubitaka i šteta koje pojedini rizici izazivaju.

Svakodnevno trošenje i umanjeње vrijednosti imovine ne nadoknađuje se osiguranjem. U privredi je uobičajeno da se stvaraju fondovi iz kojih će se vršiti obnova privrednih sredstava koja je neophodna zbog njihove redovne upotrebe, a time i postepenog trošenja. Na primjer, umjesto zastarjelih brodova i drugih transportnih sredstava kupovaće se nova sredstva, s tim što se za njihovu kupovinu izdvajaju sredstva iz fondova koji su predviđeni za tu namjenu. Ti fondovi se nazivaju amortizacioni fondovi, a sam postupak zamjene sredstava amortizacija. Iz navedenog, evidentno je da ovo ne spada u domen osiguranja upravo iz razloga jer ne postoji iznenadna i nepredviđena šteta niti rizik, a što je neophodno za postojanje osiguranja.

Rizik koji se ostvario isključivom voljom osiguranika, nije rizik u smislu osiguranju, jer se gubi element neizvjesnosti događaja. Pravilo je da su iz osiguranja isključene štete koje su nastale krivicom osiguranika tj. njegovim namjernim postupkom ili njegovom krajnjom nepažnjom. Ovo je sasvim razumljivo, jer bi nastupanje rizika pa samim tim i sticanje prava na naknadu štete zavisilo isključivo od volje osiguranika, što je u suprotnosti sa osnovnim načelom osiguranja, a to je da osiguranje ima za cilj naknadu štete koju bi osiguranik pretrpio usled nastupnja vanrednog događaja, a ne usljed njegovog namjernog postupka.

U protivnom kad bi se to dozvolilo, osiguranje bi izgubilo praktični značaj i postalo bi izvor raznih špekulacija i neopravdanog bogaćenja.⁵

2.2. Osnovni rizici

Pomorski rizici mogu se podijeliti na osnovne, dopunske, ratne i političke rizike.⁶

Osnovni rizici predstavljaju opasnosti koje se mogu istovremeno ostvariti na svakoj robi i prevoznom sredstvu, mada postoji mogućnost da pojedine opasnosti djeluju samo na robu ili samo na prevožno sredstvo.

⁵ Tomašić, V. (1990), "Ugovor o plovidbenom osiguranju po ZPUP sa komentarom i osvrtom na inostrano zakonodavstvo" Beograd, str.148.

⁶ Frančičković, I. (1994) „Sustav transportnih osiguranja" Croatia osiguranja d.d., Zagreb, str. 35.

Dakle, pod osnovnim rizicima podrazumijevaju se oni rizici koji se redovno javljaju u transportu i protiv kojih se redovno vrši transportno osiguranje saglasno uslovima osiguranja.⁷ Iako variraju obzirom na tehničke okolnosti prevoza i obzirom na obim pokrića smatra se da se mogu svesti na pomorske odnosno transportne nezgode kojima je izloženo prevozno sredstvo, elementarne nepogode kao što su oluja, poplava, sniježne mećave, grom, klizanje tla, zaleđivanje djelova mora, rijeka, jezera i kanala, razni potresi i dr., zatim požar i eksplozija u prevoznom sredstvu, kao i ostali osnovni rizici. Osnovni rizici redovno su osigurani tj. pokriveni su svakom polisom, tako da se njihovo pokriće ne treba posebno ugovarati. Oni predstavljaju minimum koji se obično osigurava ukoliko se u polisi izričito ne predviđa isključenje nekih od tih rizika.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi među rizike koji su pokriveni plovidbenim osiguranjem nabraja plovidbene nezgode, elementarne nepogode, eksploziju, požar i razbojništvo, ali dozvoljava i ugovaranje drugih rizika. Prema tome, kao osnovni rizici i u transportu uopšte mogu se uzeti saobraćajne nezgode, elementarne nepogode, eksplozije, požar i rizik razbojništva. U zavisnosti od vrste saobraćaja u pitanju, saobraćajne nezgode mogu da budu različite, kao što su: sudar prevoznih sredstava, udar prevoznog sredstva o nepokretni predmet, nasukanje, potonuće, iskliznuće, prevrtanje itd.

Elementarne nepogode su opšta vrsta rizika u osiguranju uopšte, pa one svoje specifično dejstvo imaju i u transportnom osiguranju. U prvom redu to je dejstvo snažnih vjetrova, talasa na moru i na unutrašnjim plovnim putevima, provala oblaka, udar groma, zemljotresa itd. Dakle, svi ovi događaji moraju biti takvi da svojim dejstvom prevazilaze normalno djelovanje odnosnih pojava. To se posebno odnosi na djelovanje vjetra, talasa, i sl.

Požar je osnovni rizik koji sa velikim intezitetom ugrožava transportne aktivnosti i spada u osnovne transportne rizike bez obzira na to kako je do njegovog izbijanja došlo i da li za njegovo izbijanje postoji nečija krivica ili ne. Dakle, u pitanju je svaka vatra nastala iz bilo kog uzroka npr. usled udara groma, eksplozije, samozapaljenja, nepažnje i sl.

Postoji puno načina zbog kojih može doći do požara na brodu. Uzrok požara u slučaju ako brod i teret potpuno izgore teško je ustanoviti pa se iz tog razloga osiguravač može osloboditi obaveze da nadoknadi štetu prčinjenu požarom samo ako uspije da dokaže da je osiguranik namjerno izazvao požar. Naravno, iz redovnog pomorskog osiguranja isključeni su požari koji su posljedica dejstava ratnih rizika ili rizika štrajka, ali kao što je poznato ove rizike moguće je posebno osigurati.

Kao štete nastale od požara ne smatraju se samo štete direktno prouzrokovane požarom, već i štete indirektno nastale zbog požara⁸.

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

Ukoliko je uslijed samozapaljenja ili eksplozije oštećen ili uništen osigurani predmet koji je zbog svoje prirode takvu eksploziju izazvao, štete na njemu nijesu obuhvaćene ovim rizikom. Rizik eksplozije kao osnovni transportni rizik pokriva tzv. dalje štete na prevoznim sredstvima i drugim stvarima koje se prevoze, a koje su oštećene zbog takvog dejstva.

⁷ Ivošević, B (2010), „*Transportno osiguranje*“, Tivat, str. 66- 67.

⁸ Pavić, D.(1986) „*Pomorsko osiguranje*“ knjiga prva, Zagreb, str.144 - 145.

Takode, osiguravalac je u obavezi da je nadoknadi štetu i kada se nastanak požara ili eksplozije može pripisati nepažnji zapovjednika ili posadi broda. Jasno je da ukoliko su požar i eksplozija posljedica rizika izričito isključenih iz osiguranja, nastale štete nijesu pokrivena osiguranjem, kao ni štete koje su prouzrokovane zagrijavanjem. Opšte prihvaćeno je, da su osiguranjem pokrivena štete koje su nastale pri preduzimanju mjera radi sprečavanja nastanka i šteta.

Dodir sa morskom vodom odnosi se na štete na teretu do kojih može da dođe uslijed prodora morske vode u brod ili pak pada tereta u more kod obavljanja ukrcajno - iskrcajnih operacija. Nekad je vrlo teško ili gotovo nemoguće, utvrditi da li je šteta posledica požara ili eksplozije, a vrlo se često dešava da požar prouzrokuje eksploziju ili obrnuto.

2.3. Dopunski rizici

Dopunski rizici za razliku od osnovnih, nijesu tipični za prevoz. Oni su specifični za pojedine vrste robe, a povezane su sa svojstvom robe koja se prevozi. Ti rizici se mnogo češće ostvaruju, u odnosu na osnovne, i za razliku od njih štete koje usled njihovog ostvarenja nastaju, mnogo su manje u odnosu na štete uslijed nastanka osnovnih rizika. Najčešći dopunski rizici su: krađa, manipulativni rizici (lom, curenje, rasipanje, ulupljivanja ili ogrebotine i dr.), ostali dopunski rizici (pokisnuce, rđa, brodsko znojenje, dodir s drugim robom, kvar i dr.). Dopunski rizici nijesu redovno pokriveni osiguranjem, već se osiguravaju samo na zahtjev osiguranika.⁹

Dopunski transportni rizici mogu da se odnose, kako na robu tako i na transportna sredstva. Ipak, oni su najznačajniji kod osiguranja pomorskog karga. Dopunski transportni rizici su po pravilu češći od osnovnih, nijesu vezani za transportni poduhvat, već više za neke druge okolnosti, prvenstveno one koje se odnose na svojstva robe, a i štete koje zbog njih nastaju su manje, pa se dugo smatralo da je dovoljno izvršiti osiguranje protiv osnovnih transportnih rizika koji imaju veće štetne posljedice.

Međutim, danas se redovno praktikuje i osiguranje protiv dopunskih transportnih rizika. Da bi se smatralo da su prevozno sredstvo ili roba osigurani protiv dopunskih transportnih rizika takvo osiguranje treba da je posebno navedeno u ugovoru o osiguranju, odnosno u polisi osiguranja i to tačno protiv kojih se dopunskih rizika osiguranje vrši.

Ne upuštajući se u objašnjavanje prirode svih ovih rizika, jer se u osnovi radi o jednostavnim, pa samim tim i razumljivim događajima ili pojavama, ipak je neophodno ukazati na međusobnu vezu između rizika krađe i neisporuke i objasniti značenje pojma manipulativni rizici. Smatra se da postoji rizik krađe onda kada se može dokazati da je do manjka na teretu došlo zaista uslijed određene protivpravne radnje - krađe. Neisporuka, sa svoje strane postoji uvijek kada na odredištu nedostaju cijeli komadi robe bez potrebe da se dokazuje razlog neisporuke. U tom smislu rizik neisporuke pokriva i rizik krađe kada se radi o manjku cijelih komada robe. Međutim, ponekad je potrebno osigurati rizik krađe, jer se jedino na taj način pokrivaju djelimične neisporuke i sl.

Manipulativni rizici obuhvataju rizik gubitka i oštećenja robe kod ukrcajnih, iskrcajnih i prekrcajnih operacija.

Pod dopunskim rizicima kod osiguranja broda obično se podrazumijevaju: štete uslijed ukrcaja, iskrcaja ili premještanja tereta ili goriva; štete uslijed prskanja kotlova, loma osovina,

⁹ Nikčević Grdinić, J *op.cit.* str. 110.

loma nuklearnih instalacija ili reaktora; štete zbog skrivenih mina broda ili mašina, kao i štete koje su posljedica nemarnosti zapovjednika posade, pilota ili popravljača broda.

2.4. Uopšteno o ratnim i političkim rizicima

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

Pod ratnim i političkim rizicima podrazumijevaju se ratni rizici u užem smislu, kao što su dejstvo mina, torpeda i ratnog oružja uopšte osim nuklearnog i svaki drugi preduzeti ratni akt, zatim rizik štrajka i drugi slični rizici, kao i akti vojnih i političkih vlasti. Ratni rizik određuje se i kao neprijateljski čin koji se preduzima između dvije zaraćene strane.¹⁰

Ratni rizici u užem smislu osiguravaju se danas u principu samo kod pomorskih brodova i vazduhoplova kao i kod robe koja se prevozi pomorskim brodovima, vazduhoplovima ili poštom. Pošiljke robe koja se prevozi ostalim tj. kopnenim prevoznim sredstvima danas se obično u inostranstvu ne osiguravaju protiv ratnih rizika. U tom pogledu, postoji međunarodni sporazum osiguravaoca po kojem će se ratni rizici uzimati u osiguranje samo za vrijeme dok se roba nalazi na brodu, odnosno vazduhoplovu.

Od ovog sporazuma postoje u praksi samo rijetki izuzeci. Naše zajednice osiguranja, takođe primaju u osiguranje protiv ratnih rizika samo robu za vrijeme njenog prevoza morem ili prenosa vazdušnim putem odnosno poštom ukoliko se radi o robi osiguranoj u stranoj valuti koja se dalje reosigurava u inostranstvu.

Ratni rizici osiguravaju se ne samo za vrijeme rata, odnosno ratnih dejstava između dviju ili više država, nego i za vrijeme građanskog rata, pobune ili revolucije, ali, što je posebno značajno, i za vrijeme mira. U praksi se često dešava da iza ratova još dugi niz godina brodovi mogu da nalete plutajuće mine, a pored toga, kako nas prošlost i sadašnjost uče, svakog momenta otvaraju se nova ratna žarišta i oružani sukobi koji mogu da imaju za posledicu oštećenje broda ili robe za vrijeme transporta i naravno, posebno da utiču na civilnu vazdušnu plovību. Zbog toga se brodovi, vazduhoplovi i roba redovno osiguravaju protiv ratnih rizika, i u vrijeme mira zajedno sa političkim rizicima uz nisku premijsku stopu.

Postoje i ostali ratni i politički rizici koji obuhvataju štete nastale usljed akata vojnih i političkih vlasti kao što su: zaplijena broda i robe, razni neredi i pljačke, zabrana isplavljanja, zadržavanje broda i robe itd. Međutim, ovi rizici ne obuhvataju razne naredbe sanitarnih vlasti, sudske odluke i sl.

U pomorstvu piraterija predstavlja redovni i to osnovni pomorski rizik. Ovaj rizik potrebno je odvojiti od rizika gdje je uključena pljačka i otimačina, ali kad se te radnje vrše u političke svrhe. Ovo pitanje razmatrano je u pogledu pojma rizika piraterije, pa tako ukoliko je motiv djelovanja lična korist, onda se radi o riziku piraterije, a ako su napadi, pljačke, otimačina i sl. izvedeni u političke svrhe, odnosno sa političkim ciljem, onda se radi o riziku koji pokriva ratno i političko osiguranje. Shodno navedenom, treba naglasiti da ako se nekad rizik piratstva smatrao ratnim rizikom, on to svakako odavno nije više.

¹⁰ Ivošević, B *op. cit.* str. 219.

Premijske stope za ratne i političke rizike su za vrijeme mira obično vrlo niske (ispod jednog promila vrijednosti robe) sa izuzetkom brodova i pošiljki koji se upućuju u krajeve gdje vlada oružani sukob ili unutrašnji neredi. Međutim, za vrijeme rata ukoliko se ratni rizik uopšte osigurava, premijske stope su vrlo visoke u zavisnosti od ocjene situacije u datom trenutku.

Dakle, s obzirom na karakter ovih rizika i mogućnosti nagle promjene političke situacije, premijske stope za ratne i političke rizike često se mijenjaju i obično su više manje identične na svim tržištima za ratna osiguranja.

Ovi rizici su vrsta rizika koji se mora uvijek posebno osigurati, čak i kada je osiguranje „protiv svih rizika” (kod kargo osiguranja) odnosno „pod punim uslovima“ (kod kasko osiguranja), jer ni tada se ne podrazumijeva da je izvršeno i osiguranje protiv ratnih i političkih rizika. Karakteristika ratnih i političkih rizika sastoji se u tome što kod izbijanja neprijateljstava većih razmjera (ratovi u pojedinim regionama svijeta) osiguravaoci enormno povećavaju premiju za ratni rizik, a i otkazuju tu vrstu osiguranja. Ovo osiguranje, zbog njegovih specifičnosti, organizaciono je izdvojeno, ima posebne fondove i uslove osiguranja, pa je zbog toga potrebno razgraničiti ga od redovnih pomorskih osiguranja. U vazduhoplovnom osiguranju takođe se vrši osiguranje ratnih i političkih rizika, o čemu postoje brojne polise, endorsmenti i klauzule.

2.5. Promjena rizika u pomorskom osiguranju

Kad je riječ o promjeni rizika u pomorskom osiguranju, one se javljaju nakon sklapanja ugovora o pomorskom osiguranju. Promjene se javljaju u dva slučaja:

- nezavisno od volje osiguranika, pri čemu ne utiče na obaveze;
- izazvane od osiguranika, ili je on na njih pristao:
 - a) Ako je rizik bitno povećan- pri čemu osiguratelj nije dužan da nadoknadi štetu koja se može pripisati takvoj promjeni rizika ;
 - b) Ako je rizik bitno smanjen- pri čemu osiguratelj nije dužan vratiti ili smanjiti premiju.

Inače, kod ugovora o pomorskom osiguranju ugovaralac osiguranja obavezuje se da će osiguravaocu platiti premiju osiguranja ili doprinos, a osiguravalac se obavezuje ugovaraocu osiguranja da će osiguraniku, ako nastane događaj, koji znači osigurani slučaj, u skladu sa odredbama ugovora, isplatiti naknadu za štetu, ili na drugi odgovarajući način obešteti osiguranika.

3. POMORSKO OSIGURANJE

3.1. Naknada iz osiguranja

Osiguranju broda redovno prethodi poseban postupak procjene vrijednosti broda radi utvrđivanja cijene osiguranja. Dok je kod osiguranja robe relativno jednostavno odrediti vrijednost osiguranog predmeta, jer se kao osnova uzima fakturna vrijednost robe, kod osiguranja brodova to najčešće nije moguće, a da se prethodno ne utvrdi na koju svotu valja procijeniti

osiguranje da bi se optimalno zaštitili interesi osiguranika u odnosu na brod. Taj se prethodni postupak označava izrazom valutacija broda ili flote.¹¹

Procjena vrijednosti broda u savremenim uslovima javlja se kao jedno od najkontraverznijih i praktično najsloženijih pitanja kod sklapanja ugovora o osiguranju broda. Tome je uzrok nestabilnost svjetskog pomorskog tržišta, sa velikim oscilacijama u tržišnim vrijednostima brodova. Vrijednost brodova na tržištu ne zavisi isključivo od troškova njihove izgradnje, nego i od stepena isplativosti bavljenja pomorskim preduzetništvom, mogućnosti zaposlenja broda, troškova njegove eksploatacije i niza drugih okolnosti. Zbog toga dolazi do značajnog nesrazmjera između uloženi sredstava u nabavci brodova i njihovih tržišnih vrijednosti.

Osiguranje broda kao i svako drugo osiguranje sklapa se za određenu svotu (tzv. osigurana svota). Kriterijum za procjenu visine svote na koju će se sklopiti osiguranje broda je vrijednost osiguranog predmeta. Pod tim se podrazumijeva stvarna vrijednost interesa izraženog u novcu koji je pravno dopušteno osigurati.

Pravilna procjena visine vrijednosti osiguranog predmeta obezbjeđuje svrhu sklapanja ugovora o osiguranju, kao ugovora o naknadi za štetu. Drugim riječima, osiguranje treba izvršiti na onu vrijednost koja će preko naknada iz osiguranja predstavljati novčani ekvivalent za visinu pretrpljene štete. Ili, kako je to na idealan način zamišljeno prema Arnoldu „da osiguranika u slučaju štete dovede u istovjetnu situaciju u kojoj bi se nalazio da do štete nije došlo.”¹²

Međutim, u osiguranju se brod posmatra kao stvar za privređivanje i ta okolnost redovno nameće potrebu da se osim osiguranja samog broda sprovede niz dodatnih osiguranja. Brodar u eksploataciji broda može da bude izložen raznim troškovima kao što su npr. troškovi ponovnog opremanja broda, uzimanje dodatnih zaliha i dr. Ti su troškovi pogodni za osiguranje i njihovo se osiguranje naziva Hull interest- disbursements. Moguće je da je svota na koju je sklopljeno osiguranje broda preniska za poslovanje broda u određenim posebnim okolnostima. Tada je moguće osigurati brod osim na prvobitnu osiguranu svotu i na dodatnu svotu- tzv. „*increased valute*.”

Osigurana svota koja je navedena u polisi ili ugovoru o osiguranju ima trostruku osnovnu funkciju:

- gornja granica obaveze osiguravaoca za štete pokrivenne osiguranjem,
- služi kao osnovica za obračun naknade štete
- služi kao osnovica za obračun premija osiguranja.¹³

Za štete pokrivenne osiguranjem, osiguravalac ima obavezu preko osigurane svote samo u slučajevima koji su predviđeni zakonom ili ugovorom. Kod osiguranja broda to su: troškovi spašavanja osiguranika i naknada iz osiguranja odgovornosti i likvidacije štete. Kod osiguranja broda osigurana svota se primjenjuje na štete proistekle iz jednog događaja.

Osim navedenog, osigurana svota je od značaja i za utvrđivanje drugih obaveza iz ugovora: gornja je granica obaveze osiguravaoca i za troškove spasavanja osiguranika, odgovornost iz sudara najčešće je ograničena na 75 % osigurane svote. U osiguranju broda

¹¹ Grdinić, M (2003) „*Marketing u pomorstvu i pomorsko tržište*” Univerzitet Crne Gore i Pomorski fakultet, Podgorica, str. 429.

¹² Arnoulds Law of Marine Insurance and Average, London 1987, str. 287 u : Dr Milovan Grdinić „*Marketing u pomorstvu i pomorsko tržište*” Univerzitet Crne Gore i Pomorski fakultet, Podgorica, 2003, str. 431.

¹³ Ivošević, B *op.cit.* str.88.

redovno se kod utvrđivanja izvedenog potpunog gubitka uzima da je vrijednost broda u popravljenom stanju njegova osigurana vrijednost. To načelo važi i za osiguranje kontejnera.

Ugovorena vrijednost osiguranog predmeta navedena u ugovoru ili polisi osiguranja obavezuje obje ugovorne strane. Ta vrijednost je mjerodavna za utvrđivanje svih prava i obaveza iz ugovora u vrijeme sklapanja osiguranja, osim ako se ne radi o izuzetku, kad je moguće tu vrijednost osporavati. Eventualne promjene stvarne vrijednosti osiguranog predmeta u toku trajanja osiguranja takođe ne utiču na prava i obaveze stranaka u odnosu na ugovorenu vrijednost. Osiguravalac može da ospori ugovorenu vrijednost u vrlo ograničenom broju slučajeva i to: a) ukoliko se radi o stvarnoj pogrešci i b) ukoliko ugovorena vrijednost u većoj mjeri premašuje stvarnu vrijednost osiguranog predmeta tako da bi naknada štete na osnovu takve vrijednosti pružila osiguraniku znatan neopravdani dobitak.

Ukoliko likvidacija štete ne potpada pod jedan od tri načina koja su navedena, onda se ona vrši pod posebnim uslovima za neke vrste šteta, odnosno nastalih obaveza da se izvrši likvidacija i naknada prema uslovima osiguranja, što se odnosi na sve vrste likvidacija iz osnova odgovornosti, a posebno u vazduhoplovnom osiguranju.

Nakon što je primio od osiguranika blagovremeni i uredni odštetni zahtjev osiguravalac je dužan da pristupi likvidaciji štete, odnosno isplati odštetnog zahtjeva, tj. nadoknade na koju ima pravo osiguranik prema okolnostima štetnog događaja i uslovima zaključenog ugovora o osiguranju.

Rok za likvidaciju i isplatu štete može da bude određen ugovorom, odnosno polisom osiguranja ili zakonom. U našem zakonodavstvu ovaj rok iznosi mjesec dana nakon što je osiguravalac primio odštetni zahtjev sa svom potrebnom pratećom dokumentacijom. Englesko zakonodavstvo ne sadrži takvu odredbu, ali je praksa na londonskom tržištu osiguranja, a takođe i na ostalim značajnim tržištima, da šteta bude isplaćena istom u roku od mjesec dana. U svakom slučaju, likvidacija štete mora se izvršiti u jednom razumnom, odnosno primjerenom roku, u zavisnosti od okolnosti osiguranog slučaja koji je predmet likvidacije.

3.2. Sklapanje ugovora o pomorskom osiguranju

Pomorsko osiguranje, odnosno ugovor o pomorskom osiguranju predstavlja sastavni dio pomorskog prava i to ne njegov sporedni ili beznačajni dio. U teoriji pomorskog prava ističe se da nema boljeg načina za potpuno razumijevanje cjelokupnosti djelovanja pomorskog prava i pomorske privrede od izučavanja predmeta pomorskog osiguranja.¹⁴

Ugovor o pomorskom osiguranju je ugovor kojim se ugovaralac osiguranja obavezuje da će osiguravaocu platiti premiju osiguranja ili doprinos, a osiguravalac se obavezuje ugovaraocu osiguranja da će osiguraniku, ako nastane događaj koji znači osigurani slučaj, u skladu sa odredbama ugovora, isplatiti naknadu štete, ili na drugi odgovarajući način obešteti osiguranika.

Glavna obilježja ugovora o pomorskom osiguranju su da je to:

- Imenovani pravni posao;
- Konsensualni ugovor,

¹⁴ Gilmore, & Black (1975) *The Law of Admiralty sec.ed.*1975, str. 53, New York, str. 6.

- Dvostrano – obavezni,
- Aleatorni,
- Naplatni,
- Neformalni i
- Formularni (ugovor po pristupanju)¹⁵

Ugovorne strane prilikom sklapanja ugovora o pomorskom osiguranju su: osiguravalac, ugovaralac osiguranja i osiguranik.

Osiguravalac je lice koje se ugovorom o osiguranju obavezuje ugovaraocu osiguranja da će prema uslovima ugovora nadoknaditi osiguraniku štetu koja je nastala kao posljedica ostvarenja osiguranog slučaja. Njegove glavne obveze su izdavanje polise osiguranja i isplata naknade štete.

Ugovaralac osiguranja jeste lice koje u svoje ime sklapa ugovor o osiguranju sa osiguravaocem (u svoje ime i za svoj račun – razlika od punomoćnika). Ukoliko sklapa ugovor u svoje ime i za svoj račun, on je ujedno i korisnik osiguranja/osiguranik. Ugovaralac osiguranja može da sklopi ugovor o pomorskom osiguranju u svoje ime, ali za račun drugog lica (to lice može da bude određeno ili neodređeno).

Osiguranik je lice koje je ovlašćeno da od osiguravaoca potražuje naknadu štete pokrivenu osiguranjem. Dakle, radi se samo o licu koje ima/ili može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj.

Najvažnije elementi ugovora o pomorskom osiguranju su:

- *Osigurani predmet ili predmet pomorskog osiguranja* – mora da bude nedvosmisleno određen (u protivnom se osiguravalac oslobađa obaveze na naknadu nastale štete).
- *Osigurani rizik* – budući događaj, neizvjestan i nezavisan o isključivoj volji ugovaraoca osiguranja ili osiguranika.
 - *Putativan rizik* – pretpostavljeni rizik, onaj koji se ostvario, ali se ne zna visina nastale štete (u pomorskom osiguranju postoji mogućnost osiguranja kad je rizik već nastupio)
 - *Premija osiguranja* – novčana naknada koju ugovaralac osiguranja mora da plati osiguravaocu u zamjenu za osiguravaočevo preuzimanje rizika osiguranja. Premija osiguranja mora biti izražena novčano, mora biti određena ili određiva i mora biti određena u skladu sa načelom savjesnosti i poštenja.
 - *Osigurnina* – predstavlja iznos naknade štete koju osiguravalac plaća osiguraniku nakon ostvarenog rizika koji je predviđen ugovorom o osiguranju. Obuhvata naknadu za štetu kod odštetnih osiguranja i svotu osiguranja kod neodštetnih osiguranja (svotnih osiguranja).
- *Osigurana svota* predstavlja novčani iznos na koji se sklapa ugovor o osiguranju. Njegove tri funkcije su:
 - predstavlja gornju granicu obaveze osiguravaoca za štete pokrivenne osiguranjem;
 - služi kao osnovica za obračun naknade štete;
 - služi kao osnovica za obračun premije osiguranja.

¹⁵ Primorac, Ž „Pravo osiguranja- Ugovor o pomorskom osiguranju“ Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, ppt. str.7-12.

Prilikom sklapanja ugovora o pomorskom osiguranju, važno je istaći da se primjenjuje načelo slobode sklapanja ugovora (osim izuzetno kod obaveznih osiguranja), da je to konsensualni ugovor, tj. da podrazumijeva saglasnost ugovornih strana o bitnim elementima ugovora i da se ne traži pisani oblik prilikom njegovog sklapanja, već se to može uraditi na više drugih načina (npr. usmenim putem, telefonski, elektronskim putem).

Ugovaralac osiguranja ili njegov zastupnik obavezni su da prije sklapanja ugovora prijave sve okolnosti koje su značajne za ocjenu rizika koje su znali ili morali znati, a koje su značajne za ocjenu težine rizika ili za donošenje odluke o sklapanju ugovora o osiguranju.

3.3. Vrste polisa u pomorskom osiguranju

Polisa osiguranja predstavlja najvažniju pisanu ispravu koja se, uopšte, izdaje u vezi poslova osiguranja. Osnovno pitanje u vezi sa izdavanjem i funkcijom polise, kao pisanog dokumenta, a kako bi se odredio njen značaj u odnosu na zaključenje ugovora o osiguranju, zavisi od stava koji se zauzima u zakonodavstvu, teoriji i sudskoj praksi prema zahtjevu koji se postavlja pred ugovornim stranama da bi se smatralo da je ugovor o osiguranju valjano zaključen.¹⁶

U skladu sa crnogorskim Zakonom o obligacionim odnosima, ugovor o osiguranju zaključen je onda kad ugovorači potpišu polisu osiguranja ili list pokrića.

Polisa transportnog osiguranja je isprava o dugu, odnosno jednostrani pravni akt, kojim osiguravalac, njenim izdavanjem i svojim potpisom, potvrđuje i priznaje svoju obavezu koja proističe iz zaključenog ugovora o osiguranju. U tom smislu, polisa osiguranja pojavljuje se kao jedan novi, samostalni pravni akt, u odnosu na ugovor o osiguranju. Samostalnost pravnog osnova sadržanog u polisi ogleda se u već istaknutoj činjenici, da kako u engleskom, tako i u našem pravu, polisa pomorskog, odnosno transportnog osiguranja ima snagu izvršne isprave, pa i kod prelaska polise u ruke trećeg savjesnog lica. Ovo lice ima prema osiguravaocu samostalan zahtjev, nezavisno od sadržaja zaključenog ugovora o osiguranju, uz pravo osiguravaoca da budu ispravljene eventualne očigledne greške. Naravno, uslovi vezani za pravo na prenos ostaju nepromijenjeni, pa ukoliko je prenos izvršen prije nastanka osiguranog slučaja, lice na koje se prenos vrši mora da ima interes na osiguranom predmetu, a ako se radi o naknadnom prenosu, onda takav zahtjev ne postoji. Prema tome, proizilazi da izdavanjem polise osiguravalac preuzima na sebe obavezu da ispuni ono što je u polisi naznačeno, u momentu ostvarenja osiguranog slučaja.

Sa druge strane, u transportnom osiguranju, kako u našem pravu, tako i u svjetskoj praksi polisa ne predstavlja ugovor o osiguranju, već predstavlja dokaz o zaključenom ugovoru i njegovoj sadržini (uslovima pod kojima je ugovor zaključen). Pored toga, polisa osiguranja je prenosiva isprava, koja se svrstava u legitimacione papire i predstavlja ispravu o dugu, kojom osiguravalac preuzima svoju osnovnu obavezu iz zaključenog ugovora o plaćanju naknade, odnosno obeštećenju osiguranika, što potvrđuje svojim potpisom na izdatoj polisi.

U našem pravu osiguravalac je obavezan da polisu izda ugovoraču osiguranja na njegov zahtjev, što podrazumijeva da izdavanje polise osiguranja nije obavezno, pa samim tim ne može da bude uslov punovažnosti ugovora.

¹⁶ Ivošević, B *op.cit.* str. 53.

Dakle, prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi osiguravalac je obavezan da ugovoraču osiguranja „pređa uredno izdatu i potpisanu polisnu osiguranja“. U praksi je redovan slućaj da kada je došlo do izdavanja polise, zakonodavac propisuje da osiguravalac nije dužan da izvrši svoju obavezu iz zakljućenog osiguranja ako ugovarać osiguranja ne podnese polisnu uz zahtjev za obeštećenje. Od ove svoje obaveze ugovarać osiguranja može se osloboditi ako učini vjerovatnim da je polisa izgubljena ili uništena, ali i tada uz obavezu pružanja određenog objezbedjenja. Ovakvim stavom naše pravo približava se stavu engleskog prava o dokaznoj snazi polise osiguranja kao izvršne isprave. Međutim, ugovor o pomorskom (transportnom) osiguranju kod nas je valjan i izvršan, iako polisa nije izdavana, u kom slućaju se postojanje ugovora i obaveza osiguravaoca mogu dokazivati svim dozvoljenim dokaznim sredstvima.

Polisa predstavlja prenosivu ispravu i legitimacioni papir. Ona se može izdati na ime, po naredbi i na donosioca. Polisa na ime je, u načelu, neprenosiva isprava, ali se može prenositi putem ugovora o građansko-pravnoj cesiji. Polisa po naredbi prenosi se indosamentom, a polisa na donosioca prostom predajom iz ruke u ruku. Polisa transportnog osiguranja kao formalna isprava nema karakter hartije od vrijednosti, i pored svih osobina koje su inaće karakteristićne za hartije od vrijednosti. Ovo iz razloga što je pravo iz hartije odvojeno od osnovnog posla, pa je samo podnošenje određene hartije od vrijednosti dovoljno za ostvarenje prava koje je sadržano u toj ispravi, što nije slućaj sa polisom osiguranja kod transportnih i uopšte imovinskih osiguranja.

Osiguravalac i pored činjenice što mu je podnijeta polisa osiguranja, uvijek ima pravo, ako to smatra potrebnim, da od lica koje je podnijelo polisnu na isplatu, zatraži da ono dokaže da ima interes na osiguranom predmetu. Postojanje interesa je stvarni uslov za nastanak obaveze za naknadu štete, pa i uslov za prenos polise na novog imaoća.

Izdavanje prenosive polise od posebnog je znaćaja u transportnom osiguranju, s obzirom da polisa ulazi među obavezne isprave koji prate svaku, a posebno međunarodnu transakciju kupoprodaje robe.

Polise koje se izdaju u transportnom osiguranju moguće je klasifikovati na više načina, odnosno na osnovu više kriterijuma:

- *Podjela po granama i predmetu osiguranja* – podjela po ovom kriterijumu vrši se prema granama transportnog osiguranja. To bi bila podjela na pomorske, vazduhoplovne i kopnene polise, te polise za pokriće kombinovanih prevoza.

Sljedeća uobićajena podjela je prema predmetu osiguranja i tu je osnovna podjela na polise koje se izdaju za osiguranje brodova i vazduhoplova (kasko polise) i polise za osiguranje robe u prevozu (kargo polise), a tu spadaju i polise za osiguranje vozarine, brodogradnje, raznih troškova, itd.

- *Podjela prema vrstama ugovora o osiguranju*. Polise se dijele i prema vrstama ugovora o osiguranju, načinu zakljućivanja i nekim elementima prema kojima se ti ugovori karakterišu. Tako posmatrano, vrši se podjela na opšte (generalne) i pojedinaćne polise. Ako se osigurava roba u izvozu, izdata polisa poznata je kao izvozna, a u uvozu – uvozna polisa. Ukoliko se osiguranje sklapa u stranoj valuti izdaje se devizna polisa i sl. Slobodno se može reći da koliko vrsta i modaliteta zakljućivanja ugovora o transportnom osiguranju postoji, toliko se razlićitih vrsta polisa osiguranja može izdati.

- *Polise na vrijeme i na putovanje.* Za polise na vrijeme i putovanje važi sve ono što se odnosi na karakteristike ugovora o transportnom osiguranju sa aspekta trajanja zaključenog osiguranja, odnosno početka i završetka trajanja rizika.

Pored polisa na vrijeme i polisa na putovanje dolazi do izdavanja i tzv. mješovitih polisa. Radi se o kargo polisama na putovanje kod kojih poslije iskrcaja tereta sa broda saglasno odredbi u polisi osiguranja pokrće se nastavlja za određeni vremenski period i nakon iskrcaja robe sa broda. Uobičajeno se radi o vremenskom periodu od 15, 30 ili 60 dana.

- *Podjela prema vrijednosti predmeta osiguranja.* Specifičnost transportnog osiguranja, u odnosu na opšta imovinska osiguranja, čini i način određivanja vrijednosti predmeta osiguranja u polisi osiguranja. Polise sa aspekta utvrđene vrijednosti predmeta osiguranja mogu da budu valutirane i nevalutirane.

Valutirane polise su polise u kojima je sporazumno utvrđena vrijednost predmeta osiguranja.

Ta vrijednost je mjerodavna za utvrđivanje svih prava i obaveza iz ugovora u vrijeme sklapanja osiguranja, osim ukoliko se ne radi o izuzetku, kad je moguće tu vrijednost osporavati. Eventualne promjene stvarne vrijednosti osiguranog predmeta u toku trajanja osiguranja takođe ne utiču na prava i obaveze stranaka u odnosu na ugovorenu vrijednost. Osiguravalac može da ospori ugovorenu vrijednost samo u dva slučaja i to: a) ukoliko se radi o stvarnoj pogrešci i b) ukoliko ugovorena vrijednost u većoj mjeri premašuje stvarnu vrijednost osiguranog predmeta tako da bi naknada štete na osnovu takve vrijednosti osiguranikuz pružila znatan neopravdani dobitak.

Nevalutiranim polisama, smatraju se polise koje ne sadrže ugovorenu vrijednost predmeta osiguranja, ali, polazeći od limita sume osiguranja, ostavljaju da osigurana vrijednost bude kasnije utvrđena.

U komparativnom zakonodavstvu ne predviđaju se oblasti u kojima su polise valutirane, a gdje nijesu. U osiguranju uopšte, pravilo su nevalutirane polise, a valutirane izuzetak. U transportnom osiguranju važi obrnuto pravilo, da su u većini slučajeva polise valutirane i to se, gotovo, bez izuzetka, odnosi na osiguranje pomorskih brodova i vazduhoplova. U pomorskom osiguranju takođe je, vrlo često izdavanje valutiranih polisa za osiguranje robe. U teoriji osiguranja ističu se prednosti valutiranih polisa ne samo u slučaju potpunog gubitka, već posebno kod nadoknade djelimičnih šteta. Naime, valutacija, makar bila ugovorena i na nižu vrijednost od vrijednosti predmeta osiguranja, isključuje dejstvo podosiguranja, tako da osiguranicima daje pravo na punu nadoknadu djelimičnih šteta u okviru i do granice visine valutacije po jednom štetnom događaju.

3.4. Franšize i štete

Jedno od osnovnih pravila imovinskih osiguranja jeste da osiguranik treba pažljivo da postupa sa predmetom osiguranja i preduzima sve potrebne mjere da se šteta ne dogodi, a ukoliko se dogodi, da preduzme mjere za njeno umanjeње. U skladu sa takvim pristupom je i opšte isključenje prava na nadoknadu štete ako je ona posljedica krivice osiguranika i lica kojima se u poslovanju služi, a posebno za namjerne i štete uslijed grube nepažnje.

Pored ovog, u osiguranju se smatra da će se stimulisati pažnja osiguranika ako on sam učestvuje u šteti jednim njenim dijelom. Praksa osiguranja stvorila je više načina učešća osiguranika u šteti, ali svi oni obuhvaćeni su zajedničkim nazivom franšiza. Ovaj naziv je opšte prihvaćen u svijetu i vjerovatno je francuskog porijekla, dok je u anglo-američkom pravu

pomorskog i avio osiguranja u redovnoj upotrebi termin „*deductible*”- odbitak, ali takode je u upotrebi i naziv »franchise«, prvenstveno kod osiguranja robe u prevozu.

Primjena franšiza pored potrebe da se poveća pažnja osiguranika, pravda se i potrebom da se u osiguranju izbjegavaju male, tzv. bagatelne štete, koje inače mogu suviše da opterećuju osiguravaoce. Ugovaranje franšiza je i sredstvo u rukama osiguranika, kojim on upravlja visinom premije, odnosno cijenom osiguranja. Naime, ukoliko osiguranik što veći dio snošenja rizika na sebe prihvati ugovarajući veće franšize, on postiže povoljniju premiju osiguranja.

U transportnom osiguranju redovna je upotreba franšiza kako kod osiguranja brodova i vazduhoplova, tako i kod osiguranja robe u prevozu, iako se ova druga vrše i bez ugovaranja franšize.

Postoji više vrsta franšiza, a osnovna je podijela na *kvalitativne i kvantitativne* franšize.

Kvalitativne franšize podrazumijevaju isključivanje iz osiguranja određenih kategorija šteta. Takozvano uže pokrće za osiguranje brodova bazirano je na tom principu, gdje se iz osiguranja mogu da isključe mnoge vrste šteta, a najuže pokrće je osiguranje samo protiv potpunog gubitka broda.

Za ovakva sužena osiguranja postoje posebne institutske klauzule.

3.5. Potpuni gubitak osiguranog predmeta

Ugovorena vrijednost mjerodavna je za utvrđivanje prava i osiguranja u slučaju potpunog gubitka kao i u slučaju djelimične štete. U slučaju potpunog gubitka broda, iz osiguranja se kod valutiranih polisa nadoknađuje šteta u visini ugovorene vrijednosti broda, a u visini stvarne vrijednosti broda kod nevalutiranih polisa, ali ne iznad osigurane svote. To pravilo važi, kako za stvarni, tako i za izvedeni potpuni gubitak broda.

Stvarni gubitak broda nastupa uništenjem, odnosno propašću osigurane stvari, oštećenjem stvari da ona prestaje biti stvar te vrste (npr. voće ili povrće istrune), te trajnim oduzimanjem stvari. Za likvidaciju štete nije potrebna nikakva izjava osiguranika.

Za određivanje naknade iz osiguranja u slučaju stvarnog potpunog gubitka broda isključivo je mjerodavna ugovorena vrijednost. Ta vrijednost je prema našem pravu mjerodavna i za ocjenu da li je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda. Nasuprot tome, prema izričitoj odredbi Marine Insurance Acta, ugovorena vrijednost nije isključivo mjerodavna za tu svrhu.¹⁷ Osnovno načelo tog Zakona je da se izvedeni potpuni gubitak broda ne utvrđuje upoređivanjem troškova popravke i vrijednosti broda, nego upoređivanjem troškova popravke i vrijednosti broda u popravljenom stanju.¹⁸ Ipak, u praksi se pokazalo da se moglo ugovoriti i na drugačiji način. Kod nekih osiguranja, taj princip je napušten iz praktičnih razloga.

Prema tzv. institutskim klauzulama, za osiguranje brodova, za utvrđivanje da li je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda, kao vrijednost broda u popravljenom stanju uzima se njegova osigurana vrijednost.¹⁹ Pri tome, ne uzima se u obzir vrijednost broda u oštećenom stanju, ili njegova vrijednost kao starog željeza ili otpadka. O posljedici tog pravila, o izvedenom potpunom gubitku radi se samo onda ukoliko bi troškovi popravke premašili osiguranu svotu broda. Ovo načelo slijede i ostale klauzule za osiguranje brodova, klauzule za osiguranje vozarina i klauzule za osiguranje kontejnera.

¹⁷ Član 4 MIA, 1906.

¹⁸ Član 60.2. MIA 1906.

¹⁹ Institute Time Clauses, Hulls-1/10/83 (klauzula 19).

Izvedeni potpuni gubitak nastupa kad se opravdano može pretpostaviti da je stvarni potpuni gubitak predmeta neizbježan ili vrlo vjerojatan, te kad bi troškovi potrebni za očuvanje i spašavanje stvari bili veći od njene vrijednosti. Ukoliko osiguranik želi da mu se šteta nadoknadi kao potpuni gubitak, mora izjavom prepustiti osigurani predmet osiguravaocu, zahtijevajući isplatu cijelog osiguranog iznosa. Zauzvrat, osiguravalac stiče sva prava u vezi prepuštenog predmeta.

U našem zakonodavstvu postoje slučajevi izvedenog gubitka robe kod kojih se može tražiti naknada iz osiguranja, kao da je riječ o potpunom gubitku i to:

- ukoliko je brod tokom putovanja postao nesposoban za plovidbu, pa nije bilo moguće dopremiti robu do odredišta u roku 6 mjeseci nakon toga;
- ako je roba zbog oštećenja izgubila 4/5 svoje vrijednosti, a ne može se popraviti i dovesti u pređašnje stanje;
- ako izdaci za spašavanje i troškovi popravka i otpreme oštećene robe do odredišta prelaze ugovorenu (stvarnu) vrijednost osiguranih interesa na robu.

Shodno našem zakonodavstvu, kao potpuni gubitak osiguranog predmeta uzima se potonuće bez mogućnosti vađenja, uništenja, nestanak i trajno oduzimanje cijelog osiguranog predmeta te takvo njegovo oštećenje koje se ne može popraviti i zbog kojeg osigurani predmet prestaje biti stvar određene vrste. Prema tome, nadoknađuje se stvarna, tj. ugovorena vrijednost nastale štete, ali ne može biti veća od osigurane svote.

Osiguranik gubi pravo na naknadu ako u roku od 2 mjeseca od dana kada je saznao za okolnosti na kojima zasniva svoje pravo (odnosno odmah po isteku 12 mjeseci kad je spriječen da predmet upotrebljava), ne podnese osiguravaocu obrazloženi i pisani zahtjev za isplatu naknade.

Likvidacija na bazi potpunog gubitka predmeta osiguranja vrši se kako kod brodova i vazduhoplova, tako i kod robe. Ovaj način likvidacije obavezan je za slučaj stvarnog potpunog gubitka, a redovna je pojava i kod izvedenog potpunog gubitka, kad je na osiguraniku pravo da izabere ovaj način likvidacije štete, a na osiguravaocu da ga prihvati.

Ukoliko postupak abandonata nije uopšte započet, ili, pak, nije prihvaćen od osiguravaoca, šteta se likvidira na jedan od sljedeća dva predviđena načina, i to, bilo kao šteta u apsolutnom iznosu ili na bazi procenta gubitka.

Uslovi za osiguranje u mnogim polisama vazduhoplova isključuju pravo na njegov abandon, iako u stvarnosti i vazduhoplovi mogu da budu tako oštećeni da šteta koja se desila ima sve elemente izvedenog potpunog gubitka. Međutim, abandon vrlo vjerovatno nije element koji uzima u obzir vazduhoplovno osiguranje, jer se kod te vrste osiguranja, pored isplate osigurane vrijednosti kod potpunog gubitka, može izvršiti i zamjena vazduhoplova. Ipak, i kod osiguranja vazduhoplova, ako abandon nije isključen moguće je izvršiti likvidaciju na osnovu izvedenog potpunog gubitka.

U slučaju potpunog gubitka broda ili vazduhoplova isplaćuje se iznos na koji je osiguranje izvršeno. Ako je polisa osiguranja valutirana, što je pravilo, koje skoro ne trpi izuzetke kod ove dvije vrste osiguranja, isplaćuje se ugovoreni iznos bez obzira na eventualnu manju ili veću stvarnu vrijednost osiguranog predmeta (broda ili vazduhoplova), u momentu ostvarenja osiguranog slučaja.

Sa druge strane, kod isplate potpunog gubitka na robu, situacija je u osnovi ista, ali ipak postoji veća mogućnost da nije dogovorena visina sume osiguranja, odnosno da polisa nije

valutirana. U takvom slučaju kada postoji nadosiguranje osiguravalac je u obavezi da isplati samo stvarnu, tj. tržišnu vrijednost osigurane robe, a za slučaj podosiguranja isplaćuje se suma osiguranja koja je naznačena u polisi osiguranja. Takođe, kod potpunog gubitka robe osiguravalac može da ima i neke nepredviđene troškove, koji se pokrivaju do osiguranog iznosa.

U našem pravu predviđeno je da se od iznosa koji se plaća za potpuni gubitak odbijaju uštedeni troškovi opremanja i osiguranja broda, ako su bili osigurani zajedno sa polisom osiguranja broda. Međutim, ova odredba nema utemeljenja u svjetskoj praksi osiguranja. Nasuprot tome, kad „hull” polisu prate dopunska osiguranja kao što su osiguranje vozarine, troškova, uvećane odgovornosti, profita i sl. u slučaju potpunog gubitka broda osiguranik pored pune (valutirane) vrijednosti broda može da ostvari i do 25% uvećanja valutiranog iznosa, bez obzira da li su za te vrste dodatnih osiguranja nastale neke štete ili ne, ali ne i preko toga bez obzira na veličinu štete ili gubitka tih drugih interesa.

Po pitanju isplate naknade iz osiguranja, izvedeni potpuni gubitak broda kad bude prihvaćen od strane osiguravalaca stavlja ugovorne strane u isti položaj kao i kod stvarnog potpunog gubitka.

Prihvatanjem abandona i isplatom sume osiguranja svojina na ostatku osiguranog broda prelazi na osiguravaoca, osim ako se osiguravalac ne odrekne tog svog prava. Odricanjem od svojine nad ostacima broda ili isplatom nešto umanjenog iznosa obeštećenja od onog koji je predviđen u polisi, takođe se vrši likvidacija štete kao dio likvidacije koja predstavlja izvedeni potpuni gubitak, ali su onda promjene kojima se odstupa od striktnih pravila koja su predviđena za tu vrstu likvidacije, u stvari, predmet dogovora između osiguranika i osiguravaoca o načinu likvidacije potpunog gubitka, pa je ta vrsta likvidacije poznata pod nazivom kao *dogovorna likvidacija (arranged total loss)*.

Kod izvedenog potpunog gubitka robe drugačije je postavljeno davanje obavještenja o abandonu. Naime, ovo obavještenje, odnosno izjava, moraju se dati odmah nakon što postane evidentno da će roba vjerovatno ispuniti uslov da bude proglašena kao izvedeni potpuni gubitak i ukoliko takvo blagovremeno obavještenje izostane, osiguranik gubi pravo da se koristi ovim načinima likvidacije.

Likvidacija se vrši na sumu polise, po pravilima koja važe za valutirane i nevalutirane polise. Kod izvedenog potpunog gubitka na robu osiguravalac može da ima neke troškove kad je u pitanju cijeli postupak likvidacije, pa u tom slučaju ima pravo da ih odbije od isplate.

Naše zakonodavstvo u slučaju potpunog gubitka robe u prevozu određuje nadoknadu u visini vrijednosti robe koju je imala u luci ukrcaja, kao i vrijednosti ostalih interesa koji su kao dodatna osiguranja obuhvaćeni istom ugovorenim vrijednošću, a što se odnosi na razne troškove, vozarinu, carinu, očekivanu dobit, i sl., ali ukoliko je osiguranik vezano za nastali gubitak ostvario uštedu u nekim troškovima, onda se oni odbijaju od osiguranja.

Kod likvidacija svih vrsta šteta na bazi potpunog gubitka uvijek treba voditi računa da se ne vrši odbijanje ugovorene franšize i da nema nadoknade šteta koje su se dogodile prije potpunog gubitka, a u međuvremenu nijesu sanirane.

Likvidacija štete u apsolutnom iznosu vrši se kada se predmet osiguranja može popraviti i dovesti u predjašnje stanje. Ovakva vrsta likvidacije primjenjuje se kod djelimičnih šteta na brodovima i vazduhoplovima, ali može i kod robe u prevozu ako su to npr, neke mašine ili postrojenja za čiju popravku i dovođenje u ispravno stanje osiguranik ima interesa.

Likvidacija štete u apsolutnom iznosu predviđa da se u slučaju oštećenja osiguranog predmeta ili gubitka jednog njegovog sastavnog dijela, iz osiguranja naknadađuju šteta u visini troškova nužnih za popravku i dovođenje osiguranog predmeta u prvobitno stanje, ali ne preko osiguranog iznosa. U slučaju da je osigurani predmet podosiguran, troškovi popravke

nadoknađuju se proporcionalno odnosu između osiguranog iznosa i njegove ugovorene, odnosno stvarne vrijednosti.

Suština likvidacije štete u apsolutnom iznosu predstavlja suprotnost namirenju na bazi procentualnog gubitka vrijednosti predmeta osiguranja. Karakter apsolutnih likvidacija ima i nadoknada mnogih troškova i na taj način, nadoknađuju se troškovi koji su direktno prouzrokovani osiguranim slučajem, troškovi i nagrada za spasavanje, troškovi konstatacije i likvidacije štete, ali i utvrđivanja doprinosa u zajedničkoj havariji. Troškovi spasavanja, sprečavanja i umanjena šteta priznaju se kada su opravdano i razumno podnijeti i za slučaj da nijesu dali pozitivan rezultat. Takođe, njihova je karakteristika da se nadoknađuju i preko osiguranog iznosa, a takav je slučaj i sa troškovima konstatacije i likvidacije štete.

Osiguranje brodova i vazduhoplova zaključuje se uz tzv. *odbitnu franšizu*. Odbitna franšiza predstavlja ugovoreni fiksni iznos koji se kod djelimičnih šteta odbija od iznosa naknade koji se prema uslovima osiguranja odbija od štete uključujući i troškove koji su se tom prilikom dogodili, ali uvijek od jednog štetnog događaja.

3.6. Analiza institutskih klauzula

Nakon više od jednog vijeka primjene klauzula Instituta londonskih osiguravalaca za osiguranje pomorskih brodova na vrijeme (*The Institute Hulls Clauses-Time*) i nakon dvadeset godina primjene klauzula tog instituta iz 1983.godine, koje su, između ostalog, donijete nešto ranije od klauzula iz 1985. godine, na londonskom tržištu osiguranja donijete su nove klauzule za osiguranje brodova pod nazivom *Međunarodne klauzule za osiguranje brodova*.²⁰

Dakle, kako je navedeno *međunarodne kasko klauzule (International Hull Clauses)* iz 2003.godine predstavljaju potpuno novi pristup osiguranja brodova na vrijeme na Londonskom tržištu osiguranja. O tome dovoljno govori činjenica da je broj klauzula skoro udvostručen u odnosu na set klauzula iz 1983.godine (26 klauzula) i 1995.godine (27 klauzula), imajući u vidu da set klauzula iz 2003.godine ima 50 klauzula, koje se takođe pridodaju uz MAR polisu.

U preambuli međunarodnih kasko klauzula iz 2003.godine, ističe se da su klauzule koje se nude samo ilustrativne, te da se i drugi uslovi mogu ugovoriti. Uz to, kad se ima u vidu da ponudom na tržištu međunarodnih kasko klauzula, institutske klauzule iz 1983. i 1995.godine nijesu stavljene van snage, onda se u nekom smislu dobija jedna dosta cjelovita slika o ukupnosti ponude za mogući izbor osiguranja pomorskih brodova na londonskom tržištu osiguranja.

Proširenjem pokriva osiguranja prvenstveno se išlo u susret nekim rješenjima sadržanim u francuskom pravu, praksi i pravu nekih drugih država, kao skandinavskih, kao što su proširenja vezana za sudar, pa možda i otuda pretenzija da klauzule budu međunarodne.

Dakle, krajem 2002. godine na londonskom tržištu prihvaćene su i objavljene nove klauzule za osiguranje brodova, pod nazivom *International Hull Clauses*. Te klauzule u praksi su trebale da zamijeniti *Institute Time Clauses – Hull*, čime su poslije gotovo 115 godina kontinuirane upotrebe, prestale da se upotrebljavaju institutske klauzule za osiguranje brodova.²¹

Zanimljivo je primijetiti da se nove klauzule više ne zovu „institutске“, iz razloga što je *Institute of London Underwriters* kao pravno lice prestalo da postoji. Međutim, praksa donošenja jedinstvenih uslova pomorskog osiguranja time nije prestala, a postupak se sada vodi u okviru

²⁰ Ivošević, B *op.cit.* str. 172.

²¹ Pavić, D (2004) „*Međunarodne klauzule za osiguranje brodova*“ Veleučilište u Rijeci, Rijeka, Naše more 52 (3-4), str. 173.

novoformirane organizacije *International Underwriting Association (IUA)*. Ona je nastala spajanjem dvaju poslovnih udruženja: *London Insurance and Reinsurance Market Association (LIMRA)* i *Institute of London Underwriters*, čiji su razlozi za to bili poslovnog karaktera.

Nove klauzule usvojio je *Joint Hull Committee*, koji je nastavio da djeluje kao zajedničko tijelo londonskog tržišta pomorskog osiguranja. Svi zainteresovani, posebno udruženja brodarka i druge pomorske asocijacije, pozvani su da svojim primjedbama i prijedlozima aktivno doprinesu izradi konačne verzije tih klauzula.

Kao rezultat takvog pristupa, krajem 2003. godine objavljena je nova verzija tih klauzula pod naslovom *International Hull Clauses (01/11/03)*.²² Istorijski posmatrano, *Institute of London Underwriters* osnovan je 1884. godine kao poslovno udruženje britanskih pomorskih osiguravača (osiguravajućih društava - izvan Lloyd'sa). Ta organizacija u svoju djelatnost uključila je i rad na standardizaciji ugovornih klauzula i uslova pomorskog osiguranja, jer su uslovi osiguranja sadržani u SG-polisi (*Lloyd's S. G. Policy Form*) sve manje mogli da zadovolje potrebe poslovne prakse. Za izradu klauzula postojao je poseban odbor – *Technical and Clauses Committee*. Postoje dva posebna odbora (*Joint Hull Committee, Joint Cargo Committee*), pri čemu je jedan bio zadužen za osiguranje brodova, a drugi za osiguranje robe u prevozu i razmatrali su problematiku tih osiguranja i donosili preporuke i uslove pokrića. U radu tih odbora učestvovali su i predstavnici Lloyd'sa, pa su njihove odluke važile za čitavo englesko tržište, te su institutske klauzule smatrane engleskim standardnim uslovima osiguranja.

Dakle, prvi standardni uslovi osiguranja koje je donio Institut, za primjenu uz SG-polisu bile su upravo klauzule za osiguranje brodova. Bilo je to davne 1888. godine, a nazvane su *Institute Time Clauses – Hulls*. Poslije je ta praksa nastavljena i institutskim su klauzulama pokrivena sve najvažnije vrste pomorskih osiguranja. Uslovi za osiguranje brodova vremenom su se mijenjali i dopunjavali. Izuzetno važnu ulogu u razvoju tih klauzula odigrala je engleska sudska praksa, a naročito presude Doma lordova sa efektom presedana. Uopšte, te presude indirektno su djelovale na razvoj teorije i prakse pomorskog osiguranja.

Engleski uslovi za osiguranje brodova na određeno vrijeme pod nazivom *Institute Time Clauses – Hulls* doživjeli su vrlo široku primjenu. Zbog toga se može reći da su dobili status standardnih uslova za osiguranje brodova međunarodnog značaja. To posebno važi za izdanje klauzula iz 1983. godine. Međutim, potrebno je imati u vidu da to nisu i jedini standardizovani uslovi osiguranja u svijetu. U brojnim pravnim sistemima sprovedena je standardizacija pomorskog osiguranja donošenjem jedinstvenih (nacionalnih) uslova osiguranja u obliku zbirke ugovornih klauzula. Za osiguranje brodova najpoznatije su takve zbirke klauzula: *Institute Hull Clauses, American Hull Clauses, Dutch Hull Form, Norwegian Insurance Plan*.

Opšta je ocjena da je institutskim klauzulama za osiguranje brodova iz 1983. godine, uspostavljen zadovoljavajući odnos između ugovornih strana, pa su ih prihvatile brodarka industrije i banke koje finansiraju izgradnju brodova. To se ne može reći za izdanje tih uslova iz 1995. godine, koje u praksi nijesu široko prihvaćene zbog pogoršanog položaja osiguranika, pri čemu su se klauzule iz 1983. godine i dalje pretežno nastavile primjenjivati.

Postavlja se pitanje, koji su razlozi da se te klauzule pokušaju zamijeniti novim. Odgovor na to pitanje leži u razlozima poslovnog i stručnog karaktera. Ipak, pokazalo se da su osnovni razlozi sljedeći:

- relativan neuspjeh institutskih klauzula iz 1995. godine;

²² Tekst *International Hull Clauses (2003)* u publikaciji *Reference Book of Marine Insurance Clauses*, Witherby, 75th Edition, 2004-2005.

- slabljenje položaja londonskog tržišta osiguranja u odnosu prema skandinavskom tržištu;
- noviji razvoj međunarodnog prava iz područja bezbjednosti brodova (SOLAS-konvencija, *ISM Code*);
- najnoviji razvoj engleskog zakonodavstva i engleske sudske prakse pomorskog osiguranja. Kratko rečeno, tim postupkom željeli su se uskladiti uslovi osiguranja sa novim međunarodnim pravom iz područja bezbjednosti brodova i novim rješenjima engleske legislative i pravosuđa, zatim učiniti uslovi osiguranja poslovno privlačnijim i na taj način poboljšati položaj londonskog tržišta na svjetskom tržištu osiguranja brodova.

Nove klauzule za osiguranje brodova – *International Hull Clauses* u osnovi ne mijenjaju dosadašnje standardno pokriće u osiguranju brodova. U pravno-tehničkom smislu poboljšana verzija prethodnih klauzula (*Institute Hull Clauses*, 1983., 1995.) dopunjena je brojnim novim odredbama i izmjenama postojećih. Poziv redaktora novih klauzula svima zainteresovanim da ocijene nova rješenja imao je odgovarajući odjek, što je našlo odraza u verziji tih uslova iz 2003. godine. Ona obuhvata više poboljšanja i više vodi računa o interesima osiguranika, pa se može smatrati efikasnijom od verzije iz 2002. godine.

Dakle, nove klauzule predstavljaju uspješniju pravnu regulativu u poređenju sa institutskim klauzulama. Novim klauzulama pravno je bezbjedniji položaj jedne i druge stranke, s tim da nije znatnije narušen prethodno ostvareni balans u odnosima stranaka. Veoma pozitivnim može se ocijeniti činjenica da je umjesto pravnog instituta *warranties* primijenjena metoda ugovornog regulisanja. Sa druge strane, kruto rješenje engleskog instituta *insurance warranties* postalo je kamen spoticanja u najnovijim nastojanjima *Comite Maritime Internationala (CMI)* da harmonizuje pravo pomorskog osiguranja. Uz brojna dobra rješenja u novim klauzulama ima i nekih koja izazivaju dvoumljenja u pogledu njihovog pozitivnog učinka. To se prije svega odnosi na odredbe o odštetnim zahtjevima, na pretjeranu normiranost i činjenicu da se sadržaj ugovornog odnosa sada može utvrditi tek uvidom u poliauo osiguranja i analizom tri posebna dijela novih uslova (ukupno 50 klauzula umjesto prethodnih 27). Novi uslovi nazvani su *međunarodnim klauzulama* za osiguranje brodova. Tako se postupak izrade novih klauzula ne smatra završenim i ocijenjeno je da je potrebno nastaviti rad na njihovom poboljšanju u cilju ostvarivanja zadatih ciljeva. To je vjerojatno razlog zbog čega vodeći engleski osiguravaoci brodova (*leading underwriters*) još uvijek ne uslovljavaju reosiguravajuće pokriće ugovaranjem novih klauzula.

Međunarodne institutske klauzule za osiguranje brodova podijeljene su u tri dijela. U nastavku će biti opisane osnovne karakteristike novih klauzula sa osvrtom na najvažnije promjene koje donose nove klauzule u poređenju sa rješenjima iz 1983. i 1995. godine.

Prvi dio sadrži osnovne uslove osiguranja (*Principal Insuring Conditions*). Radi se o opštim odredbama koje pojašnjavaju način primjene pojedinih dijelova ukupnog seta klauzula, primjenu prava i sudsku nadležnost, te odredbe o tumačenju načina primjene cjeline ponuđenih klauzula. Klauzule iz prvog dijela, nakon opštih odredbi, sa manjim izmjenama, sadrže materiju koju su sadržale i Institutske klauzule iz 1983. i 1995. godine i one se u cjelini primjenjuju (to su klauzule od 2 zaključno sa 31, osim ukoliko nijesu izričito isključene).

Drugi dio sadrži dodatne klauzule (*Additional Clauses*). Saglasno opštim odredbama klauzule 32 do 36 drugog dijela primjenjuju se na zaključeno osiguranje, ako su ugovorene, a klauzule 37 zaključno sa 41, samo ukoliko je njihovu primjenu osiguravalac prihvatio u pisanoj formi. Veći dio iscrpno reguliše način podnošenja i realizaciju odštetnog zahtjeva, koji se saglas

no opštim odredbama (Klauzula 1), primjenjuje u cjelini. Dakle, klauzule preciziraju postupak za utvrđivanje i likvidaciju šteta, što u klauzulama iz 1983. i 1995. godine nije bio slučaj.

Opštim odredbama predviđeno je da se i na međunarodne klauzule osiguranja primjenjuje englesko pravo i praksa, da je osiguranje zaključeno po njima predmet isključive jurisdikcije Engleskog Visokog Suda Pravde, s tim što se u slučaju nadležnosti dozvoljava da se izričito odredbom ugovori i neka druga nadležnost.

Da se radi o ponudi jednog sasvim novog dokumenta, barem po načinu primjene, a i po rješenjima sadržanim u njemu, vidi se i po tome što je predviđeno da ukoliko bilo koja odredba ponuđenih klauzula bude proglašena nevažećom ili da se ne može izvršiti, onda će takva odluka biti bez uticaja na punovažnost ostalih klauzula i na opstanak zaključenog osiguranja na snazi. Ovo je odredba koja je, kao što se ističe, uobičajena kod svih trgovačkih ugovora, međutim, mora se konstatovati da se po prvi put pojavljuje kod zaključivanja ugovora o osiguranju. Ovakva odredba unijeta je jer se od ovih klauzula očekuje najšira primjena sa pretenzijom da zadovolje potencijalne korisnike širom svijeta.

Treći dio odnosi se na tzv *claims provisions* i obavezno se primjenjuje na ugovore sklopljene prema ovim uslovima.

- *International Hull Clauses* - predstavlja zbirku ugovornih odredbi (klauzula) namijenjenih za osiguranje prekomorskih brodova (tzv. *blue water hull insurance*). Primjenjuju se uz obrazac MAR pomorske polise (*New Marine Policy Form – Form MAR*). Drugim riječima, njihova primjena ugovara se polisom osiguranja.

Prema posebnoj odredbi *General clause* (klauzula 1.), ukoliko bilo koja ugovorna odredba bude pravno nevažeća ili bez pravnog učinka, to neće uticati na pravnu valjanost ostalih odredbi ugovora (1.4.).

Novim klauzulama regulisana su gotovo sva najvažnija pitanja iz ugovornog odnosa osiguranja. To znači da su za regulisanje ugovornog odnosa, prije svega, mjerodavni ugovoreni uslovi osiguranja i posebne ugovorne pogodbe sadržane u polisi osiguranja. Za pitanja koja klauzulama nijesu posebno riješena primjenjuju se odredbe MIA (1906.).

Na ugovore koji se sklapaju prema *International Hull Clauses iz 2002.* primjenjuje se englesko pravo i praksa, a samo je engleski sud mjerodavan za rješavanje sporova. Prilikom upotrebe ovih uslova van engleskog pravnog sistema moguće je ugovoriti i drugačije.

Takođe, u novim klauzulama osigurani rizici određeni su istom metodom kao i u klauzulama prethodne revizije – metodom nabrojanih rizika. Karakteristika te metode jeste da su za razliku od osiguranja „svih rizika“ osiguranjem obuhvaćeni samo oni rizici popisani u odgovarajućim klauzulama. Novim uslovima predviđeno je i više dopunskih osiguranja. Ta je osiguranja na engleskom tržištu bilo moguće i dosad sprovoditi (4/4 odgovornosti za sudar, odgovornost za udar, dopunska osiguranja uz *Perils clause* i dr.). Novina se sastoji u tome što je sada takva mogućnost predviđena samim standardnim uslovima i što su ta osiguranja tim uslovima ugovorno definisana.

Dakle, u pogledu osiguranja tereta po institutskim uslovima osiguranja koji su bili na snazi do donošenja klauzula iz 1982. godine, postojao je komplet klauzula koji je iz osiguranja isključivao tzv. pojedinačne štete (FPA komplet). Aktuelne institutske klauzule (kompleti A, B, i C) međusobno se razlikuju po rizicima za koje se pruža pokriće, te se, prema tome, radi o isključenju pojedinih rizika i tu se može govoriti o postojanju kvalitativnih franšiza.

Kvantitativne franšize podrazumijevaju izvjestan odbitak od pretrpljene štete, bilo fiksni ili u određenom procentu. Kvantitativne franšize su, u tehnici osiguranja, ustvari, one franšize

koje se redovno koriste i koje zato možemo označiti kao prave franšize, tako da se jedino one podrazumijevaju pod pojmom franšiza (franchies) ili odbitak (deductible).

Dakle, kvantitativne franšize, mogu se podijeliti na integralne i odbitne i na fiksne i procentualne.

Integralna franšiza u transportnom osiguranju bila je vezana za komplet klauzula WA (With Average) za osiguranje robe po starim institutskim klauzulama. U novim institutskim klauzulama, iz razloga što je bio nepovoljan, napušten je princip integralnih franšiza, jer je dovodio do nepotrebnog uvećavanja šteta, a i do potpunog izostavljanja odredbi o franšizama kod osiguranja robe. To, naravno, ne podrazumijeva da se franšize u praksi ne ugovaraju, jer je ugovornim stranama ostavljena sloboda da li će ugovoriti franšize ili ne i kakve će one biti po vrsti i visini.

Norme o osiguranju su, u načelu, dispozitivne, što znači da se dopušta ugovorna sloboda, a u svijetu se, pa i kod nas, sve više razvija ugovorno pravo na način da se prilikom zaključivanja ugovora upotrebljava određeni tipski oblik ugovaranja, odnosno određeni tip polise.

Do prije nekog vremena, najpoznatija je bila *Lloydova S.G. (ship and goods) polisa* (1982./1983.) Engleska polisa i klauzule Instituta se mnogo upotrebljavaju u praksi, pa tako i kod nas.

Konferencija UN-a za trgovinu i razvoj je 1985. godine izradila dva kompleta uzoraka klauzula: za osiguranje broda (u 2 verzije) i za osiguranje predmeta (u 3 verzije):

- *Institutске klauzule za brod (trup) za kasko osiguranje* – prije su se osnovnoj Loydovoj S.G. polisi dodavale Institutске klauzule na vrijeme, kao najšire pokriće osiguranja broda (kaska) polisom na vrijeme. Institutskom klauzulom za putovanje, osiguravao se brod za putovanje, a pokrivala je iste rizike kao i klauzula na vrijeme. Godine 1983. bile su revidirane Institutске klauzule za osiguranje broda, čija se primjena vezuje za novu pomorsku polisnu.

-*institutске klauzule na vrijeme* - pokrivaju najširi broj rizika (npr. gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta prouzrokovan opasnostima mora i dr. plovidbenih voda, požarom, eksplozijom, izbacivanje tereta, lom, nezgoda nuklearnih uređaja ili reaktora, zatim gubici ostvareni pri ukrcanju, iskrcanju ili preslaganju tereta ili goriva ...). Klauzula obuhvata i klauzulu o sudaru, kojom se osiguranik osigurava od posljedica sopstvene odgovornosti u slučaju sudara njegovog broda sa nekim drugim brodom.

-*institutске klauzule na vrijeme (potpuni gubitak - zajednička havarija i 3/4 odgovornosti za sudar)* – uključuje nagradu za spašavanje, troškove spašavanja i troškove vanrednih mjera i radnji osiguranika u cilju uklanjanja ili smanjenja štete

- *institutске klauzule na vrijeme (samo potpuni gubitak)* – uključuje nagradu za spašavanje, troškove spašavanja i troškove vanrednih mjera i radnji osiguranika u cilju uklanjanja ili smanjenja štete.

- *Institutске klauzule za teret (za kargo osiguranje)* – od 1982. u upotrebi su nove institutске klauzule za teret sa pomorskom polisom pod skraćenicama A, B i C. Klauzula A pokriva najširi broj rizika koji nisu taksativno navedeni, dok klauzule B i C izričito navode rizike koji su pokriveni osiguranjem.

Kad su u pitanju glavne promjene koje donose nove klauzule, može se reći da se one odnose na :

• *osigurane rizike*- U klauzuli o osiguranim rizicima – *Perils* (klauzula 2.), svi su rizici, kao i u prethodnoj verziji podijeljeni u dvije grupe. Rizici prve grupe osigurani su kao takvi, dok su rizici druge grupe osigurani pod uslovom da šteta nije nastala kao posljedica propusta dužne pažnje na strani osiguranika, vlasnika ili upravljača broda. Ako je šteta nastala kao neposredna posljedica rizika prve grupe, osiguravalac se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je šteta nastala zbog kvalifikovane krivice osiguranika. Na primjer, ukoliko je osiguranik namjerno izazvao požar ili bezobzirno postupao znajući da to može izazvati požar. Kao i u prethodnim klauzulama, u okviru odnosa iz ovog osiguranja, zapovjednik, časnici i posada neće se smatrati vlasnicima broda ni ako imaju suvlasničke djelove.

U rizike prve grupe ubrajaju se: opasnosti od mora, rijeka, jezera ili drugih plovnih voda; požar, eksplozija; nasilna krađa lica van osiguranog broda; izbacivanje u more; piraterija; dodir sa kopnenim vozilom, lučkom opremom ili uređajem; vulkanska erupcija ili udar groma; nezgoda prilikom ukrcaja, iskrcaja ili premiještanja tereta, goriva, zaliha ili djelova (u prethodnoj verziji nijesu bile obuhvaćene zalihe i djelovi); dodir sa satelitom, zrakoplovom, helikopterima ili sličnim letelicama ili predmetima što iz njih ispadnu (u prethodnoj verziji taj rizik svrstan je u rizike druge grupe i podlegao je uslovu o nepostojanju propusta dužne pažnje).

Drugom grupom (tzv. *Inchmaree Clause*) obuhvaćene su štete nastale zbog: prsnuća kotlova, loma osovina (ali nisu pokriveni troškovi popravka ili zamjene prsnutog kotla ili puknute osovine); skrivene mane u strojevima ili trupu broda (ali nisu pokriveni troškovi uklanjanja same skrivene mane); nepažnje zapovjednika, časnika ili posade, nepažnje popravljča ili naručilaca (iz *Time Chartera*) uz uslov da ta lica nemaju svojstvo osiguranika iz ovog ugovora; baraterije zapovjednika, časnika ili posade.

Odredba ovih uslova o osiguranju posljedičnih šteta prsnuća kotlova, loma osovina ili skrivene mane u strojevima ili trupu broda sada je drukčije utvrđena. Inače, time nije bitno izmijenjeno pokriće tih rizika, samo je sada to jasnije rečeno i uklonjen je učinak presude iz predmeta «Nukila» (1997/ 2 Lloyd's Rep. 146).

U istorijskom razvoju toga osiguranja utvrđeno je rješenje da su osiguranjem pokrivena samo posljedice prsnuća kotla, loma osovina ili skrivene mane u strojevima ili trupu broda, a da popravak samog kotla, osovine ili dijelova na kojima je postojala skrivena mana (koja je uzrokovala posljedične štete) nijesu pokriveni osiguranjem. Takav se zaključak prije izvodio iz izraza „nastale zbog“ (*caused by*) u *Perils Clause*. U praksi je takvo tumačenje izazivalo značajne nesporazume, a sada je to konačno jasno riješeno izričitom ugovornom odredbom. Navođenjem stava „ali ne pokriva bilo kakve troškove popravka ili zamjene kotla koji pukne ili slomljene osovine“, te stava: „ali ne pokriva bilo kakve troškove popravka skrivene mane“, nedvosmisleno je istaknut značaj pokrića skrivene mane (*Latent defect*) (klauzule 2.2.1. i 2.2.2.).

Razlog zbog kojega je to pitanje bilo potrebno putem ugovora jasno riješiti jeste odluka engleskog Apelacionog suda u predmetu „Nukila“ (Promet Engineering Singapore, Pte Ltd v. Sturge, Lloyd's Law Reports, 1997/2, 146). U tom predmetu Apelacioni sud smatrao je da je osiguravalac morske platforme odgovoran za trošak popravke pukotina na stabilizatoru platforme nastalih zbog zamora uzrokovanog početnim nepravilnim zavarivanjem nosača (uz dodatno djelovanje mora). Čitavu štetu sud je tretirao kao posljedicu postojanja skrivene mane (nepravilno zavarivanje). Ukoliko bi novo utvrđivanje *Inchmaree*-klauzule primijenili na slučaj „Nukila“, osiguravaoci ne bi bili obvezni da nadoknade trošak ponovnog zavarivanja nosača, a bili bi u obavezi samo za troškove popravke pukotina na stabilizatoru. Bez intervencije u tekstu novih klauzula, osiguranjem bi bile pokrivena ne samo posljedične štete, već i štete na dijelu stroja ili

trupa broda koji je imao skrivenu manu, što bi bilo suprotno dosadašnjem tumačenju osiguranja skrivene mane. Taj se učinak inače ostvaruje ugovaranjem posebne tzv. *Additional Perils Clause*.

Polution hazard clause- Prema ovoj klauzuli, pokriven je gubitak ili oštećenje broda koji je nastao zbog postupka organa državne uprave pri sprečavanju nastanka ili smanjenju rizika zagađenja kad je rizik zagađenja neposredno uzrokovan oštećenjem broda za koje je osiguravalac obavezan prema ugovoru o osiguranju.

Osiguranje je uslovljeno time da šteta nije posljedica propusta dužne pažnje osiguranika. Ova se klauzula sadržajno nije mijenjala, osim sitnih stilskih korekcija.

Colision liability- U prvom dijelu novih uslova (*Principal Insuring Conditions*), obezbijedeno je osiguranje $\frac{3}{4}$ osiguranikove odgovornosti prema trećim licima za štete uzrokovane drugom brodu ili stvarima na tom drugom brodu zbog sudara brodova. Dakle, osigurana je vanugovorna odgovornost osiguranika, a pokriva je ograničeno na $\frac{3}{4}$ svote na koju je brod osiguran. Uz određene intervencije, ta klauzula nije sadržajno mijenjana, osim u odnosu na pokriva troškova pravnih radnji. Značajna je novina što je sada naknada za te troškove ograničena na svega 25 % od osigurane svote broda (osim ukoliko se osiguravalac pisano ne saglasi drugačije), dok je prije i za te troškove važio opšti limit od $\frac{3}{4}$ svote na koju je brod osiguran.

Osiguranje unajmljene opreme i opreme dok je van broda - Novim klauzulama pokriva je prošireno i na osiguranje opreme koja je ugrađena na brod, a koja nije u vlasništvu osiguranika, nego se osiguranik njome koristi na osnovu ugovora i za koju ugovorno odgovara (klauzula 3.). Ovo je novina u standardnim uslovima za osiguranje brodova, ali se isti učinak prije postizao ugovaranjem posebne ugovorne klauzule pri sklapanju ugovora na zahtjev osiguranika.

Vrijednost takve opreme uključena je u osiguranu svotu broda. Obaveza je osiguravaoca ograničena na najnižu ugovornu obavezu osiguranika prema vlasniku za tu opremu ili na razumne troškove popravka opreme. Osiguranjem je, uz određena ograničenja, pokriven gubitak ili oštećenje djelova koji se iznesu iz broda ukoliko je šteta uzrokovana rizicima osiguranim ovim osiguranjem (klauzula 4.). Ukupne obaveze osiguravaoca prema ovoj klauzuli ograničene su na 5% od osigurane svote broda. Pokriva za djelove dok su van broda vremenski je ograničeno na 60 dana. Preko toga roka (od 60 dana) djelovi će se smatrati pokrivenim uz uslov da se prije isteka toga roka obavijesti osiguravalac i postigne saglasnost o novim uslovima pokriva.

Prošireno pokriva. Prema odredbama *Additional Clauses* (Dio 2) novim je klauzulama predviđena mogućnost proširenja osiguranja u odnosu prema *Principal Insuring Conditions*, ukoliko se to posebno ugovori. Proširenje se odnosi na:

- $\frac{4}{4}$ odgovornosti iz sudara brodova (klauzula 38.),
- $\frac{3}{4}$ odgovornosti za štete iz udara osiguranog broda u neki nepokretni ili plutajući objekt (uz $\frac{3}{4}$ odgovornosti za štete iz sudara brodova; klauzula 37.),
- pravo osiguranika da zahtijeva potpunu naknadu u zajedničkoj havariji, bez doprinosa drugih interesa (klauzula 40.),
- osiguranje troškova popravke ili zamjene prsnutog kotla ili slomljene osovine kad je to uzrokovalo druge štete na osiguranom predmetu; osiguranje popravka neke skrivene mane koja je uzrokovala gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta; osiguranje gubitka ili oštećenja broda nastalo zbog nezgode ili nepažnje, nestručnosti ili greške u procjeni bilo kog lica. U svakom od

slučaja proširenog pokrića obezbijedeno je osiguranje uz uslov da na strani osiguranika nije postojalo propuštanje dužne pažnje (klauzula 41.).

Prema namjeni, institutske klauzule mogu se podijeliti *na opšte i posebne*. Posebne su namijenjene za osiguranje pojedinih vrsta roba, a poznate su pod nazivom *Institute Trade Clauses*. Postoje opšte klauzule za osiguranje pomorskih (transportnih) rizika, a posebne za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka.

Za osiguranje pomorskih rizika postoje tri zbirke institutskih klauzula, *Institute Cargo Clauses A, B i C*. Za osiguranje ratnih rizika postoje *Institute War Clauses*, a za osiguranje rizika štrajka, *Institute Strike Clauses*.

Opšte institutske klauzule razlikuju se prema širini pokrića. Klauzula „A” pruža osiguranje svih rizika, a klauzule „B” i „C” predstavljaju dva tipa užih pokrića u odnosu na klauzule A. Dok se kod klauzule A primjenjuje *all risks* metoda, B i C klauzulama osigurani su rizici određeni enumerativnom metodom.

Institutske klauzule time imaju karakteristike uslova transportnog osiguranja. Takođe, institutske klauzule A, B i C predstavljaju komplete od po 19 klauzula i sa napomenom na kraju kompleta. Međusobno se razlikuju samo prema prvoj klauzuli u kompletu, odnosno prema klauzuli o osiguranim rizicima (*Risks clause*).

Prema *institutskoj klauzuli A* osigurani su svi rizici gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta, osim onih izričito isključenih iz osiguranja. Pod pojmom svi rizici nijesu obuhvaćene i sve štete, s obzirom da se pod pojmom rizik podrazumijeva budući neizvjestan događaj, nezgoda koja ima za posljedicu gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta. Uzrok njegovog nastanka ne proizilazi iz mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta, već izvan njega.

Po pravilu, događaj mora da bude budući, odnosno mora se desiti nakon sklapanja ugovora, a nastupanje mora da bude neizvjesno.

Prema *institutskoj klauzuli B* osigurani su gubitak ili oštećenja osiguranog predmeta koji se razumno može pripisati požaru ili eksploziji, nasukanju, potonuću, prevrtanju, sudaru ili udaru broda i dr. Opštom klauzulom o štetama isključenim iz osiguranja isključene su štete nastale zbog namjernog postupanja osiguranika, normalnog curenja, gubitka u težini ili zapremnini ili uobičajenog trošenja osiguranog predmeta, nedovoljnog ili neodgovarajućeg pakiranja, unutrašnje mane ili prirodnog svojstva. Postoje još i klauzule o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu, ratnog rizika i rizika štrajka.

Institutske klauzule za osiguranje robe sadrže tri klauzule kojima je regulisano trajanje osiguranja.

- *Klauzula o prevozu* podrazumijeva da osiguranje traje od skladišta do skladišta;
- *Klauzula o prestanku ugovora o prevozu* podrazumijeva da u slučaju da prevozni poduhvat bez volje osiguranika završi u nekoj drugoj luci ili mjestu, a ne u mjestu koje je kao takvo navedeno u polisi, odnosno ukoliko ne završi na način predviđen klauzulom, osiguranje ostaje na snazi pod uslovom da se o tome neodložno obavijesti osiguravalac i plati dopunska premija.
- *Klauzula o promjeni putovanja* propisuje da ako nakon stupanja osiguranja na snagu osiguranik promijeni odredišno mjesto, osiguranje prema ovoj klauzuli ostaje na snazi uz uslov da o tome odmah bude obaviješten osiguravalac i on tada može odrediti premiju i uslove pokrića u odnosu na tu promjenu.

Institutske klauzule za osiguranje ratnih rizika sadrže dvije klauzule o osiguranim rizicima, odnosno *klauzulu o osiguranim rizicima* i *klauzulu o zajedničkoj havariji*. Ovom

klauzulom osiguran je gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji je nastao zbog rata, građanskog rata, pobune, zaostalih mina, torpeda, zapljensivanja i sl. No, potrebno je da postoji ratno stanje, a tom klauzulom nijesu pokriveni politički rizici, odnosno posljedice akata državnih organa u vrijeme mira. Ovdje osiguranje počinje od trenutka ukrcaja i traje do iskrcaja.

Institutske klauzule za osiguranje rizika štrajka sadrže klauzule o osiguranim rizicima i zajedničkoj havariji. Osigurane su štete koje su prouzrokovali štrajkači, radnici otpušteni sa posla, teroristi ili lica koje djeluju sa političkim motivima. Ovim osiguranjem pokriveni su samo gubici ili oštećenja osiguranog predmeta, a ne i posljedični gubici koji su nastali osiguraniku zbog nastupa rizika štrajka.

3.7. Pojam i vrste ugovora o reosiguranju

U oblasti ugovaranja reosiguranja zakonodavac je u svim pravnim sistemima prepustio volji zainteresovanih strana da sami urede svoje pravne odnose. Dakle, reosiguranje predstavlja pravni odnos profesionalaca u kojem se pretpostavlja da je svaka strana dovoljno stručna i iskusna da sama može da procijeni svoje potrebe i očekivanja od ugovora koji zaključuje. Zbog toga je ugovor najbitniji izvor prava reosiguranja. U pitanju je postupak kojim se osiguravatelj osigurava kod drugog osiguravatelja. Ako se i sam reosiguravatelj dalje reosigurava (kad se radi o veoma velikim iznosima i rizicima), takvo reosiguranje naziva se retrocesija. Najpoznatiji oblici reosiguranja su: kvotno reosiguranje, ekscedentno reosiguranje, reosiguranje viška šteta i reosiguranje drugog rizika. U praksi se koriste i različite kombinacije ovih osnovnih oblika.

Univerzalnost reosiguranja predstavlja osobinu tog trgovačkog posla koja se odnosi na slobodu reosiguravača da zaključuje ugovore sa svim licima i u pogledu svih vrsta rizika u vezi sa kojim ima interes. Pored ostalih, jedan od osnovnih razloga koji je uticao da se poveća brzina i broj zaključenih reosiguranja leži u činjenici da opšteprihvaćeni standardi reosiguravača, kao i manje ili više unificirani tekstovi ugovora, važe za sve na tržištu reosiguranja, čime se štite autoritet i ispravnost ugovorenih uslova koje, po pravilu, formulišu specijalizovane komisije sastavljene od uglednih stručnjaka iz tržišne i sudske prakse osnovane pri raznim profesionalnim udruženjima i institucijama.

U pogledu načina zaključivanja ugovora o reosiguranju mogu se razlikovati poslovni običaji kontinentalne Evrope i angloameričkog tržišta. Kontinentalni ugovorni metod karakteriše primjena opštih i posebnih uslova reosiguranja, to jest, osnovni ugovor, sa aneksima i spiskom standardnih klauzula, dok angloamerički metod ugovaranja karakteriše zaključivanje ugovora koji sadrži sve, ugovornim stranama, neophodne i njima prilagođene klauzule koje se, po potrebi mijenjaju jednom godišnje.

Karakteristika posla reosiguranja je poslovanje prema opštim i posebnim uslovima i poslovnim običajima i praksi. Opšte i posebne ugovorne klauzule za reosiguranje donose mnogobrojni savjeti, komisije i udruženja, ali ne treba izgubiti iz vida da i svako tržište raspolaže sopstvenim setom standardno nepokrivenih rizika i posebnih ugovornih obaveza, tako da se oni u štampanoj formi prilažu uz osnovni ugovor. Stvar je reosiguravača i osiguravača da posebnim klauzulama prilagode odredbe sopstvenog ugovora.

Imajući u vidu navedeno, potrebno je imati u vidu da se, kad se govori o opštim i posebnim uslovima ugovora o reosiguranju, radi o opštim i posebnim tipskim klauzulama datog tržišta ili reosiguravača kojima se mijenja ili dopunjuje osnovni korpus ugovora. O opštim

uslovima ugovora ugovorne strane praktično i ne pregovaraju, jer se njihova inkorporacija za određenu vrstu predmeta i tip reosiguranja u pravilu samo u rijetkim slučajevima ne podrazumijeva. Opšte uslove predstavlja standardizovani tekst o pravima i obavezama ugovornih strana, dok posebne uslove čine ekonomski (ili matematičko–statistički) elementi kojima se egzaktno određuju samopridržaj osiguravača, maksimalna obaveza reosiguravača, provizija, premijska stopa, premija, ali i svi drugi, za ugovorne strane, bitni sastojci ugovora o reosiguranju.

Kod ugovora o reosiguranju viška rizika (*Surplus Treaty*) može se reći da su standardne klauzule koje se unose u pismeni ugovor, one koje se odnose na cesije, greške i propuste, profitnu proviziju, deponovanu premiju, deponovanu rezervaciju šteta, prenos premije i obaveza portfelja, kontrolu poslovnih knjiga, arbitražu i pojedinačnu odgovornost reosiguravača.

Kod ugovora o reosiguranju viška šteta (*Excess of Loss*) karakteristične su klauzule o konačnoj neto šteti, samopridržaju, reaktiviranju ugovora, greškama i propustima, kontroli poslovnih knjiga, arbitraži i pojedinačnoj odgovornosti reosiguravača. Neke klauzule kao što su one o greškama i propustima, arbitraži, kontroli poslovnih knjiga i pojedinačnoj odgovornosti reosiguravača primjenjuju se na oba tipa ugovora, ali postoje i klauzule koje su u okviru osnovne podjele karakteristične samo za pojedine tipove ugovora.

Za razliku od opštih uslova, ekonomski elementi ugovora ne nalaze se u tekstovima standardnih klauzula, već se o njima stranke uzajamno sporazumijevaju čineći ih na taj način integralnim dijelom standardnog teksta ugovora. Pored pomenutih, posebnim uslovima ugovora o reosiguranju treba smatrati i podatke o osiguravaču, predmetu reosiguranja, vremenskom i prostornom važenju ugovora, sve druge elemente kojima se ugovor individualizuje, prilagođava posebnim okolnostima zbog kojih ili u odnosu na koje se zaključuje reosiguranje kao i željama stranaka.

Ugovor o reosiguranju reguliše se posebnim tipskim klauzulama koje utvrđuju sami reosiguravači, brokери ili pojedina udruženja i instituti. Međutim, iako opšti uslovi ugovora kao rezultat ustaljene poslovne prakse reosiguravača i određenog tržišta postoje kroz unaprijed definisane tipske ugovore, standardne tekstove klauzula i raznih upitnika, ugovorne strane ipak imaju potpunu slobodu da same odrede sadržaj svojih prava i obaveza, jer se izuzeci i specifične obaveze određuju umetanjem ili pozivanjem na standardne varijetete klauzula u vezi sa istim pitanjem ili elementom ugovornog odnosa. Zbog toga bi se ugovor o reosiguranju mogao smatrati adhezionim u onoj mjeri u kojoj se osiguravač saglasi sa standardnim tekstom ugovora bez ikakvih korekcija ili djelimično tipskim ugovorom.

Osim toga, nesporno je da se za pojedine vrste pokrića koriste u velikoj mjeri standardizovani tekstovi ugovora, pa zato tipsku prirodu ugovora o reosiguranju upravo i treba posmatrati kroz standardne procedure njegove administracije i izvršavanja koje su od početka, u pravilu, dobro poznate strankama.

Ugovor o reosiguranju može se podijeliti na dvije najznačajnije vrste:

- *Ugovor o reosiguranju srazmjernog dijela rizika (kvotno reosiguranje)*- gdje osiguravač ustupa reosiguravaču jedan dio (kvotu) svih zaključenih ugovora u određenoj vrsti osiguranja; i
- *Ugovor o reosiguranju viška svote osiguranja* - djeluje tek onda ako osigurana svota u ugovoru o osiguranju na koji se reosiguranje proteže prelazi određenu granicu (višak) samopridržaja osiguravaoca.

4. P&I klubovi

4.1. Porijeklo klubova za odštetu

Savremeni sistem osiguranja putem P&I klubova razvio se sredinom XIX vijeka, sa povećanjem obima i vrste odgovornosti brodarka koje se nijesu mogle osigurati na redovnom tržištu osiguranja. Prethodnici modernim P&I klubovima bili su klubovi koji su pokrivali štete na trupu broda odnosno *Hull Clubs* koji su poslovali na načelu uzajamnosti odnosno podjele odgovornosti bez ostvarivanja dobiti, a osnivali su ih brodovlasnici radi uzajamnog osiguranja njihovih brodova.²³

4.2. Širenje i razvoj P&I klubova

Standardno ili kasko osiguranje brodova, po pravilu, ne pokriva veći dio potencijalne odgovornosti pomorskog brodarka. Iz tog razloga, u sklopu općeg pomorskog osiguravajućeg pokrića važnu ulogu nose klubovi za uzajamno osiguranje pomorskih brodarka od odgovornosti (eng. *Protection & Indemnity Clubs*), čiji članovi po principu uzajamnosti putem doprinosa participiraju u novčanom fondu kluba putem kojeg se zajednički snosi obaveza pokrića odštetnih zahtjeva upućenih protiv pojedinih članova.²⁴

Kako bi se efikasnije pojasnila veza između instituta opšteg ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine i postojanja adekvatnog osiguravajućeg pokrića P&I klubova, korisno je uporediti stvarnog stanje tržišta osiguranja u periodu usvajanja teksta Konvencije iz 1976. godine sa trenutnim kapacitetima osiguravajuće industrije P&I klubova.

Prema podacima Međunarodnog udruženja pomorskih osiguravača (*International Union of Marine Insurers*), pripremljenim za potrebe zasjedanja Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije (*Comite Maritime International*), tokom sedamdesetih godina prošlog vijeka P&I klubovi osiguravaju veći dio tržišta, te tek 5% do 10% iznosa na ime isplate osigurnine otpada na reosiguravaoce koji su prisutni na standardnom tržištu osiguranja. Uzimajući u obzir činjenicu da slučajevi zagađenja morske okoline uslijed izlivanja ulja, po pravilu nijesu bili obuhvaćeni P&I pokrićem, tržište osiguranja bilo je 1971. godine, u svakom momentu sposobno da podmiri ukupna potraživanja na ime isplate osigurnine do iznosa od 50 miliona američkih dolara, odnosno, 1974. godine do iznosa od 120 miliona američkih dolara. Isplata se vršila po vrijednosnim razredima, počevši sa najnižim razredom („*working layer*”) do ukupnog iznosa od US\$ 30.000.000,00, zatim srednjim razredom („*catastrophe layer*”) ukupnog iznosa od US\$ 30.000.000,00 do US\$ 50.000.000,00, te konačno, najvišim razredom („*super-catastrophe layer*”) od US\$ 50.000.000,00 na više.

Praveći komparaciju kapaciteta P&I klubova prije 40 godina sa današnjim, uočljivo je kako danas svaki individualni P&I klub dostiže, pa čak i prestiže monetarnu granicu najvišeg kapaciteta cjelokupne osiguravajuće industrije P&I klubova u prethodno opisanom period. Ujedno, prema podacima iz 2013. godine ukupna snaga svih P&I klubova okupljenih u Međunarodno udruženje P&I klubova (*International Group of P&I Clubs*) danas iznosi preko 7 milijardi dolara. Pri tome, potrebno je naglasiti da na osnovu podataka koji predstavljaju svjetsku pomorsku trgovačku flotu u 2012. godini P&I klubovi i dalje održavaju značaj i ulogu na

²³ Medić, M. „Osiguranje odgovornosti brodarka putem P&I klubova, Praktični menadžment, str. 62.

²⁴ Miđo Mudrić „Osiguranje spašavanja na moru i odgovornosti spašavatelja”, Član 1/14, Stručni rad, decembar 2013, str. 42.

tržištu osiguranja, kako je to bio slučaj sedamdesetih godina prošlog vijeka, te pružaju više od 90% pokrića od ukupnog broja od 85.000 plovila, odnosno više od 1,1 milijarde bruto tonaže.

4.3. Odgovornost prema trećim licima

Prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne povrede putnika, za oštećenje, manjak ili gubitak prtljaga ukoliko se događaj koji je prouzrokovao štetu dogodio za vrijeme prevoza, te odgovara za zakašnjenje u predaji prtljaga putniku ako se šteta odnosno zakašnjenje mogu pripisati krivici prevoznika.

Prevoznik odgovara za te štete kada ih svojom krivicom prouzrokuju lica koje rade za prevoznika u obavljanju svojih dužnosti. Ovdje prijevoznikova odgovornost za sopstvena lica postoji nezavisno od toga da li je do nesreće došlo zbog nautičke greške ili požara na brodu. Dakle, prevoznik odgovara prema principu dokazane krivice. Lice koja je postavilo odštetni zahtjev mora da dokaže da se događaj koji je prouzrokovao štetu dogodio u toku prevoza te visinu štete. Ukoliko je npr. smrt nastala neposredno ili posredno, zbog brodoloma, sudara brodova, nasukanja, eksplozije ili požara ili brodskih mana prevoznik odgovara prema principu pretpostavljene krivice. Da bi se oslobodio odgovornosti za prtljag koji nije ručni (npr. auto) prevoznik mora da dokaže da su on i lica za koje odgovara upotrijebile dužnu pažnju da se izbjegne šteta ili uzrok štete. Dužnu pažnju za sposobnost broda prevoznik je dužan da posvećuje tokom cijelog putovanja.

Opšta isključenja iz osiguranja predviđena su za nezakonite prevoze, štete pokrivene osiguranjem broda, gubitak vozarine, štete uzrokovane ratnim i nuklearnim rizicima, štete namjerno uzrokovane od strane osiguranika. Osiguranje je dato članu u svojstvu brodovlasnika, a ne lučkog slagača, terminal operatera i sl.

Najviši organ upravljanja kod P&I klubova je Glavna skupština koja bira direktorat koji vodi poslove kluba, a sastavljen je od predstavnika pojedinih članova. Poslovanje kluba obavljaju upravljači.

Članstvo u klubu stiče se u odnosu na određeni brod. Članom se postaje na osnovu prijave, odnosno ponude koju zainteresovani brodar (dakle i upravljač broda, suvlasnik, zakupoprimac i dr.) šalje klubu na tipskom obrascu.

Ugovor je sklopljen kad klub prihvati ponudu za sklapanje ugovora. Za svaki učlanjeni brod, klub izdaje uvjerenje. Klubovi posluju prema sopstvenim uslovima osiguranja. Pokriće savremenih P&I klubova nije po visini ograničeno, a izuzetak su štete od zagađenja mora zbog izlivanja ulja za koje je klupskim pravilima određena gornja granica osiguravaočeve obaveze. P&I osiguranjem obuhvaćena je ugovorna i vanugovorna odgovornost kao i mnogi drugi oblici obaveze broдача.

Klub nije obavezan da isplati naknadu iz osiguranja svom članu sve dok član prethodno ne plati iznose koje je obavezan platiti trećem licu u vezi sa svojom odgovornošću. To je tzv. pravilo *pay to be paid* ili *first paid rule*. Pravilima savremenih P&I klubova obuhvaćeno je pokriće za štete iz sudara brodova, oštećenja nepokretnih ili plutajućih objekata (operativne obale, lučki uređaji i postrojenja), odgovornost za teret gdje je osnovna pretpostavka da brodar na osnovu ugovornih odredbi ne odgovara strožije, već je Konvencijom o teretnici iz 1924., odnosno Protokolom o izmjeni (Haška, odnosno Haško-Visbyska pravila), predviđena odgovornost za tjelesne povrede, bolest i smrt posade broda i drugih lica, obaveze prema posadi broda, novčane kazne, istražni i krivični postupak, doprinosi u zajedničkoj havariji i sl.

Prevoznik ograničeno odgovara za smrt i tjelesne povrede putnika, štete na prtljagu i za zakašnjenja u predaji prtljaga, ali i kad je stvarna šteta veća.

Ograničenja su vezana za:

- smrt ili tjelesne povrede putnika 175 000 SDR po putniku i putovanju,
- gubitak ili oštećenje prtljaga i kašnjenje u predaji prtljaga;

Prevoznik odgovara bez obzira na broj štetnih događaja u odnosu na istog putnika. Ograničenje važi i u slučaju kumuliranja zahtjeva, odnosno ukoliko ima više povjerilaca čija potraživanja proističu iz istog putovanja.

Ugovorom se mogu odrediti i veća ograničenja odgovornosti, ali se ona ne primjenjuju na lica koje rade za prevoznika. Prevoznik gubi pravo na ograničenje ukoliko se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prevoznik učinio bilo u namjeri da prouzrokuje štetu ili ukoliko je upoznat sa činjenicom da bi šteta vjerovatno mogla nastati. Prema istim kriterijima pravo na ograničenje gube i lica koja rade za prevoznika. Za osiguranje potraživanja iz ugovora o prevozu putnika i prtljaga, prevoznik ima pravo zadržanja i prodaje prtljage.

4.4. Razlika P&I klubova u odnosu na druge klubove

Funkcije osiguranja P&I klubova ne razlikuju se bitno od funkcija drugih oblika osiguranja. Razlike proizlaze iz karaktera pokrića što ih klubovi pružaju i način na koji to ostvaruju.

Funkcije P&I klubova su: funkcija posredne zaštite, funkcija neposredne zaštite, i finansijska funkcija.

Funkcija posredne zaštite ostvaruje se pružanjem osiguranja brodarima za slučaj odgovornosti za štetu nastupanjem osiguranih rizika.

Funkcijom neposredne zaštite ili prevencije nastoje se spriječiti moguće i smanjiti već nastale štete kako bi odštetni zahtjevi bili što manji.

Značenje *finansijske funkcije* klubova potencirano je poslovanjem brodara u uslovima snažne tržišne konkurencije. Plasman slobodnih sredstava trebao bi rezultirati ne samo očuvanjem realne vrijednosti sredstava već i što je moguće većom dobiti jer bi to pozitivno djelovalo na visinu premija

Klupska osiguranja imaju i važnu akumulacionu funkciju. Plaćanjem doprinosa formiraju se fondovi iz kojih osim za naknadu eventualnih šteta, mogu poslužiti i za različite investicije u pojedine privredne grane.

4.5. Način raspodjele troškova među članovima

Okolnosti da standardnim osiguranjem broda nije pokrivena većina mogućih vidova odgovornosti brodara, uslovljavala je nastanak posebnih organizacija za uzajamno osiguranje pomorskih brodara pod nazivom *Protecting and Indemnity Associations (P&I Clubs)*.

Klubovi posluju po načelu uzajamnosti. Učlanjenjem u klub preuzima se obaveza prema svim članovima koji zajednički učestvuju u pokrivanju troškova iznosa šteta. Iz tog razloga, članovi ne plaćaju fiksnu premiju već doprinos.

Kod sklapanja ugovora plaća se početni doprinos, a konačna visina doprinosa zavisi od toga kakav je odnos uplaćene premije i šteta u određenoj poslovnoj godini. Ukoliko fond koji je formiran od početnih doprinosa nije dovoljan za plaćanje šteta, članovima se obračunava dodatni doprinos. Mrežom svojih stručnih saradnika u svim važnijim svjetskim lukama pravno i tehnički efikasno pomažu brodarima.

4.6. Ostale vrste pokrića

Od ostalih vrsta pokrića može se navesti odgovornost prevoznika za prevoz slijepog putnika. Slijepi putnik je lice koja se nalazi na brodu u cilju prevoza, a nije sa prevoznikom ili njegovim predstavnikom sklopila ugovor o prevozu i bez njegove saglasnosti se krije na brodu. Ako je prevozniku poznato da se na brodu nalazi slijepi putnik, odgovara za njega, a prevoznik ima sva prava prema njemu kao i prema licima s putničkom kartom. Države u kojoj se nalazi luka prvog ukrcaja slijepog putnika moraju da prihvate njegov povratak.

4.7. P&I pokriće osiguranja

P&I pokriće osiguranja ograničeno je na propisanu odgovornost (tzv. zakonska odgovornost). U pravilima P&I klubova postoje brojna isključenja i ograničenja u odnosu na odgovornost člana kao pomorskog prevoznika. Isključenja postoje redovno za štete koje su nastale kao posljedica skretanja broda, iskrcaj tereta u luci koja nije i ugovorena odredišna luka, predaja tereta bez prezentacije originala teretnice i dr.

Takođe, sastav franšiza primjenjuje se i u P&I osiguranju, a razlozi su istovjetni, odnosno ušteđuju se troškovi kod malih šteta, a osiguranik se stimuliše za preduzimanje preventivnih mjera, a visinom franšize utiče se na cijenu osiguranja. Učlanjeni brod mora da posjeduje klasu klasifikacionog društva što je odobrio klub i tu klasu potrebno je održavati sve dok traje osiguranje. Isto tako, član je obavezan da odmah obavijesti klub o svakoj promjeni klasifikacionog društva i o svim preporukama, zahtjevima i ograničenjima određenim od strane klasifikacionog društva, a koji su ostali neriješeni u trenutku promjene klase. Zbog ovih propusta prestaje osiguranje u odnosu na konkretni brod.

P&I klubovi mogu da stave poseban zahtjev pred svoje u smislu da striktno ispunjavaju zakonske zahtjeve države čiju zastavu učlanjeni brod vije. Takođe, brod je u obavezi da konstantno posjeduje sva zakonom propisana uvjerenja koja su izdata od strane države ili u ime države čiju zastavu vije u pogledu bezbjednog upravljanja (ISM Code) i bezbjednosne zaštite (ISPS Code). Svaki propust člana može da za posljedicu ima gubitak prava na naknadu bilo koje štete u odnosu na konkretni brod. Savremeni sistem P&I osiguranja osim ovog tradicionalnog za brodovlasnike poznaje i brojne vrste organizacija za uzajamno osiguranje.

ZAKLJUČAK

Pomorsko osiguranje je fenomen od posebne važnosti za uspješno poslovanje brodarskih preduzeća, pomorske plovidbe i ciljevima kojima plovidba služi.

Prekomorska trgovina, koja povezuje zemlje i kontinente, vrlo često i kao jedini racionalni prevozni put, danas je dostigla ogromne razmjere. Shodno tome, rizici kojima su brodovi i njihovi tereti na izloženi su vrlo veliki, uprkos tome da je došlo do znatnog povećanja bezbjednosti plovidbe usljed tehničkog napretka u strukturi brodova i navigacije.

Na taj način potreba za postojanjem osiguranja u pomorskoj plovidbi je snažno izražena i mnogo je veća nego što je bila ranije.

Analiza rizika u pomorskom osiguranju je neophodna, naročito ako se ima u vidu činjenica da se u pomorskom osiguranju ugovor o pomorskom osiguranju nikad ne sklapa protiv jednog rizika već je u pitanju osiguranje protiv više rizika.

Vlasnici brodova i robe imaju široku mogućnost osiguranja svojih interesa od raznih vrsta pomorskih rizika. Pomorski rizici vezani su za opasnosti mora kojima su izloženi ljudi, prevoz na sredstva i roba za vrijeme prevoza, usljed čijih ostvarenja može doći do uništenja ili oštećenja osiguranog broda ili osigurane robe. Kao takvi, vrlo su specifični, imajući u vidu da su imanentni pomorskoj plovidbi i da mnogi od njih ne postoje ni u jednoj drugoj vrsti osiguranja, osim u pomorskom osiguranju.

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

Institutske klauzule u osnovi ne mijenjaju dosadašnje standardno pokriće u osiguranju brodova. Unošenjem novih odredbi ili izmjenama starih željeli su se: a) u pravno-tehničkom smislu poboljšati postojeći standardni uslovi za osiguranje brodova koji su sadržani u instituskim klauzulama; b) pooštriti dužnosti osiguranika sa aspekta primjene savremenih standarda bezbjednosti plovidbe i upravljanja brodovima, c) posebnim ovlaštenjima vodećeg osiguravača ugovorno obezbijediti veći uticaj osiguravaoca na donošenje svih važnih odluka, d) pooštriti dužnosti osiguranika u prijavi šteta i vođenju preventivnih postupaka, e) ugovorno osigurati primjenu postojeće prakse londonskog tržišta osiguranja, f) modernizovati ugovorno pravo pomorskog osiguranja, g) uskladiti uslove osiguranja sa najnovijim razvojem engleskog zakonodavstva i sudske prakse.

Generalno je mišljenje da su sa novim klauzulama uspješno ostvareni postavljeni ciljevi. Imajući u vidu da su iste savremenije, sadržajno primjerenije i logičnije sistematizovane od klauzula prethodne revizije, i što je posebno važno, sa uravnoteženim odnosom ugovornih strana. Može se reći da je time ostvaren napredak u osavremenjivanju ovih uslova osiguranja. Posebno je značajno naglasiti pozitivni učinak da se umjesto zastarjelog instituta *insurance warranties* počela primijeniti metoda ugovornog regulisanja. Između ostalog, pozitivna je činjenica da se putem ovih klauzula omogućuje pribavljanje dopunskih osiguranja bez ugovaranja posebnih klauzula, da je ugovorno regulisana obaveza osiguravaoca da pribavi garanciju u slučaju zaustavljanja broda, da je na pravno sigurniji način regulisano pitanje pravnih posljedica prevarnog postupanja osiguranika, da se iznosi ostvareni od trećih lica srazmjerno dijele između osiguranika i osiguravaoca, da centralizacija u donošenju svih važnih odluka vodećeg

osiguravaoca doprinosi većoj pravnoj sigurnosti i brzini ostvarivanja prava na naknadu iz osiguranja.

Sa druge strane, u praksi su brojne zamjerke novim klauzulama u smislu da su one, između ostalog, u cjelosti zasnovane na engleskom pravu i praksi londonskog tržišta osiguranja, što im oduzima atribut istinskih međunarodnih uslova. Takođe, čvrsta povezanost novih klauzula za londonsku praksu osiguranja oduzima im univerzalnost i otežava njihovu primjenu van engleskog pravnog sistema. Zatim, prevelika normiranost, kao jedna od karakteristika novih klauzula, nije dobra karakteristika standardnih uslova poslovanja, a brojne odredbe o dužnostima osiguranika otvaraju veće mogućnosti osiguravaocima da se odbrane od odštetnih zahtjeva. Nove standardne klauzule imaju 50 posebnih klauzula otisnutih na ukupno 23 stranice, što može manje informisanim, a naročito stranama van engleskog pravnog područja, izazvati teškoću pri utvrđivanju pravog sadržaja ugovora.

Međutim, ukupno shvatanje je pozitivno. Novi uslovi osiguranja su savremeniji i sadržajno primjereniji u poređenju sa uslovima prethodne revizije, pri čemu se osiguranje brodova ugovorno standardizuje na savremeniji način.

Pomorsko osiguranje razvijalo se uporedo sa razvojem prekomorske trgovine prilagođavajući se pri tome privrednim okolnostima i potrebama robnog prometa i transporta. Danas, nije moguće niti zamisliti pomorski promet bez odgovarajuće zaštite osiguranjem. Zbog visokih osiguranih vrijednosti brodova i specifičnih rizika postoji duga tradicija pravila i uslova osiguranja koji se primjenjuju u gotovo cijelom svijetu. Zaštita se postiže sklapanjem ugovora o pomorskom osiguranju, međutim rizike odgovornosti prema trećim osobama brodari osiguravaju učlanjenjem u P&I klubove koji su specijalizovani za takva pokrića. P&I klubovi osiguravaju odgovornost brodarka za štete nanesene tuđoj imovini ili drugim licima, a u vezi sa plovidbom i poslovanjem broda. Izvor odgovornosti brodarka pri obavljanju plovidbenih djelatnosti može biti ugovorna odgovornost, vanugovorna odgovornost i obaveze prema posadi. Pokriće se pruža u granicama odgovornosti koje su propisane za brodarka odnosno pruža se pokriće zakonske odgovornosti brodarka, a u skladu s glavnim načelom na kojem funkcioniše osiguranje u P&I klubovima – načelo „*pay to be paid*“ (tzv. *first pay rule*).

Specifičnost klupskog osiguranja posljedica je same prirode rizika i načina njihovog pokrivanja na uzajamnoj osnovi, što omogućuje da rizici ne zahvate samo jedno lice, već da se raspodijele između članova i tako umanju finansijska nesigurnost u njihovom poslovanju. P&I klubovi, osim pokrića odgovornosti, preko svojih predstavnika brodarima pružaju i pravnu i tehničku pomoć u obrani od nepravednih i nerazmjernih odštetnih zahtjeva, finansijsko jemstvo, a putem Međunarodne grupe P&I klubova omogućavaju brodarima maksimalni kapacitet reosiguranja uz najbolje uslove u cijelom svijetu.

LITERATURA

- Arnoulds Law of Marine Insurance and Average, London 1987.
- Gilmore, & Black *The Law of Admiralty sec.ed.*1975,New York.
- Grdinić, Milovan „*Marketing u pomorstvu i pomorsko tržište*“ Univerzitet Crne Gore i Pomorski fakultet, Podgorica, 2003.
- Institute Time Clauses, Hulls-1/10/83 (klauzula 19).
- Ivošević, Borislav „*Transportno osiguranje*“ Tivat, 2010.
- Nikčević Grdinić, Jelena, „*Rizici u pomorskom osiguranju*“ Fakultet za pomorstvo, Kotor, 2008.
- Pavić, Drago, „*Međunarodne klauzule za osiguranje brodova*“ Veleučilište u Rijeci, Rijeka, Naše more 52 (3-4),2004, Rijeka.
- Pavić, Drago,„*Pomorsko osiguranje*“ knjiga prva, Zagreb,1986.
- Primorac, Ž „*Pravo osiguranja- Ugovor o pomorskom osiguranju*“ Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split.
- Frančičković, I. „*Sustav transportnih osiguranja*“ Croatia osiguranja d.d., Zagreb,1994.
- Tomašić,V. „*Ugovor o plovidbenom osiguranju po ZPUP sa komentarom i osvrtom na isnostrano zakonodavstvo*“ Beograd,1990.
- Tekst International Hull Clauses (2003) u publikaciji *Reference Book of Marine Insurance Clauses*, Witherby, 75th Edition, 2004-2005

Pravna regulativa:

- Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („ Službeni list CG" broj 62/13).
- Zakon o obligacionim odnosima („Službeni list CG" broj 47/08)

Internet izvori:

- <http://www.uctshiplaw.com/mia1906.htm> (Datum pristupa: 24.12.2014.).