

UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU PREMA POMORSKOM ZAKONIKU

Prof.dr. Drago Pavić
"Croatia" osiguranje d.d.
Zagreb

UDK 368.022
368.23.
Stručni rad
Priljeno: rujna 1994.

Iznose se i analiziraju odredbe Pomorskog zakonika o ugovoru o pomorskom osiguranju. Pravna reforma hrvatskoga pomorskog prava bila je prilika da se norme bivšeg Plovidbenog zakona o plovidbenom osiguranju poprave i usklade s najnovijim razvojem autonomnog prava pomorskog osiguranja. Iznose se razlozi zbog kojih su neke odredbe Plovidbenog zakona izmijenjene, nadopunjene ili popravljene. Prema mišljenju autora, de lege ferenda treba prikladnije riješiti primjenu propisa na kopnena transportna osiguranja. Zakonom o obveznim odnosima valja proširiti primjenu Pomorskog zakonika i na ta osiguranja. Analiziraju se pravni učinci uvođenja u sustav prava pomorskog osiguranja instituta izravne tužbe treće osobe prema osiguratelju (actio directa). Autor se zalaže da se formuliraju jedinstveni hrvatski autonomni regulativi za pomorsko osiguranje.

1. UVODNE NAPOMENE

Pravnom reformom hrvatskog zakonodavstva obuhvaćeno je statusno i imovinsko pravo osiguranja. Statusno pravne odredbe sadržane su u Zakonu o osiguranju. Tim su zakonom regulirana i obvezana osiguranja. Društva za osiguranje jedan su od oblika trgovačkih društava, pa se norme Zakona o trgovačkim društvima odnose i na ta društva. Imovinskopravne odredbe prava osiguranja nalaze se u Zakonu o obveznim odnosima i u Pomorskom zakoniku. Pomorskim zakonikom uređeno je pomorsko osiguranje, a Zakonom o obveznim odnosima ostale vrste osiguranja. Ta dva zakona međusobno nisu u subordinirajućem odnosu. Na pomorsko osiguranje ne primjenjuju se odredbe o osiguranju Zakona o obveznim odnosima.

Pravna reforma hrvatskoga pomorskoga prava bila je prilika da se norme bivšeg Plovidbenog zakona o plovidbenom osiguranju podvrgnu kritičkoj analizi

sa stajališta dosadašnjih iskustava u njihovoj primjeni, novijeg razvoja međunarodnoga pomorskog prava i razvoja autonomnog prava pomorskog osiguranja. Naročito je autonomno pravo pomorskog osiguranja u novije vrijeme zabilježilo značajan napredak. Doneseni su UNCTAD-ovi uzorci klauzula pomorskog osiguranja (1984.) i završena je revizija institutskih klauzula. Ta je okolnost sama po sebi nezbježno potaknula pitanje o oportunisti prilagođivanja našega prava tim rezultatima. Tim više što se institutske klauzule u našoj praksi primjenjuju kod svih međunarodno obilježenih ugovora o pomorskom osiguranju. Sretna je okolnost pritom bila što su norme Plovidbenog zakona u dobroj mjeri bile inspirirane općeprihvaćenim načelima u suvremenom razvoju pomorskog osiguranja i što su najvećim dijelom položile test praktične primjene. Zbog toga smo u reviziji tih normi pristupili tako da ona obuhvati samo one zakonske odredbe koje su se pokazale kao neodgovarajuće ili su bile predmetom divergentnih stajališta, kao i one za koje se ukazala potreba da se preformuliraju, dopune ili poprave. U nastavku ukazujemo samo na najvažnije promjene u odnosu na prijašnje stanje.

2. PRIMJENA PROPISA POMORSKOG ZAKONIKA

Primjena propisa na kopnene i multimodalne prijevoze

Odredba Plovidbenog zakona o primjeni zakona na osiguranje multimodalnih prijevoza nije bila najsretnije formulirana, tako da je je omogućavala divergentna stajališta. Novom formulacijom u Pomorskom zakoniku to je popravljeno, a među osigurane predmete izričito su navedeni kontejneri i platforme za istraživanje i eksploataciju podmorja (čl.697.,st.2.).

Tim izmjenama nije, međutim, riješeno najspornije pitanje koje se svojevremeno javilo, glede primjene Plovidbenog zakona. Ono je glasilo: koji se zakon primjenjuje na kopnena transportna osiguranja, Plovidbeni zakon ili Zakon o obveznim odnosima? Izričitog odgovora na to pitanje nije bilo ni u jednom ni u drugom zakonskom aktu. Iz teksta Plovidbenog zakona nedvojbeno je proizlazilo da se taj zakon ne primjenjuje na sva transportna osiguranja, nego samo na ona koja su u vezi s plovidbom morem ("prije ili poslije prijevoza brodom"), odnosno na "druga slična osiguranja ako su sklopljena prema policama i uvjetima uobičajenim za plovidbena osiguranja" (čl.689.,st.2.). Očito je da tim formulacijama nisu obuhvaćena kopnena transportna osiguranja, tj. ona osiguranja koja ni posredno nisu u vezi s plovidbom brodom, a niti su sklopljena prema policama i uvjetima uobičajenim za plovidbeno osiguranje. Tu, prije svega, spada osiguranje robe u prijevozu cestom ili željeznicom. Rješenje Plovidbenog zakona bilo je logično i ne može se označiti kao redakcijski promašaj. Logičan odgovor na postavljeno pitanje trebao je zbog toga glasiti: ako se na ta osiguranja ne primjenjuje Plovidbeni zakon, valja zaključiti da se primjenjuje Zakon o obveznim odnosima, budući da taj zakon svoju primjenu isključuje samo za ona osiguranja na koja se primjenjuje Plovidbeni zakon. Osnovni problem koji se time otvara ogleda se u tomu što su norme Zakona o obveznim odnosima većim dijelom apsolutno neprimjerene za reguliranje odnosa iz kopnenoga transportnog osiguranja i suprotne su općeprihvaćenim načelima i institutima transportnog osiguranja. To je razumljivo ako se zna

da je svrha uključivanja odredbi o osiguranju u Zakon o obveznim odnosima bila reguliranje odnosa iz imovinskih a ne transportnih osiguranja. Suprotno tomu, norme Plovidbenog zakona potpuno su primjerene i za kopnena transportna osiguranja. To je logično, budući da su te norme prije opći sustav transportnih osiguranja nego pomorskog osiguranja u užem smislu. Zbog toga smo to zakonodavno rješenje svojevremeno ocijenili nezadovoljavajućim koje *de lege ferenda* valja popraviti.¹

Pravna reforma novoga hrvatskog zakonodavstva dobrodošla je prilika da se popravi taj nedostatak, te da se na nedvosmislen i pravno siguran način izvrši razgraničenje između ta dva zakonska akta u odnosu na transportna osiguranja. To nije bilo moguće riješiti u okviru reforme pomorskog zakonodavstva, budući da "čisto" kopnena transportna osiguranja nisu ni u kakvoj vezi s predmetom reguliranja Pomorskog zakonika. To je moguće riješiti, prema našem mišljenju, jedino u temeljnom zakonskom aktu - Zakonu o obveznim odnosima tako da se primjena Pomorskog zakonika propiše i za kopnena transportna osiguranja. Pod tim valja razumijevati osiguranje robe u prijevozu cestom ili željeznicom

Poslovna je praksa ovom problemu doskočila tako da se i kod tih osiguranja primjenjuju uvjeti pomorskog osiguranja. Na taj se način, u skladu s odredbama čl.697.,st.2., osigurava primjena Pomorskog zakonika i na ta osiguranja.

Primjena propisa na reosiguranje

Odredba Plovidbenog zakona o primjeni zakona na reosiguranje bila je nejasno stilizirana i sadržajno pogrešna. Novom formulacijom uklonjena je ranija nejasnoća kako valja tumačiti zakonsku odredbu o primjeni odredaba o ugovoru o osiguranju na odnose iz reosiguranja (čl.697.,st.3.).

Tu zakonsku odredbu treba tumačiti tako da i za odnos iz reosiguranja predmeta na koje se primjenjuje Pomorski zakonik vrijedi ono što je propisano za utvrđivanje obveze iz osiguranja, ako ugovorom o reosiguranju nije drukčije određeno. Iz toga proizlazi da se, osim za pitanja koja su ugovorom o reosiguranju posebno uređena, obveze reosiguratelja prema osiguratelju kreću u granicama njegovih obveza iz ugovora o osiguranju. Drugim riječima, odredbe Pomorskog zakonika o ugovoru o osiguranju *mutatis mutandis* primjenjuju se i na odnose iz reosiguranja ako je predmet reosiguranja ugovor o pomorskom osiguranju. U Zakoniku nije izričito naglašeno da osiguranik bez posebnoga ugovornog utanačenja nema pravo izravnog zahtjeva prema reosiguratelju, kao što takva odredba postoji u engleskom Marine Insurance Actu (1906.). To proizlazi iz općih načela. Pravni odnos iz reosiguranja samostalan je i od posla osiguranja odvojen pravni odnos.

3. UGOVORENA VRIJEDNOST OSIGURANOG PREDMETA

Specifičnost je pomorskog osiguranja da se vrijednost osiguranog predmeta može ugovoriti, pa tada govorimo o "ugovornoj vrijednosti". Institut ugovorene

¹ V. D. Pavić, Pomorsko osiguranje I., str. 28.

vrijednosti poznaje i naš Pomorski zakonik (čl.707.). Ugovorena vrijednost osiguranoga predmeta navedena u ugovoru ili polici osiguranja obvezuje obje ugovorne stranke. Ta je vrijednost mjerodavna za utvrđivanje svih prava i obveza iz ugovora. Ugovorena vrijednost obvezuje ugovorne stranke neovisno o eventualnoj promjeni stvarne vrijednosti osiguranoga predmeta za trajanja osiguranja. Osiguratelj može osporiti ugovorenu vrijednost u vrlo ograničenom broju slučajeva. U većini usporednopravnih sustava, osiguratelj može osporiti ugovorenu vrijednost samo u slučaju prijevare. To je rješenje prihvaćeno i u UNCTAD-ovim uvjetima za osiguranje brodova.

U prijašnjem tekstu Plovidbenog zakona bio je predviđen bitno različiti kriterij. Prema odredbama toga zakona, osiguratelj je, osim ako je u pitanju očita pogreška, mogao osporavati ugovorenu vrijednost i ako ugovorena vrijednost u većoj mjeri premašuje stvarnu vrijednost osiguranog predmeta, tako da bi naknada štete, na temelju takve vrijednosti, pružila osiguraniku znantan neopravdani dobitak (čl.699.). Pri reviziji toga zakona taj je kriterij s razlogom napušten, a hrvatsko je pravo izjednačeno s usporednopravnim sustavima. Prema Pomorskom zakoniku, osiguratelj može osporiti ugovorenu vrijednost samo u slučaju prijevare ili ako je u pitanju očita pogreška (čl.707.,st.2.). Ta se promjena temelji na ovim razlozima:

U sustavu ugovorene vrijednosti stranke sporazumno određuju vrijednost osiguranog predmeta. Nijedna od stranaka bez valjana pravnog razloga tu vrijednost ne može kasnije osporavati, posebice ne pozivom na negativne ekonomske posljedice. Glede mogućnosti osporavanja ugovorene vrijednosti stranke moraju biti u ravnopravnom položaju, što prema Plovidbenom zakonu očito nisu bile. Tim više što nije postojao kriterij za ocjenu kada će se smatrati da postoji "znatan neopravdani dobitak". Obveza stranaka se temelji na sporazumno utvrđenoj vrijednosti osiguranog predmeta, pa se ne radi o institutu "neosnovanog obogaćenja". Nelogičnost toga rješenja naročito je dolazila do izražaja u situacijama naglih promjena vrijednosti brodova na svjetskom tržištu, što je u novije vrijeme čest slučaj. U takvim je okolnostima primjena navedenoga zakonskog kriterija unosila visok stupanj pravne nesigurnosti. Zbog tih je razloga taj kriterij valjalo napustiti. Pokušaj prijevare od strane ugovaratelja osiguranja neprijeporno je valjani pravni razlog za tzv."otvaranje police", budući da u takvu slučaju postoji mana volje pri sklapanju ugovora na strani osiguratelja.

4. KATEGORIJE OSIGURANIH ŠTETA

U Pomorskom zakoniku zadržana je prijašnja kategorizacija osiguranih šteta. Više je odredaba o osiguranim štetama stilizacijski i sadržajno izmijenjeno. Tim su izmjenama obuhvaćene odredbe o izvedenom potpunom gubitku, predmjevanom potpunom gubitku broda, troškovima spašavanja osiguranika, te zajedničkoj havariji.

Izvedeni potpuni gubitak

Zakonske odredbe o izvedenom potpunom gubitku značajnije su sadržajno i stilizacijski izmijenjene. Time nije promijenjeno njihovo osnovno značenje i smisao (čl.723.).

Osnovna se sadržajna promjena odnosi na dužinu roka protekom kojega osiguranik stječe pravo na zahtjev kao da je nastao izvedeni potpuni gubitak kada zbog osiguranih rizika bude lišen mogućnosti da slobodno upotrebljava i raspolaže osiguranim predmetom. Taj rok umjesto šest sada iznosi dvanaest mjeseci od dana kada je osiguranik izgubio faktičku vlast na osiguranom predmetu (čl.723.,st.2.). Time je naše pravo u tom pogledu izjednačeno s rješenjem engleske arbitražne prakse i institutskih klauzula.

Pri osiguranju nekih ratnih rizika, kao što su npr. "restraint", "detainment", djelovanje se rizika ostvaruje tijekom vremena. Zbog toga se kao osnovno javlja pitanje kada će se smatrati da se ostvario takav rizik. Koji rok mora proteći od depozicije osiguranog predmeta, npr. broda, da bi se smatralo da se ostvario osigurani rizik? U engleskom pravnom sustavu to pitanje nije bilo riješeno. Ta je nejasnoća uklonjena donošenjem arbitražne odluke u predmetu "The Bambury" (1982.). Prema toj odluci, protekom roka od dvanaest mjeseci osiguranik stječe pravo na zahtjev za naknadu štete zbog izvedenoga potpunog gubitka. Rok od dvanaest mjeseci računa se od dana kada je izjavljen napuštaj.²

U reviziji institutskih klauzula od 1983. godine prihvaćen je rok od dvanaest mjeseci iz arbitražne odluke u predmetu "The Bambury", ali nije prihvaćen način računanja roka. Prema institutskim klauzulama, taj se rok računa od dana kad je osiguranik izgubio faktičku vlast na osiguranom predmetu (v.Institute War and Strikes Clauses, Hulls-Time, 1983., "Detainment Clauses" klauzula 3.). Rješenje institutskih klauzula je logično, pa je usvojeno i u našem Zakoniku.

U ostalom je dijelu članak 723. Pomorskog zakonika nadopunjen novim odredbama, a neke su prijašnje odredbe prestilizirane i jasnije sročene. Osnovni je smisao tih izmjena da se na pravno siguran način regulira pravo osiguranika na naknadu iz osiguranja, zbog izvedenoga potpunog gubitka, što je u praksi redovito praćeno s teškoćama. Time nije mijenjan izvorni koncept našeg prava o pravu osiguranika da (umjesto objave napuštaja, što je svojstveno engleskom pravnom sustavu) podnese osiguratelju obrazloženi pisani zahtjev za isplatu naknade, kao da je nastao potpuni gubitak osiguranoga predmeta. Prema izmijenjenoj odredbi stavka 5., smatrat će se da je osiguratelj prihvatio zahtjev osiguranika za isplatu naknade ako ga ne ospori u roku od petnaest dana od dana primitka zahtjeva. Taj je rok u tekstu Plovidbenog zakona iznosio mjesec dana.

Predmnijevani potpuni gubitak broda

U našem pravu nije bio propisan rok koji mora proći od zadnjih vijesti o brodu da bi se zbog njegova nastanka, u okviru odnosa iz osiguranja, smatralo da je nastupio potpuni gubitak. Plovidbenim je zakonom, međutim, bilo propisano da se brod briše iz registra ako su od primitka posljednje vijesti o brodu protekla tri mjeseca. Tada se je predmnijevalo da je brod propao. Posredno je to vrijedilo i u odnosima iz osiguranja. Neovisno o tomu ocijenjeno

² (1982)1 Lloyd's Rep. 312.

je da bi u Pomorskom zakoniku trebalo izričito predvidjeti rok od tri mjeseca i za odnose iz osiguranja. Zbog toga je u članku 724. Pomorskog zakonika propisano da se predmnijeva da je brod nestao ako su od primitka posljednje vijesti o brodu protekla tri mjeseca. U tom se slučaju uzima da je potpuni gubitak broda nastupio na dan koji se odnosi na posljednje raspoložive vijesti o njemu.

Osiguranikovi troškovi spašavanja

Odredbe Pomorskog zakonika o troškovima spašavanja osiguranika sadržajno su nadopunjene i jasnije stilizirane. Ta je kategorija šteta sada definirana kao "izvanredni troškovi spašavanja osiguranika radi izbjegavanja šteta od neposredne opasnosti ili smanjenja već nastalih šteta" (čl.728.,st.1.).

Plovidbenim je zakonom bilo riješeno da se osiguranikovi troškovi spašavanja naknađuju, bez obzira na koristan rezultat, i kad zajedno s naknadom štete premašuju osiguranu svotu. To je u skladu s općeusvojenim rješenjem za te troškove. Tim zakonom nije, međutim, bilo riješeno pitanje gornjih granica obveze osiguratelja za te troškove. U tom je pogledu naša poslovna praksa slijedila rješenja engleskoga pravnog sustava. Prema engleskom pravu, gornja granica obveze osiguratelja za troškove spašavanja osiguranika jest osigurana svota. To znači da je osiguratelj u obvezi za te troškove do 100 posto osigurane svote. Ta se naknada isplaćuje povrh naknade za štetu, za koju je osiguratelj također u obvezi do 100 posto osigurane svote. Takav pravni učinak povijesno se temelji na pravnoj samostalnosti tzv. Sue and Labour Clause u pomorskoj polici osiguranja. Danas je to pitanje na izričit način riješeno odredbama institutskih klauzula.

Pri izradi Pomorskog zakonika je ocijenjeno da to pitanje valja zakonski riješiti, kako bi se izbjegli mogući nesporazumi. S obzirom da je rješenje engleskog prava pravno logično, a njegova se primjena ustalila i u našem pravu, ocijenjeno je da u Pomorskom zakoniku valja prihvatiti to rješenje.

Jamstvo osiguratelja za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju i nagrada za spašavanje

Prema prijašnjem zakonskom tekstu, osiguratelj je beziznimno bio u obvezi dati jamstvo koje se u vezi s nastalom zajedničkom havarijom traži za osigurani predmet (čl.717. ZPUP). Interesantno je navesti da takva obveza nije bila propisana kod spašavanja, usprkos tome što su u oba ta slučaja razlozi za davanje jamstva od strane osiguratelja istovjetni.

U svjetskoj praksi pomorski osiguratelji redovito udovoljavaju zahtjevu za jamstvom u ta dva slučaja, a da to ni u jednom zakonskom tekstu nije propisano. Prilikom revizije našeg pomorskog prava ocijenjeno je da to pitanje treba ostaviti u slobodnoj dispoziciji osiguratelja. Mnogi životni razlozi govore protiv stroge osigurateljve zakonske obveze. Zbog toga je odredba o obveznom davanju jamstva kod zajedničke havarije ispuštena iz zakonskog teksta.

5. "ACTIO DIRECTA" U POMORSKOM OSIGURANJU ODGOVORNOSTI

Hrvatski pravni sustav pomorskih osiguranja do donošenja Zakona o osiguranju (1994.) nije poznavao niti jedan oblik obveznog osiguranja. Sklapanje ugovora o osiguranju odgovornosti temeljilo se na slobodnoj dispoziciji stranaka. Suprotno tom tradicionalnom pristupu, Zakon o osiguranju uvodi obvezno osiguranje od odgovornosti za vlasnike nekih kategorija brodica (čamaca). Obveznim osiguranjem od odgovornosti obuhvaćene su brodice na motorni pogon registrirane za šport i razonodu čija snaga motora prelazi 15 KW (čl.99.). Osim za tu kategoriju plovnih objekata, ne postoji zakonska obveza za sklapanje ugovora o osiguranju odgovornosti, a niti je osiguratelj dužan prihvatiti ponudu za osiguranje.

Uvođenje obveznog osiguranja od odgovornosti u naš sustav pomorskog osiguranja, makar i za samo jednu kategoriju plovnih objekata, samo je po sebi činilo neizbježnim da se u taj sustav uvede institut izravne tužbe prema osiguratelju odgovornosti. U suprotnom, ne bi se postigla svrha uvođenja obveznog osiguranja. Treća oštećena osoba u potpunosti je pravno zaštićena tek ako ima pravo da svoj odštetni zahtjev izravno postavi osiguratelju odgovornosti. To je temeljni razlog zbog kojeg je Pomorskim zakonikom u pravni sustav pomorskog osiguranja uveden institut izravne tužbe. Ratifikacija Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976. godine i uvrštenje njezinih odredaba u Pomorski zakonik također je otvorila pitanje oportuniti uvođenja izravne tužbe u naš pravni sustav. Osim toga, i prije se javljalo pitanje oportuniti uvođenja takve tužbe za one slučajeve, gdje to nalaže javni interes ili gdje zaštita oštećenika putem instrumentarija imovinskopravne zaštite nije dovoljna. Ta se dilema, po našem mišljenju, nesumnjivo javljala za slučaj stečaja ili likvidacije pravne osobe odgovorne za nastanak štete (npr. brodarka). Tu su doista postojali jaki pravni i stvarni razlozi za dodatnom zaštitom oštećenika, koji bi zbog stečaja ili likvidacije odgovorne osobe mogli ostati potpuno ili djelomično nenamireni usprkos činjenici da je odgovorna osoba osigurala svoju odgovornost. Posebice se to odnosilo na potraživanja zbog smrti ili tjelesne povrede osoba (tjelesne štete). Na primjer, potraživanja članova posade broda, putnika ili drugih osoba. Proces privatizacije, mogućnost osnivanja "single vessel" poduzeća ili tržišni uvjeti privređivanja (stečaji i likvidacija poduzeća bit će nerijetka pojava) općenito su naglašavali javni interes za dodatnom zaštitom oštećene osobe.

Pomorskim je zakonikom izravna tužba predviđena za sve moguće oblike osiguranja od odgovornosti. Prema tom Zakoniku, u slučaju osiguranja odgovornosti osiguranika za štete nanesene trećim osobama, oštećenik može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpio događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze (čl.756.,st.2.). Iz takve zakonske stilizacije slijedi da: a) pravo na izravnu tužbu nije uvjetovano nemogućnošću naplate od odgovorne osobe (npr. zbog stečaja); b) obveze osiguratelja prema oštećeniku u granicama je obveze prema osiguraniku; c) Zakonik ne pravi razliku između obveznoga i neobveznoga osiguranja od odgovornosti. To je važno naglasiti, zbog nejednakog položaja oštećene osobe prema osiguratelju kod tih osiguranja. Drugim riječima, pravni

položaj oštećene osobe prema osiguratelju odgovornosti ovisi o tom radi li se o obveznom ili neobveznom osiguranju od odgovornosti, neovisno o tom što u oba ta slučaja oštećenik ima pravo izravnog zahtjeva prema osiguratelju odgovornosti.

Pri ugovorno-obveznom osiguranju od odgovornosti pravni je položaj oštećene osobe samostalan i nezavisan od odnosa osiguranika prema osiguratelju. Iz takva pravnog položaja oštećenika proizlazi da osiguratelj ne može na njegov neposredni odštetni zahtjev isticati prigovore koje bi na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao isticati osiguraniku, npr. da je šteta nastala njegovom kvalificiranom krivnjom. Hrvatski zakon o osiguranju to izričito naglašava za osiguranje od odgovornosti vlasnika motornih vozila za štete trećim osobama (čl.82.,st.1.). Takvu odredbu Zakon ne sadrži kad je u pitanju obvezno osiguranje od odgovornosti za vlasnike brodica. Neovisno o tomu, situacija je pravno istovjetna onoj kod osiguranja autoodgovornosti. Drugim rječima, pomorski osiguratelj ne može trećoj oštećenoj osobi isticati prigovore koje bi mogao isticati osiguranoj osobi na temelju odredaba Pomorskog zakonika ili ugovora o osiguranju.

Suprotno tomu, pri neobveznom osiguranju od odgovornosti u odnosima oštećenika (treće osobe) i osiguratelja mjerodavne su odredbe ugovora o osiguranju. Na primjer, odredbe ugovora o štetama isključenim iz osiguranja; o obvezi prethodnog podmirenja naknade štete trećim osobama i dr. U tom su pogledu za nas vrlo znakovita iskustva engleskoga pravnog sustava, pa ih u nastavku opisujemo.

U engleskom je pravnom sustavu, radi zaštite trećih osoba (izvorno iz autoodgovornosti), donesen 1930. godine "Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930". Taj se zakon odnosi na sve ugovore o osiguranju od odgovornosti za štete nastale trećim osobama (čl.1.). Zakon se ne primjenjuje na reosiguranje i na socijalno osiguranje. U sudskoj je praksi potvrđeno da se u odnosu P.& I. kluba i njegova člana također radi o "ugovoru o osiguranju" u smislu toga zakona, pa se Zakon primjenjuje i na P. & I. osiguranje.³ Upravo je rasprava iz toga osiguranja u posljednje vrijeme izazvala veliku pažnju poslovne javnosti. Ona se odnosila na pravni položaj oštećenika u odnosima prema P. & I. klubu. Nejasnoće koje su u tom pogledu bile vidljive, skinute su s dnevnog reda presudom Doma lordova u predmetima "The Fanti" i "The Padre Island".⁴

Prema toj presudi, treća osoba u odnosu prema osiguratelju odgovornosti nema samostalni pravni položaj. U tom odnosu ona ima samo ona prava koja ima i osiguranik. Zakonska cesija prava ne pribavlja trećoj osobi u odnosu prema P. & I. klubu veća prava od onih koje je ima član kluba - brodara. Iz toga proizlazi da osiguratelj trećoj osobi ima pravo isticati sve prigovore koje može isticati i osiguraniku. Za njihov međusobni odnos vrijede odredbe ugovora o osiguranju odgovornosti. U konkretnom slučaju klubska pravila sadržavala su odredbu tzv. "pay to be paid". Prema toj odredbi, osiguranik stječe pravo

³ "The Allobrogia", (1979) 1 Lloyd's Rep.190.

⁴ (1990)2 Lloyds's Rep.191.

na osigurinu tek pošto je prethodno isplatio naknadu za štetu. Presudom Doma lordova je potvrđeno da se ta odredba primjenjuje i u odnosima treće osobe i P. & I. kluba. Na temelju takvog stajališta, Dom lordova je presudio u korist P. & I. klubova.⁵ Iz takvog stajališta engleske sudske prakse logički se nameće pitanje kakav je onda smisao pokretanja izravne tužbe protiv P. & I. osiguratelja u primjeni Zakona iz 1930. godine. Čini se, nikakav. Očito je da, što se tiče P. & I. osiguranja, nije postignuta svrha njegova donošenja. Osnovni je tomu pravni razlog što je P. & I. osiguranje prema svojoj pravnoj naravi "indemnity", a ne "liability" osiguranje. Smisao provedbe "indemnity" osiguranja nije u tom da se zaštititi treća oštećena osoba (žrtva) nego da osiguranik (u ovom slučaju brodar) dobije odgovarajuće obeštećenje za nastalu štetu pokrivenu osiguranjem. Zbog toga je pravni položaj treće oštećene osobe prema P. & I. klubu, usprkos tomu što su na nju zakonskom cesijom prenesena prava osiguranika, istovjetan onom u kojem se nalazi i osiguranik. To, naravno, ne vrijedi samo za P. & I. osiguranje nego i za neobvezno osiguranje od odgovornosti općenito.

6. MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVORE O POMORSKOM OSIGURANJU

Odredba Plovidbenog zakona o prešutnom ugovaranju mjerodavnog prava, zbog svoje nepreciznosti divergentno je tumačena. Ta je odredba glasila: "... a njihova se namjera o primjeni određenog prava ne može utvrditi ni iz okolnosti slučaja" (čl.1009.). Tom je najviše pridonio svakako način na koji su se u nas primjenjivali engleski uvjeti osiguranja (posebice pomorska polica s izvornim tekstom Lloyds' S.G.police - First Schedule, MIA 1906).⁶

⁵ U oba ta predmeta korisnik je prijevoza uspio s tužbenim zahtjevom protiv brodara. Brodari su, međutim, bankrotirali prije nego li su korisnici prijevoza uspjeli naplatiti dug. Pozivom na "Third Parties (Right Against Insurers Act)" (1930), korisnici su prijevoza postavili izravni odštetni zahtjev prema P. & I. klubovima kod kojih su brodari imali učlanjene svoje brodove. Klubovi su odbili usvojiti odštetne zahtjeve pozivajući se na svoja pravila koja su sadržavala tzv. "pay to be paid" odredbu, tj. odredbu da je osiguranik prije postavljanja odštetnog zahtjeva klubu dužan prethodno isplatiti naknadu za štetu oštećenoj osobi. Korisnici prijevoza pokrenuli su sudski spor. U prvostupanjskom je postupku usvojen tužbeni zahtjev u predmetu "The Fanti" a odbijen u predmetu "The Padre Island". Izjavljene su žalbe. Apelacijski je sud spojio oba predmeta i o njima rješavao zajedno. Jednoglasnom je odlukom svih sudaca odbio žalbu P. & I. kluba u predmetu "The Fanti", a usvojio žalbu korisnika prijevoza u predmetu "The Padre Island". Žalbama sa suprotnim zahtjevima spor je dospio pred Dom lordova. Prema stajalištu Doma lordova, prirodno je i normalno značenje "pay to be paid" odredbe da član P. & I. kluba nema pravo na obeštećenje od kluba u vezi svoje odgovornosti prema trećim osobama ako i dok nije prethodno isplatio naknadu za štetu. Isplata naknade trećoj osobi temeljan je uvjet za ostvarivanje prava iz osiguranja. Zakonska cesija prava ne pribavlja trećoj osobi u odnosu prema P. & I. klubu veća prava od onih koje je imao član kluba. Osiguratelj zbog toga može trećoj osobi isticati sve one prigovore koje je mogao isticati i osiguraniku. Odredba "pay to be paid" valjana je i u odnosima treće osobe i osiguratelja, pa osiguratelj nije u obvezi prema trećoj osobi ako osiguranik, zbog bankrota nije isplatio naknadu za štetu. Zbog toga je usvojena žalba P. & I. kluba.

⁶ Opširnije D. Pavić, Plovidbeno (pomorsko) osiguranje u reformiranom plovidbenom pravu Hrvatske, Pomorski zbornik, knjiga 30./1992.

To je iskustvo, nadalje, pokazalo da zaobilazni način određivanja primarnog statuta (autonomija volje stranaka) nije najsretniji. Zbog toga je odredbu čl.1009. trebalo preformulirati i nadovezne okolnosti tako poredati da iz toga nedvosmisleno proizlazi da se na ugovor o pomorskom osiguranju s međunarodnim obilježjem primjenjuje: 1. pravo koje su izabrale ugovorne stranke (primarni statut); 2. pravo sjedišta osiguratelja (podredni statut). Odredba o prešutnom ugovaranju mjerodavnog prava ispuštena je iz zakonskog teksta kao nepotrebna.

Revizijom Plovidbenog zakona nisu izmijenjeni kriteriji za razgraničenje domaćih od međunarodno obilježenih pravnih odnosa. Ocijenjeno je da su ti kriteriji potpuno u skladu sa suvremenim tendencijama u razvoju međunarodnoga privatnog prava i da odgovaraju potrebama naše poslovne prakse. Iz poslovnih razloga strankama valja ostaviti najšire mogućnosti u izboru prava. Drugo je pitanje, hoće li one tu mogućnost koristiti. Zanimljivo je navesti da u praksi postoji tendencija da domaći osiguratelji u svoje ugovorne formule (pomorsku policu) unose unaprijed otisnutu odredbu o primjeni hrvatskog prava na ugovor. Usprkos navedenom, toj se praksi nema što prigovoriti, budući da je u skladu s općom praksom usporednopravnih sustava. Ugovorni formulari domaćih osiguratelja stipulirani su za primjenu na domaćem tržištu i prije svega su namijenjeni za sklapanje ugovora između domaćih stranaka. Eventualni sporovi najčešće će se raspravljati pred našim sudom, pa je sasvim logično da se na takve ugovore primjenjuje hrvatsko pravo. Strankama uvijek ostaje mogućnost da, ako to žele, ugovore, uz primjenu odgovarajućeg pravno-tehničkoga postupka, primjenu nekoga drugog prava.

S pretpostavkom da se za opću praksu formulira "Croatian Marine Policy Form", što mi tople preporučamo, predlažemo da taj formular sadrži odredbu o primjeni hrvatskoga prava na ugovor ("This insurance is subject to Croatian law") i odredbu o nadležnosti hrvatskoga suda ("This insurance is subject to Croatian jurisdiction").

7. JEDINSTVENO AUTONOMNO HRVATSKO PRAVO POMORSKOG OSIGURANJA

Poslije završenog zakonodavnog postupka, rad na reformi hrvatskoga pomorskog prava, prema našem mišljenju, valja obogatiti razvojem autonomnih regulativa pomorskog prava. To se prije svega odnosi na pomorsko osiguranje. Konačno nam se pruža prilika da publiciramo jedinstvene nacionalne uvjete pomorskog osiguranja, kao što su to već učinili mnogi usporednopravni sustavi. To nipošto ne bi trebalo propustiti. Pritom je moguća upotreba dviju metoda:

a) posebno publicirati uvjete za pojedine vidove osiguranja (brodova, brodica, robe u prijevozu, odgovornosti brodopopravljača itd.);

b) u sklopu jedinstvenih uvjeta pomorskog osiguranja publicirati, osim općih odredbi, u posebnim cjelinama i odredbe za pojedina osiguranja (slično kao u njemačkom i norveškom pravnom sustavu).

Predlažem da se autonomni regulativi publiciraju kao "hrvatski" tj. da se pridjev "hrvatski" nalazi u samu njihovu naslovu. Naprimjer, "Hrvatski uvjeti

za osiguranje brodova", a ne samo "Uvjeti za osiguranje brodova". To vrijedi i za njihove prijevode na strane jezike. Naprimjer: "Croatian terms and conditions for..."

Zalažemo se također da se publicira Hrvatska pomorska policia ("Croatian Marine Policy Form"). Ta bi policia poslužila kao uzorak pri izradi vlastitih obrazaca policia pojedinih osiguratelja. U zaglavlju takve police, osim oznake osiguratelja, nalazila bi se i oznaka: "Croatian Marine Policy Form". Smatramo da bi bilo krajnje neoportuno i nedovoljno poslovno učinkovito da svaki hrvatski pomorski osiguratelj u međunarodnim odnosima posluje s vlastitim, međusobno sadržajno različitim, obrascem pomorske police. Hrvatska pomorska policia, jedinstvenog izgleda i sadržaja, sretno bi se uklapala u izvozne programe hrvatskoga gospodarstva i svjedočila o hrvatskoj pomorskoj orijentaciji i tradiciji.

Tako zamišljen proces formuliranja domaćih autonomnih regulativa, trebalo bi, prema našem mišljenju, dopuniti formuliranjem hrvatskih pravila za likvidaciju (obradu) odštetnih zahtjeva. Tu, prije svega, mislimo na odštetne zahtjeve za djelomični gubitak ili oštećenje broda i robe. Ne postoje domaća jedinstvena takva pravila, a niti takva pravila imaju pojedini osiguratelji. Problem se praktički rješava odredbama ugovora ili primjenom "Rules of Practice" engleskog udruženja likvidatora pomorskih havarija. Primjena tih pravila nije na odgovarajući način ugovorno riješena, što može biti uzrokom nesporazuma. Sve to ukazuje na neodložnu potrebu da se formuliraju naša domaća - "Hrvatska pravila za obradu odštetnih zahtjeva za djelomične štete".

U postupku formuliranja novih autonomnih regulativa nipošto se ne bi smjelo izostaviti i obrazac ugovora o spašavanju. Postojeći obrazac ne odgovara suvremenim potrebama i nije usklađen s najnovijim razvojem međunarodnoga i domaćega prava spašavanja. Donošenjem Pomorskog zakonika postoji neodložna potreba da se taj obrazac ugovora o spašavanju oblikom i sadržajno prilagodi novim rješenjima u hrvatskom pravu spašavanja. Prikladan "code name" novoga obrasca bio bi: "Salvage Agreement - CROATIAN Form".

Summary

MARINE INSURANCE CONTRACT ACCORDING TO THE NEW MARITIME CODE

Promulgation of the new Maritime Code (1994) meant not only the partial amendment of the marine insurance provisions from the previous Maritime and Inland Navigation Act (1977) but also the introduction of the new marine insurance provisions. Such significant changes have brought Croatian marine insurance in line with the recent developments of the international marine insurance. The author is of the opinion that the provisions of the Maritime Code should be applied not only to the maritime and multimodal transports but also to the road and railway transports. He therefore suggests the amendment of the Obligations Act. The author considers the introduction of the third party's right to sue directly the marine liability insurer to be a logical consequence of the fact that the Insurance Act introduced compulsory liability insurance for pleasure boat owners. Accordingly, the author deems necessary formulation of Croatian Marine Insurance Uniform Terms and Conditions as well as Croatian Marine Policy Form and Croatian Form of Salvage Agreement.