

Ranka Petrinović*

NAKNADA ŠTETE IZ OSIGURANJA PREMA "COLLISION LIABILITY CLAUSE" IZ INSTITUTE TIME CLAUSES - HULLS, 1995.

Indemnity of the insurance covered by "Collision Liability Clause" from Institute Time Clauses - Hulls, 1995.

ISSN 0469-6255
(137-145)UDK 368.23
Pregledni članak
Review

Sažetak

Tema ovog rada je naknada štete prema klauzuli "Collision Liability Clause" kojom su osigurane tri četvrtine odgovornosti osiguranika prema trećim osobama za štete prouzročene drugom brodu ili stvarima na tom drugom brodu zbog sudara brodova. "Collision Liability Clause" je poseban i pravno samostalan ugovorni uglavak pridodan osnovnom ugovoru o osiguranju broda. Zbog toga se naknada štete prema toj klauzuli isplaćuje neovisno o naknadama prema ostalim odredbama ugovora. Osiguratelj je obvezan nadoknaditi osiguraniku i tri četvrtine troškova pravnih radnji. Prema Klauzuli naknada iz osiguranja obračunava se primjenom načela dvojakog ili uzajamnog obračunavanja naknade ("Cross Liability Principle").

Summary

This paper deals with indemnity of the insurance covered by "Collision Liability Clause". "Collision Liability Clause" is covering three-fourths of any sum paid by the Assured to third parties by reasons of the Assured becoming liable by way of damages caused by vessels collision. The indemnity provided by this Clause shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance. The Underwriters are also liable to pay three-fourths of the legal costs incurred by the assured. Indemnity covered by "Collision Liability Clause" has to be calculated on the principle of cross-liabilities ("Cross Liability Principle").

1. Uvod Introduction

Pod osiguranjem odgovornosti podrazumijeva se ugovor o osiguranju osiguranika od odgovornosti za štete koje je osiguranik nanio trećim osobama. Prema tom ugovoru osiguratelj se obvezuje nadoknaditi osiguraniku svote koje

je on dužan platiti nekom oštećeniku u svezi sa svojom odgovornošću koja je pokrivena osiguranjem.

Rizik odgovornosti prema trećim osobama općenito se ne uklapa u tipizirane oblike osiguranja rizika gubitka ili oštećenja predmeta koji karakteriziraju pomorsko osiguranje te pomorskim osiguranjem nije pokriven taj rizik ako o tome ne postoji posebna ugovorna odredba. Englesko tržište osiguranja je 1854. godine uključilo poseban i pravno samostalan uglavak o osiguranju tri četvrtine odgovornosti nastale iz sudara brodova koji je dobio ime "Running Down Clause". Ta se klauzula (s izmijenjenim sadržajem) nalazi i danas u klauzulama za osiguranje brodova pod nazivom "3/4 Collision Liability Clause".

Odredbe Klauzula o osiguranju tri četvrtine odgovornosti za sudar (3/4 Collision Liability Clause, I.T.C. - klauzula 8) koje se odnose na naknadu štete glase:

- 8.1 Osiguratelj je suglasan osiguraniku nadoknaditi 3/4 svakog iznosa koji je osiguranik platio bilo kojoj drugoj osobi ili većem broju osoba zato što je pravovaljano utvrđena njegova odgovornost za
 - 8.1.1 gubitak ili oštećenje bilo kojeg drugog broda ili stvari na drugom brodu,
 - 8.1.2 zakašnjenje ili nemogućnost korištenja takvog drugog broda ili stvari na njemu,
 - 8.1.3 zajedničku havariju ili spašavanje (na temelju ugovora o spašavanju ili bez njega) takvog drugog broda ili stvari na njemu, ako se takva plaćanja od strane osiguranika posljedica sudara osiguranog broda s nekim drugim brodom.
- 8.2 Naknada iz osiguranja prema ovoj klauzuli (8) isplatit će se neovisno o naknadama koje su predviđene ostalim odredbama ovog ugovora o osiguranju i njena će se visina utvrditi prema ovim pravilima:
 - 8.2.1 Kad se osigurani brod sudari s drugim brodom i oba su kriva za sudar, a ni za jedan od njih nije proveden postupak ograničenja odgovornosti, naknada za štetu prema ovoj klauzuli (8) obračunat će se primjenom načela uzajamne odgovornosti, tj. kao da je svaki u sudaru involvirani brod bio dužan platiti drugom brodu onaj dio njegove štete koji je pravilno bio utvrđen pri određivanju razlike između međusobnog dugovanja i potraživanja, ili iznosa koji zbog sudara osiguranik treba platiti drugom brodu ili

* Mr. sc. Ranka Petrinović, Jadroplov d.d., vanjski suradnik na Visokoj pomorskoj školi u Splitu

drugi brod njemu.

8.2.2 Ukupne obveze osiguratelja prema klauzulama 8.1 i 8.2 ni u kojem slučaju neće biti veće od njihova razmjernog dijela od 3/4 osigurane vrijednosti broda za svaki pojedini sudar.

8.3 Osiguratelj će također platiti 3/4 troškova pravnih radnji koje osiguranik bude imao ili koje je dužan platiti zbog toga što je osporavao svoju odgovornost ili zbog vođenja postupka za ograničenje odgovornosti, ako je tako postupao uz prethodnu pisanu suglasnost osiguratelja.

2. Pravne pretpostavke obveze osiguratelja

Legal suppositions of the underwriter's liability

Da bi se ostvarila prava iz ugovora o osiguranju broda prema "Collision Liability Clause", osim što šteta mora biti posljedica sudara osiguranog broda s drugim brodom trebaju se ispuniti i sljedeće dvije pretpostavke: 1) potrebno je utvrditi odgovornost osiguranika za štetu i 2) osiguranik je dužan prethodno isplatiti naknadu štete.

2.1 Utvrđivanje odgovornosti osiguranika za štetu

Establishing the assured's liability

Postojanje odgovornosti osiguranika za štetu iz sudara brodova osnovna je pravna pretpostavka za ostvarivanje prava iz osiguranja. Utvrđuje se, s jedne strane, odgovornost osiguranog broda za sudar, koja se temelji na načelu krivnje, a s druge strane opseg i visina odgovornosti.

Odgovorani je onaj brod čijom krivnjom je nastao sudar, a prema Konvenciji o sudaru¹ iz 1910. godine i prema Pomorskom zakoniku² odgovornost se temelji na principu dokazane krivnje. Pod odgovornošću broda podrazumijeva se odgovornost njegova vlasnika i brodar.

Postoji više načina kojima se utvrđuje odgovornost za štetu: a) arbitrarno utvrđivanje od strane suda ili arbitraže po njihovom slobodnom uvjerenju, b) utvrđivanje od strane suda ili arbitraže prema procjeni vještaka, c) utvrđivanje sporazumom između štetnika i oštećenika.

Kod sporazumnog načina utvrđivanja odgovornosti sloboda osiguranika nije neograničena. Na prvom mjestu, sporazumom utvrđene obveze osiguranika moraju biti pravno utemeljene. To je tzv. zakonska odgovornost osiguranika, tako da preuzete obveze koje se ne temelje na pravnoj normi ne obvezuju osiguratelja. Ovo se odnosi na pravni osnov, opseg i visinu odgovornosti. Osiguratelji imaju aktivnu ulogu u postupku utvrđivanja odgovornosti kao i u poduzimanju mjera radi zaštite od pretjeranih ili neopravdanih zahtjeva

trećih.³ Osiguratelji mogu zahtijevati da se poduzmu određene mjere ili se mjere poduzimaju uz suglasnost osiguratelja. Prema "Collision Liability Clause" suglasnost mora biti u pisanom obliku.

2.2. Osiguranik je dužan prethodno isplatiti naknadu štete

The indemnity must be previously payable by the assured

Stječe li osiguranik pravo na zahtjev za isplatu osigurnine činom utvrđivanja njegove odgovornosti za štetu ili je dužan prethodno ispuniti obvezu prema trećem, jedno je od najvažnijih pitanja kod osiguranja odgovornosti općenito, pa tako i kod osiguranja odgovornosti u slučaju sudara brodova.

Institutske klauzule izričito odgovaraju na ovo pitanje. Klauzula 8.1. "Collision Liability Clause" kaže da je osiguratelj suglasan osiguraniku nadoknaditi 3/4 svakog iznosa koji je "osiguranik platio bilo kojoj drugoj osobi ili većem broju osoba..." (tzv. "pay to be paid" odredba). Iz ove odredbe proizlazi da za obvezu osiguratelja nije dovoljno da se utvrdi odgovornost osiguranika i njegova dužnost naknade štete, nego je važan uvjet za ostvarivanje prava iz osiguranja činjenica da je osiguranik stvarno platio štetu.

Na ugovore o osiguranju na koje se primjenjuju institutske klauzule izbjegnuta je primjena zakonskih odredbi o određivanju naknade iz osiguranja koje, kako ćemo vidjeti, u našem i u engleskom pravu govore suprotno klauzuli. I UNCTAD - ovi uvjeti za osiguranje brodova imaju odredbu suprotnu rješenju institutskih klauzula po kojoj nije potrebno za obvezu osiguratelja da osiguranik prethodno isplati naknadu štete ("liability incurred by the assured", Cl. 5.1, All Risks).⁴

Pomorski zakonik kao i engleski Marine Insurance Act (1906. godine) sadrže opće odredbe o osiguranju odgovornosti koje se primjenjuju na osiguranje odgovornosti u slučaju sudara brodova ako nije drukčije ugovoreno (ako nije ugovorena primjena institutskih klauzula). Prema ovim zakonima osiguranik ne treba prethodno isplatiti naknadu štete. Marine Insurance Act u članku 74 kaže da je osiguratelj u obvezi za iznose "koje je osiguranik platio ili je dužan platiti" ("paid or payable by the assured")⁵, dok Pomorski zakonik govori da se iz osiguranja "nadoknađuju svote koje je osiguranik obavezan platiti".⁶

Da bi se što bolje objasnila važnost pitanja treba li osiguranik za ostvarenje svojih prava iz osiguranja prethodno platiti naknadu štete trećemu, važno se osvrnuti na položaj oštećene osobe (trećega) u odnosu na osiguratelja. U engleskom pravnom sustavu, "Third Parties (Right against Insurers) Acts iz 1930. godine daje trećim osobama pravo da u slučaju insolventnosti štetnika (osiguranika) postave izravni odštetni zahtjev prema osiguratelju njegove odgovornosti - izravnom tužbom (lat.

¹ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova, Bruxelles, 23. rujna 1910. godine, čl. 3

² Pomorski zakonik, Narodne novine RH, broj 17/94, 74/94 i 43/96, u nastavku teksta i Pomorski zakonik, čl. 763

³ Pomorski zakonik, čl. 756, st. 3: "Iz osiguranja se nadoknađuju i troškovi mjera poduzetih na zahtjev osiguratelja i njegovih predstavnika ili u sporazumu s njima, radi zaštite od neopravdanih ili pretjeranih zahtjeva trećih osoba..."

⁴ Pavić, D.: Pomorsko osiguranje, knjiga druga, Zagreb, 1994., str. 341

⁵ Isto

⁶ Pomorski zakonik, isto, čl. 756, st. 1

actio directa). To podrazumijeva da oštećeni postaje aktivno procesno legitimiran (*legitimatio ad processum*), tj. stječe ovlaštenje da pokrene parnicu protiv osiguratelja odgovornosti direktnom tužbom.

Budući da u ugovornom odnosu iz osiguranja od odgovornosti osoba koja je pretrpjela štetu nije stranka ugovora, nije logično da ima pravo od osiguratelja odgovornosti potraživati naknadu štete koju je pretrpjela događajem za koji odgovara osiguranik. Isto vrijedi i za osiguratelja koji je nadoknadio štetu oštećenoj osobi te na temelju prava subrogacije stječe obveznopravni zahtjev prema osiguratelju odgovornosti osobe odgovorne za štetu. U slučaju stečaja osiguranika, osigurnina bi ušla u stečajnu masu i samo na taj način bi se oštećena osoba mogla namiriti (tako da tražbinu prijavi u stečajnom postupku).

Međutim, u novijem razvoju osiguranja, u nekim vidovima osiguranja od odgovornosti, uveden je izuzetak od toga općeg načela time što je predviđena zakonska mogućnost da oštećena osoba pravo na naknadu štete ostvaruje izravno od osiguratelja odgovornosti. Time oštećena osoba stječe vlastito pravo na naknadu iz osiguranja.

U tom pogledu relevantna je podjela osiguranja od odgovornosti na obvezno i neobvezno osiguranje od odgovornosti. U angloameričkom pravnom području osiguranja od odgovornosti se dijele na "liability insurance" i "indemnity insurance". Ta se podjela može primijeniti i na druge pravne sustave, pa tako i na naš.

Obvezno osiguranje odgovornosti (engl. liability insurance) karakterizira to što je osiguratelj obvezan nadoknaditi trećoj osobi svaku štetu koju je osiguranik dužan nadoknaditi s naslova svoje odgovornosti pokrivena osiguranjem. Osigurateljeva se dužnost na plaćanje naknade štete trećoj osobi temelji na samoj činjenici da je nastupio događaj za koji je odgovoran osiguranik i da je ta odgovornost pokrivena osiguranjem. Oštećena osoba ima vlastito pravo na naknadu iz osiguranja. Da bi osiguratelj bio obvezan isplatiti naknadu, osiguranik ne mora prethodno platiti naknadu trećoj osobi, niti oštećena osoba treba utužiti tražbinu.⁷ Obvezno osiguranje treba biti propisano legislativnim pravnom aktom, budući da treća osoba nije ni u kakvom ugovornom ili izvanugovornom odnosu sa osigurateljem. U nekim pravnim sustavima to je moguće osigurati i odredbama ugovora o osiguranju.

Neobvezno osiguranje odgovornosti (engl. indemnity insurance) karakterizira činjenica da je dužnost osiguratelja nadoknaditi samo one iznose koje je on, s naslova svoje odgovornosti (pokrivena osiguranjem), isplatio trećoj oštećenoj osobi. Dakle, osigurateljeva dužnost isplate osigurnine ne nastupa dok osiguranik ne isplati naknadu štete trećoj osobi.⁸ Odgovornost osiguratelja iz sudara brodova spada u neobvezno osiguranje kao i cijelo pomorsko osiguranje od odgovornosti (osim obveznog osiguranja od odgovornosti za vlasnike nekih kategorija brodica).

U svim osiguranjima od odgovornosti (neovisno o tome radi li se o obveznom ili neobveznom osiguranju od odgovornosti), u našem pravnom sustavu kao i u engleskome, oštećeni ima aktivnu procesnu legitimaciju

prema osiguratelju odgovornosti. Međutim, procesnopravno ovlaštenje na podizanje tužbe protiv osiguratelja ne pribavlja trećemu, kod neobveznog osiguranja, samostalni pravni položaj prema osiguratelju. U tom odnosu, treća osoba ima samo ona prava koja ima i osiguranik. Dakle osiguratelj može trećemu isticati sve prigovore koje može isticati i osiguraniku. Za njihov međusobni odnos vrijede odredbe ugovora o osiguranju odgovornosti, kao i odgovarajuće zakonske odredbe. U to bi pripadale odredbe o osiguranoj svoti, franšizi, isključenjima iz osiguranja, odredba "pay to be paid" i slično.⁹

Ovo je načelo potvrdila engleska sudska praksa presudom Doma lordova u predmetima "The Fanti" i "The Padre Island" iz 1990. godine.¹⁰ U oba ova predmeta korisnici prijevoza pokrenuli su sudski spor protiv brodarka za naknadu štete na teretu. U odvojenim sudskim sporovima korisnici prijevoza su uspjeli s tužbenim zahtjevom protiv brodarka. U međuvremenu su oba brodarka bankrotirala i korisnici prijevoza nisu uspjeli naplatiti svoju tražbinu. Pozivajući se na "Third Parties (Right against Insurers) Acts iz 1930. godine, korisnici su prijevoza postavili izravni odštetni zahtjev prema P. & I. klubovima u koje su brodarki ućlanili svoje brodove. Klubovi su odbili odštetne zahtjeve pozivajući se na svoja pravila (uvjete osiguranja) 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, što je inače jedna od bitnih karakteristika "indemnity" osiguranja. Korisnici prijevoza su zbog toga pokrenuli sudske sporove protiv P. & I. klubova. U prvostupanjskom je postupku usvojen tužbeni zahtjev u predmetu "The Fanti", a odbijen u predmetu "The Padre Island". U prvoj se parnici žalio tuženik, a u drugoj tužitelj. Apelacijski sud spojio je oba predmeta i rješavao ih zajedno. Jednoglasnom odlukom svih sudaca odbio je žalbu P. & I. kluba u predmetu "The Fanti", a usvojio žalbu vlasnika tereta u predmetu "The Padre Island". Žalbe sa suprotnim zahtjevima dovele su spor pred Dom lordova. Dom lordova je jednoglasnom odlukom svih sudaca usvojio žalbu P. & I. klubova.

Prema stajalištu Doma lordova, treća osoba u odnosu prema osiguratelju odgovornosti nema samostalni pravni položaj. U tom odnosu ta osoba 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 imao član kluba, osiguranik. Zakonodavstvo nikad nije imalo namjeru treću osobu staviti u bolji položaj prema osiguratelju od onog u kojem se nalazio sam osiguranik. 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 klupska pravila sadržavala su odredbu "pay to be paid", prema kojoj osiguranik stječe pravo na osigurninu tek pošto je prethodno isplatio naknadu za štetu trećoj osobi.¹¹

Ova odredba u pravilima P. & I. kluba i u "Collision Liability Clause" sadržajno se ne poklapa, ali je njezin smisao i

⁹ Pavić, isto, str. 341

¹⁰ (1990.) 2 Lloyd's Rep. 191.

¹¹ Pavić, D.: Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti, Svijet osiguranja, br. 3, Zagreb, lipanj 2000., str. 47

⁷ Hazelwood, S. J.: P&I Club, Law and Practice, London 1989., str. 147

⁸ Isto

učinak istovjetan, pa pouku iz ove presude možemo prenijeti i na odnose iz osiguranja u slučaju sudara brodova. Tako smo dobili i odgovor na pitanje stječe li osiguranik pravo na zahtjev za isplatu osigurnine činom utvrđivanja njegove odgovornosti za štetu ili prethodnim ispunjenjem obveze. Engleska sudska praksa presudila je da osiguranik stječe pravo na osigurninu tek pošto je prethodno isplatio naknadu. Situacija je istovjetna i što se našeg prava tiče, ako su stranke ugovorile primjenu institutskih klauzula, jer je to izričita ugovorna odredba.

3. Pravna samostalnost "Collision Liability Clause" *Legal self-dependence of "Collision Liability Clause"*

Klauzula "Collision Liability Clause" poseban je i pravno samostalan ugovorni uglavak pridodan osnovnom ugovoru o osiguranju broda. To je rezultat specifičnog povijesnog razvoja ovoga osiguranja. Prijašnja verzija klauzule glasila je "I nadalje je dogovoreno da..." ("It is further agreed...") što je izražavalo pravnu samostalnost klauzule.

U predmetu "Warilda (Adelaide Steamship Co., Ltd. v. the Crown" (1926.) osigurani brod je prevezio ranjene vojnike dok je služio kao brod

- bolnica, kad se sudario s trgovačkim brodom. Oba su broda, u skladu s ratnom situacijom, bila slabo ili nikako osvijetljena. Zbog toga što je brod Warilda sudjelovao u ratnoj operaciji smatralo se da osigurani brod (Warilda) može naknaditi vlastitu štetu od države koja je osiguravala ratne štete. Warilda je bio 100% kriv. Međutim, kad je država bila tužena za štetu koju je brod Warilda počinio drugom brodu, Dom lordova je presudio da država nije odgovorna za štetu nastalu zbog nepažljive navigacije, te da isključenje ratnog rizika iz police u to vrijeme ne sprječava vlasnike da traže naknadu štete prema "Running Down Clause". Taj je slučaj poslužio kao primjer nezavisnosti klauzule u odnosu na osnovnu policu jer se isključenje ratnih rizika iz osiguranja prema osnovnoj polici ne primjenjuje na Running Down Clause.¹²

Današnja verzija klauzule u odredbi 8.2. kaže da će se naknada prema ovoj klauzuli isplatiti "neovisno o naknadama koje su predviđene ostalim odredbama ovog ugovora o osiguranju" ("in additional to the indemnity provided by the other terms and conditions of the insurance").

Pravna samostalnost u odnosu na ostale odredbe ugovora o osiguranju očituje se u tome što se naknada prema ovoj klauzuli utvrđuje neovisno o naknadama prema ostalim odredbama ugovora, tj. kao da se radi o dva nezavisna ugovora o osiguranju.¹³ Ovdje imamo suprotnu odredbu onom općem načelu da je gornja granica obveze osiguratelja svota na koju je sklopljeno osiguranje ("osigurana svota").

Tako iz pravne samostalnosti klauzule proizlazi da je osiguratelj obvezan ne samo za naknadu zbog potpunog ili djelomičnog gubitka do visine osigurane svote nego i posebno za naknadu prema "Collision Liability Clause" do

visine od tri četvrtine osigurane vrijednosti broda.¹⁴

Kao primjer samostalnosti klauzule možemo uzeti slučaj u kojem je brod osiguran na 4.000.000 USD. Franšiza je 30.000 USD. Osigurani brod se sudario s drugim brodom i bio je 100% kriv. Također se u sudaru potopio i tako pretrpio totalnu štetu. Drugi brod je zajedno s vlasnikom tereta pretrpio štetu u iznosu od 2.000.000 USD. Osiguratelj će platiti osiguraniku na sljedeći način:¹⁵

Odgovornost iz sudara	2.000.000 USD
3/4 od 2.000.000 USD	1.500.000 USD
Franšiza	- 30.000 USD
	1.470.000 USD
Totalna šteta	+ 4.000.000 USD
	5.470.000 USD

Vidi se da odgovornost može proizlaziti iz klauzule o sudaru kao dodatak zahtjevu za totalnu štetu (ili djelomičnu štetu) a nastala je iz istog događaja. Brod se može potopiti u sudaru i to je totalna šteta, a u isto vrijeme je osigurani vlasnik broda odgovoran drugom brodu za štetu koju mu je prouzročio.¹⁶

Iz ovog proizlazi da je osiguratelj obvezan osim za potpuni gubitak broda do osigurane vrijednosti i za tri četvrtine naknade štete iz odgovornosti ako je taj brod u cijelosti ili djelomično kriv za sudar, ali ne više od tri četvrtine osigurane vrijednosti broda.

Osim ovoga, osiguratelj je dodatno obvezan prema Klauzuli i za tri četvrtine pravnih troškova osiguranika. Prema izričitoj odredbi institutskih klauzula, kao što smo vidjeli u našem primjeru, na odštetne zahtjeve prema klauzuli 8. primjenjuje se ugovorena franšiza (klauzula 12. I.T.C.).

4. Obračun naknade štete prema načelu "Cross Liability" *Indemnity adjustment based on "Cross Liability" principle*

U engleskom pravnom sustavu postoje dva načela obračunavanja naknade štete iz sudara brodova: načelo jednostruke odgovornosti ("Single Liability Principle") i načelo dvojakog ili uzajamnog obračunavanja naknade ("Cross Liability Principle").

"Single Liability" princip temelji se na općim načelima imovinskog prava. U engleskom pravnom sustavu primjenjuje se kao pravilo precedentnog prava ("The Knedive", 1882.). Zbog jednostavnosti se u suvremenoj praksi primjenjuje u međusobnim odnosima brodara iz sudara brodova. Kad se sudare dva broda i oba su kriva za sudar, njihova se međusobna potraživanja prebijaju. Brodar koji je brodaru drugog broda, zbog odgovornosti iz sudara dužan platiti veći iznos, plaća tom brodu samo razliku, tj. ostatak nakon međusobnog prebijanja potraživanja. Ako su njihova međusobna potraživanja u istoj visini, prebit će se, pa do plaćanja neće ni doći.

¹⁴ Pavić, D.: Pomorsko osiguranje, isto, str. 338

¹⁵ Brown, R. H.: Marine Insurance, Volume 3, Hull Practice, London 1993., str. 543

¹⁶ Parks, A. L.: Marine Insurance & Average, Volume II, Stevens & Sons, London, 1988., str. 692

¹² Goodacre, J. K.: Marine Insurance Claims, Witherby & CO. LTD, London, str. 615

¹³ Istovjetno rješenje poznaje i Pomorski zakonik (čl.757., st. 1.)

Prema "Collision Liability Clause" (8.2.1. I.T.C. 83.) naknada iz osiguranja obračunava se primjenom "Cross Liability" principa. Osnovni je razlog taj što obračun naknade štete iz osiguranja stavlja stranke involvirane u sudaru u nejednak položaj. "Single Liability" princip pogoduje osigurateljima (broda i odgovornosti). Razlog leži u činjenici što je u engleskoj sudskoj praksi svojedobno odlučeno da osiguranik nema pravo potraživati naknadu iz osiguranja ako nije brodaru drugog broda stvarno naknadio štetu iz sudara ("pay to be paid"), neovisno o tome što zbog izvršenog prebijanja od broдача drugog broda nije ostvario odgovarajuću naknadu (u visini svoje odgovornosti) i tako faktički pretrpio štetu ("The Balancraig", 1890.). Zbog toga je u odnosima iz osiguranja broda uveden "Cross Liability" princip. Primjenom njega obračun naknade iz osiguranja obavlja se tako kao da je svaka strana stvarno platila drugoj strani naknadu štete u omjeru svoje odgovornosti prema njoj.¹⁷

Da bi se primijenile odredbe institutskih klauzula o obračunu naknade prema "Cross Liability" principu, treba ispuniti dvije pretpostavke: a) da su oba broda kriva za sudar, b) da ni jedan od njih nije ograničio svoju odgovornost. To je posljedica tradicionalnog uvjerenja u engleskom pravnom sustavu da ograničenje odgovornosti onemogućuje korektnu primjenu "Cross Liability" principa.

Primjena "Cross Liability" principa ne odnosi se ni na koji način na omjer odgovornosti stranaka, a niti na obračun njihovih međusobnih potraživanja i dugovanja prema općem načelu. Kad bilo koji brodar ograniči odgovornost, ograničenje se primjenjuje na razliku koju je brodar dužan platiti brodaru drugog broda poslije prebijanja međusobnih potraživanja. To je izričito predviđeno Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja od 1976. godine (čl. 5).¹⁸

Nepravедnost primjene "Single Liability" principa za određivanje naknade iz osiguranja naročito se pokazala kad se potraživanja iz sudara brodova ne odnose samo na fizičko oštećenje broda, nego i na potraživanja iz drugih osnova, npr. gubitak zbog izgubljenog vremena u komercijalnom iskorištavanju broda (dalje: šteta zbog zadržavanja broda). Budući da su osiguranjem broda pokrivenе fizičke štete broda i odgovornost prema trećemu, a nije gubitak zbog zadržavanja broda, to u primjeni "Single Liability" principa za određivanje naknade iz osiguranja osiguranik sam snosi u cijelosti gubitak zbog zadržavanja broda usprkos tome što se u međusobnim odnosima iz sudara ti gubici mogu osnovano potraživati od broдача drugog broda. To dovodi brođare u nejednak položaj pa se to ispravilo primjenom "Cross Liability" principa.¹⁹

Primjenom "Cross Liability" principa obračun se naknade iz osiguranja obavlja tako kao da je svaka strana stvarno platila drugoj strani naknadu štete u omjeru svoje odgovornosti.

Ilustracija opisanih principa je dana sljedećim primjerom:²⁰

U sudaru su sudjelovali brod A s 40% - tnom odgovornošću za sudar i brod B s 60% - tnom

odgovornošću.

Pretrpljene štete	brod A	brod B
šteta na brodu	100.000 USD	200.000 USD
gubitak zbog zadržavanja	40.000 USD	80.000 USD
ukupno	140.000 USD	280.000 USD

Obračun naknade štete u međusobnom odnosu brođara primjenom "Single Liability Principle":

Odgovornost broda A prema brodu B je 40% od štete na brodu B:

šteta na brodu	40% od 200.000 USD = 80.000 USD
gubitak zbog zadržavanja	40% od 80.000 USD = 32.000 USD
ukupno	40% od 280.000 USD = 112.000 USD

Odgovornost broda B prema brodu A je 60% od štete na brodu A:

šteta na brodu	60% od 100.000 USD = 60.000 USD
gubitak zbog zadržavanja	60% od 40.000 USD = 24.000 USD
ukupno	60% od 140.000 USD = 84.000 USD

Rezultat je da brod A treba platiti brodu B razliku uzajamnih potraživanja:

$$112.000. USD - 84.000. USD = 28.000 USD$$

Sljedeći korak je naknada štete brođara od osiguratelja. Kad bi se ona vršila po "Single Liability Principle" proračun bi se obavljao na sljedeći način (pod uvjetom da su oba broda osigurana u 100% - tnom iznosu):

Brod A nadoknađuje:

šteta na brodu	100.000 USD
plaćeno brodu B	28.000 USD
ukupno	128.000 USD

Brod B nadoknađuje:

šteta na brodu	200.000 USD
umanjenje za primljenu naknadu štete od broda A	28.000 USD
ukupno	172.000 USD

Iz ovoga proizlazi da bi brodovi A i B pretrpjeli sljedeće štete:

Brod A

šteta na brodu	100.000 USD
gubitak zbog zadržavanja	40.000 USD
naknada brodu B	28.000 USD
- naknada od osiguranja	- 128.000 USD
šteta koju pokriva brodar	40.000 USD

¹⁷ Pavić, isto, str. 349

¹⁸ Isto, str. 350

¹⁹ Isto, str 350

²⁰ Parks, isto, str. 720

Brod B

šteta na brodu	200.000 USD
gubitak zbog zadržavanja	80.000 USD
- naknada od broda A	- 28.000 USD
- naknada od osiguranja	- 172.000 USD

šteta koju pokriva brodar 80.000 USD

Proračun naknade štete broдача od osiguratelja po "Cross Liability Principle" obavlja se na sljedeći način:

Ukupna šteta broda A

šteta na brodu	100.000 USD
gubitak zbog zadržavanja	40.000 USD
naknada brodu B	28.000 USD
ukupno	168.000 USD

Razdioba ukupne štete (pod uvjetom da je brod osiguran u 100% - tnom iznosu) obavlja se na sljedeći način:

	Partikularna havarija	Odgovornost iz sudara (C.L.C)	Brodar
šteta na brodu	100.000 USD		
gubitak zbog zadržavanja			40.000 USD
- povrat štete na brodu od broda B	- 60.000 USD		
- povrat gubitka zbog zadržavanja od broda B			- 24.000 USD
šteta na brodu B (40% od 280.000)		112.000 USD	
ukupno	40.000 USD	112.000 USD	16.000 USD

Osiguratelj pokriva brodu A štetu od partikularne havarije i štetu na brodu B u razmjeru odgovornosti broda A za sudar, odnosno 40,000. USD + 112,000. USD = 152,000. USD. Rezultirajuća šteta koju je pretrpio brodar A:

ukupna šteta broda A	168.000 USD
- povrat od osiguranja	- 152.000 USD
šteta koju pokriva brodar	16.000 USD

Istim se postupkom računa povrat štete od osiguratelja za brod B.

Ukupna šteta broda B:

šteta na brodu	200.000 USD
gubitak zbog zadržavanja	80.000 USD
- naknada štete od broda A	- 28.000 USD
ukupno	252.000 USD

Razdioba ukupne štete (pod uvjetom da je brod osiguran u 100% - tnom iznosu) obavlja se na sljedeći način:

	Partikularna havarija	Odgovornost iz sudara	Brodar (C.L.C)
šteta na brodu	200.000 USD		
gubitak zbog zadržavanja			80.000 USD
- povrat štete na brodu od broda A	- 80.000 USD		
- povrat gubitka zbog zadržavanja od broda A			- 32.000 USD
šteta na brodu B (60% od 140.000)		84.000 USD	
ukupno	120.000 USD	84.000 USD	48.000 USD

Osiguratelj pokriva brodu B štetu od partikularne havarije i štetu na brodu A u razmjeru odgovornosti broda B za sudar, odnosno 120,000. USD + 84,000. USD = 204,000. USD. Rezultirajuća šteta koju je pretrpio brodar B:

ukupna šteta broda B	252.000 USD
- povrat od osiguranja	- 204.000 USD
šteta koju pokriva brodar	48.000 USD

Uspoređujući štete koju pokrivaju brodari primjenom "Single Liability" i "Cross Liability" principa u odnosu prema osigurateljima daje sljedeći rezultat:

	Single Liability	Cross Liability
brod A	40.000 USD	16.000 USD
brod B	80.000 USD	48.000 USD

Bjelodano je da su brodari primjenom "Cross Liability" principa naknadili od osiguratelja 24,000. USD (brod A), odnosno 32,000. USD (brod B) više nego u slučaju primjene "Single Liability" principa. Time su naknadili dio štete prouzročene zadržavanjem broda u omjeru koji ne pripada njihovoj vlastitoj odgovornosti, odnosno:

brod A (40% odgovoran za sudar, gubitak zbog zadržavanja 40,000. USD)

60% od 40,000. USD = 24,000. USD

brod B (60% odgovoran za sudar, gubitak zbog zadržavanja 80,000. USD)

40% od 80,000. USD = 32,000. USD

Drugim riječima, primjenom "Cross Liability" principa u odnosima broдача i osiguratelja, osiguratelj pokriva rodara i za dio štete prouzročene zadržavanjem broda u omjeru u kojem brodar nije kriv za sudar.

5. Naknada troškova pravnih radnji *Indemnity of legal charges*

“Collision Liability Clause” sadrži posebnu ugovornu odredbu o pokriću pravnih troškova osiguranika (klauzula 8.3) prema kojoj je osiguratelj obavezan, osim tri četvrtine naknade štete zbog postojanja odgovornosti osiguranika za sudar, naknaditi osiguraniku i tri četvrtine njegovih troškova pravnih radnji koje je imao zbog toga što je osporavao svoju odgovornost ili zbog vođenja postupka za ograničenje odgovornosti, pod uvjetom da je osiguratelj dao pisanu suglasnost za te troškove.²¹

Klauzula o pokriću troškova pravnih radnji nije postojala u početnim verzijama “Running Down Clause”. Unesena je kao posljedica presude u predmetu “Xenox v. Fox” (1868.) gdje je utvrđeno da se “Sue and Labour” klauzula (govori o dužnosti poduzimanja mjera od strane osiguranika za sprječavanje ili smanjenje štete, a osiguratelj je obavezan u određenim uvjetima te troškove nadoknaditi) koju sadrži osnovna policica, primjenjuje samo na rizike pokrivena tom policicom, a ne i na “Collision Liability Clause” koja je poseban ugovor i ne sadrži odredbu o pokriću pravnih troškova.

Ova odredba je donesena kao dodatna olakšica osiguraniku, kao trošak koji se dodatno nadoknađuje preko maksimalnog iznosa odgovornosti za štetu iz sudara.²² Međutim, odluka osiguratelja da pokrije te troškove nije rezultat njegovog altruizma, nego želje da se umanju odgovornost prema trećima (što pogoduje i osiguraniku i osiguratelju).²³

Iako klauzula poznaje izraz “legal costs”, tim izrazom nisu obuhvaćeni samo oni troškovi koji su striktno “pravni”, nego sve vrste troškova koje bi inače priznao sud strankama usvajajući tužbeni zahtjev. Isključene su kamate što se priznaju uz odštetni zahtjev.

Pošto se ovi troškovi pojavljuju radi umanjenja odgovornosti prema trećemu nazivaju se “costs of defence” (“troškovi obrane”). To su troškovi koji se odnose na obranu od odštetnog zahtjeva drugog broda. Pokrivaju se djelomično od strane osiguratelja, a djelomično od P. & I. kluba u njihovim pripadajućim udjelima. U pravilu likvidatori raspoređuju troškove obrane, koje spadaju pod “Collision Liability Clause”, na osiguratelje, a ostale troškove obrane na P. & I. klubove (npr. troškove koji se odnose na ozljede, smrti, štete na teretu drugog broda i sl.). Ovi troškovi uključuju: pripremu odgovora na odštetni zahtjev drugog broda, troškove ishođenja osiguranja (security) od drugog broda, troškove istrage i utvrđivanja štete na drugom brodu. Također su uključeni troškovi koji se pojavljuju u postupku ograničenja odgovornosti osiguranog broda.²⁴

Troškovi prouzročeni podizanjem odštetnog zahtjeva nazivaju se “costs of attack”. Budući da se šteta na osiguranom brodu ne tiče P. & I. kluba, ovi se troškovi dijele između osiguratelja i osiguranika razmjerno njihovom sudjelovanju u odštetnom zahtjevu. U pravilu likvidator izdvaja troškove različitih točaka odštetnog zahtjeva prema tome jesu li pokrivena osiguranjem ili nisu. Npr. troškove

koji se odnose na dokazivanje fizičkih šteta se upućuju osiguratelju, dok troškovi koji se pojavljuju zbog stajanja broda idu na teret osiguranika. U “costs of attack” spadaju: priprema i dokazivanje odštetnog zahtjeva protiv drugog broda, dobivanje osiguranja (“security”) od drugog broda, utvrđivanje činjenica u svrhu dokazivanja šteta osiguranog broda (bilo šteta na imovini ili zbog zadržavanje broda).²⁵

U postupku utvrđivanja odgovornosti za sudar osiguranik može biti tužitelj ili tuženi zavisno od toga koja je strana pokrenula postupak. Da bi se u praksi postigla jedinstvenost pri tretiranju troškova, britansko Udruženje likvidatora havarija donijelo je posebno pravilo za raspodjelu troškova u predmetima sudara brodova pod nazivom “Rule of Practice A8”. Pravilo izražava princip da se troškovi prouzročeni utvrđivanjem odgovornosti smatraju “general costs” te se dijele prema različitim odštetnim zahtjevima: “Kad brod pretrpi i učini štetu u sudaru, a postupak koji se vodi kao posljedica tog događaja ima za cilj utvrditi odgovornost, činjenica je li brod tužitelj ili tuženik u postupku neće neophodno utjecati na raspodjelu troškova tog postupka, koji će se raspodijeliti između troškova odštetnog zahtjeva ili protuzahatjeva u proporcionalnom iznosu, isključujući kamate, koji su bili ili bi trebali biti dopušteni...”²⁶

“General costs” uključuju troškove koji se pojavljuju u postupku utvrđivanja odgovornosti do trenutka dok odgovornost nije pravno konačno utvrđena. U ovo bi spadali troškovi istražnog postupka vezanog uz sudar, ispitivanje svjedoka, izvještaji lučkih vlasti te svjedočenja koja se odnose na utvrđivanje odgovornosti. Također obuhvaćaju troškove prouzročene nastojanjima da se dokaže krivnja drugog broda i isključi vlastita krivnja. Uključeni su i bilo koji drugi troškovi koji se ne mogu pridijeliti optužbi ili obrani, odnosno troškovi koji su zajednički i za optužbu i za obranu te koji moraju biti podijeljeni u omjeru krivnje pojedinog broda.²⁷

U praksi “general costs” se mogu preventivno podijeliti na: a) odštetni zahtjev osiguranog broda protiv drugog broda i b) protuzahatjev broda iz sudara protiv osiguranog broda. Troškovi pod a) su “costs of attack” i dijele se između vlasnika osiguranog broda i osiguratelja. Troškovi stavki koje se odnose na osiguratelja platit će osiguratelj. Troškovi pod b) su “costs of defence”, tj. troškovi nastali pri opravdanju odštetnog zahtjeva a dijele se po stavkama koje se odnose na P. & I. klub i na stavke koje su pokrivena policom osiguranja, s tim da osiguratelj pokriva samo tri četvrtine pripadajućih troškova.²⁸

U slučajevima kada brodari ograniče odgovornost, okolnosti mogu dovesti do toga da likvidator odustane od primjene Rule of Practice te podijeli “general costs” pozivajući se na fond ograničene odgovornosti, a ne na opće ugovorne stavke.²⁹

Posljednja odredba u Pravilu se odnosi na mogućnost da se odštetni zahtjev ili protuzahatjev mogu pokrenuti protiv drugog broda u svrhu vršenja pritiska na drugi brod (jačanja pozicije osiguranog broda). To bi značilo da npr. ako je samo jedan brod kriv, smatra se da su svi troškovi koji se pojavljuju, uključujući i one neophodne za ograničenje

²¹ Pavić, isto, str. 338

²² Goodacre, isto, str. 632

²³ Parks, isto, str. 706

²⁴ Isto, str. 708

²⁵ Isto

²⁶ Goodacre, isto, str. 632

²⁷ Parks, isto, str. 707

²⁸ Goodacre, isto, str. 632

²⁹ Isto, str. 633

odgovornosti "costs of defence". Postoji utemeljeni stav da u nekim slučajevima ovakve prirode, za vrijeme ispitivanja odgovornosti, odvjetnici brane osigurani brod i vrše pritisak postavljanjem odštetnih zahtjeva drugom brodu. U tim se slučajevima treba uzeti u obzir "Rule of Practice" čiji se princip primjenjuje na troškove kao na "general costs", pa osiguratelj ili ostale

zainteresirane strane uključene u različite dijelove različitih odštetnih zahtjeva plaćaju svoj dio troškova.³⁰

Kada su oba broda kriva praksa je pokazala da svaki brod snosi svoje troškove. Usprkos postojanju Maritime Conventions Act iz 1911. godine u engleskoj praksi, prema kojem je stupanj krivnje pojedinog broda najvažniji za obračunavanje troškova, ipak prevladava

Tablica 1. Primjer izračunavanja troškova
Table 1. An example of cost analysis

Stavka	Opći troškovi	Defence	RDC	Osiguratelj
Odluka arbitra o šteti 200,000 USD 75% 150,000 USD Kamata <u>1,500 USD</u> 151,500 USD			151,500 USD	
Šteta na osiguranom brodu				100,000 USD
Pregled drugog broda		750 USD		
Pregled osiguranog broda				500 USD
Troškovi svjedoka za utvrđivanje odgovornosti	950 USD			
Vlastiti troškovi zastupanja za utvrđivanje odgovornosti	10,000 USD			
Podizanje odštetnog zahtjeva i arbitriranje šteta		7,500 USD		
Troškovi za utvrđivanje odgovornosti drugog broda	15,000 USD			
Troškovi drugog broda zbog dokazivanja odštetnog zahtjeva i arbitriranja šteta		6,500 USD		
Ostali troškovi	<u>165 USD</u>			
	26,115 USD			
Podjela općih troškova: Vlastiti zahtjev	100,000 USD = 8,705 USD			8.705 USD
Zahtjev druge strane	<u>200,000 USD = 17,410 USD</u>		17,410 USD	
	300,000 USD = 26,115 USD			
		14,750 USD	<u>14,750 USD</u>	
			183,660 USD	<u>109,205 USD</u>

³⁰ Isto

ovo Pravilo. To je dokazano u predmetu "Berbera v. Bravo" gdje je sud zaključio da kada su oba broda kriva, svaki brod plaća svoje troškove te da se priprema slučaja ne mijenja u osnovi zbog stupnja krivnje pa bio on veći ili manji. Osim u slučajevima gdje se pojavljuju posebne okolnosti, svaki brod koji je kriv, ako dođe pred sud, bilo kao tuženi ili tužitelj mora snositi svoje troškove.³¹ Pod "posebnim okolnostima" smatra se da sud može po vlastitoj procjeni, donijeti posebnu odluku što se tiče troškova, međutim opći je princip onaj koji je izražen u "Rule of Practice", tj. da se troškovi prouzročeni utvrđivanjem odgovornosti smatraju "general costs".

Klauzula koja se odnosi na raspodjelu pravnih troškova predviđa da se troškovi moraju odobriti pismenom suglasnošću osiguratelja. Ovo ne znači da vlasnik ne treba poduzeti nužne radnje kako bi osigurao svoj ili osigurateljev interes, pa i ako nema pismenu suglasnost osiguratelja. To bi bile hitne radnje kao što su pregled drugog broda, uzimanje izjava od svjedoka što sve ubrajamo u troškove obrane.

Mogli bi na kraju zaključiti da su osnovni troškovi osiguranika po klauzuli 8.3. sljedeći: troškovi utvrđivanja ili osporavanja odgovornosti, troškovi postupka za ograničavanje odgovornosti, troškovi pravnih radnji druge strane koji su naknadivi od osiguranika te troškovi utvrđivanja osnovanosti odštetnog zahtjeva druge strane i svi ovi troškovi su naknadivi iz osiguranja. Troškovi pripreme odštetnog zahtjeva osiguranika prema drugom brodu (dokazivanje odštetnog zahtjeva) se dijele između osiguratelja i osiguranika razmjerno njihovu sudjelovanju u odštetnom zahtjevu.³²

Primjer izračunavanja troškova

An example of cost analysis

U slučaju sudara osiguranog broda s drugim brodom, inspektori vlasnika i osiguratelja su procijenili troškove popravka broda na 100,000 USD. Troškovi vlasnikovog nadzora nad popravkom iznose 500 USD. Tijekom sudskog postupka postignuta je nagodba s vlasnikom drugog broda po kojoj osigurani brod pokriva 75% troškova šteta na drugom brodu i njegovih troškova dokazivanja odgovornosti, kao i troškova prouzročenih podizanjem protuzahajeva za naknadom štete. Arbitar je procijenio štetu na drugom brodu u iznosu od 200,000 USD. Pošto nije bilo dvojbeno je li zahtjev pokriven "Collision Liability" klauzulom, raspodjela troškova je napravljena kako slijedi³³ (Tablica br. 1).

6. Zaključak

Conclusion

Klauzula "Collision Liability Clause" sadrži jasne odredbe o naknadi štete koju je osiguratelj dužan nadoknaditi

osiguraniku, a koja je proizašla iz odgovornosti osiguranika prema trećim osobama u sudaru brodova.

Jedno je od najvažnijih pitanja kod ovog osiguranja stječe li osiguranik pravo na zahtjev za isplatu osigurarine samim činom utvrđivanja njegove odgovornosti za štetu ili prethodnim ispunjenjem obveze prema trećemu, tj. treba li osiguranik za ostvarenje svojih prava iz osiguranja prethodno platiti naknadu štete trećoj osobi.

Klauzula "Collision Liability Clause" riješila je ovo vječno pitanje iz osiguranja na način da je izričito odredila da je osiguratelj "suglasan osiguraniku nadoknaditi 3/4 svakog iznosa koji je osiguranik platio bilo kojoj drugoj osobi ili većem broju osoba..." ("pay to be paid" odredba). To znači da osiguranik stječe pravo na zahtjev za isplatu osigurarine tek prethodnom isplatom naknade štete trećemu.

Važnost pravne samostalnosti klauzule u odnosu na ostale odredbe ugovora o osiguranju očituje se u tome što se naknada prema ovoj klauzuli utvrđuje i isplaćuje neovisno o naknadama prema ostalim odredbama ugovora. Tako iz pravne samostalnosti klauzule proizlazi da je osiguratelj obavezan ne samo za naknadu zbog potpunog ili djelomičnog gubitka broda do visine osigurane svote, nego i za naknadu štete iz odgovornosti prema "Collision Liability Clause" do visine od tri četvrtine osigurane vrijednosti broda.

Obračun naknade štete prema "Collision Liability Clause" obračunava se prema načelu dvojakog ili uzajamnog obračunavanja naknade (tzv. "Cross Liability Principle"). Odustalo se od primjene načela jednostruke odgovornosti ("Single Liability Principle"), koje se inače u praksi koristi u međusobnim odnosima brodarka iz sudara brodova, zbog toga što je taj princip nepravedan kod obračuna naknade štete iz osiguranja. Razlog leži u činjenici što osiguranik nema pravo potraživati naknadu iz osiguranja ako nije brodarku drugog broda stvarno naknadio štetu iz sudara. Po "Single Liability" principu međusobna potraživanja brodarka uključenih u sudar se prebijaju, tako da bi brodark koji je dužan platiti veći iznos, trebao platiti drugom brodu samo razliku. Primjenom "Cross Liability" principa obračun naknade iz osiguranja obavlja se tako kao da je svaka strana stvarno platila drugoj strani naknadu štete u omjeru svoje odgovornosti prema njoj.

Literatura

References

- [1] Brown, R. : Marine Insurance, Vol. 3, Hull Practice, London, 1993.
- [2] Goodacre, K. : Marine Insurance Claims, London, 1996.
- [3] Hazelwood, S. P. : and I. Clubs, Law and Practice, London, 1989.
- [4] Parks, A. : The Law and Practice of Marine Insurance and Average, 1. i 2. knjiga, London, 1988.
- [5] Pavić, D. : Pomorsko osiguranje, knjiga druga, Zagreb, 1994.
- [6] Pavić, D. : Pomorsko pravo, knjiga treća, Pomorske nezgode i pomorsko osiguranje, Split, 2000.
- [7] Pavić, D. : Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti, Svijet osiguranja, Zagreb, lipanj 2000.
- [8] Pavić, D. : Pravo pomorskog osiguranja, Zagreb, 1997.
- [9] Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 17/94, 74/94, 43/96
- [10] Rječnik osiguranja, Masmedia, Zagreb, 1997.

Rukopis primljen: 11.03.2002.

³¹ Isto

³² Pavić, str. 339

³³ Goodacre, isto, str. 635