



Branka Milošević*

ISSN 0469-6255
(73-76)

UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU S OSVRTOM NA ODREDBE POMORSKOG ZAKONIKA REPUBLIKE HRVATSKE

MARINE INSURANCE POLICY IN COMPLIANCE WITH PROVISION OF CROATIAN MARITIME CODE

UDK 368.23+347.79(497.5)

Pregledni članak
Review

Sažetak

U radu je obrađen povijesni razvoj instituta pomorskog osiguranja. Posebno su obrađene odredbe Pomorskog zakonika Republike Hrvatske koje reguliraju ugovor o pomorskom osiguranju polazeći od tri osnovna načela kod osiguranja uopće tj. načela naknade, štete, načela dobre vjere i načela trajnosti. Konačno, obrađeno je osiguranje broda kao specifičnog predmeta u pomorskom osiguranju.

Summary

The paper has analysed historical development of marine insurance as an institution. The provisions of Maritime Code of The Republic of Croatia regulating marine insurance have been particularly dealt with. Generally there are three basic principles in insurance: the principle of the indemnification of the damage, the principle of good faith, the principle of duration. Finally, the vessel's insurance has been covered as a special segment of marine insurance.

Karakteristični rizici koji se pojavljuju u pomorskoj plovidbi uvjetovali su veoma rano pojavu prvih ideja o raspodjeli transportnih rizika na više osoba koje sudjeluju u pomorskoj plovidbi. Istina, u početku su to bili primitivni odblici pomorskog osiguranja. Tako se još u starom i ranom srednjem vijeku susrećemo s više instituta koji su prethodili institutu pomorskog osiguranja. Institutima zajedničke havarije, pomorskog zajma i simulirane kupoprodaje sudionici u pomorskom pothvatu na neki su način zajednički snosili štetu koja bi nastala prilikom pomorske plovidbe. Tako primjenjujući institut zajedničke havarije svi sudionici u jednom pomorskom pothvatu zajednički su snosili štetu nastalu zbog bacanja u more jednog dijela tereta za za-

jednički spas broda i ostalog tereta. Ovaj institut susrećemo još u VII. st. pr. Krista u zakonu otoka Rhodosa (lex Rhodia de iactu). U starom Rimu susrećemo se s pomorskim zajmom (foenus nauticum) čija je karakteristika bila da se zajmom rizik prebacivao na zajmodavca jer se zajam, naravno s velikim kamatama, vraćao samo u slučaju sretnog završetka pomorskog putovanja. Simulirana kupoprodaja služila je istoj svrsi, tj. osiguravala je određenu naknadu u slučaju nastale štete prilikom pomorskog pothvata. Naime, brod i roba prodavani su prije početka putovanja, ali se kupoprodajna cijena plaćala samo ako brod odnosno roba ne stignu na odredište. Međutim, naknada koju je vlasnik broda odnosno robe plaćao prilikom kupoprodajnog ugovora nije se vraćala bez obzira jesu li brod odnosno roba stigli na odredište.

Pomorski zajam održao se kao institut pomorskog osiguranja i bio je u velikoj uporabi i u srednjem vijeku. Međutim, kako je osnova ovog instituta bila osiguranje rizika uz primjenu velikih kamata, papa Grgur VII. svojim dekretom od 1227. godine zabranjuje pomorski zajam zbog velikih kamata pod kojim je bio davan. Ova zabrana, iako zajam još nije bio prestao, utjecala je na stvaranje drugih oblika osiguranja rizika koji su se kasnije razvili u suvremeni institut osiguranja. Već u 14. stoljeću susrećemo se s prvim počecima suvremenog osiguranja, po nekima, najprije u Italiji.

Statuti i drugi pravni akti mediteranskih gradova i zemalja u 14. i 15. stoljeću sadrže pojedine pravne propise o pomorskom osiguranju. Međutim, prvi kompletan sustav propisa o pomorskom osiguranju uređen je tek "Guidom de la mer" iz 16. stoljeća, koji se primjenjivao kao običajno pravo skoro u svim mediteranskim zemljama. Vrijedno je istaknuti da se među najstarije pisane zakonske propise o pomorskom osiguranju ubraja i dubrovački "Ordo super assecuratoribus" iz 1562. godine. Treba spomenuti "Ordonance de la Marine Marchande" iz 1681., francuski "Code de commerce" iz 1807. Imajući u vidu značenje koje u svjetskoj trgovini i uopće u pomorstvu imaju zemlje Britanske zajednice i Sjedinjene Američke Države,

* dr. sci. Branka Milošević
Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik

englesko običajno pravo i engleski "Zakon o pomorskom osiguranju" (Marine Insurance Act, 1906.) imaju veliki utjecaj na međunarodnu praksu u pomorskom osiguranju.

Suvremene osiguravajuće organizacije u Engleskoj jesu: a) osiguravajuća društva, b) Lloyd Corporation - Lojdova korporacija, c) organizacije za uzajamno osiguranje, d) Sol osiguranje. Posebno značajnu ulogu u suvremenom osiguranju ima Institut londonskih osiguratelja (Institut of London underwriters)¹. Pomorsko osiguranje danas se regulira specijalnim zakonskim propisima ili zasebnim zakonima (npr. u Engleskoj, Marine Insurance Act, 1906., u Francuskoj Loi sur les assurances maritimes, 1967.) ili u okviru propisa koji se odnose na pomorsku plovidbu uopće (npr. u Njemačkoj Handelsgesetzbuch, IV knji., 1987, u Italiji u okviru plovidbenog kodeksa, Codice della navigazione, 1942.)²

U našoj zemlji pomorsko osiguranje regulirano je Pomorskim zakonikom (članak 697- 760).³

Pomorski zakonik Republike Hrvatske stoji na stajalištu dispozitivnosti pa je iz tog razloga veoma bitan ugovor o pomorskom osiguranju koji svojim odredbama regulira uvjete osiguranja.

Iznimno, zakonik u članku 738 utvrđuje koje se odredbe Zakonika ne mogu mijenjati ni izričitim odredbama ugovora o osiguranju, pa s obzirom na to sadrži i određeni broj kogentnih normi.

Govorimo o ugovoru o pomorskom osiguranju treba reći da Pomorski zakonik ne daje definiciju pojma ugovora o pomorskom osiguranju. Međutim, člankom 697 određuje odnosno navodi da se njegove odredbe primjenjuju na: a) osiguranje broda, njegovih strojeva, uređaja, opreme i zaliha te robe i drugih stvari koje se prevoze brodom ili se na njemu nalaze, b) osiguranje vozarine, prevoznine, troškova osiguranja, troškova opskrbe broda, zajedničke havarije, nagrada za spašavanje, očekivanog dobitka, provizije, osobnih dohodaka posade, založnih i ostalih prava i materijalnih koristi koje postoje ili se opravdano mogu očekivati u vezi s plovidbom ili prijevozom robe brodom, a mogu se procijeniti u novcu, c) osiguranje dogovornosti za štete nanesene trećim osobama u svezi s iskorištavanjem broda i drugih stvari navedenih pod a) koje su vlasništvo fizičkih ili građanskih pravnih osoba. Možemo zaključiti da je na taj način posrednim putem dan i pojam ugovora o pomorskom osiguranju. Kao stranke ugovora o pomorskom osiguranju odnosno općenito prilikom sklapanja ugovora o osiguranju pojavljuju se dvije osobe, tj. osiguratelj i ugovaratelj osiguranja. Međutim, pojavljuje se i treća osoba u svojstvu osiguranjika. Naime, ugovaratelj osiguranja ne mora biti ujedno i osiguranik pa se u tom slučaju, kako smo već rekli, pojavljuje i treća osoba koja može biti samo osoba koja ima ili može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj.

Osiguratelj je osoba koja se obvezuje isplatiti osigurninu.

Ugovaratelj osiguranja je osoba koja sa osigurateljem sklapa ugovor o osiguranju. Ugovaratelj osiguranja može sklopiti ugovor o osiguranju za svoj račun, za račun treće određene osobe ili za račun

neodređene osobe, ("za račun koga se tiče"). Ako se iz ugovora o osiguranju ne vidi da je osiguranje sklopljeno za račun neodređene osobe, smatrat će se da je sklopljeno za račun ugovaratelja ili treće određene osobe. Pri sklapanju osiguranja nije dužan navesti sklapa li osiguranje za svoj račun ili za račun treće osobe. Ne smatra se ugovarateljem osiguranja osoba koja je ugovor o osiguranju sklopila izričito u ime i za račun svog vlatodavca.⁵

Osiguranje sklopljeno za račun treće osobe bez njezina naloga, pravovaljano je ako ta treća osoba daje naknadno pristanak na sklopljeno osiguranje. Ovaj pristanak može se dati i poslije nastanka štete pokrivene osiguranjem. Samo podnošenje odštetnog zahtjeva smatrat će se pristankom treće osobe na sklopljeno osiguranje.

Osiguranje za račun neodređene osobe smatra se da je sklopljeno za račun osobe koja u trenutku nastajanja osiguranog slučaja ima interes na osiguranom predmetu odnosno koja se nalazi ili dođe u posjed police i ako ta osoba pristane na već sklopljeno osiguranje.

Bitne karakteristike ugovora o osiguranju kao i uopće osigurateljnog odnosa temelje se na: a) načelu naknade štete, b) načelu dobre vjere i c) načelu trajnosti. Polazeći od tih načela Pomorski zakonik svojim odredbama osigurava da se spomenuta načela ostvaruju prilikom sklapanja ugovora o pomorskom osiguranju. Posebno propisuje da osiguranik može biti samo osoba koja ima ili može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj. Također, propisuje da ako ugovaratelj osiguranja ili njegov punomoćnik namjerno ili iz krajnje nepažnje ne prijave osiguratelju pri sklapanju osiguranja sve okolnosti koje su znali ili morali znati, a koje bi bitno utjecale na donošenje odluke o sklapanju i uvjetima osiguranja, ili ako ih netočno prijave, osiguratelj ima pravo tražiti poništenje tako sklopljenog osiguranja, ukoliko nije zatražio od ugovaratelja osiguranja da naknadno plati razliku u premiji prema članku 702 Zakonika. Ako je osiguratelj po tako sklopljenom ugovoru naknadio štetu nesavjesnom osiguraniku, ima pravo tražiti da mu osiguranik vrati primljenu naknadu štete. I u slučaju poništenja ugovora iz naprijed navedenih razloga, osiguratelj ima pravo naplatiti i zadržati premiju osiguranja.

Vrijednost osiguranog predmeta koja je dogovorno utvrđena u ugovoru o osiguranju ili u polici osiguranja obvezna je za osiguratelja i osiguranika, ali ne u svakom slučaju. Naime, u slučaju prijave, ili ako je u pitanju očita pogreška, osiguratelj može osporiti ugovorenu vrijednost.

Prema odredbi članka 704 Zakonika osiguratelj je obvezan ugovaratelju osiguranja, na njegov zahtjev, predati uredno izdanu i potpisanu policu osiguranja. Polica treba sadržavati sve odredbe iz sklopljenog ugovora o osiguranju kojima se utvrđuje obveza osiguratelja naknadu štete iz osiguranja.⁶ Osiguratelj se oslobađa svoje obveze iz osiguranja ako savjesno obavi isplatu imatelju police, a ako je policu izdana u više izvornih primjeraka, podnosiocima jednog od izvornih primjeraka koji učini vjerojatnim svoje pravo na naknadu osiguranja po toj polici.

Osigurani predmet treba biti označen u ugovoru o osiguranju i u polici, ako je izdana, na način koji omogućuje utvrđivanje njegova identiteta. Ako se osiguranji predmet nedovoljno ili pogrešno označi, tako da se ne može ni posredno utvrditi je li bio izložen osiguranom riziku i oštećen, osiguratelj nije obavezan naknaditi nastalu štetu.

Ako nije drukčije ugovoreno, uzet će se da je osigurana vrijednost stvarna vrijednost osiguranog predmeta na početku osiguranja. Kao stvarna vrijednost osiguranog predmeta uzima se njegova tržišna vrijednost na početku osiguranja, s tim što stvarna vrijednost osiguranog predmeta ne mora biti označena u ugovoru ili polici. U svojim odredbama zakonik regulira i način isplate nastale štete u slučaju podosiguranja ili nadosiguranja te u slučaju da je isti predmet osiguran od istih rizika, za isto vrijeme, u korist istog osiguranika kod dva ili više osiguratelja.⁷

Imajući na umu načelo trajnosti odnosa iz osiguranja treba reći da se ugovor izvršava kontinuirano, odnosno za sve vrijeme dok je osiguratelj obavezan isplatiti osigurninu. Pravne posljedice prestanka ugovora o osiguranju djeluje "ex nunc", tj. od trenutka prestanka važenja ugovora bez retroaktivnog djelovanja (ex tunc).⁸

U pogledu osiguranja broda Zakonik određuje da osiguranje broda obuhvaća trup broda, njegove strojeve, uređaje i opremu, redovne zalihe goriva, maziva i ostalog brodskog materijala te zalihe hrane i pića potrebne za posadu broda. Izvanredne zalihe goriva, maziva i ostalog materijala, zalihe hrane i pića koje ne služe za redovne potrebe posade broda te troškovi osiguranja i opremanja broda obuhvaćeni su osiguranjem broda samo ako je to izričito ugovoreno.

Osiguranje broda na određeno putovanje počinje od početka ukrcavanja tereta u polaznoj luci navedenoj u ugovoru o osiguranju i traje dok se ne završi iskrcavanje tereta u određenoj luci navedenoj u tom ugovoru, ali ne dulje od 21 dana nakon dolaska broda u tu luku. Ako se prije završetka iskrcavanja tereta počne s ukrcajem tereta u određenoj luci za novo putovanje, osiguranje prestaje kad počne ukrcaj novog tereta. Ako se u polaznoj luci teret ne ukrcava, osiguranje počinje kad brod digno sidro ili se odveže u toj luci radi polaska na osiguranje putovanja. Ako se u određenoj luci teret ne iskrcava, osiguranje prestaje kad se brod usidri ili priveže u toj luci. Ako se putovanje prekine prije određene luke, osiguranje prestaje u mjestu u kojemu je putovanje prekinuto. Brod je osiguran i za neodgodivih popravaka oštećenja pokrivenih osiguranjem koji se izvode bez neopravdanog zadržavanja u usputnoj luci neposredno nakon završetka osiguranog putovanja, ako se brodom za to vrijeme ne može koristiti u privredne ili druge svrhe.

Ako se osiguranje broda na vrijeme završava dok se brod nalazi na putovanju, osiguranje se produljuje do prve određene luke, ako se osiguranik nije toga odrekao prije proteka osiguranog vremena. U tom slučaju osiguratelj ima pravo na dopunsku premiju razmjerno vremenu za koje je osiguranje produljeno.

Iz osiguranja broda isključena su štete nastale posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu, ako je osiguranik za njih znao ili mogao doznati pozornošću urednog brodarara i spriječiti

nastanak štete. Međutim, ako je osiguratelj bio obavješten ili saznao na drugi način pri sklapanju ugovora o osiguranju o nedostatku broda odnosno nesposobnosti broda za plovidbu, štete nastale iz tih razloga nisu isključene iz osiguranja broda. Zakonik također propisuje da se pod nesposobnošću broda za plovidbu u smislu prije navedenog razumijeva njegova opća nesposobnost za određeno putovanje i prijevoz koji brod obavlja, bilo zbog tehničkih nedostataka bilo zbog njegove nedovoljne opremljenosti, neodgovarajuće posade, prekomjernog ili nepravilnog ukrcavanja tereta, ukrcaja putnika iznad dopuštenog broja ili iz drugih razloga. Kako bi se izbjegla sumnja o sposobnosti broda za plovidbu, osiguratelj prilikom sklapanja ugovora o osiguranju obično traži da brod posjeduje klasu priznatog klasifikacijskog zavoda; uglavnom, traži se klasa jednog od zavoda učlanjenih u međunarodno udruženje klasifikacijskih zavoda (IACS) u koje su učlanjeni najpoznatiji klasifikacijski zavodi. Ako brod ne posjeduje traženu klasu, osiguranje se, ukoliko do njega dođe, ugovara pod nepovoljnim uvjetima za osiguranika.

Kod osiguranja broda na vrijeme iz osiguranja su isključene štete nastale posredno ili neposredno zbog rizika ostvarenih izvan granice plovidbe predviđene u ugovoru o osiguranju.

Ako se oštećeni brod popravi ili izgubljeni dijelovi trupa broda, strojeve, uređaje, opreme ili zaliha zamjene, iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini stvarnih troškova nužnih za popravak broda ili zamjenu dijelova, ali ne i šteta zbog gubitka vrijednosti broda do koje je došlo unatoč obavljenim popravcima i zamjeni dijelova. Ako se zbog popravka broda ili zamjene dijelova znatno poveća stvarna vrijednost broda, od naknade iz osiguranja odbija se povećani dio vrijednosti koji je na taj način nastao. Ako se oštećeni brod ne popravi ili izgubljeni dijelovi ne zamjene u tijeku trajanja osiguranja ili neposredno poslije toga, a osiguranik traži da se šteta naknadi prije nego što se obavi popravak odnosno zamjena, iz osiguranja se naknađuje šteta u postotku gubitka vrijednosti broda primijenjenog na osiguranu svotu, ali ne iznad procijenjenih troškova popravka broda, odnosno zamjene dijelova broda.

Ako dođe do potpunog gubitka osiguranog predmeta, tj. u slučaju nestanka broda, podrazumijeva se da je brod nestao ako su od primitka posljednje vijesti o brodu protekla tri mjeseca. U tom slučaju uzima se da je potpuni gubitak broda nastupio na dan koji se odnosi na posljednje raspoložive vijesti od njemu. U slučaju nestanka broda odnosno potpunog gubitka, troškovi opremanja i osiguranja broda, koji su bili ugovorom o osiguranju obuhvaćeni, odbijaju se od naknade za potpuni gubitak, s obzirom da ih je osiguranik gubitkom broda uštedio.

Pomorski zakonik svojim odredbama regulira i ostala pitanja iz pomorskog osiguranja kao npr. o osiguranim rizicima, premijama osiguranja, o nastalim štetama, o isključivanju šteta u pojedinim slučajevima, o nagradama za spašavanje osiguranog predmeta, o izvanrednim troškovima osiguranika radi izbjegavanja štete, o osiguranju robe, navodeći u svojim odredbama specifičnosti kod osiguranja robe, o osiguranju vozarine, osiguranju odgovornosti kao i o ostalim pi-

tanjima vezanim za pomorsko osiguranje. Reosiguranje Zakonik spominje u zajedničkim odredbama (član 697) i propisuje da odredbe Zakonika koje se odnose na ugovor o pomorskom osiguranju vrijede i za reosiguranje. Znajući da danas u praksi osiguratelji preuzimaju veliki broj rizika, držimo potrebnim napomenuti da oni te rizike ugovorom o reosiguranju raspodjeljuju na druge osiguratelje. Ugovorom o reosiguranju preuzima na sebe dio osiguravateljevih rizika. Ima slučajeva da čak i sam reosiguratelj zaključuje ugovor o reosiguranju s drugim reosigurateljem, a sve radi raspoređivanja naknade štete ukoliko do nje dođe. Ovi se ugovori nazivaju ugovori o retrocesiji.⁹ Za zastarijevanje tražbina iz ugovora o osiguranju Zakonik propisuje rok od pet godina, s tim da taj rok počinje teći: a) od dana kada su utvrđeni doprinos i nagrada koje treba platiti osiguraniku - za tražbine naknade za doprinos u zajedničku havariju i za nagradu za spašavanje, b) od dana kad osiguranik dobije zahtjev treće osobe za naknadu štete - za tražbine naknade štete nanosene trećim osobama, c) od prvog dana posije protoka kalendarske godine u kojoj je nastala tražbina - za ostale tražbine.

Zaključak Conclusion

Povijesno gledano institut pomorskog osiguranja pojavljuje se već u 14. stoljeću, po nekima, u Italiji. Međutim, prvi kompletni sustav propisa o pomorskom osiguranju uređen je "Guidom de la mer" iz 16. stoljeća, a primjenjivao se kao običajno pravo u skoro svim mediteranskim zemljama. Pomorsko osiguranje danas se obično regulira specijalnim zakonskim propisima ili zasebnim zakonima ili u okviru propisa koji se odnose na pomorsku plovidbu uopće.

U Hrvatskoj je pomorsko osiguranje regulirano u okviru Pomorskog zakonika (članak 697-760).

Hrvatski pomorski zakonik pomorsko osiguranje regulira na suvremeni način, stoji na stajalištu dispozitivnosti, pa iz tog razloga veoma je bitan ugovor o pomorskom osiguranju, koji svojim odredbama regulira uvjete osiguranja. Iznimno, u članku 738, utvrđuje koje se odredbe ne mogu mijenjati ni izričitim odredbama ugovora o osiguranju pa s obzirom na to, sadrži i određeni broj kogentnih normi.

Pomorsko osiguranje Zakonik regulira imajući u vidu tri osnovna načela kod osiguranja uopće, tj. načelo naknade štete, načelo dobre vjere i načelo trajnosti. Polazeći od tih načela, Pomorski zakonik svojim odredbama osigurava da se spomenuta načela

ostvaruju prilikom sklapanja ugovora o pomorskom osiguranju. Propisuje da osiguranik može biti samo osoba koja ima ili može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj. Svojim odredbama regulira i način isplate nastale štete u slučaju podosiguranja ili nadosiguranja te u slučaju da je isti predmet osiguran od istih rizika za isto vrijeme i u korist istog osiguranika kod dva ili više osiguratelja. Regulira posebno osiguranje broda, robe, vozarine, odgovornosti i razna druga osiguranja pa se može zaključiti da Pomorski zakonik Republike Hrvatske pomorsko osiguranje regulira na suvremeni način.

Literatura

References

- [1] B. Jakaša, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979.
- [2] I. Grabovac, Pomorsko pravo, Zagreb, 1993.
- [3] V. Tomašić, Pomorsko osiguranje, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1983., svezak 6.
- [4] A. Brunerri, Diritto Marittimo provato italiano II, Torino, 1938.
- [5] I. Grabovac, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995.
- [6] D. Pavić, Pomorsko osiguranje, Zagreb, 1994.
- [7] Pomorski zakonik Republike Hrvatske, 17/94.

Bilješke

Notes

- ¹Vidi bliže: B. Jakaša, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979. str. 386.
- ²V. Tomašić, Pomorsko osiguranje, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1983., knj. 9, str. 329.
- ³Pomorski zakonik, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, broj 17. od 7. ožujka 1994. g.
- ⁴Vidi bliže članak 697 Pomorskog zakona Republike Hrvatske
- ⁵Vidi bliže Ivo Grabovac, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split 1995. str. 181.182.
- ⁶Veoma veliki utjecaj koji danas ima englesko osiguranje, a posebno u pomorstvu, uvjetovao je da se danas u međunarodnoj trgovini sve više upotrebljava engleski obrazac police tzv. SG polica. Ta je polica nastala početkom 17. stoljeća, a od 1779. prihvatili su je, kao tipsku, svi osiguratelji članovi Lloyda. Ime joj potječe iz činjenica da se upotrebljava za osiguranje broda i robe (Ship - Goods policy). Ova polica danas čini sastavni dio engleskog Zakona o pomorskom osiguranju od 1910. (MIA). Naši je osiguratelji upotrebljavaju u izvoznim poslovima. Vidi: B. Jakaša, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979., str. 384.
- ⁷Vidi bliže: Članak 709 - 712 Pomorskog zakonika.
- ⁸B. Jakaša, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979., str. 389
- ⁹Vidi bliže Ivo Grabovac, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995. str. 199.

Rukopis primljen: 22.1.1998.