

## Simpozij o pomorskom osiguranju Dubrovnik '81

Simpozij o pomorskom osiguranju — Dubrovnik '81 održanom u Dubrovniku od 21. do 23. travnja 1981. g. organizirala je »CRO-ATIA«, zajednica rizika osiguranja transporta i kredita — Zagreb uz pomoć dubrovačke filijale u Dubrovniku. Vrijedno je spomenuti da je upravo u Dubrovniku donesen pred više od četiri stoljeća prvi zakon o pomorskom osiguranju u svijetu.

U ime Skupštine općine Dubrovnik rad Simpozija pozdravio je kap. Ante Jerković, predsjednik Vijeća udruženog rada.

Skup je održan u prisustvu oko 140 sudionika iz cijele zemlje, među kojima su se našli mnogi teoretičari, praktičari i stručnjaci iz pomorske privrede, znanstvenih ustanova i osiguravajućih organizacija. O svim referatima vodile su se vrlo zanimljive i sadržajne rasprave.

Izdana je i posebna edicija s oko 250 stranica pisanog materijala što je činilo okosnicu rada simpozija.

Ovdje ćemo u kratkim crtama pokušati prikazati najbitnija izlaganja pojedinih referenata.

**U uvodnoj riječi akademik prof. dr Vladislav Brajković, sveučilišni prof. u m. iz Zagreba** naglasio je da je klica osiguranja nastala sa samim pothvatom plovidbe, s prvim porivom čovjeka k moru kada je iskonski tražio da se na nekoga osloni u prijetećoj pogibelji, hrvajući se s nepoznatim elementom. Osiguranje se kao što je poznato proširilo do neprocjenjivih razmjera, razvivši veliku mrežu različitih grana i vrsta pokrića, te postalo jedno od najtretiranijih problema suvremenog svijeta u raznim domenama svoje primjene, zadržavši u pomorskom poduzetništvu svoje specifičnosti i svoje vlastite razvojne pravce. Ni u jednoj od manifestacija zaokupljenosti problema osiguranja i napose pomorskih osiguranja, bilo u literarnoj obradi ili u studijskim savjetovanjima, kao i u stručnom radu i organizacijama, Jugoslavija ne zaostaje ni za razvijenim zemljama.

Naposljetku u općem okviru rada na unifikaciji pomorskih i drugih prava u OUN-u, Konferenciji za trgovinu i razvoj (UNCTAD), između ostalih zadataka unifikacije pomorskog prava, pitanje osiguranja stavljeno je na dnevni red s ciljem stvaranja jedinstvenog prava. Radna grupa pomorskog komiteta UNCTAD-a za međunarodno pomorsko zakonodavstvo na svom sedmom zasjedanju u Ženevi je zaključila da se izradi uzorak stan-

dardnih uvjeta ugovora o pomorskom osiguranju dispozitivne prirode. Na ovom zasjedanju sudjelovala je i jugoslavenska delegacija.

**Prof. Ante Marinović, profesor Više pomorske škole Kotor obradio** je u svom referatu temu o **pomorskom osiguranju u starom Dubrovniku**. Najstariji do sada poznati ugovor o pomorskom osiguranju kod nas pronađen je u Dubrovniku, datiran 7. ožujka 1395. g., i ima sva obilježja i bitne elemente ugovora o pomorskom osiguranju. U njemu dubrovački vlastelin Pavao Gundulić osigurava građaninu Firenze Jovenku de Bastariis teret papra vrijedan 366 dukata, ukracan na neki brod zadarskog vlasnika, na svotu od 200 dukata uz premiju od 2%, od nezgoda prouzročениh morem, ljudima, požarom i bilo kojim drugim nesretnim slučajem koji bi zadesio teret od dana kada brod s teretom isplovi iz Dubrovnika do dana kada doplovi u određenu luku Zadar uz uvjet da patron broda, bez opravdanog razloga, ne skrene s označenog kursa zapisanog u ugovoru. Osiguratelj je unaprijed primio premiju osiguranja od 2%. Zbog procvata poslova pomorskog osiguranja dubrovačka vlada je ocijenila nužnim da u ovo područje poslovanja uvede više reda, te je Veliko vijeće usvojilo Zakon o pomorskom osiguranju 1568. g., koji je ujedno i najstariji Zakon te vrste u svijetu prema bar do sada sačuvanim i poznatim arhivskim izvorima.

**Prof. dr Josip Luetić, Upravitelj Zavoda za povijesne znanosti Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti Dubrovnik, iznio je podatke o pomorskim osiguravajućim društvima u Dubrovniku za razdoblje (1794—1808)**. Do propasti Dubrovačke Republike u Dubrovniku vrlo uspješno djeluje pet osiguravajućih društava u koja su bila uložena sredstva od 575.000 dubrovačkih srebrenih dukata. Ova društva su osiguravala sve vrste i tipove trgovačkih jedrenjaka bez izbira na kategoriju plovidbe. U ovom poslu bilo je uključeno oko stotinu dubrovačkih državljana, među kojima je bilo najviše zapovjednika trgovačkih jedrenjaka koji su bili istovremeno suvlasnici dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka.

Autor ovog referata je pripremio opširan rad o ovoj temi, koji će objaviti u Analima Zavoda za povijesne znanosti Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku u svesku XIIIIV/81.

**Niko Bratoš, kapetan duge plovidbe, šef Odjela osiguranja transporta i kredita — »Cro-**

atija« Dubrovnik, se u svom referatu osvrnuo na razvoj osiguranja u SFRJ. U razdoblju između dva rata osiguranje većih plovnih jedinica se obavljalo uglavnom u inozemstvu ili su domaći osiguratelji obavljali ovakve poslove kao agenti stranih osiguravajućih društava. Nakon oslobođenja novi društveni uvjeti su omogućili nagli privredni razvoj što je pridonijelo i naglom razvoju pomorskog osiguranja i u nas. Odluka da se u praksu jugoslavenskog osiguranja uvede tzv. Lloyd's S. G. polica može se ocijeniti da je bila vrlo pozitivna, a možda i presudan korak za razvoj pomorskog osiguranja u nas. Pomorsko osiguranje je doživljavalo određene organizacijske promjene u sklopu društvenih kretanja u SFRJ. Današnja organizaciona shema temelji se na Ustavu iz 1974. g., Zakonu o osnovama osiguranja imovine i osoba i Zakonu o udruženom radu.

**Dr Josip Lovrić, dipl. ing., direktor Tehničkog odjela Atlantske plovidbe Dubrovnik i viši znanstveni suradnik Fakulteta strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Zagrebu govorio je na temu: Preventiva u pomorstvu.**

Pod pojmom preventive podrazumijevaju se one predradnje koje valja poduzeti da se spriječi neki neželjeni događaj za koji postoji vjerojatnost da se može zbiti. Tri su osnovna elementa o kojima ovisi sigurnost pomorskog prometa: čovjek, stroj i propis.

Kvarovi brodskih strojeva i uređaja, uzrokom su i posljedicom mnogih pomorskih nezgoda i nesreća. Tri su različita tipa kvarova koji se u sustavima javljaju. Prvom tipu pripadaju kvarovi koji nastaju na samom početku vijeka, odnosno rada sustava. Nazivamo ih početnim kvarovima i u najvećem su broju slučajeva posljedica loše izrade i slabe kontrole kvalitete tijekom proizvodnog procesa.

U drugi tip spadaju kvarovi zbog dotrajalosti. Oni nastaju samo onda ako sustav nije pravilno održavan ili ako nije uopće održavan.

Treći tip sačinjavaju tzv. slučajni kvarovi. Ovi su kvarovi uzrokovani nepredvidivim koncentracijama naprezanja koja prelaze projektiranu izdržljivost.

Teorija i praksa pouzdanosti čini razliku između početnih kvarova, kvarova zbog dotrajalosti i slučajnih kvarova, iz dva razloga: prvo, zato jer svaki od ovih tipova kvarova slijedi specifične zakone statističke raspodjele pa stoga zahtijeva i različitu matematsku obradu, i drugo, jer je za njihovo sprečavanje potrebno primijeniti različite metode.

Problem znanstvenog pristupa preventivi u pomorstvu, leži danas u nepoznavanju osnovnih pokazatelja pouzdanosti brodskih uređaja, kao što su indeks kvarova odnosno prosječno vrijeme između kvarova i prosječni vijek trajanja.

**Marin Kružičević, dipl. iur., pomoćnik generalnog direktora Slavija Lloyd, Zajednice re-**

**osiguranja, Zagreb, iznio je temu: Značaj reosiguranja za pomorsko osiguranje.**

Osnovna zadaća reosiguranja sastoji se u ostvarivanju dodatnog izravnjanja rizika izvan i iznad onog koji se postiže osiguranjem. Uz osnovnu funkciju disperzije rizika, reosiguranje udovoljava i nekim drugim potrebama osigurateljne djelatnosti.

Velike profesionalne reosiguravajuće organizacije okupljaju veliki broj stručnjaka koji imaju široki uvid u sva bitna događanja u osiguranju širom svijeta, kao što su: kretanje šteta i njihovi uzroci, efikasnost preventivnih sistema, rizični aspekt novih tehnologija, itd. Osiguravajuće organizacije često koriste taj »know now« prigodom preuzimanja u pokrića velikih i složenih rizika ili za slučaj procjena i likvidacije velikih šteta.

Na sličan način reosiguravatelji pomorskih rizika organiziraju i pružaju servis za slučaj pomorskih havarija, od pregleda šteta i pružanja financijskih garancija, pa do institucioniranja arbitraže i službi informacije.

Rizici kojima se bavi pomorsko reosiguranje čine takav portfelj kod kojeg je potreba za reosiguranjem osobito izražena. Portfelj pomorskih osiguranja jednog osiguravatelja sastoji se od relativno malog broja osiguranih rizika s velikom prosječnom osiguranom svotom. Izvjesnost nastupa rizika je veća nego u drugim vrstama osiguranja kao i opasnost od potpunog gubitka. Uvijek je prisutna opasnost da se rizik istovremeno ostavi na većem broju osiguravajućih stvari (komunikacija rizika). U zemljama s napregnutim deviznim bilancama pravilo je da su kapaciteti domaćeg osiguranja znatno veći za štete koje se stvaraju u domaćoj valuti od kapaciteta za štete u stranoj valuti, a to je upravo slučaj s pomorskim osiguranjima.

**Dr Veljko Tomašić, viši savjetnik transportnih i kreditnih osiguranja i reosiguranja u m. iz Beograda, podnio je referat: Neki aspekti osiguranja brodova prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.**

U našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi nalazi se niz odredaba o plovibnom osiguranju kojima se na cjelovit način reguliraju odnosi iz ugovora o osiguranju brodova, robe i nekih drugih interesa. Jedna od osnovnih karakteristika ovih odredaba o plovibnom osiguranju je u tome da su skoro sve odredbe dispozitivne prirode.

U vezi s plovibnim osiguranjem, Zakon sadrži posebne kolizivne norme kojima se utvrđuje mjerodavno pravo, ali kod rješavanja toga pitanja Zakon polazi od autonomije volje stranaka kao osnovnog načela.

Naš zakon pravi razliku između tzv. osnovnih i tzv. dopunskih rizika.

Karakteristika osnovnih rizika je u tome da su uvijek pokriveni pomorskom policom,

osim ako ih stranke žele isključiti iz pokrivača.

Dopunski rizici smatraju se osiguranim samo ako su izričito navedeni u polici ili ako su pokriveni nekom općom formulacijom koja obuhvaća dopunske rizike.

Ratni i politički rizici dolaze također u grupu dodatnih rizika (u širem smislu) jer se pokrivaju samo ako je to izričito ugovoreno.

Međutim ti rizici predstavljaju posebnu grupu koja se znatno razlikuje od ostalih dopunskih rizika kako po svojim karakteristikama i značaju tako često i po posebnim uvjetima osiguranja i načina određivanja premijske stope. I naš Zakon tretira ove rizike na poseban način.

**Mr Ante Franasović, savjetnik u Zajednici rizika osiguranja transporta i kredita »Croatia« Zagreb, iznio je temu: Zasebne havarije.**

Uzrok i uzročna veza jedno je od ključnih pitanja nadoknade štete iz naslova osiguranja, odnosno, točnije rečeno, isplate ugovorene osiguranine, jer ugovor o osiguranju nije u biti ugovor o naknadi štete.

Pomorske su havarije istovrstan naziv za zajedničke i zasebne havarije. Pojam zajedničke havarije dostatno je definiran i praksa tu nema posebnih poteškoća. Kod zasebnih havarija situacija je potpuno drugačija, pa su neka zakonodavstva našla izlaz u tzv. negativ-

noj definiciji. Jednostavno rečeno — sve ono što nije zajednička, jest zasebna havarija. Iz tog slijedi da u međusobnom odnosu između zajedničke i zasebne havarije postoji isključivost.

Naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi nije dao definiciju zasebne havarije, pa ni u tzv. negativnoj definiciji. To bi moglo u praksi stvoriti određene poteškoće pa će judikatura o doktrinama morati dati svoj doprinos.

U pogledu određivanja opsega nadoknade štete u slučaju zasebne havarije, u Zakonu je određeno da se iz osiguranja nadoknađuju štete u visini troškova nužnih za popravak itd.

Isticanjem elemenata »nužnih« troškova dato je u odredbi Zakona zadovoljavajuće rješenje, što će imati pozitivan utjecaj na dosadašnju praksu, jer u osnovi odgovara opće prihvaćenom načelu da osiguranje ne može biti temelj za neopravdano stjecanje imovinske koristi.

**Dr Hrvoje Kačić, savjetnik Atlantske plovidbe iz Dubrovnika, podnio je dvije teme: Revizija Konvencije o spasavanju na moru 1910. i Sudar brodova u kontekstu pomorskog osiguranja.**

Konvencija je prevalila sedam desetljeća bez ozbiljnih zahtjeva i pokušaja za temeljni-

# Castrol

## MARINE OILS

World-wide 24 hours Supply  
and technical service



Please contact:  
The Burmah Oil (Deutschland) GmbH  
Castrol Marine Division  
Esplanade 39, 2000 Hamburg 36  
Phone: 04035941  
Telex: 213676

Our Agent in Yugoslavia:  
Transjug Rijeka  
Tršćanska 8  
RIJEKA  
Phone: 311 11  
Telex: 24115

tom revizijom pravnog režima kako je sazdan i stvoren tim univerzalno ratificiranim dokumentom, što najbolje svjedoči da je pomorski svijet prihvatio normirane učinke Konvencije i smatrao ih zadovoljavajućim. Ipak tijekom zadnjeg desetljeća javljaju se učestali poticaji sa svrhom da se revidira pravni sustav i postojeći režim koji je ustrojen Konvencijom 1910.

O drugoj temi, Sudar brodova u kontekstu pomorskog osiguranja, rečeno je da je sudar brodova najčešća nezgoda suvremene plovidbe pa da ni najmoderniji uređaji tzv. anti-sudarni radari ne obećavaju da ulazimo u eru u kojoj će opasnost od sudara biti znatnije smanjena.

Sudar brodova u svim vrstama pomorskih osiguranja tradicionalno se u svijetu i u nas ubraja i tretira kao redovni pomorski rizik. Bez vrlo temeljite i opsežne analize, i bez opasnosti da se ne napravi gruba greška, nije moguće dati određen odgovor u pogledu složenosti i raznovrsnosti odnosa koja mogu nastati u širokom spektru nastupa rizika od sudara, prvenstveno u odnosu na dužnost pokrića osiguranja, te će se morati uložiti i dodatni trud za dulje sagledavanje tog problema.

Dr Hrvoje Kačić se u daljnjem izlaganju opširno osvrnuo na tzv. »Sister Ship« situaciju i njenim efektom na odnose nakon sudara, u vezi s ugovorom o osiguranju broda. Radi se o slučajevima sudara između brodova koji pripadaju istom brodocvlasniku, odnosno

istom nosiocu prava korištenja broda, te o načinu reguliranja odnosa koji nastaju iz odgovornosti za štetu u ovakvoj situaciji, gdje redovito ne nastaje pravni odnos odgovornosti.

Odredbom »Sister Ship«, stvara se iznimna situacija, zapravo na prvi pogled apsurd u pravnom smislu. Smisao je »Sister Ship« odredbe u tome što proizvodi učinak i u slučaju kada oba broda u sudaru pripadaju istom brodocvlasniku.

»Sister Ship« odredba proteže se i na odnose spašavanja brodova istog brodocvlasnika u pogledu nagrade spašavanja.

**Dr Zoran Radović, naučni suradnik Instituta za uporedno pravo iz Beograda, podnio je referat: Izmjene kod spasavanja na moru — aspekti osiguranja.**

Posljednjih se godina u svijetu sve više govori da su sazele okolnosti za izmjenu uvjeta pod kojima se provodi spašavanje ugroženih brodova na moru, kao i međunarodnih propisa koji reguliraju ovaj institut pomorskog prava. Izmjene kod spašavanja na moru, koje su u toku, imat će određeni utjecaj na osiguranje. Premda se u primjeni nalaze razni tipski ugovori o spašavanju, najčešće su u primjeni nalazi ugovor o spašavanju sastavljen od Lloyd's-a. Ovaj ugovor privlači pažnju zbog toga što su njegove odredbe nedavno izmjenjene, pa i zato što su postali sve glasniji zahtjevi profesionalnih spašavatelja da se preispitaju neki osnovni principi instituta spašavanja.

# Jadranska slobodna plovidba

## SPLIT

Obala Jugoslavenske narodne armije 16  
Telefon: 058/42984 i 43-333 — Telex: yu jadrop 26-138 i 26-117, yu jadro 26-339

Ispostava RIJEKA  
Obala Jugoslavenske mornarice 16  
P. O. B. 127

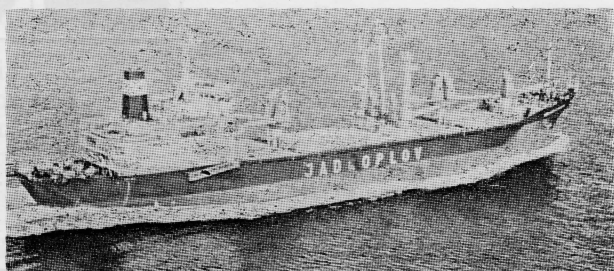
Telegram: JADROPLGV — RIJEKA ● Telex: 024-117 ● Telefon: 22-623, 22-626, 22-881

Vrši redovite teretno-putničke linije i službe:

1. JADRAN — VELIKA JEZERA (Kanada i SAD)
2. JADRAN — BLISKI ISTOK — CRVENO MORE — ISTOCNA AFRIKA
3. JADRAN — AUSTRALIJA — NOVI ZELAND
4. SLOBODNU PLOVIDBU PO SVIM MORIMA SVIJETA

Nakon gotovo 20 godina linijske plovidbe konvencionalnim brodovima između jadranskih luka i luka Kanade i Sjedinjenih Američkih Država na Velikom jezerima, evo sada i brzog kontejnerskog servisa sa polaskom iz Kopra svakih 20 dana.

Koristeći naš kontejnerski servis, osiguravate robi najjeftiniji i najbrži put do odredišta u Kanadi i američkom srednjem zapadu.



Novi ugovor nije dao odgovor na neke probleme u vezi spašavanja nakrcanih tankera. Tvrdilo se da su nagrade za spašavanje do sada bile isuviše niske da bi spašavatelji samo zbog spašavanja tankera mogli nabaviti i održavati skupu ronilačku opremu. Na području našeg interesa potrebno je obratiti pažnju na neke stavove iznijete u Izvještaju profesora Selviga:

- zastupa se shvaćanje da nagradu za spašavanje trebaju i nadalje plaćati vlasnici broda i tereta, odnosno njihovi osiguratelji,
- pri tome se također zastupa shvaćanje da je potrebno voditi računa o činjenici da je spriječeno nanošenje štete trećima,
- veliki značaj treba dati preventivi,
- sprečavanjem zagađenja mora, spašavatelji stječu pravo na nagradu i naknadu troškova za preventivne mjere,
- odgovornost spašavatelja treba biti regulirana na način da se kod spašavanja ne dozvoli obeshrabrenje spašavatelja zbog rizika odgovornosti.

**Dr Drago Pavić, direktor Filijale za osiguranje transporta i kredita »Croatia« — Split, podnio je referat: Neka aktualna pitanja zajedničke havarije:**

Između pitanja koja se iz ovog područja u suvremenoj praksi ističu svojim značenjem, izdvojili smo za ovu priliku:

- sposobnost broda za plovidbu i zajednička havarija, te,
- revidirani oblici isprava o jamstvu.

Do potrebe poduzimanja čina zajedničke havarije može doći i zbog nesposobnosti broda za plovidbu. Kako dužnost osposobljavanja broda za plovidbu tereti brođara, to se javlja pitanje njegova prava od ostalih sudionika u pomorskom pothvatu, zahtjeva za doprinos u zajedničkoj havariji. Prema York-Antwerpenskim pravilima, dužnost doprinosa u zajedničku havariju postoji i kad je šteta ili trošak uzrokovana krivnjom jednog od sudionika plovidbenog pothvata. To pravilo u cjelosti slijedi naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

U vezi s pravnim učincima nesposobnosti broda za plovidbu kao posebno značajno pitanje javlja se pitanje tereta dokaza te okolnosti, tj. činjenice postojanja nesposobnosti broda za plovidbu i zajedničke havarije. Valja, međutim, naglasiti da u tom pogledu položaj vlasnika tereta, a time i osiguratelja, može biti izrazito težak. Stoga se u suvremenoj praksi sugerira novi pristup u rješavanju tog problema.

Što se tiče vrsta pružanja jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničkoj havariji — one nisu propisane. U poslovnoj praksi formiralo se više vrsta takvog jamstva, a pravo izbora pojedinih oblika, pripada vjerovniku.

Najveću sigurnost za plaćanje doprinosa pružaju havarijski depozit i bankovna garancija. Međutim, to odugovlači i značajno po-

skuplja postupak pa se ti oblici u suvremenim uvjetima sve više zamjenjuju garancijom osiguratelja.

**Prof. dr Predrag Stanković, dekan Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj iz Rijeke, podnio je referat: O nekim postupcima i shvaćanjima praktičara na brodovima koje se odražavaju na likvidaciju pomorskih šteta.**

- Posada broda može na više načina biti povezana s nekom pomorskom štetom:
- kao sudionik u njenom nastanku,
- kao faktor ograničenja već nastale štete, odnosno sprečavanju njenog daljnjeg širenja,
- kao osnovni izvor podataka o okolnostima u kojima je šteta nastala, i kao inicijator njenog tehničkog otklanjanja ili uređenja imovinsko-pravnih posljedica, tj. likvidacije štete.

U praksi su redovito zastupljeni najmanje jedan do dva od spomenutih načina povezanosti posade sa štetom.

Havarije na trupu, stroju ili teretu, ma čime bile izazvane, suočava pomorca u odgovarajućim službama, a posebno zapovjednika i upravitelja stroja, s nizom tehničkih, administrativnih i imovinskopravnih akcija, formalnosti i postupaka kojima možda nije vičan. U njegovom ponašanju u vezi s havarijom prijete mu između ostalog dvije karakteristične pogreške, dva ekstrema na koja nas iskustvo upozorava. Jedan je da npr. zapovjednik broda ne snalazeći se najbolje u nastaloj situaciji ne poduzima ništa dok ne dobije iscrpne upute od svog brođara. Njegov antipod je poduzetan ali, nažalost, ponekad, brzoplet zapovjednik, koji se odmah odlučuje za sve mjere sam, iako nije sasvim siguran u značenje i posljedice nekih svojih koraka.

**Robert Stude, dipl. iur., samostalni referent u Zajednici reosiguranja »Slavija Lloyd« iz Zagreba, iznio je temu pod naslovom: Izvanredne mjere — troškovi nastali uslijed ostvarenja osigurane opasnosti.**

Osigurani rizici pokriveni ugovorom u pomorskom osiguranju mogu tražiti poduzimanje izvanrednih mjera radi njihovog sprečavanja, odnosno smanjenja. Poduzete izvanredne mjere predstavljaju i troškove koji se u osiguranju dijele na one što ih je potrebno učiniti za popravak štete, te na troškove kao kategoriju štete. Troškovi što ih je potrebno učiniti za popravak štete nastaju kao posljedica osigurane opasnosti i nadoknađuju se samo ako su direktna posljedica iste. Tako se oni nadoknađuju samo u okviru osiguranog iznosa, jer nisu nastali u cilju sprečavanja štete. Druga grupa troškova — troškovi kao kategorija šteta, nastaju namjernim postupkom osiguranika ili neke osobe za račun ili po nalogu osiguranika.

Korist od tih troškova ima u prvom redu osiguratelj, jer su učinjeni u namjeri da se izbjegne ili smanji šteta koja bi se nadokna-

dila iz osiguranja. Ova se grupa troškova spominje pod nazivom posebni troškovi a u vezi s tzv. Sue and Labour klauzulom, ali je pojam posebnih troškova nešto širi od Sue and Labour troškova. Ovi su troškovi naknadi i iznad osigurane svote, pa i za slučaj da nisu dali pozitivan rezultat, za razliku od instituta spašavanja i zajedničke havarije što je uvjetovano pozitivnim rezultatom, a po visini nadoknade ne mogu prijeći vrijednost spašenoga.

**Bartul Terzić, dipl. iur., savjetnik Filijale za osiguranje transporta i kredita »Croatia« — Split, podnio je referat na temu: Osiguranje odgovornosti broдача prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s osvrtnom na prava oštećenih zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade.**

Ugovorom o osiguranju odgovornosti broдача samo na brođarevu izvanugovornu odniku isplatiti iznos koji on, tj. brođar (osiguranik) bude morao platiti svome vjerovniku zbog odgovornosti za naknadu štete.

Prihvaćajući ovu, u sadržaju neoborivu definiciju ugovora o osiguranju odgovornosti, ostaje nejasno zbog čega je naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi članom 748. formulacijom »za štete nanese trećim osobama« suzio osiguranje odgovornosti broдача samo na brođarevu izvanugovornu odgovornost.

Ovakva formulacija zakona nije smetnja strankama, a praksa to suvremeno potvrđuje, da ugovorom o osiguranju odgovornosti bude prihvaćena brođareva ugovorna odgovornost. To uostalom, proizlazi i iz dispotitivne naravi pravnog odnosa stranaka iz ugovora o osiguranju odgovornosti, pa po našem mišljenju, nije bilo nikakvog pravnog prometa i da takvu životnu istinu pravnog prometa i sam Zakon ne potvrdi i prihvati.

Što se tiče odgovornosti broдача »za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade brođa«, regulirana je članom 127. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

**Zoran Zaninović, dipl. iur. samostalni referent u Zajednici rizika osiguranja transporta i kredita »Croatia« — Zagreb, iznio je referat o temi: Osiguranje odgovornosti vlasnika brođa za štete nastale uslijed zagađivanja naftom.**

Godine 1969. donijeta je Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu zagađivanjem naftom, kojom je regulirana odgovornost vlasnika brođa koji prevozi naftu kao teret u rasutom stanju, za naknadu štete nastale uslijed zagađivanja, kao i zaštitne mjere, čija je svrha da se spriječe ili umanje posljedice ovakve štete.

Svaki vlasnik brođa koji prevozi više od 2.000 tona nafte kao rasuti teret, čiji je brod registriran u državi potpisnici Konvencije, obavezan je sklopiti ugovor o osiguranju ili

nekom drugom financijskom jamstvu u visini odgovornosti koju predviđa Konvencija. Načelo obveznog osiguranja odgovornosti vlasnika brođa nije postojalo u pomorskom pravu (osim za osiguranje nuklearnih brodova), pa je donošenje Konvencije utjecalo na neke izmjene u pravilima za osiguranje odgovornosti vlasnika brođa. Ako zakonodavac bilo koje zemlje pooštri odgovornost vlasnika brođa za štete uslijed zagađivanja, osiguratelj ima pravo naplatiti dodatnu premiju.

U slučaju da nekim propisom odgovornost vlasnika brođa bude veća od odgovornosti prema Konvenciji, osiguratelj ima pravo otkazati pokriće.

Treća novina je limitiranje visine obveze osiguratelja na naknadu štete.

**Mirko Tomić, dipl. ecc., koordinator grupe osiguranja pomorskog kaska Filijale »Croatia« — Split, koji je podnio referat: Osiguranje pomorskog tegljenja, između ostalog je istakao da je pomorsko tegljenje poseban oblik plovidbe u kojoj tegljač zamjenjuje porivnu snagu i manevarsku sposobnost tegljenom brodu.**

Poduzetnici tegljenja relativno su lako našli određena tehnička rješenja, ali to nije dovoljno da se takav način plovidbe obavlja bez stanovitog rizika, pa je nužnost pružiti ekonomsku zaštitu putem pomorskog osiguranja.

Tegljeni objekat, bez vlastite posade, pogona, alarmnih uređaja, naprava za gašenje požara i sl., nemoćan je da se sam odupre opasnostima, a pomoć koju mu može pružiti tegljač dosta je ograničena. Kada se ovome doda pravo tegljača da napusti tegljeni objekt kada i njemu samome prijete opasnost, onda se može zaključiti da punu zaštitu interesa pruža samo osiguranje. U poduhvatu tegljenja mogu se javiti razni interesi — tegljač, tegljeni objekt i teret na njemu, pa su moguća i tri osiguratelja. Posebno kod tegljenja objekata velike vrijednosti, osiguratelji bi unaprijed morali znati kako su regulirani međusobni odnosi između tegljača, tegljenog objekta i eventualnog tereta te odnosa prema trećinama, jer to može bitno utjecati na određivanje visine premije i nekih drugih uvjeta osiguranja.

U čl. 380. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koji regulira pitanje iznosa ograničene odgovornosti kaže se da tonaža povećana prostorom strojarnice koji je bio odbijen od bruto registarske tonaže brođa radi određivanja njegove neto registarske tonaže, a za druge brodove neto registarska tonaža. Ovdje se može raditi o velikim razlikama, jer se postavlja pitanje da li treba primjeniti samo tonažu tegljača ili tegljenog brođa, odnosno zajednička, tj. tegljača i tegljenog brođa.

Niko BRATOŠ