

OBVEZNO OSIGURANJE BRODAREVE ODGOVORNOSTI ZA TERET Hereza ili logičan korak?

Dr. sc. Petar Kragić *

UDK 368.23

347.795.3

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: lipanj 2007.

Članak polazi od činjenice da su, u pravilu, svi brodari u međunarodnom prijevozu osigurali svoju odgovornost, iako za to ne postoji obveza, jer bez takvog osiguranja ne bi zbog tržišnih uvjeta mogli poslovati. Sve je veći broj međunarodnih konvencija koje zahtijevaju obvezno osiguranje brodareve odgovornosti za određene vrste šteta, a među njima Atenska konvencija o prijevozu putnika¹ prvi put uvođi obvezno osiguranje za ugovornu odgovornost. Proširenje obveznog osiguranja brodareve odgovornosti očit je trend. Iako uvođenje obvezne odgovornosti brodara u Konvenciju o pomorskim prijevozima na prvi pogled izgleda kao hereza, članak sugerira da bi to u budućnosti bio logičan korak koji, s jedne strane, ne bi tražio drastične promjene u organiziranju i provođenju osiguranja odgovornosti brodara, a s druge bi strane pojednostavnio odnose između sudionika pomorskog prijevoza. Naime, Nacrt UNCITRAL-ove konvencije o prijevozu stvari morem, u jednu ruku, uz brodara čini odgovornim i izvršitelja, a u drugu, svojim režimom nastoji izvršitelja zaštititi od odgovornosti. Time treće strane uvlači u sferu ugovora o prijevozu i krši načelo *pacta tertiis nec nocent nec prosunt*, čime se narušava pravna sigurnost. Cilj uvođenja odgovornosti izvršitelja jest povećanje sigurnosti naplate štete od strane korisnika prijevoza. Takva bi se sigurnost po sugestiji članka mogla postići obveznim osiguranjem brodareve odgovornosti i zabranom izvanugovornih tužbi prije nego deformiranjem načela o djelovanju ugovora samo među ugovornim stranama.

Ključne riječi: prijevoz stvari morem, obvezno osiguranje odgovornosti, pomorsko osiguranje, naknada štete, Nacrt konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem)

* Dr. sc. Petar Kragić, direktor Sektora pravnih poslova i osiguranja, Tankerska plovidba d.d., B. Petranovića 4, Zadar.

¹ Athens Convention relating to the Carriage of Passenger and their Luggage by Sea, 1974.

UVOD

Kad se želi uvesti neka novina, jer su za nju, po mišljenju predlagača, sazrele prilike, mora se najprije odgovoriti na ustaljena stajališta koja podržavaju *status quo*. U ovom članku nastojat ćemo razmotriti dolazi li vrijeme da se uvede obvezno osiguranje brodareve odgovornosti za teret. Koje okolnosti i interesi takvu novinu podržavaju, a što, s druge strane, tome kao prepreka stoji na putu? Među ostalim, pokušat ćemo dati argumente protiv ustaljenih mišljenja koja opravdavaju *status quo*.

POSTOJEĆE STANJE OSIGURANJA ODGOVORNOSTI

Preko 90% svjetske flote učlanjeno je u P&I klubove radi osiguranja brodareve odgovornosti. Među brodare koji nisu učlanjeni u P&I klubove spadaju neke velike naftne kompanije koje osiguravaju svoju flotu posebnim aranžmanom putem vlastitih osigurateljskih tvrtki - tzv. *captive insurance*, te rijetki brodari koji osiguravaju odgovornost putem komercijalnog tržišta, bilo u paketu s osiguranjem kaska ili zasebno.

Na pitanje je li osiguranje brodareve odgovornosti dobrovoljno, možemo odgovoriti: jest dobrovoljno, ali ga brodar mora imati da bi mogao poslovati. Naručitelji prijevoza kao uvjet za zaključivanje ugovora vrlo često traže potvrdu da je brod učlanjen u P&I klub. Brodar dostavlja naručitelju preslik potvrde o učlanjenju u P&I klub (*Certificate of Entry*) ili, još češće, klub izravno potvrđuje naručitelju da brod ima P&I pokriće. U današnjem trendu globalizacije poslovna praksa standardizira se najčešće kroz posebne obrasce za provjere (*check list*). Prije zaključenja posla odgovorna osoba prolazi kroz podsjetnik, provjerava svaku točku i stavlja znak (najčešće kvačicu) ako je pojedinoj točki udovoljeno (*thickening culture*). U tankerskom poslovanju veliki naručitelji nakon prethodne provjere odobravaju tankere koje njihov *chartering* odjel može zaključivati. Da bi se dobilo odobrenje (*approval*), brod mora imati prihvatljivo osiguranje odgovornosti.

Za dobivanje odobrenja ITF-a (*Blue Card*) brod mora imati osiguranu odgovornost brodarka za isplate osiguranih iznosa za slučaj smrti ili invaliditeta pomorca.

Pojedine države (Grčka, Australija, Šri Lanka) za davanje dopuštenja za uplovljavanje broda u njihove teritorijalne vode traže predočenje potvrde o

osiguranju za slučaj uklanjanja podrtine (prihvaćaju P&I *Certificate of Entry*), dok neke države, kao Sjedinjene Američke Države (na temelju *Oil Pollution Act 90*) i Kalifornija (*State law, California S.B. 1644*) traže dokaz o financijskom jamstvu (*Certificate of Financial Responsibility*) za slučaj onečišćenja mora naftom. Obvezatno osiguranje odgovornosti za brodove veće od 400 bruto tona (osim za tankere koji su pokriveni sa CLC) propisano je u Australiji od 2001. godine. Aljaska u svom Zakonu o financijskoj odgovornosti (*Financial Responsibility Act* od 07.06.2000.) vlasnicima brodova većima od 400 bruto tona koji prevoze suhe terete uvjetuje ulazak u teritorijalne vode predloženjem dokaza o osiguranju odgovornosti za onečišćenje. To može biti *Certificate of Entry*, bankovna garancija, jamstvo, gotovinski plog i slično. Japan je 01.03.2005. uveo obvezatno osiguranje odgovornosti od onečišćenja mora za brodove za prijevoz suhih tereta većih od 100 bruto tona koji uplovljavaju u japanske teritorijalne vode. Od 20.04.2005. ovi brodovi moraju imati originalne police osiguranja (*Certificate of Entry*) kao dokaz o financijskom jamstvu. Tajvan je po uzoru na te države također uveo obvezatno osiguranje odgovornosti za onečišćenje mora uljima (*Marine Pollution Control Act* koji je 01.07.2005. stupio na snagu.)

Međunarodne konvencije uvele su obvezno osiguranje od odgovornosti. Prva je to učinila Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem naftom² (CLC) iz 1969. godine, a slijede Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi za štetu nastalu zbog prijevoza opasnih i otrovnih tvari morem³ iz 1996., Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora gorivom s brodova⁴ iz 2001. i Konvencija o uklanjanju podrtina⁵ iz 2007. godine. Sve nabrojene konvencije odnose se na izvanugovornu odgovornost. Prva konvencija koja je uvela obvezno osiguranje za odgovornost koja proistječe iz **ugovora** je Atenska konvencija iz 1974. godine koja uređuje brodarevu odgovornost za prijevoz putnika, dakle odgovornost koja nastaje na temelju **ugovora** o prijevozu.

IMO je preporučio brodarima osiguranje brodareve odgovornosti.⁶ Prihvatljivo je da osiguranje plaća štetu samo ako je pravno utvrđena (putem suda ili drugog nadležnog organa) i ako je brodar ispunio uvjete za valjanost pokrića iz

² International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

³ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

⁴ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

⁵ Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

⁶ IMO Resolution A.898 (21) Nov. 1999.

svog ugovora o osiguranju.⁷ Europska unija razmatra prihvaćanje Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine⁸ (LLMC) iz 1976. pod uvjetom da brodar ima obvezno osiguranje odgovornosti za pomorske tražbine, među koje spada i odgovornost za teret.

ARGUMENTI PROTIV OBVEZNOG OSIGURANJA ODGOVORNOSTI

Kao razlog za neuvođenje obveznog osiguranja brodarima za teret navodi se da je ugovor o prijevozu, kao i onaj o osiguranju, privatnopravni posao i da nije potrebna zaštita u obliku propisanog obveznog osiguranja.

Dakle, javnopravna zaštita oštećenog potrebna je kod izvanugovorne odgovornosti gdje oštećeni nije u ugovornom odnosu s brodarom pa ne može zaštititi svoje interese, kao npr. kod onečišćenja mora. Tako, primjerice, uzgajivač ribe čiji su kavezi onečišćeni naftom izlivenom iz tankera mora dobiti naknadu koju će mu osigurati javni poredak jer je on slučajna žrtva koja s prijevozom nafte morem nema ništa, osim nesreće da su struje, vjetar i valovi dovukli izlivenu naftu u njegove kaveze. Taj način razmišljanja ilustrira i sljedeći primjer: u jednoj neobjavljenoj odluci Londonske arbitraže odbijen je zahtjev brodogradilišta da se majka kompanija obveže naknaditi štetu zbog kršenja ugovora o gradnji koju je počinila njena tvrtka kćerka. Izbrani suci obrazložili su da je riječ o ugovornom odnosu i da je brodogradilište tijekom pregovora o ulasku u posao moglo zaštititi svoje interese traženjem jamstva majke kompanije ili nekog drugog sredstva osiguranja da će tvrtka kćerka moći podmiriti svoje obveze. Suprotno tome, u slučaju *Amoco Cadiz*,⁹ gdje se radilo o izvanugovornoj odgovornosti brodarima čiji je brod nakon havarije kormila i nasukavanja ispustio velike količine nafte i nanio štetu trećima, američki je sud probio pravnu osobnost i za pogrešku kćerke tvrtke osudio kompaniju majku koja je kćerku tvrtku nadzirala i njome se koristila.

Ako se vratimo na prijelaz iz 19. u 20. stoljeće, vidjet ćemo da su se argumenti slobode ugovaranja i privatnosti pravnog posla koristili od strane brodarima

⁷ (Art 4.) ... the insurance need respond only if:

1. the shipowner's liability has been established at law, and
2. the shipowner has complied with all the conditions of cover prescribed under the insurance contract.

⁸ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

⁹ 1984, American Maritime Cases, 2123-2199.

za unošenje isprika od odgovornosti u ugovore o prijevozu. Najprije je Harter Act 1893, pa onda Međunarodna konvencija o ujednačavanju nekih pravila o teretnici¹⁰ iz 1924. intervenirala i uvela kroz prisilne propise minimalni standard odgovornosti za teret.

U osamdesetim godinama prošlog stoljeća pojedine zemlje uvode obvezno osiguranje u nekim granama privrede. Tako se obvezno osiguranje uvodi za tzv. posrednike (*intermediaries*), kao i za osiguranje profesionalne odgovornosti za mnoga zvanja.

Pomorske konvencije o prijevozu nisu stale samo na uređenju uvjeta prijevoza, već su se pozabavile i povećanjem izgleda ovlaštenika da na teretu naplate štetu. Tako je Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (Hamburška pravila) iz 1978. (po uzoru na rješenja u zračnom prometu u Guadalajarskoj konvenciji iz 1961.) uvela institut **stvarnog** prijevoznika koji odgovara uz ugovornog prijevoznika. Namjera je bila povećati imovinu iz koje se oštećeni može naplatiti, kao i njenu dostupnost.

Prema tome, da bi se olakšala i naplata štete, pomorsko je pravo već interveniralo u privatni ugovor o prijevozu određivanjem prisilnih uvjeta prijevoza i proširenjem kruga odgovornih osoba kod prijevoza s više prijevoznika.

Daljnji je ozbiljan prigovor da bi osiguratelji odgovornosti, uglavnom P&I klubovi, uvođenjem obveznog osiguranja postali izravno odgovorni oštećenima (pravo na direktnu tužbu), čime bi izgubili mogućnost stavljanja onih prigovora na traženje isplate osigurnine koje imaju na temelju ugovora o osiguranju zaključenim s brodarima kao osiguranicima. Riječ je o odbijanju isplate osigurnine zbog prigovora kao što su: da brod nije bio u klasi, da je osiguranje prestalo zbog neplaćanja premije ili da se iznos osigurnine prebija s dugom brodar, da je propušteno obavijestiti klub o šteti, da brodar nije isplatio štetu (*pay to be paid* pravilo) itd.

Po engleskom pravu, klubovi se mogu prema trećima koji ih izravno tuže [na temelju *Third Party (Rights against Insurers) Act 1930*, koji se primjenjuje samo u slučaju stečaja osiguranika] koristiti obranom iz ugovora o osiguranju kao i onom iz *Marine Insurance Act 1906*. Tako je slučajevima *The Fanti* i *The Padre Island*¹¹ priznata i obrana na temelju klupskog pravila *pay to be paid*. Riječ je o pravilu da osiguranik mora najprije platiti štetu oštećenome da bi mogao naplatiti osigurninu. Naravno, ako je osiguranik u stečaju, ne može oštećenom

¹⁰ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924.

¹¹ [1990] 2 Lloyd's Rep 191 (H.L.)

platiti štetu pa bi oštećeni, koji je na temelju *Third Party (Rights against Insurers) Act 1930*, subrogirao u prava osiguranika da bi naplatio osigurninu od osiguratelja, trebao najprije sam sebi platiti štetu, što je nemoguće. Unatoč tom nemogućem uvjetu, *House of Lords* ipak je prihvatio obranu temeljenu na *pay to be paid* pravilu, ali je lord Goff upozorio klubove da se ne pokušaju koristiti tom obranom u slučaju zahtjeva za naknadu štete za smrt ili tjelesnu povredu.

Načelno, uvođenje obveznog osiguranja promijenilo bi prirodu P&I osiguranja. Ono bi prestalo biti tzv. *indemnity insurance* i postalo bi *liability insurance*. Prva vrsta osiguranja naknađuje gubitak u imovini osiguranika koji je nastao zbog toga što je osiguranik isplatio štetu oštećenom, a druga vrsta osiguranja isplatom osigurnine nadoknađuje štetu oštećenom.¹²

Kod obveznog osiguranja za štete zbog izlivanja nafte u more iz CLC, klubovi izdaju potvrde o osiguranju (*Blue Card*) vladama zemalja potpisnica Konvencije koje na temelju tih potvrda izdaju svoje potvrde o obveznom osiguranju. Jasno je da osiguratelj prema oštećenom odgovara na temelju Konvencije i ne može u načelu - koje ima iznimku - stavljati prigovore iz osigurateljskog posla. Konvencija između ostalog propisuje:¹³

Svaki zahtjev za naknadu štete ... može se neposredno podnijeti protiv osiguratelja ... U takvom slučaju tuženi se može, bez obzira na osobnu pogrešku brodovlasnika, koristiti ograničenjima odgovornosti propisanim u članku 5 ... On se može nadalje koristiti prigovorima (osim onih o stečaju ili likvidaciji brodovlasnika) na koja bi se sam brodovlasnik imao pravo pozvati. Nadalje, tuženi se može koristiti prigovorom da je šteta od onečišćenja nastala **zbog zle namjere brodovlasnika**,¹⁴ ali on se ne može pozvati na druge prigovore na koja bi se mogao pozvati u postupku pokrenutom protiv njega od strane brodovlasnika.¹⁵

Dakle, sukladno kompromisu postignutom pri donošenju Konvencije, osiguratelj može i protiv oštećenog postaviti prigovor da je šteta prouzročena zlom namjerom (*wilful misconduct*) brodovlasnika, koji bi prigovor po pravu osiguranja imao prema osiguraniku.¹⁶

¹² O tome vidi Steven J. Hazelwood: P&I Clubs - Law and Practice, London, 1994., str. 323.

¹³ Čl. VII. t. 8.

¹⁴ Masnim slovima naglasio autor.

¹⁵ CLC, čl. VII (8).

¹⁶ Vidi Wu Chao: Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation, London, 1966., str. 70-72.

Nadalje, kako bi se spriječilo da osiguratelj prigovori oštećenom da je osiguranje otkazano prije isteka roka njegova važenja navedenog u svjedodžbi o osiguranju koja se nalazi na brodu, Konvencija propisuje da osiguranje koje može prestati prije isteka roka od tri mjeseca od trenutka kad je državi upisa broda upućen otkaz osiguranja (osim ako je svjedodžba vraćena administraciji broda) ne udovoljava Konvenciji.¹⁷

Klubovi su se prilagodili gubitku određenih prigovora i obrana kojima su se mogli koristiti prije uvođenja obveznog osiguranja odgovornosti po CLC. Valja pretpostaviti da će se klubovi prilagođavati ostalim konvencijama koje traže obvezno osiguranje kad one stupe na snagu (u protivnom će gubiti posao i u taj će se prostor ubaciti drugi osiguratelji). U tom smislu vjerojatno će klubovi mijenjati svoja pravila. Npr. valjanost osiguranja može se uvjetovati plaćanjem premije unaprijed za rok važenja svjedodžbe o obveznom osiguranju, pa se klubovi neće naći u situaciji da moraju platiti osigurninu trećima, a da nisu primili premiju od brodara i sl. Moguće je da će u budućnosti u razvoju obveznog osiguranja biti prostora i za neke prigovore oštećenom koje osiguratelj može iznositi osiguraniku iz ugovora o osiguranju.

NACRT KONVENCIJE O PRIJEVOZU TERETA MOREM

Nacrtom konvencije o prijevozu robe morem htjelo se, poput Hamburškim pravilima, olakšati naplatu štete korisniku prijevoza u smislu povećanja imovine iz koje se oštećeni može naplatiti i njezine dostupnosti, s time da je umjesto instituta stvarnog prijevoznika uveo koncept izvršitelja (*Performing party*) po ugledu na Nacrt COGSA 99. Poslije je izvršitelj sužen na pomorskog izvršitelja (*Maritime performing party*) koji ... izvršava ili se obvezuje izvršiti (neki dio prijevoza ili radnje potrebne za prijevoz) ... između dolaska tereta u luku ukrcaja i njegova odlaska iz luke iskrcaja”.¹⁸

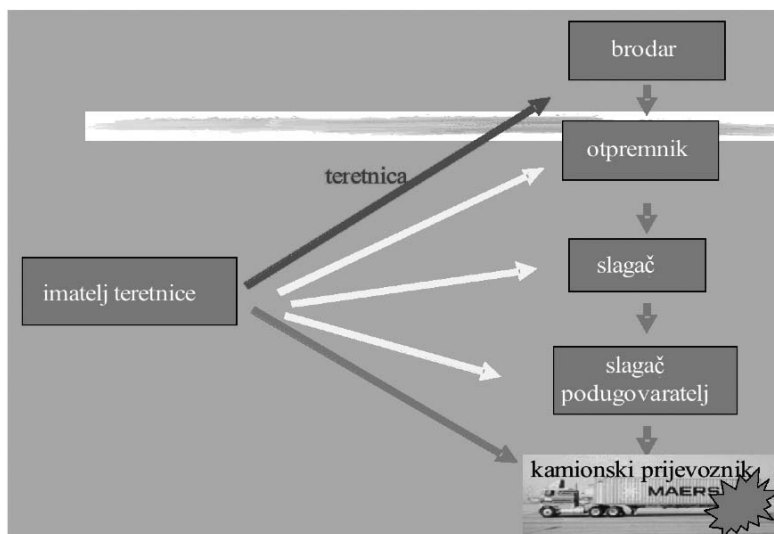
Međutim, pomorski izvršitelj nije samo odgovoran za kršenje svojih obveza, već odgovara i za svaku osobu kojoj je povjerio izvršenje nekog posla.¹⁹ Ako i ta osoba ispunjava kriterije izvršitelja, oštećeni može, uz brodara i pomor-

¹⁷ CLC, čl. VII (5).

¹⁸ Konvencija, čl. 1. (7.).

¹⁹ Art. 19. Maritime performing party is liable for the breach of its obligations ... caused by the acts and omissions of any person to which it has *entrusted* the performance ...

skog izvršitelja, tužiti i (pod)izvršitelja - i tako sve do kraja lanca, teoretski unedogled.



Na sastanku radne skupine CMI u Madridu u studenom 2001. hrvatska je delegacija zajedno s FIATOM predložila da se izmijeni definicija izvršitelja. Tako izvršitelj ne bi bio osoba koja izvršava ili se obvezuje izvršiti, već osoba koja fizički obavlja posao.²⁰ Tako bi se izbjegao problem kod neizvršenja ugovora. Npr. ako je slagač zaključio ugovor o iskrcanju tereta s brodarom pa kvarljiv teret ne iskrca na vrijeme - bilo zato što mu brodar nije po ugovoru platio naknadu unaprijed ili zato što su po mišljenju slagača uvjeti rada na brodu bili nesigurni - i teret se pokvari, postavlja se pitanje može li se slagač protiv zahtjeva korisnika prijevoza koristiti obranom iz slagačkog ugovora ili ne. Ako se njime ne može koristiti, to bi bilo nepravedno, a ako može, korisnik prijevoza ne može se pouzdati u ugovor o prijevozu jer dobiva prigovore iz slagačkog ugovora o kojem ništa ne zna. Osim toga, kako će korisnik prijevoza u slučaju neiskrcanja tereta, kad se slagač nije ni pojavio, dokazati postojanje slagačkog ugovora? Može li tražiti sudskim putem osiguranje dokaza, što bi uključivalo pretres brodarevih ili slagačevih ureda?

²⁰ Izvješće sa sastanka International Sub Comitee (ISC) CMI-ja, Madrid, 12.-13. studenoga 2001.

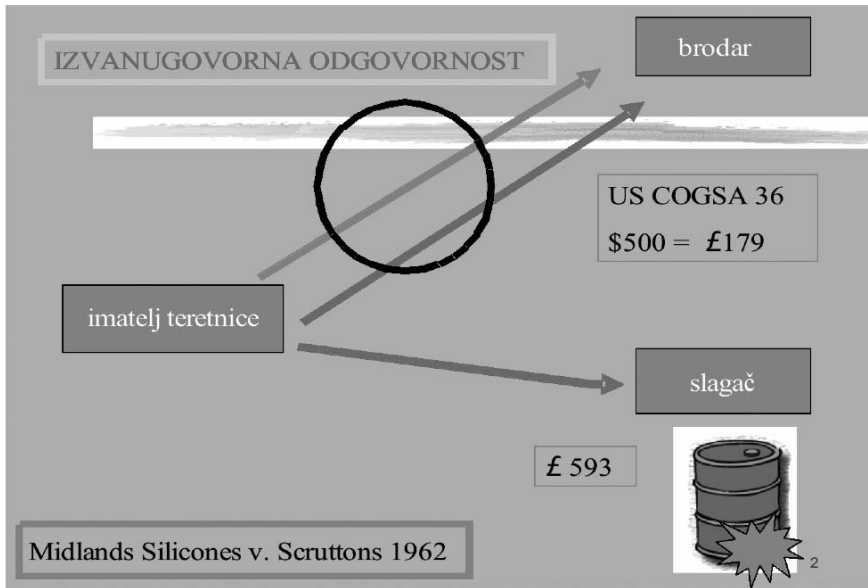
Postoji i daljnji problem. Slagač, kamionski prijevoznik, skladištar i ostali pomorski izvršitelji zaključuju svoje standardne ugovore te ne moraju znati primjenjuje li se Konvencija ili ne. Teret se može prevoziti u kabotaži, ugovor o prijevozu može biti *charter party* i sl. Uvlačiti izvršitelje pod uvjete ugovora o prijevozu koje diktira Konvencija nije najsretnije rješenje s obzirom na to da oni imaju svoje ugovore i režime odgovornosti.

S druge strane, Nacrt konvencije želi svim tim osobama podijeliti zaštitu koju uživaju brodari po Nacrtu konvencije. Sada postoji problem izvanugovorne odgovornosti koji je najbolje oslikan u dva poznata slučaja *Adler v. Dikson* 1955. i *Midlands Silicones v. Scruttons* 1962. U prvom je slučaju putnica broda za krstarenje ozlijeđena prilikom penjanja na brod preko broskog siza jer se brod pod udarom bure odmaknuo od obale toliko da je siz izgubio uporište na obali zbog čega se objesio niz bok broda i odbacio putnicu na obalu. Kako je putna karta imala kaluzulu oslobođenja brodarka od odgovornosti za putnike, putnica je tužila izvanugovorno zaspovjednika broda zbog nesigurnog veza broda. Sud je presudio da putna karta izričito ili prešutno nije proširivala ispriku od odgovornosti na zapovjednika broda.

Visbijska pravila (1967.) zaštitila su zaposlenike prijevoznika propisavši:

Ako je tužba podnesena protiv zaposlenika ili agenta prijevoznika ... (takav zaposlenik ili agent nije neovisni ugovaratelj), takav će zaposlenik ili agent biti ovlašten koristiti se oslobođenjima i ograničenjima od odgovornosti na koje je ovlašten pozvati se prijevoznik ...

U slučaju *Midlands Silicones v. Scruttons* 1962. radilo se pak o neovisnom ugovaratelju. Slagači u Londonu prilikom iskrcaja ispustili su bačvu kemikalija koja se razbila, a tekućina istekla. S obzirom na to da je teret stigao iz New Yorka, primjenjivalo se ograničenje prijevoznikove odgovornosti iz COGSA 36 od \$500 po koletu, što je iznosilo oko £179. Korisnik prijevoza tužio je slagača izvanugovorno za puni iznos štete - odnosno £593. Sud je presudio da slagači nisu bili ugovorna strana u ugovoru o prijevozu pa da prema tome nisu ovlašteni na ograničenje odgovornosti predviđeno u tom ugovoru.



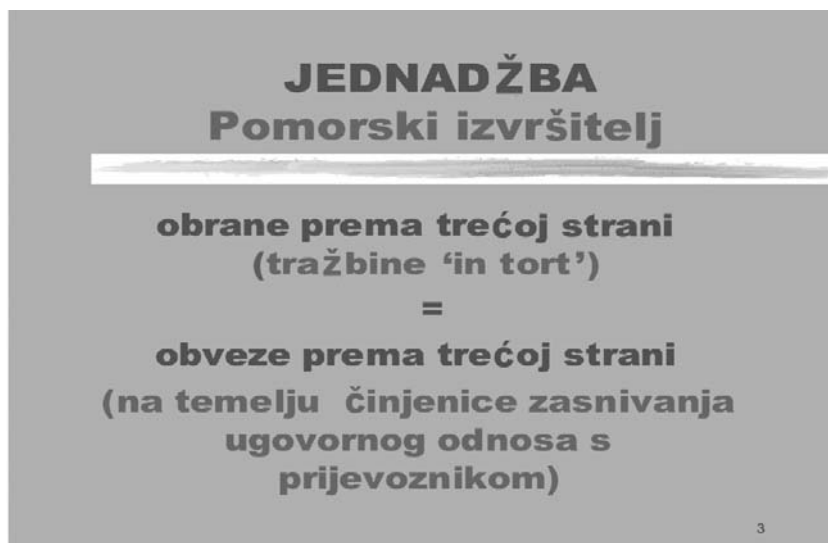
Nacrt konvencije namjerava proširiti zaštitu iz Konvencije i na neovisne ugovaratelje koji su sada, zapravo, pomorski izvršitelji, pa propisuje da se obrane i ograničenja odgovornosti primjenjuju na tužbu protiv prijevoznika ili pomorskog izvršitelja ... bez obzira na to je li tužba temeljena na ugovoru, izvan ugovora ili drugačije.²¹

Naravno, Nacrt konvencije štiti i zaposlenike prijevoznika i pomorskog izvršitelja.²²

Izgleda da je osnovna ideja Nacrta konvencije da u režim odgovornosti Konvencije uvuče sve osobe koje izvršavaju ugovor o prijevozu, drugim riječima da im dâ obveze, ali i obrane i ograničenja koja postoje u Konvenciji.

²¹ Defences and limits ... apply if an action is brought against carrier or a maritime performing party ... whether the action is founded, in contract, in tort, or otherwise. (Art 4).

²² If an action is [brought against an employee or agent of the carrier or a maritime performing party] that person is entitled to the defences and limits of liability available to the carrier under this Convention (Art. 19).



Ovaj pristup krši načelo da obvezni odnosi djeluju samo između strana koje su ih zaključile. Latini su to načelo izrazili izrekom: *Pacta terti nec nocent nec prosunt*. Anglosaksonsko pravo ima tzv. *Privity rule* koje glasi: “*A contract cannot effectively confer rights or impose duties on those who are not parties to it*”.

ZAKLJUČAK

Nakon gore rečenog postavljaju se neka pitanja i nameću odgovori.

Pitanje: Zašto se Nacrt konvencije upustio u uvođenja instituta pomorskog izvršitelja koji jako komplicira tekst Konvencije i može biti izvor sporova?

Odgovor: Da poveća izgleda oštećenog na naplatu štete.

Pitanje: Postoji li drugi način da se to postigne?

Odgovor: Da, obvezno osiguranje brodareve odgovornosti.

Ništa nije savršeno. Ako uvođenje koncepta pomorskog izvršitelja krši načelo da ugovor stvara prava i obveze samo među ugovornim stranama, uvođenje obveznog osiguranja krši isto to načelo jer se privatni ugovor o osiguranju između broдача i osiguratelja čini dostupnim trećima koji stječu prava prema

osiguratelju, neovisno o ugovora o osiguranju. Ponovo jedna *res inter alios acta*, stvara prava za treće.

Prema tome, treba donijeti odluku. Što je praktičnije? Konvencijom stvarati obveze i prava za treće sudionike u obavljanju prijevoza (stvarni prijevoznici, slagači, skladištari, kamionski prijevoznici, špediteri i sl.) ili uvesti obvezno osiguranje brodareve odgovornosti? Čini se da je ova druga opcija mnogo praktičnija i - u usporedbi s mogućnošću tužbe protiv neke od osoba kojima se brodaru u prijevozu služi - znatno bi olakšala naplatu štete. Logika je ista kao kod CLC. Jedna odgovorna osoba, jasan režim odgovornosti i na kraju - osiguranje koje jamči isplatu. Ne treba dokazivati tko je štetu prouzročio, nema više jurisdikcija, moguće mjerodavnih prava i sl.

Profesor Jakaša svojim je studentima znao govoriti: "Učite pravo osiguranja, to je pravo budućnosti." To se proročanstvo ostvaruje i u pomorstvu. Uz pomorske konvencije koje su uvele obvezno osiguranje brodareve odgovornosti na multinacionalnoj razini, niz država jednostrano traži takvo obvezno osiguranje da bi dopustilo uplovljavanje brodovima u teritorijalne vode ili gospodarsku zonu. IMO već preporučuje osiguranje brodareve odgovornosti, a EU razmišlja o prihvaćanju konvencija o ograničenju brodareve odgovornosti pod uvjetom da je ta odgovornost obvezno osigurana. Predstoji li nam takav korak?

Obvezno osiguranje



izvanugovorna
odgovornost +
ugovorna odgovornost
za putnike

- IMO Guidelines on Shipowner 's liability in Respect of Maritime Claims
- EU Civil Liability Directive in Erika 3

ugovorna
odgovornost za
teret



4

Summary

Petar Kragić *

**COMPULSORY INSURANCE OF SHIPOWNER'S LIABILITY
FOR CARGO: A HERESY OR THE LOGICAL NEXT STEP?**

The UNCITRAL Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] (hereinafter: the Convention) has introduced the concept of the Maritime Performing Party. The reason is the same as for the introduction of the Actual Carrier in aviation conventions copied by the Hamburg Rules and the Performing Party in the COGSA 99 draft. This is an improvement of the claimant's position which, when enforcing its claim, can pursue not only the carrier's asset but even the asset of another company performing some actions connected with the transport and causes of damage to the cargo. The drafters have tried to offset the application of duties prescribed by the Convention to entities which are not parties to the contract of carriage, by giving protection through the Conventions' exonerations and limitations of liability to such third parties drawn into the scope of the Convention. However, this distorts the privity of the contract rule and creates many problems. This article suggests that the security of the claimant could be improved through the introduction of compulsory insurance of the shipowner's liability and by banning actions in tort. This would not cause too serious a problem for shipowners because, in principle, they all have third party liability insurance in place, and the P&I clubs covering 90% of the world's seagoing fleet already issue certificates of insurance to third parties, including charterers, bankers, port authorities, unions, etc.

Key words: carriage of goods by sea, compulsory insurance of the shipowner's liability, maritime insurance, UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods (wholly or partly) (by sea)

* Petar Kragić, Ph. D., Legal/Insurance Director, Tankerska plovodba d.d., B. Petranovića 4, Zadar.

