

Mr. sc. **Zlatko Ćesić**, dipl. pravnik  
Ekonomski fakultet  
Matice hrvatske 31, 21000 Split

---

## **“*Perils of the sea*” kao izuzeti slučaj i osigurani rizik plovidbenog pothvata**

### **Sažetak**

U radu se naglašava aktualna problematika tumačenja pojma “*perils of the sea*”, u smislu izuzetog slučaja i osiguranog rizika plovidbenog pothvata. U prvom dijelu analiziraju se rješenja poredbenog prava glede ovog izraza kao slučaja oslobođenja brodarka od odgovornosti. S obzirom da institutske i međunarodne klauzule za osiguranje brodova upućuju na primjenu engleskog prava i prakse, u drugom se dijelu obrađuje njegovo značenje u engleskom pravnom sustavu.

Uspoređujući odabrana zakonodavna i rješenja sudske i poslovne prakse, te mišljenja pravnih teoretičara autor nastoji ponuditi najprikladnija rješenja za jedinstveno pravno tumačenje ovog izraza.

**Ključne riječi:** opasnosti od mora, izuzeti slučaj, osigurani rizik, pravilo o neposrednosti uzroka, pomorski pothvat.

### **1. Uvodne napomene**

Pojam “*perils of the sea*” ima različite funkcije: kao rizik plovidbenog pothvata u smislu izuzetog slučaja oslobođenja brodarka od odgovornosti i kao osigurani rizik u institutskim i međunarodnim klauzulama za osiguranje brodova. U smislu instituta izuzetih slučajeva, riječ je o specifičnom riziku plovidbenog pothvata za koje brodar neće biti odgovoran ako prouzroče gubitak ili oštećenje tereta. U smislu osiguranog rizika pojam “*perils of the seas*” podrazumijeva rizike pomorskog pothvata koji su pokriveni osiguranjem i čiji nastanak ima za posljedicu gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta.

Unatoč nastojanjima sudske prakse i pravnih teoretičara, značenje i doseg pojma

“*perils of the sea*” nisu potpuno i na zadovoljavajući način riješeni niti u smislu rizika plovidbenog pothvata kao izuzetog slučaja oslobođenja broдача od odgovornosti niti u smislu osiguranog rizika u institutskim i međunarodnim klauzulama za osiguranje brodova. Razlog tome najbolje je svojedobno oslikao sudac Chase u američkom predmetu *Duche v. Thomas and John Brocklebank, Ltd.* iz 1930. kada je ustvrdio: “...umnožavanje definicija ima jedino za rezultat umnožavanje riječi koje ne postižu korisnu svrhu...nije teško definirati opći pojam “*perils of the seas*”, nego odrediti da li stanovite činjenice i okolnosti potpadaju pod “*perils of the seas*”.<sup>1</sup>

Iako postoje različite definicije ovoga pojma u judikaturi i jurisprudenciji, u praksi ne postoji konačna lista takvih rizika. Iz tog razloga, ovaj bi izraz bilo izuzetno teško napustiti i zamijeniti, koristeći metodu nabrojanih rizika. Pravi sadržaj ugovornih odnosa iz ugovora o pomorskom prijevozu i ugovora o pomorskom osiguranju, uz određene rezerve glede značenja toga ugovornog termina, moguće je odrediti isključivo analizom postojećeg zakonodavstva, sudske, arbitražne i poslovne prakse, kao i postojeće pravne teorije.

## 2. Peril of the sea kao izuzeti slučaj plovidbenog pothvata

### 2.1. Haaška pravila

Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (engl. *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading*, franc. *Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles en Matière de Connaissance*, u daljnjem tekstu Konvencija)<sup>2</sup> iz 1924. u čl. 4. st.2. taksativno navodi izuzete slučajeve (engl. *excepted perils*, franc. *cas exceptés*, tal. *perricoli eccezzuati*), tj. poznate rizike plovidbenog pothvata, za koje broдар ne odgovara ako prouzroče štetu na teretu, osim ako se dokaže njegova krivnja ili krivnja osobe za čije radnje ili propuste odgovara. U slučaju da neki od tih specifičnih rizika prouzroči gubitak ili oštećenje tereta, mijenja se opće pravilo o teretu dokaza (načelo pretpostavljene krivnje),<sup>3</sup> što znači da se teret dokaza prebacuje na korisnika prijevoza (načelo dokazane krivnje). Drugim riječima, kada dokaže uzročnu vezu između štete i izuzetog slučaja, broдар ne mora dokazivati da nije kriv, nego korisnik prijevoza mora dokazati osobnu krivnju

<sup>1</sup> *Duche v. Thomas and John Brocklebank, Ltd.* 40 Federal Reporter second series 418 at pp. 419-420 (2 Cir. 1930) u William Tetley, *Tetley's Law and Other Nonsense*, Chapter 18., *Peril of the Sea and Similar Exceptions*, <http://tetley.law.mcgill.ca/>.

<sup>2</sup> Konvencija je zapravo prijevod tzv. Haaških pravila kojima je prvi put na međunarodnom planu predviđen jedinstven sustav odgovornosti broдача za teret, zbog čega se često, u praksi, koristi taj skraćeni naziv.

<sup>3</sup> Korisnik prijevoza dokazuje neposredan interes za robu, da su stvari predane prijevozniku neoštećene, štetu i visinu štete, a broдар mora dokazati da uzroke štete nije mogao izbjeći ni pozornošću urednog broдача (objektivan kriterij srednje sposobnog broдача) ako se želi osloboditi odgovornosti.

brodara ili komercijalnu krivnju njegovih zaposlenika za štetne posljedice izuzetog slučaja.<sup>4</sup>

Pravno najsporniji od svih 16 izuzetih slučajeva poimenično nabrojanih u Konvenciji o teretnici, "opasnosti, pogibelji ili nezgode mora ili drugih plovnih voda" (engl. "perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters"; franc. "des actes, négligence ou défaut du capitaine marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire"), naveden je u čl.4. st.2. c. Već samo tumačenje izvorne sintagme anglosaksonskog podrijetla "perils, dangers and accidents..." može dovesti do nejasnoća i zabuna, jer se nameće dvojba o pravnom dosegu *peril* i *danger* kao sinonima, s jedne strane i *accidents of the sea*, s druge strane.<sup>5</sup> Stoga, valja smatrati da se proširena konvencijska formulacija odnosi na slučaj s jednakim određenim pravnim učincima, te da različito nabranje nema nikakav sadržajni učinak, jer su to, zapravo, sinonimi jednoga te istoga pojma – pomorske nezgode.<sup>6</sup>

## 2.2. Poredbena legislativa, judikatura i jurisprudencija

### 2.2.1. Englesko pravo

U engleskom Zakonu o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act*, u daljnjem tekstu COGSA)<sup>7</sup> iz 1924. institut izuzetih slučajeva riješen je na isti način kao u Konvenciji. Tako je u čl. 4. st. 2. t.c. COGSA sadržana formulacija "perils, dangers and accidents of the sea and other navigable waters" kao izuzeti slučaj.

Pri utvrđivanju da li se neki događaj može smatrati pomorskom nezgodom, engleska sudska praksa uzima u obzir, prije svega, njegovu nepredvidivost i neotklonjivost, dok manje vodi računa o njegovoj neodoljivosti i izvanrednom karakteru. Prema tome, engleski sudovi odbacuju obranu brodarka temeljenu na pomorskoj nezgodi u slučaju kada se moglo predvidjeti loše vrijeme, zahtijevajući da vrijeme treba biti, ako ne izvanredno, onda bar nepredviđeno.<sup>8</sup> Osim toga, korisnik prijevoza uvijek može dokazivati krivnju brodarka kada se on poziva na pomorsku nezgodu kao izuzeti slučaj.<sup>9</sup>

U tom je smislu sudac Lord Herschell u predmetu *The Xantho* istaknuo: "... mora postojati nekakav nesretan i neotklonjiv slučaj koji se nije mogao predvidjeti... tvrdilo

<sup>4</sup> U svezi odgovornosti brodarka bitno je razlikovati nautičke i komercijalne pogreške. Naime, prema čl. 4. st.2. a, brodar ne odgovara za tzv. nautičke pogreške osoba koje koristi u svojem poslovanju, osim ako postoji i njegova osobna krivnja, koju mora dokazati korisnik prijevoza.

<sup>5</sup> Ivo Grabovac, *Zakonodavne i teorijske osnove tumačenja pojma pomorske nezgode kao "iznimnog slučaja" u pomorskom prijevozu stvari*, Usporedno pomorsko pravo, br. 1-2 (133-134), 1992., str. 54. Isto, Dragan Bolanča, *Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve*, Split, 1996., str. 61.

<sup>6</sup> Ivo Grabovac, op. cit., str. 55.

<sup>7</sup> COGSA iz 1924. promijenjena je 1971. i 1992. godine.

<sup>8</sup> William Tetley, op. cit., navedeno djelo.

<sup>9</sup> Thomas Edward Scrutton, *On Charter Parties and Bills of Lading*, London, 1964., str. 225., u vezi navoda suca Lorda Summera u predmetu *Bradley and Sons v. Federal S.N.Co.* iz 1972. i suca Lorda Wrighta u predmetu *Paterson Steamships v. Canadian Cooperative Wheat Producers* iz 1934.

se da su pomorski nezgode u plovidbi samo one štete koje su prouzročene iznimnom snagom vjetra ili valova... smatram da je to preusko tumačenje..."<sup>10</sup>

U sporu *Canada Rice Mills Ltd. v. Union Marine and General Insurance Company Ltd.*, sudac Lord Wright je naglasio da se "ne može smatrati da ne mogu biti opravdani dokazi o šteti nastaloj zbog pomorskog rizika, ondje gdje je šteta prouzrokovana olujom, pa i kada njezin nastup ili snaga nije izuzetna".<sup>11</sup>

Prema pravilu o neposrednosti uzroka (*proximity rule*) engleske sudske prakse, brodar će biti oslobođen od odgovornosti kada je neposredan uzrok oštećenja bio neki *excepted perils*, iako su šteti mogli pridonijeti i drugi slučajevi, koji inače ne ulaze u kategoriju izuzetih slučajeva.<sup>12</sup> Takvo je stajalište za naše pravno poimanje neprihvatljivo, jer za određivanje pojma pomorske nezgode, s obzirom na uzroke oštećenja treba uvažiti onaj uzrok koji je bio odlučujući.<sup>13</sup>

Engleski su pravni teoritičari prihvatili stajališta sudaca Lorda Herschell-a i Lorda Wright-a.<sup>14</sup> Prema Carver-u, izraz "*perils of the sea*" pokriva širu izvornu sintagmu "*dangers and accidents of the sea, rivers and navigations of whatsoever nature and kind*" (opasnosti i nezgode mora, rijeka i plovidbe bilo kakve naravi i vrste) ili formulaciju u COGSA "*perils, dangers and accidents of the sea and other navigable waters*".<sup>15</sup> *Perils of the sea* označava neočekivani događaj koji nastaje kao posljedica osobitih fizičkih uvjeta plovidbe na moru i kojemu se ne može suprotstaviti naporima ljudske vještine i razuma. Da bi se priznala eksepcija broдача, potrebno je ustanoviti ishodište opasnosti kao prirodnog i neizbježnog događaja neodoljive snage svojstvenog elementu mora i slučajnosti, a druge događaje koji su povezani s opasnostima mora mogli pridonijeti šteti, te da su oštećenja slučajna.<sup>16</sup>

Po Scrutton-u izraz "*perils of the sea*" pokriva svaku štetu na teretu prouzročenu morskom vodom, olujom, u sudaru, nasukanju ili drugim opasnostima svojstvenim moru ili brodu na moru, ako oštećenje nisu mogli predvidjeti i spriječiti prijevoznik ili

<sup>10</sup> (1887) 12 *App. Cas.* str. 509. Vidi također *Fletcher v. Inglis* (1819.), *Letchford v. Oldham* (1880.) i *Grant Smith v. Seattle Dock* (1920.). T. G. Carver – R. P. Colinvaux, *Carriage by Sea*, vol. 1., London 1963., str. 139-140.

<sup>11</sup> (1940) 67 *Lloyd's Rep.* 549 na str. 537. Ako se radi o slučajnom ulasku mora u brod koje je oštetilo teret, a to se nije očekivalo u redovitom tijeku zbiljanja, postoji *prima facie* dokaz o oštećenju zbog pogibelji mora. Šteta koja nije nastala zbog prodora mora u brod, nego zbog djelovanja s ciljem da se spriječi takav ulazak morske vode, priznat će se također kao posljedica *perils of the sea*. *Perils of the sea* nemaju isto značenje kao *perils on the sea* – kiša nije *peril of the sea*, nego je samo *perils on the sea*. Vidi Thomas Edward Scrutton, op.cit., str. 224-225. Također Dragan Bolanča, op. cit. str. 63. i 66.

<sup>12</sup> U sporu *Hamilton v. Pandorf* iz 1887., brodar je oslobođen od odgovornosti za oštećenje tereta od morske vode koja je ušla kroz pukotinu koju su izazvali štakori na brodu. T. G. Carver – R. P. Colinvaux, op. cit., str. 142.

<sup>13</sup> Dragan Bolanča, op. cit., str. 66.

<sup>14</sup> William Tetley, op. cit., navedeno djelo.

<sup>15</sup> T. G. Carver – R. P. Colinvaux, op. cit., str. 134.

<sup>16</sup> Ibidem.

njegovi namještenici kao nužni ili vjerojatni događaj u pothvatu.<sup>17</sup>

Osim toga, treba istaknuti da prema Stevens-u izraz "*perils, dangers and accidents of the sea and other navigable waters*" obuhvaća samo izvanredno djelovanje vjetera i valova svojstveno moru koje je prouzročilo štetu na brodu.<sup>18</sup>

### 2.2.2. Francusko pravo

U Zakonu br. 66-420,<sup>19</sup> usvojenom 18. lipnja 1966. godine ne spominju se pomorske nezgode, ali je u čl. 27. st. 1. t. d. predviđen slučaj isključivanja odgovornosti brodarka (*cas exceptés*), navodeći "okolnosti koje proizlaze iz događaja koji nije moguće pripisati brodarku" ("*des faits constituant un événement non imputable au transporteur*").<sup>20</sup> Također, niti prijašnji francuski Zakon o prijevozu robe morem iz 1936. godine ne spominje pomorske nezgode, ali se drži da je ona formulirana čl. 4. st. 3. u sklopu "okolnosti koje tvore nepredviđeni događaj ili nesavladivu snagu" ("*des faits constituant un cas fortuit ou de force majeure*").

Prema čl. 27. st. 2., krcatelj ili njegov pravni sljednik moći će u tim slučajevima dokazati da su gubici ili štete, u cjelosti ili djelomično, prouzrokovane krivnjom brodarka ili njegovih namještenika, ali krivnjom koja se ne odnosi na zapovjednika ili druge namještenike brodarka, što je, kao izuzeti slučaj, navedeno u čl. 27. st. 1. t. b.<sup>21</sup>

Tetley ističe sličnost čl. 27. st. 1. t. d. Zakona br. 66-420 i čl. 1147. francuskog Građanskog zakonika (*Code civil*)<sup>22</sup> iz 1804. godine, prema kojem "dužnik je obvezan ... svaki put kada ne uspije dokazati da neizvršenje njegove obveze potječe radi vanjskog uzroka koji se ne može njemu pripisati, dok god nema namjere s njegove strane".<sup>23</sup> Prema tome, od brodarka se zahtijeva da dokaže *force majeure* ili *cas fortuit*,

<sup>17</sup> Thomas Edward Scrutton, op. cit., str. 224.

<sup>18</sup> F. Edward Stevens, *Shipping Practice*, London, 1953., str. 34.

<sup>19</sup> Pomorski prijevoz u Francuskoj reguliran je Zakonom br. 66-420 od 18. lipnja 1966. o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima (*Loi no 66-40 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*) s Uredbom br. 66-1078 od 31. prosinca 1966. o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima (*Decret no 66-1078 du 31 decembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*), zajedno čine jednu kodifikacijsku cjelinu. Francuski zakon iz 1966. revidiran je 1979., 1986. i 1987. na način da su u cjelosti inkorporirana Visbyjska pravila. Vidi: Ivo Grabovac, *Revizija nekih odredaba o teretnici i odgovornosti brodarka u prijevozu stvari u Francuskoj*, Adrias, br. 2., 1988., str. 257. Isto Dragan Bolanča, op. cit., str. 21.

<sup>20</sup> Prema tome, nije sadržana konvencijska sintagma u francuskom izvorniku: "*des périls, dangers ou accidents de mer ou d'autres eaux navigable*".

<sup>21</sup> Čl. 27. st. 2. u izvorniku glasi: "Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute prévue à la lettre b ci-dessus". Rodière smatra da je ovdje predviđeno načelo pretpostavljene odgovornosti (*présomption de responsabilité*), s čim se, prema navedenom, ne možemo složiti. Vidi René Rodière, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports*, vol. 1., Paris, 1968., str. 251.

<sup>22</sup> William Tetley, op. cit., navedeno djelo.

kao što se zahtijeva u francuskom građanskom pravu.

Događaj koji se ne može pripisati brodaru treba biti takav da brodar nema nikakvog utjecaja na okolnost koja je prouzročila štetu, ili, drugim riječima, pomorska nezgoda mora biti takva da je nije moguće predvidjeti i koja nije svladiva prema nacionalnom zakonu iz 18. lipnja 1966. Općenito, smatra se da je sudska praksa zadržala isto tumačenje pomorske nezgode kao u starom Zakonu iz 1936.<sup>24</sup>

Kada primjenjuju navedeni zakonski tekst, francuski sudovi zahtijevaju da pomorska nezgoda sadrži značajke više sile.<sup>25</sup> To se može uočiti analizom primjera iz francuske sudske prakse.

Tako je, primjerice, francuski *Cour d'Appel d'Aix* u presudi iz 1962. godine ekskulpirao brodaru od odgovornosti zbog toga jer je gusta magla u kanalu spriječila brod u pravodobnom prispjēju u luku odredišta.<sup>26</sup>

S druge strane, u presudi istog suda iz 1992. godine, vjetar snage 8 do 10 po Beaufortovoj ljestvici<sup>27</sup> tijekom plovidbe iz Tunisa do Francuske nije bio razlog ekskulpacije brodaru zato jer zimi na Mediteranu vjetar takve brzine ne predstavlja izvanredni ili nepredviđeni događaj.<sup>28</sup> Isti je stav zauzeo *Tribunal de commerce de Marseille*, smatrajući kako oluja u veljači na Atlantiku, snage 8 do 9 po Beaufortovoj ljestvici, nije razlog za isključenje odgovornosti brodaru prema čl. 27. t. d. Zakona br.

<sup>23</sup> Čl. 1147. *Code civil*-a glasi: “*Le débiteur est condamné, s’il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l’inexécution de l’obligation, soit à raison du retard dans l’exécution, toutes les fois qu’il ne justifie pas que l’inexécution provient d’une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu’il n’y ait aucune mauvaise foi de sa part.*”

<sup>24</sup> René Rodière, op. cit., str. 629.

<sup>25</sup> Dragan Bolanča, op. cit., str. 69. William Tetley, op. cit., navedeno djelo.

<sup>26</sup> *Cour d'Appel d'Aix* u presudi od 3. travnja 1962, *Droit Maritime Français*, 1963., str. 166. Brod je kasnio tri dana zbog čega su banane, koje su bile predmet ugovora o prijevozu, stigle oštećene.

<sup>27</sup> Beaufortova ljestvica:

Broj	Brzina (km/h)	Opis
0	0	šumica
1	2	šibica
2	5	plava šibica
3	9	plava šibica
4	14	plava šibica
5	19	plava šibica
6	24	plava šibica
7	30	plava šibica
8	37	plava šibica
9	44	plava šibica
10	52	plava šibica
11	60	plava šibica
12	—	plava šibica

<sup>28</sup> *Cour d'Appel d'Aix* u presudi od 2. prosinca 1992., (*The Medjerda*). *Revue Scapel* 1993., str. 13. Također, *Cour d'Appel d'Aix* u presudi od 29. travnja 1999. (*The Al-Hoceima*); bilješka P. Bonassies-a, *Droit Maritime Français*, 1991., str. 105.

66-420., budući nije nepredvidiva i neotklonjiva.<sup>29</sup>

Za razliku od primjene internog zakonskog teksta, kada primjenjuju čl. 4. st. 2. t. c. Konvencije, francuski sudovi zauzimaju blaži stav jer tada pogibelj mora ne treba ispunjavati uvjete "*imprévisible et insurmontable*" (nepredvidivosti i neotklonjivosti).<sup>30</sup> Brodara tereti dokaz da je "*fortune de mer*" predstavljala višu silu, odnosno zapreku koja je zbog svoje snage i siline bila nesvladiva u ispunjavanju njegovih obveza.<sup>31</sup> Tome treba dodati kako se od broдача, u nekim slučajevima, zahtijeva da dokaže dva elementa *force majeure*: "*imprévisible et insurmontable*".<sup>32</sup> U nastavku su navedene neke od najvažnijih odluka francuske judikature u primjeni čl. 4. st.2. t. c.

*Tribunal de commerce de Paris* u svojim odlukama iz 1981. i 1984. godine smatrao je da snažna oluja nije razlog eksculpacije broдача prema čl. 4. st. 2. t. c. Konvencije, ako broдар nije uložio dužnu pozornost u osposobljavanju broда za plovidbu.<sup>33</sup> Isto se tako broдар ne može pozivati na oslobođenje od odgovornosti kada je npr. stvarni razlog uništenja robe njeno neodgovarajuće skladištenje na palubi.<sup>34</sup>

S druge strane, iz dosadašnjih primjera iz sudske prakse, vidi se kako su nesvladive zapreke predstavljale razlog za oslobođenje odgovornosti prema čl. 4. st. 2. Konvencije. Npr., *Cour d'Appel d'Aix* je u svojoj odluci iz 1985. godine oslobodio prijevoznika od odgovornosti u slučaju kada je roba pravilno uskladištena, a oluja izvanredne naravi.<sup>35</sup> Iste su odluke francuski sudovi donijeli 1988. i 1989. godine, u slučajevima kada su snažan vjetar i veliki valovi ocijenjeni kao pomorska nezgoda, gdje je brod bio pouzdan i osposobljen za plovidbu a teret pravilno složen.<sup>36</sup>

<sup>29</sup> *Tribunal de commerce de Marseille*, 22. travnja 1988., (*The Nausicaa*). *Bulletin des Transports* 1988., str. 348. Isto u presudi *Cour d'Appel d'Aix* 2. ožujka 1988., (*The Rhône*).

<sup>30</sup> Dragan Bolanča, op. cit., str. 69. Isto William Tetley, op. cit., navedeno djelo.

<sup>31</sup> Ibidem.

<sup>32</sup> William Tetley, op. cit., navedeno djelo. Vidi, npr. presude: *Tribunal de commerce de Paris*, 15. veljače 1978., *Droit Maritime Français*, 1979., str. 726.; *Cour d'Appel d'Aix*, 9. listopada 1985., *Droit Maritime Français*, 1987., str. 151.; *Cour d'Appel d'Aix*, 27. lipnja 1986., *Droit Maritime Français*, 1988., str. 243.; *Cour d'Appel d'Aix*, 22. veljače 1990., *Droit Maritime Français*, 1991., str. 154.; *Cour d'Appel de Rouen*, 14. studenoga 1996., *Bulletin des Transports* 1997., str. 555.; *Cour d'Appel de Rouen*, 24. veljače 2000., (*The Azizal*), *Droit Maritime Français*, 2000., str. 830.

<sup>33</sup> *Tribunal de commerce de Paris* je u odluci od 13. siječnja 1984., smatrao da zimska oluja snage 9 po Beaufortovoj ljestvici u Biskajskom zaljevu ne predstavlja nepredvidivu i neodoljivu snagu za odgovarajuće konstruiran brod, dovoljno opremljen i prikladno održavan. U tom slučaju tribunal je smatrao prijevoznika odgovornim jer nije obavio dužne radnje kako bi osposobio brod za plovidbu u zimskim uvjetima. *Droit Maritime Français*, 1984., str. 750. Vidi također odluku *Tribunal de commerce de Paris* od 22. svibnja 1980., u kojoj je navedeno kako oluja koja nije dostatne snage da se ne bi mogla svladati razumnošću ne znači pogibelj mora. *Droit Maritime Français*, 1981., str. 242. Slično *Tribunal de commerce de Caen* u presudi 14. listopada 1992. (*The Pyrgos*), *Droit Maritime Français* 1993., str. 313.

<sup>34</sup> *Cour de Cassation*, 7. srpnja 1998., (*The Atlantic Island*), *Droit Maritime Français*, 1998., str. 826.

<sup>35</sup> *Cour d'Appel d'Aix* u presudi iz 27. veljače 1985., (*The Liberté*), *Droit Maritime Français*, 1987., str. 147. Šteta na teretu nastala je na kamionu i prikolici tijekom studenoga, kada je brod prelazeći

Postoje i brojni primjeri u francuskoj sudskoj praksi u kojima se smatralo da zapreka nije bila takve snage i siline da bi bila nesvladiva u ispunjavanju brodarovih obveza. Primjerice, travanjska oluja snage 9 do 10 na Mediteranu tijekom plovidbe iz Marseilles-a do Tunisa,<sup>37</sup> snaga vjetera 6 do 9 u prosincu tijekom plovidbe iz Alžira za Francusku,<sup>38</sup> ili snaga vjetera 6 do 8 u rano proljeće na Mediteranu<sup>39</sup> nisu smatrani razlogom ekskulpacije broдача, budući da takvi uvjeti nisu neuobičajeni za određeno doba godine.

Zanimljiva je i odluka *Cour d'Appel de Paris* iz 1984. Sud je smatrao da je broдар odgovoran za polovicu štete na teretu u snažnoj oluji (vjetera snage 10, i valovi visine 10 m i viši), jer je kapetan znao vremensku prognozu. Drugu polovicu štete snosio je otpremnik koji nije osigurao odgovarajuću ambalažu.<sup>40</sup> Iz ovoga, kao i sličnih primjera u francuskoj sudskoj praksi,<sup>41</sup> može se zaključiti da u slučajevima kada su gubitak ili šteta na teretu djelomično prouzročeni propustom broдача koji nije uspio sa zahtjevom za ekskulpaciju zbog pomorske nezgode, a dijelom i propustom otpremnika, odgovornost će snositi razmjerno broдар i otpremnik.

Iz francuske sudske prakse, također se može izvesti zaključak da je prijevoznik odgovoran za čitavu štetu na teretu, ako je ona prouzročena djelomično krivnjom prijevoznika, a djelomično pomorskom nezgodom od koje se nije bilo moguće zaštititi dužnom pozornošću prijevoznika (“*extérieurs à la sphere de diligence du chargeur*”).<sup>42</sup>

U francuskoj pravnoj teoriji neki stariji autori, kao što su Ripert<sup>43</sup> i Legendere<sup>44</sup>, smatraju da pomorska nezgoda mora sadržavati elemente više sile. Stoga treba prihvatiti stajalište Chaiban-a<sup>45</sup> i Rodière-a,<sup>46</sup> koji smatraju da viša sila nije preduvjet za opasnosti mora.

<sup>36</sup> *Cour d'Appel de Paris*, 13. svibnja 1988., (The Ange Atlantic), Droit Maritime Francais, 1989., str. 245. Tijekom plovidbe iz Dunkrika za Indoneziju, kod španjolske obale, pomorsku je nezgodu prouzročio vjetera snage između 6 i 10, i valovi visine između 7 i 8 metara. Slično u prethodnoj odluci *Tribunal de commerce de Marseille* od 12. siječnja 1993., (The Amira), Revue Scapel 1993., str. 45., (snaga vjetera 12 i visina valova 14 m u Lionskom zaljevu). Loše vrijeme i snaga vjetera 7 u plovidbi iz Hochiminha za Conakry zbog kojega je brod oštro zaokrenuo oštetiši teret, što u pravilu ne bi trebalo činiti pomorsku nezgodu, prihvaćeni su kao razlog ekskulpacije broдача u presudi *Cour d'Appel d'Aix*, 13. rujna 1989., neobjavljeno; komentar P. Bonassies-a, Droit Maritime Francais, 1992., str. 155.

<sup>37</sup> *Cour d'Appel d'Aix*, 27. lipnja 1986., (The Cap-Taillat), Droit Maritime Francais, 1988., str. 243.

<sup>38</sup> *Cour d'Appel d'Aix*, 23. veljače 1993., (The Saint-Louis), Droit Maritime Francais, 1994., str. 370. Vidi također odluku *Cour d'Appel d'Aix*, 17. veljače 1994.

<sup>39</sup> *Cour d'Appel d'Aix*, 30. listopada 1997., (The Aydan), Revue Scapel 1998., str. 23.. Vidi također *Tribunal de commerce de Marseille*, 3. listopada 1977., (The Gino), Revue Scapel 1991., str. 191.

<sup>40</sup> *Cour d'Appel de Paris*, 12. siječnja 1984., Droit Maritime Francais, 1984., str. 413.

<sup>41</sup> *Cuur de Cassation*, 20. siječnja 1998., (The Red-Sea-Elbe), Droit Maritime Francais, 1998., str. 578.

<sup>42</sup> Vidi *Chambre Arbitrale Maritime de Paris*, presuda br. 971., od 4. listopada 1997., Droit Maritime Francais, 1988., str. 706. Također *Cuur de Cassation*, 7. srpnja 1988., (The Atlantic Island), Droit Maritime Francais, 1988., str. 826.



### 2.2.3. Belgijsko pravo

Belgijski Trgovački zakon iz 1828. godine jedini je kontinentalni zakon koji je, doslovno, preuzeo tekst Haaških pravila, na način da je u čl. 91. uvrstio čitavu konvenciju.<sup>47</sup>

Francuska praksa i belgijska jurisprudencija imaju stajalište da izvanredne pomorske nezgode oslobađaju brodar od odgovornosti, čak i kada nisu prevelikog intenziteta. Belgijski sudovi kod utvrđivanja postojanja pomorske nezgode, uzimaju u obzir sve relevantne okolnosti, kao što je brzina vjetra, težina vala, uvjeti mora, vrijeme i mjesto štete, vrstu broda, trajanje lošeg vremena i sl.<sup>48</sup>

Iz primjera u sudskoj praksi je vidljivo da, ako prijevoznik nije uspio dokazati da je poduzeo dužne radnje u osposobljavanju broda za plovidbu prije i na početku plovidbe i primjerenu zaštitu tereta, nije mogao računati na ekskulpaciju.<sup>49</sup> Primjerice, smatralo se da brod, osposobljen za plovidbu, mora biti u stanju odoljeti vjetru snage 10 i više,<sup>50</sup> iako ima i drukčijih primjera.<sup>51</sup> Međutim, čak i u slučaju oluje na moru veće snage brodar ne može biti oslobođen od odgovornosti ako ne uspije dokazati da je roba na brodu odgovarajuće uskladištena.<sup>52</sup>

Prema tome, belgijska sudska praksa, kao i engleska, prihvaća blaže shvaćanje pomorske nezgode u smislu da ona mora biti neotklonjiva *in concreto*.<sup>53</sup>

Robert De Smet smatra da događaji, koji tvore pomorsku nezgodu, moraju biti neotklonjivi i u uzročnoj vezi sa štetom.<sup>54</sup> Ne moraju biti nepredvidivi i ne izjednačuju se s višom silom.<sup>55</sup>

<sup>45</sup> Claude Chaiban, *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises*, Paris, 1965., str. 192.

<sup>46</sup> René Rodière, op. cit., str. 400-401.

<sup>47</sup> N. Yiannopoulos, *Uniform Rules Governing Bills of Lading, The Brussels Convention of 1924 in the light of National Legislation*, *The American Journal of Comparative Law*, br. 4., 1961., str. 380. Isto Dragan Bolanča, op. cit., str. 19.

<sup>48</sup> William Tetley, op. cit., navedeno djelo.

<sup>49</sup> *Tribunal de commerce d'Anvers* u presudi od 1. travnja, 1977., JPD 1977/78., str. 77. Prijevoznik ne može računati na oslobođenje od odgovornosti ako nije uspio dokazati da je poduzeo odgovarajuće radnje kako bi zaštitio teret, a oštećenje je uzrokovano naletom morske vode. Vidi također *Tribunal de commerce d'Anvers* u presudi od 7. svibnja 1975., JPD 1975., str. 479.

<sup>50</sup> *Rechtbank van Koophandel van Brudge*, 15. siječnja 1974., *European Transport Law*, 1974., str. 130. Tako iznenadni žestoki udar vjetra snage do 10 ne opravdava ulazak vode u skladište broda, pa prijevoznik mora dokazati da je u tim uvjetima bilo nemoguće primjereno zaštititi robu. Vidi *Rechtbank van Koophandel te Antwerpen*, 25. travnja 1972., *European Transport Law*, 1972., str. 1007. Slično *Rechtbank van Koophandel van Brudge*, 3. svibnja 1976., *European Transport Law*, 1979., str. 801.

<sup>51</sup> Suprotno od prethodnih primjera, iznenadna oluja snage 9 do 10 zbog koje su se kontejneri rasuli smatrala se pomorskom nezgodom. *Cour d'Appel de Bruxelles*, 17. siječnja 1974., JPD 1974., str. 54.

<sup>52</sup> *Rechtbank van Koophandel te Antwerpen*, 25. travnja 1972., *European Transport Law*, 1972., str. 1007.

#### 2.2.4. Pravo SAD

U pravu SAD, Zakon o prijevozu robe morem (*Carriage of Goods by Sea Act*, u daljnjem tekstu US COGSA) iz 1936. i Pomorski zakon iz 1893. ili tzv. Harter Act usporedo uređuju odgovornost brodaru za prijevoz stvari morem,<sup>56</sup> s tim da US COGSA vrijedi za razdoblje prijevoza od ukrcaja stvari na brod do njihovog iskrcanja s broda, dok Harter Act regulira prethodne i odnose nakon toga. US COGSA se odnosi na vanjski promet, a Harter Act (ako brodar nije izričito izabrao primjenu US COGSA) obuhvaća i unutarnji promet.<sup>57</sup>

Kod instituta izuzetih slučajeva postoje određene sadržajne razlike između Harter Act-a i US COGSA. U čl. 3. Harter Act-a se kao izuzeti slučaj navodi "*dangers of the sea or other navigable waters*". US COGSA u čl. 4. st. 2. t. c. u cjelosti je preuzeo formulaciju sadržanu u Konvenciji, te se među razlozima eksculpacije brodaru navodi i "*perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters*".

U američkoj sudskoj praksi definicije pomorske nezgode u pomorskom prijevozu robe su naglašavale njezinu izvanrednu i neodoljivu narav.<sup>58</sup> U predmetu *The Giulia*, naglašeno je da su pomorske nezgode "... one opasnosti (*perils*) koje su karakteristične za more, koje su izvanredne naravi ili koje nastaju radi neodoljive jačine ili siline i od kojih se ne može zaštititi uobičajenim naporima ljudske sposobnosti i razboritosti".<sup>59</sup> Sudac Hough, u slučaju *The Rosalia*, pomorsku je nezgodu označio kao "... nešto tako katastrofalno u pogledu nadvladavanja onih zaštitnih mehanizama, pomoću kojih iskusni i oprezni pomorci obično sigurno dovode brod i teret u luku".<sup>60</sup> U osvrtu na prethodni navod, sudac Hand je u čuvenom citatu u slučaju *The Naples Maru* istaknuo "... to ne predstavlja ništa više od toga da vrijeme na koje brod naiđe mora biti prejako za dobro opremljeni brod da bi se mogao pružiti otpor".<sup>61</sup>

Valja istaknuti da se u američkoj jurisprudenciji teoretičari slažu da izraz "*perils of the sea*" predstavlja djelovanje slučajne morske stihije takve snage koja se, objektivno, nije mogla očekivati i koja nadvladava otpornost dobro građenog i opremljenog broda.<sup>62</sup>

<sup>53</sup> Dragan Bolanča, op. cit., str. 67. Ovakav stav belgijskih sudova moguće je potkrijepiti presudom *Tribunal de commerce d'Anvers* od 1. ožujka 1971., JPD 1971., str. 321. Teret je bio oštećen za vrijeme kratkotrajne oluje snage 9 i 10 i udara vjetrova snage 11 i 12, zbog čega se brod zaokrenuo za 40 stupnjeva, te citiranom presudom *Cour d'Appeal de Brux* od 17. siječnja 1974.

<sup>54</sup> Robert De Smet, *Droit Maritime et droit fluvial belges*, Bruxelles, 1971., str. 483-485.

<sup>55</sup> Ibidem.

<sup>56</sup> Vidi Michael F. Sturley, *The History of COGSA and Hague Rules*, Journal of Maritime Law and Commerce, br. 1., 1991., str. 12-14.

<sup>57</sup> Vidi Dragan Bolanča, op. cit., str. 17.

<sup>58</sup> William Tetley, op. cit., navedeno djelo.

<sup>59</sup> 218 Federal Reporter 744 na str. 746 (U.S. Circuit Court of Appeals 1914).

<sup>60</sup> 264 Federal Reporter 285 na str. 288 (U.S. Circuit Court of Appeals 1920).

### 3. Perils of the seas u pomorskom osiguranju

Institutske klauzule, a posebice njihova redakcija iz 1983., u svjetskoj su praksi doživjeli tako široku primjenu i izvan engleskog pravnog područja, da se danas može govoriti kako imaju značajke standardnih uvjeta za osiguranje brodova međunarodnog značenja. Pod pojmom institutske klauzule (*Institute Clauses*) podrazumijevale su se standardne ugovorne klauzule koje je publiciralo Udruženje londonskih pomorskih osiguratelja (*Institute of London Underwriters*), na čiji su sadržaj, u velikoj mjeri, utjecala stajališta sudske prakse.<sup>63</sup>

Kako je *Institute of London Underwriters*, kao asocijacija samostalnih osiguravajućih društava za pomorsko osiguranje, prestao postojati, izgubilo se i njegovo značenje na ujednačavanju uvjeta pomorskog osiguranja. Međutim time nije prestala potreba poslovne prakse za standardizacijom uvjeta osiguranja.

Novi uvjeti za osiguranje brodova, koji bi u praksi trebali zamijeniti Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme iz 1983. ili 1995. (*Institute Time Clauses – Hulls*, ili *ITC – Hulls 1/11/95*), pod nazivom Međunarodne klauzule za osiguranje brodova (*International Hull Clauses*)<sup>64</sup> objavljeni su na engleskom tržištu osiguranja krajem 2002. (*IHC 01/11/02*), a revidirani krajem 2003. (*IHC 01/11/03*).<sup>65</sup>

Prema *Perils Clause* (klauzula 6.1.1. *ITC – Hulls 1/10/83* i *ITC – Hulls 1/11/95* i klauzula 2.1.1. *IHC 01/11/03*) osiguranjem je pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog broda nastalo zbog opasnosti mora, rijeka, jezera ili drugih plovinih voda (*perils of the seas rivers lakes or other navigable waters*).<sup>66</sup> Tekst navedenih klauzula ne navodi koji su sve rizici obuhvaćeni tim izrazom, što je bitno za utvrđivanje sadržaja ugovornog odnosa iz osiguranja brodova. Budući da se na ugovore, koji se sklapaju prema bilo kojem od spomenutih uvjeta za osiguranje brodova, primjenjuje englesko pravo, a engleski je sud isključivo nadležan za rješavanje sporova, u njihovoj primjeni termin "*perils of the seas*" treba tumačiti na način kako se tumači u engleskoj sudskoj i poslovnoj praksi.<sup>67</sup>

<sup>61</sup> 1939 American Maritime Cases 1087 na str. 1090 (Court of Appeals 1939).

<sup>62</sup> G. Grant – C. Black, *The Law of Admiralty*, New York, 1975., str. 162-163. Vidi također J. T. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, Minnesota, 1987., str. 352.

<sup>63</sup> Opširnije o ovome vidi Drago Pavić, *Institutske klauzule pomorskog osiguranja*, Zagreb, 1991.

<sup>64</sup> Izraz međunarodne klauzule za osiguranje brodova opravdava se činjenicom da je veliki dio svjetske pomorske tonaže reosiguran na engleskom tržištu i da će vjerojatno ti brodovi biti osigurani prema novim uvjetima. Na taj bi način, neovisno o tome što pripadaju engleskom pravnom poretku, imali šire međunarodno značenje kao što su to do sada imale i institutske klauzule.

<sup>65</sup> Nove je uvjete izradilo tijelo londonskog tržišta osiguranja *Joint Hull Committee*, sastavljeno od predstavnika Lloyd's-a i samostalnih osiguravajućih društava. Za sada je neizvjesno kada će doći do šire primjene novih uvjeta pri sklapanju ugovora o pomorskom osiguranju. Vidi Richards Hogg Lindley, *A Commentary on the International Hull Clauses (01/11/02)*, 2nd edition, London, 2003.

Institutske klauzule za osiguranje robe (*Institute Cargo Clauses*) iz 1982. međusobno se razlikuju prema širini pokrića. Komplet *Institute Cargo Clauses (A)* pruža osiguranje svih rizika (*all risks*), što znači da pokrivaju i "perils of the seas". Klauzulama (B) i (C) osigurani su rizici određeni metodom nabrojanih rizika (*named perils*). Među njima se posebno ne navodi "perils of the seas", ali je klauzulom 1.1. uključeno više rizika koji su obuhvaćeni tim pojmom, kao što je npr. sudar, udar, nasukanje, potonuće, brodolom, itd.

Dvije sudske odluke iz 1887., u predmetu *The Xantho*<sup>68</sup> i predmetu *The Inchmaree*,<sup>69</sup> najviše su utjecale na zakonodavno reguliranje termina "perils of the seas" u engleskom pravu pomorskog osiguranja. U čl. 3. st.2. engleskog Zakon o pomorskom osiguranju (*Marine Insurance Act*) iz 1906., pod pojmom "pomorski rizici" ("*maritime perils*") podrazumijevaju se rizici koji su posljedica, ili su svojstveni, pomorskoj plovidbi (*the navigation of the sea*), kao što su npr. opasnosti mora (*peils of the sea*), požara, ratnih rizika, pirata, gusara, kradljivaca, zapljene, uzapćenja, ograničenja i zadržavanja, izbacivanja tereta u more, baraterije i svakog drugog rizika takve vrste ili je naveden u polici osiguranja.<sup>70</sup>

Prema Pravilu 7. Pravila za tumačenje police (*Rules for Construction of Policy*) engleskog Zakona o pomorskom osiguranju, pojam "perils of the seas" se odnosi samo na slučajne događaje ili nezgode na moru (*fortuitous accidents or casualties*), dok se ne odnosi na normalno djelovanje vjetra i valova (*ordinary action of the winds and waves*).<sup>71</sup>

Budući da nije propisano koji sve rizici potpadaju pod pojam "perils of the seas", prema relevantnoj sudskoj i poslovnoj praksi smatra se da su klauzulom 6.1.1.

<sup>66</sup> Zbog zahtjeva prakse suvremenog pomorskog osiguranja, u reviziji institutskih klauzula od 1983., izrazu "perils of the seas" dodane su riječi "rivers, lakes or other navigable waters".

<sup>67</sup> Institutske klauzule, kao i nove međunarodne klauzule sadrže odredbu o primjeni engleskog prava i prekse na ugovor, koja glasi: *This insurance is subject to english law and practice*. Svrha je te odredbe da se čitav ugovorni odnos, na koji se primjenjuju institutske klauzule, podvrgne mjerodavnosti engleskog pravnog poretka, budući da su ove klauzule utemeljene na engleskom pravu. Pravni učinak ugovaranja institutskih klauzula i međunarodnih klauzula izvan engleskog pravnog sustava na primjenu prava ovisi, prije svega, primjenjuju li se u svojoj izvornoj verziji, tj. s klauzulom o primjeni engleskog prava i prakse na ugovor ili se ugovorno isključuje primjena te klauzule. Ako se želi osigurati primjena nekog drugog prava na ugovor, pri sklapanu ugovora treba primijeniti postupak koji bi omogućio njegovu primjenu. Da bi se to postiglo potrebno je kod ugovaranja određene klauzule u polici osiguranja izričito isključiti primjenu klauzule "This insurance is subject to english law and practice" i izričito ugovoriti primjenu drugog prava unošenjem u tekst police posebne ugovorne odredbe prigodom njezina ispostavljanja (npr. "This insurance is subject to Croatian law"). Opširnije vidi Drago Pavić, op. cit., str. 23-33.

<sup>68</sup> *Thomas Wilson, Sons & Co. v. The Owners of the Cargo (The Xantho)*, (1887) 12 App.Cas.503., str. 509.

<sup>69</sup> Presuda Doma lordova u predmetu *Thames & Marsey Marine Insurance Co. v. Hamilton & Fraser Co.* (1887) 12 App. Cas. 484. Vidi E. R. Hardy Ivamy, *Marine Insurance*, London, 1969, str. 198.; također Joseph Arnould, *The Law of Marine Insurance and Average*, II, *British Shipping Law*, vol. 10., London, 1961, str. 813.

<sup>70</sup> "Maritime perils" means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is say, perils of the seas, fire, war, perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detainment's of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

Institutskih klauzula iz 1983. i 1995., kao i klauzulom 2.1.1. Međunarodnih klauzula za osiguranje brodova obuhvaćeni sljedeći rizici: sudar (*collision*), udar u uronjeni ili plivajući predmet, udar u neki nepokretni predmet (*fixed object*), potonuće ili prevrnuće (*sinking or capsizing*), nasukanje (*stranding*), dodir broda s dnom (*grounding*) i nevrijeme (*heavy weather*). Kako ne postoji konačna lista takvih nezgoda, to može biti svaki drugi izvanredni vanjski događaj u pomorskoj plovidbi.<sup>72</sup>

Na nastanak štete često djeluje više uzroka. Prema čl. 55. st.1. Engleskog Zakona o pomorskom osiguranju, ako nije drukčije predviđeno policom osiguranja, osiguratelj je odgovoran za svaki gubitak neposredno uzrokovan osiguranim rizikom (*proximately caused by a peril insured against*), ali... nije odgovoran za bilo koji gubitak koji nije neposredno uzrokovan osiguranim rizikom. Iz ove formulacije, kao i formulacije u čl. 55. st.2., jasno je, da u slučaju kada je šteta posljedica više uzroka, englesko pravo pomorskog osiguranja za izbor relevantnog uzroka primjenjuje kriterij neposrednog uzroka (*proximate cause*).

U suvremenoj engleskoj sudskoj praksi zakonsko načelo *proximate cause* tumači se kao “*proximate in efficiency*”, a ne “*proximate in time*”, što znači da se kao temeljni kriterij uzima najvažniji i stvaran uzrok štete (*predominant in efficiency*), a ne najbliži uzrok vremenu nastanka štete.<sup>73</sup> Pravilo najbližeg uzroka valja primijeniti kada novi najbliži uzrok prekida prirodni slijed uzročnosti nastanka štete, a ako nije bilo prekida veze s prvim uzrokom, taj se uzima kao neposredan uzrok štete.<sup>74</sup>

Kako je već navedeno, Institutske klauzule (6.1.1.) i Međunarodne klauzule za osiguranje brodova (2.1.1.) koriste formulaciju: “osiguranjem je pokriven gubitak” ili “oštećenje osiguranog broda nastalo zbog (*caused by*) opasnosti mora, rijeka, jezera ili drugih plovniha voda”. Ako se uzme u obzir da je u predmetu *Salem* sudac lord Kerr istaknuo da izraz “*might have been attributable*” u ugovoru o osiguranju ne mijenja kriterij neposrednog uzroka, isto bi se trebalo odnositi i na izraz “*caused by*”. Osim izraza “*caused by*”, navodeni su izrazi “*arising from*” (klauzule 25. i 26. *ITC – Hulls 1/10/83* i *ITC – Hulls 1/11/95* i klauzule 30. i 31. *IHC 01/11/03*), i “*resulted from*” (klauzula 6.2.5. *ITC – Hulls 1/10/83* i *ITC – Hulls 1/11/95* i klauzula 2.2.5. *IHC 01/11/03*). Prema navedenom, i njih bi trebalo podrazumijevati “*proximately*”.

<sup>71</sup> The term “perils of the seas” refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves. U osvrtu na ovu definiciju, sudac lord Scrutton je u poznatom predmetu *Samuel v. Dumas* (1924.) naglasio da izraz “fortuitous accidents or casualties” nije odgovarajući, jer se mora raditi o opasnosti, nepredvidivoj i slučajnoj nezgodi, s nenamjeranim i neočekivanim učinkom, mora biti “od mora” a ne samo “na moru”. Uobičajeno djelovanje vjetrova i valova su “od mora”, ali nisu opasnosti.

<sup>72</sup> Drago Pavić, “*Perils of the seas*” kao osigurani rizik, Svijet osiguranja, br. 5., 1999. Dostupno na <http://www.osiguranje.hr/>.

<sup>73</sup> Ibidem.

<sup>74</sup> Vidi predmet *Miss Jay Jay* (1987) 1 Lloyds Rep.32. Ibidem.

#### 4. Zaključak

Uvažavajući prethodna zakonodavna rješenja, stajališta sudske prakse i tumačenje pravnih teoretičara, može se zaključiti da se pojmom "*perils of the sea*" označavaju isključivo izvanredne i neodoljive opasnosti mora koje ugrožavaju brod i teret. Opasnost mora ne treba imati značajke više sile da bi djelovala kao izuzeti slučaj ili osigurani rizik kod pomorskog osiguranja.

Dosadašnja sudska praksa nije bila jednodušna u ocjeni da li pojam "*perils of the sea*" ima isto značenje u ugovorima o prijevozu stvari morem i ugovora u osiguranju. Naprimjer, u predmetu *Parrish & Heimbecker Ltd. v. Burke Towing & Salvage Co. (The Arlington)* zauzeto je stajalište da pojam "*perils of the sea*" ima isto značenje u jednom i drugom ugovoru.<sup>75</sup> Sudac Herschell je u predmetu *The Xanto*, također, istaknuo tu istoznačnost predmetnog pojma, ali je istodobno uočio: "...u slučaju pomorske police samo se *causa proxima* razmatra, nije važno je li bilo nepažnje onih koji brodom upravljaju ... u slučaju teretnice ponekad se mora pogledati iza neposrednog slučaja, te vlasnik broda nije zaštićen izuzetim slučajem u svakoj prilici u kojem bi bio ovlašten dobiti naknadu iz osiguranja..."<sup>76</sup>

U sudskoj praksi SAD znatno se elastičnije tumači pojam "*perils of the sea*" kao osigurani rizik, dok se znatno strože tumači kada je u pitanju oslobođenje brodarka od odgovornosti.<sup>77</sup>

Prema tome, može se zaključiti da se pojam "*perils of the sea*" uglavnom tumači u istom značenju kao osigurani rizik i kao osigurani slučaj u sudskoj i poslovnoj praksi, iako se ponekad, po mišljenju autora neopravdano, pravi razlika u značenju ovisno u kojem se prethodno spomenutom kontekstu utvrđuje. Međutim, pri tome valja voditi računa da osiguranik može dobiti naknadu iz osiguranja i kada postoji njegova krivnja ili krivnja osobe za koju odgovara, dok se u slučaju prijevoza stvari morem brodar ne može pozivati na "*perils of the sea*" kao izuzeti slučaj, ako je utvrđena takva krivnja.

Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme iz 1983. i 1995., Međunarodne klauzule za osiguranje brodova iz 2002. i 2003., te Institutske klauzule za osiguranje robe 1982. sadrže odredbu o primjeni engleskog prava i prakse na ugovor o osiguranju. Stoga se u primjeni ovih klauzula u praksi pomorskog osiguranja pojam "*perils of the seas*" treba tumačiti na način kako se tumači u engleskoj sudskoj i poslovnoj praksi.

<sup>75</sup> American Maritime Cases, Baltimore, Maryland, 1943., str. 392., pozivajući se na slučaj *The Xanto* (per Lord Herchell).

<sup>76</sup> Supra n. 68. Vidi tekođer zaključak suca Lorda Bingham-a u predmetu *The Super Servant Two* iz 1990. Lloyd's Rep. 1., str. 5-6.

<sup>77</sup> *Arbib & Houlberg v. Second Russian Insurance Co.* American Maritime Cases, Baltimore, Maryland, 1923, str. 240.

## Literatura

- [1] Tetley, William, *Tetley's Law and Other Nonsense*, Chapter 18., *Peril of the Sea and Similar Exceptions*, <http://tetley.law.mcgill.ca/>.
- [2] Grabovac, Ivo, *Zakonodavne i teorijske osnove tumačenja pojma pomorske nezgode kao "iznimnog slučaja" u pomorskom prijevozu stvari*, *Uporedno pomorsko pravo*, br. 1-2 (133-134), 1992.
- [3] Bolanča, Dragan, *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Split, 1996.
- [4] Scrutton, Thomas Edward, *On Charter Parties and Bills of Lading*, London, 1964.
- [5] Carver, T. G. – Colinvaux, R. P., *Carriage by Sea*, vol. 1., London 1963.
- [6] F. Edward Stevens, *Shipping Practice*, London, 1953.
- [7] Grabovac, Ivo, *Revizija nekih odredaba o teretnici i odgovornosti brodara u prijevozu stvari u Francuskoj*, *Adrias*, br. 2., 1988.
- [8] Rodière, René, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports*, vol. 1., Paris, 1968.
- [9] Ripert, Georges, *Droit maritime*, Tome 1., Paris, 1950.
- [10] Chaiban, Claude, *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises*, Paris, 1965.
- [11] Yiannopoulos, N., *Uniform Rules Governing Bills of Lading, The Brussels Convention of 1924 in the light of National Legislation*, *The American Journal of Comparative Law*, br. 4., 1961.
- [12] De Smet, Robert, *Droit Maritime et droit fluvial belges*, Bruxelles, 1971.
- [13] Sturley, Michael F., *The History of COGSA and Hague Rules*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, br. 1., 1991.
- [14] Grant, G. – Black, C., *The Law of Admiralty*, New York, 1975.
- [15] Schoenbaum, J. T., *Admiralty and Maritime Law*, Minnesota, 1987.
- [16] Hogg Lindley, Richards, *A Commentary on the International Hull Clauses (01/11/02)*, London, 2003.
- [17] Arnould, Joseph, *The Law of Marine Insurance and Average*, II, *British Shipping Law*, vol. 10., London, 1961.
- [18] Pavić, Drago, "Perils of the seas" kao osigurani rizik, *Svijet osiguranja*, br. 5., 1999., <http://www.osiguranje.hr/>.

Zlatko Ćesić

## **“Perils of the Sea” as an Exclusion and a Voyage Risk Covered**

### **Summary**

The paper has emphasized the problem concerning interpretation of the term ‘Perils of the Sea’ both as an excluded cover and a marine adventure risk covered.

The first part deals with an analysis of interpretations provided by comparative law in respect of the term as owner’s exemption from liability.

In consideration of the fact that the institute as well as the international marine insurance clauses make reference to English law and practice, the second part of the paper deals with interpretations of the term within English law.

Having contrasted the selected solutions provided by the law and by legal and business practices to legal theoreticians’ opinions, the author has made an attempt to offer the most appropriate solutions to the uniform legal interpretation of the term.

**Key words:** perils of the sea, excluded cover, risk covered, direct cause principle (causa proxima), voyage / marine adventure

## **“Perils of the sea” come evento eccezionale e rischio assicurato dell’impresa marittima**

### **Sommario**

Il saggio mette l’accento sugli effettivi problemi d’interpretazione del concetto *perils of the sea* nel senso di “evento eccezionale e rischio assicurato dell’impresa marittima”. Nella prima parte si analizzano i dispositivi del diritto comparato riguardante detto termine visto come caso di esenzione dell’armatore dalle responsabilità. Siccome le clausole istituzionali ed internazionali concernenti l’assicurazione delle navi fanno riferimento all’applicazione giuridica e della prassi inglesi, nella seconda parte si esamina la sua importanza nell’ambito del sistema giuridico inglese.

Mettendo a confronto i dispositivi legislativi, le risoluzioni della pratica giudiziaria e commerciale e i pareri dei teorici di giurisprudenza l’autore tenta di offrire soluzioni più adeguate per una interpretazione univoca del termine.

**Parole chiave:** rischi marittimi, evento eccezionale, regola dell’immediatezza della causa, impresa marittima