

- ① ZAJEDNIČKA HAVARIJA DEFINICIJA I SWČAKLEVI
- ② SUDAR BRODOVA - VRSTE SUDARA
POJAM SUDARA
KAKVA DA ŠTETE KOD SUDARA
- ③ 3/4 ODGOVORNOST BRODARA KOD SUDARA BRODA
- ④ SPAŠAVANJE - POJAM (DEFINICIJA)
NACRTAJ ZA SPAŠAVANJE (NACRTAJ)
- ⑤ VRSTE SPAŠAVANJA
- ⑥ STANDARDNI UGOVOR O SPAŠAVANJU
- ⑦ ONEČIŠĆENJE - DVOJNI SUSTAV - FOND KOD
ONEČIŠĆENJA
- ⑧ ELEMENTI UGOVORA O OSIGURANJU
- ⑨ OSIGURANI RIZIK I OSIG. SWČANJ
- ⑩ OSIGURANE ŠTETE - POTP. GUBITAK
STVARNI POTPUNI GUBITAK
(ZVAREĐNI)
- ⑪ INST. KLAUZURE ZA OSIGURANJE BRODA
- ⑫ OSIGURANJE ODGOVORNOSTI - VRSTE I PRIL/ŽI
OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI

POMORSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U SPLITU
PРАВNA BIBLIOTEKA, Knjiga treća

Urednik:
mr. sc. Ivica Kuzmanić

Za nakladnika:
prof. dr. sc. Drago Pavić

Udžbenici Sveučilišta u Splitu
Manualia Universitatis studiorum Spalatensis

Drago Pavić
**POMORSKE HAVARIJE I
OSIGURANJE**

II. izdanje

Rješenjem br. 011-105/3-2000. od 10. svibnja 2000.
Senat Sveučilišta u Splitu prihvatio je rukopis kao udžbenik Sveučilišta u
Splitu i odobrio upotrebu zaštitnog znaka Sveučilišta u Splitu i natpis
"Manualia Universitatis studiorum Spalatensis"

Split 2003.

Dr. Drago Pavić, redoviti profesor na Sveučilištu u Splitu.
Comite Maritime International - Titulary member

Recenzenti:
prof. dr. sc. Ivo Grabovac
prof. dr. sc. Branimir Lukšić
prof. dr. sc. Dragan Bolanča

Lektura i redaktura:
Mirko Knežević

Tisak i uvez:
RePrint, Split

CIP-Katalogizacija u publikaciji
Sveučilišna knjižnica u Splitu

UDK 347.79(075.8)
368.23(075.8)

PAVIĆ, Drago

Pomorske havarije i osiguranje / Drago Pavić - 2. izd. -
Split : Pomorski fakultet Sveučilišta, 2003. - XV, 312 str. ;
24 cm. - (Pravna biblioteka / Pomorski fakultet Sveučilišta u
Splitu ; knj. 3)(Udžbenici Sveučilišta u Splitu = Manualia
Universitatis studiorum Spalatensis)

Bibliografija: str. 305 - 306. - Kazalo.

ISBN 953-6655-21-7

ISBN 953-6655-21-7

Copyright © 2003.
dr. Drago Pavić

Sva prava pridržana. Nijedan dio ove knjige ne smije se fotokopirati, snimati ili na drugi način reproducirati, spremati u obliku pogodnom za umnožavanje ili prenositi u bilo kojem obliku elektroničkim ili mehaničkim putem bez prethodnog dopuštenja vlasnika copyrighta.

Predgovor

Pomorske nezgode i pomorsko osiguranje proučavaju se u okviru posebnog kolegija na svim pomorskim visokoškolskim institucijama. Dio su programa stručnih i sveučilišnih pomorskih studija. Međunarodnom konvencijom o standardima za uvježbavanje, držanje straže i stjecanju ovlaštenja pomoraca (STCW) i hrvatskim Pravilnikom o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca ti su sadržaji propisani kao obvezno gradivo. Ovim sam radom pokušao udovoljiti potrebama nastavne prakse za odgovarajućim udžbenikom iz toga područja.

Knjiga se sastoji iz dva dijela. U prvom se obrađuju pomorske nezgode (havarije), a u drugom pomorsko osiguranje. Pomorske nezgode i pomorsko osiguranje dvije su posebne pomorskopravne discipline. Pomorske nezgode pravno su regulirane specifičnim pravnim normama u okviru suvremenog pomorskog prava. Njihova veza s pomorskim osiguranjem ogleda se u tome što se pomorske nezgode u odnosima iz pomorskog osiguranja javljaju kao kategorije osigurane štete, pa je pravno normiranje pomorskih nezgoda relevantno i sa stajališta pomorskog osiguranja. Iz tih se razloga uvriježila praksa da se na pomorskim visokim učilištima te dvije discipline proučavaju u okviru istoga kolegija. U knjizi su obrađene samo one pomorske nezgode koje su pojmovno i sadržajno povijesno formirane kao specifični pomorskopravni instituti s posebnom i međusobno različitom pravnom fizionomijom. Među takve smo nezgode uvrstili i onečišćenje morskog okoliša uljem budući da je čitav noviji razvoj međunarodnog pomorskog prava inspiriran potrebom zaštite morskog okoliša s propisanim sustavom odgovornosti brodovlasnika za štete zbog onečišćenja. U obradi materije pomorskog osiguranja rukovodili smo se potrebama pomorskog časničkog kadra za znanjima iz toga područja, pa smo osiguranje brodova i osiguranje brodarove odgovornosti obradili opširnije od drugih osiguranja. Obradu smo temeljili prije svega na autonomnim regulativima, tj. standardiziranim uvjetima osiguranja. Zapovjednik broda prema pomorskim propisima i sustavu za sigurno upravljanje (ISM Codu) ima glavnu ovlast i odgovornost. Zbog tih smo razloga prikazali ulogu i dužnosti koje ima zapovjednik pri nastanku pojedine pomorske nezgode ili ostvarenja osiguranog slučaja.

Namjena je ovog rada da posluži kao udžbenik na visokoškolskim institucijama na kojima se proučavaju pomorske havarije i osiguranje. Toj je osnovnoj namjeni podređen sadržaj i način obrade građe, kao i sistematika rada. Obrada se gradiva temelji na najnovijem pravnom stanju u razvoju međunarodnog i nacionalnog pomorskog prava i pomorskih autonomnih regulativa. Kod pojedinih pitanja prikazana su najnovija rješenja judikature i poslovne prakse. U prilogu su otisnuti obrasci koji su danas u uporabi u pomorskopravnoj praksi i pri-

je vodi najnovijih redakcija međunarodnih pravila i uvjeta osiguranja, što bi trebalo povećati upotrebnu vrijednost knjige. Osim u visokoškolskoj nastavi, nadam se da će ovaj rad korisno poslužiti pravnicima i praktičarima u brodarskim, pomorsko menadžerskim, osiguravajućim, otpremničkim, zastupničkim i posredničkim tvrtkama.

Rukopis je ovog rada dovršen i pripremljen za tisak u siječnju 2000. godine. U tekstu o pomorskim havarijama ukazao sam i na rješenja već izrađenog prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.

pisac

U Splitu, mjeseca siječnja 2000.

Predgovor drugom izdanju

Ovo je drugo i dopunjeno izdanje udžbenika Pomorsko pravo III, koji je tiskan 2000. godine u nakladi Visoke pomorske škole i Sveučilišta u Splitu. Prvo je izdanje rasprodano, a u međuvremenu su nastupile promjene u razvoju međunarodnog pomorskog prava, koje se odnose na Konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (Civil Liability Convention) i Konvenciju o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem (Fund Convention) iz 1992. U svibnju 2003. godine usvojen je Protokol o dodatnom fondu koji predviđa primjenu trećeg sloja (third tier) obeštećenja za štete zbog onečišćenja. Na engleskom su tržištu izmijenjeni standardni uvjeti za osiguranje brodova. Zbog važnosti koje za pomorske časnike ima poznavanje uvjeta osiguranja, bilo je potrebno ukazati na osnovne promjene koje donose nove klauzule. Udžbenik u ostalom dijelu nije značajnije mijenjan jer to nije bilo potrebno. Da bi se povećala uporabna vrijednost udžbenika, u novi su tekst uvrštena i pitanja za provjeru znanja.

pisac

U Splitu, listopada 2003.

SADRŽAJ

| | |
|--------------------------------|-----|
| Predgovor | V |
| Predgovor drugom izdanju | VII |

DIO I.

| | |
|--------------------------------|----------|
| POMORSKE HAVARIJE | 1 |
|--------------------------------|----------|

| | |
|--|----------|
| 1. POMORSKE HAVARIJE OPĆENITO | 3 |
| 1.1. Pojam i povijesni razvoj | 3 |
| 1.2. Pravno reguliranje | 5 |
| 1.3. Osiguranje pomorskih havarija | 5 |
| 1.4. Tipične pomorske nezgode | 6 |
| 2. ZAJEDNIČKE HAVARIJE | 9 |
| 2.1. Pojam i podrijetlo zajedničke havarije | 9 |
| 2.2. Primjena propisa | 10 |
| a) Pomorski zakonik | 10 |
| b) York-Antverpenska pravila | 11 |
| c) Primjena prava na međunarodno obilježene odnose | 12 |
| 2.3. Definicija zajedničke havarije | 13 |
| 2.4. Dokazivanje zajedničke havarije | 15 |
| 2.5. Slučajevi zajedničke havarije | 16 |
| a) Općenito | 16 |
| b) Tipične štete zajedničke havarije | 17 |
| c) Tipični troškovi zajedničke havarije | 22 |
| 2.6. Utjecaj krivnje sudionika pothvata na prava iz zajedničke havarije | 30 |
| 2.7. Likvidacija zajedničke havarije | 32 |
| a) Općenito | 32 |
| b) Dužnička i vjerovnička novčana masa - pojam | 33 |
| c) Utvrđivanje vjerovničke mase (iznosi koji se priznaju kao zajednička havarija) | 35 |
| d) Utvrđivanje dužničke mase (iznosi koji doprinose u zajedničku havariju - doprinoseća vrijednost) | 37 |
| e) Doprinos u zajedničku havariju | 39 |
| f) Postupak likvidacije zajedničke havarije | 42 |
| 2.8. Jamstvo za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju | 42 |
| a) Općenito | 42 |
| b) Oblici jamstva | 44 |
| 2.9. Zajednička havarija i osiguranje | 47 |

- 1 - O C A Z

| | | | |
|---|----|---|-----|
| 2.10. Uloga zapovjednika broda u slučaju čina zajedničke havarije | 48 | h) Osobe koje imaju pravo na nagradu | 76 |
| a) Donošenje odluke o poduzimanju čina zajedničke havarije | 48 | i) Određivanje doprinosa za plaćanje nagrade za spašavanje | 77 |
| b) Opis događaja u brodskom dnevniku | 49 | j) Pravo na nagradu kada ima više spašavatelja | 77 |
| c) Prijava pomorske nezgode | 49 | k) Pravo posade broda na nagradu za spašavanje | 77 |
| d) Obavještavanje broдача | 49 | l) Spašavanje broda istog broдача | 78 |
| e) Pribavljanje jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju ... | 50 | m) Osiguranje naplate nagrade za spašavanje | 78 |
| f) Pregled broda i tereta radi utvrđivanja nastalih šteta | 51 | 3.9. Spašavanje tegljenog objekta | 79 |
| g) Dokumentacija zajedničke havarije | 52 | 3.10. Odgovornost spašavatelja. Ograničenje odgovornosti | 80 |
| 3. SPAŠAVANJE | 55 | 3.11. Zastara tražbine | 82 |
| 3.1. Općenito | 55 | 3.12. Mjerodavno pravo za odnose iz spašavanja | 82 |
| 3.2. Povijesni razvoj prava spašavanja | 55 | 3.13. Spašavanje kao zajednička havarija | 82 |
| 3.3. Pravna vrela prava spašavanja | 56 | 3.14. Osiguranje spašavanja | 83 |
| a) Konvencija o spašavanju, 1910 | 57 | 3.15. Vadenje potonulih stvari | 84 |
| b) Konvencija o spašavanju, 1989 | 58 | 3.16. Uloga zapovjednika broda | 85 |
| c) SOLAS konvencija | 59 | a) Zapovjednik broda u opasnosti | 85 |
| d) Hrvatsko pravo spašavanja | 59 | b) Zapovjednik broda spašavatelja | 89 |
| e) Autonomno pravo spašavanja | 59 | 4. ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA ULJEM | 95 |
| 3.4. Pojam spašavanja | 61 | 4.1. Opće napomene | 95 |
| 3.5. Definicija spašavanja prema Konvenciji, 1989 | 61 | 4.2. Povijesni razvoj prava zaštite morskog okoliša | 97 |
| 3.6. Oblici spašavanja | 63 | 4.3. Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu | |
| a) Obvezno spašavanje | 63 | onečišćenjem uljem (Civil liability convention), 1992. | 100 |
| b) Spontano spašavanje | 65 | 4.4. Konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete | |
| c) Ugovorno spašavanje | 66 | prouzročene onečišćenjem (Fund convention), 1992. | 102 |
| 3.7. Ugovor o spašavanju | 66 | 4.5. Izmjene CLC i Fund konvencije iz 2000. Treći sloj odgovornosti | 104 |
| a) Općenito | 66 | 4.6. TOVALOP, CRISTAL | 104 |
| b) Stranke ugovora | 67 | 4.7. Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova | |
| c) Osobe ovlaštene za sklapanje ugovora | 67 | (MARPOL convention), 1973/1978. | 105 |
| d) Sudsko poništenje ili izmjena ugovora o spašavanju | 70 | 4.8. Hrvatsko pravo zaštite morskog okoliša | 108 |
| e) Oblik ugovora o spašavanju | 70 | a) Preventivni propisi | 108 |
| f) Dužnosti stranaka | 70 | b) Propisi o odgovornosti | 109 |
| 3.8. Nagrada za spašavanje | 71 | 4.9. Uloga zapovjednika broda u sprječavanju onečišćenja | |
| a) Nagrada se duguje samo za koristan ishod spašavanja | 71 | morskog okoliša | 111 |
| b) Spašavanje osoba | 72 | a) Općenito | 111 |
| c) Mjesto utvrđivanja vrijednosti spašene imovine | 72 | b) Dužnost primjene mjera za smanjanje opasnosti | |
| d) Kriteriji za određivanje visine nagrade | 72 | od izlivanja ulja | 112 |
| e) Pravo spašavatelja na "posebnu naknadu" | 74 | c) Poduzimanje mjera za smanjenje štete | 112 |
| f) SCOPIC CLAUSE | 75 | d) Obavještavanje broдача ili upravitelja | 113 |
| g) Osobe obvezne na plaćanje nagrade za spašavanje i | | e) Obavještavanje osiguratelja | 113 |
| davanje jamstva | 75 | f) Dužnost surađivanja s tijelima vlasti | 113 |

| | |
|--|------------|
| g) Dužnost prijavljivanja onečišćenja na plovnom putu | 113 |
| h) Opis događaja u brodskom dnevniku | 114 |
| i) Obavještavanje klasifikacijskog zavoda | 114 |
| 5. SUDAR BRODOVA | 117 |
| 5.1. Općenito | 117 |
| 5.2. Povijesni razvoj | 118 |
| 5.3. Pravna vrela | 118 |
| a) Preventivni propisi | 119 |
| b) Imovinskopravni propisi | 119 |
| c) Procesni propisi | 121 |
| 5.4. Pojam sudara | 121 |
| a) Pravni pojam broda | 122 |
| b) Štete nanese brodu bez međusobnog dodira. Indirektni sudar | 123 |
| 5.5. Vrste sudara | 124 |
| a) Neskripljeni sudari | 124 |
| b) Skripljeni sudari | 125 |
| 5.6. Naknada štete | 128 |
| a) Način popravljivanja štete | 128 |
| b) Pravni temelj odgovornosti | 129 |
| c) Opseg naknade štete | 129 |
| d) Visina odgovornosti | 130 |
| e) Zastara tražbine | 132 |
| 5.7. Sudar s tegljačem ili tegljenim brodom | 132 |
| 5.8. Mjerodavno pravo za odnose iz sudara brodova | 134 |
| 5.9. Osiguranje odgovornosti iz sudara brodova | 134 |
| 5.10. Uloga zapovjednika u slučaju sudara brodova | 135 |
| a) Dužnost spašavanja osoba | 135 |
| b) Utvrđivanje identiteta broda u sudaru | 135 |
| c) Obavještavanje brodaru | 135 |
| d) Opis događaja u brodskom dnevniku | 136 |
| e) Bilješke o sudaru | 136 |
| f) Pregled broda i utvrđivanje šteta iz sudara | 137 |
| g) Protestno pismo zapovjedniku drugog broda | 137 |
| h) Obavještavanje osiguratelja | 137 |
| i) Prijava pomorske nezgode | 137 |
| j) Pribavljanje jamstva za naknadu štete | 138 |

| | |
|---|------------|
| DIO II. | |
| POMORSKO OSIGURANJE | 139 |
| 1. POJAM POMORSKOG OSIGURANJA | 141 |
| 2. PRAVNA VRELA | 141 |
| 3. POJAM UGOVORA | 142 |
| 4. STRANKE UGOVORA | 143 |
| 5. VRSTE UGOVORA O OSIGURANJU | 144 |
| 6. TRAJANJE UGOVORA | 144 |
| 7. PRIJENOS PRAVA IZ UGOVORA | 145 |
| 8. PRESTANAK UGOVORA | 145 |
| 9. ISPRAVE O OSIGURANJU | 146 |
| 10. ELEMENTI UGOVORA | 147 |
| 10.1. Osigurani predmet | 147 |
| 10.2. Osigurani rizici | 147 |
| 10.3. Osigurana svota | 148 |
| 10.4. Premija osiguranja | 150 |
| 10.5. Osigurani slučaj | 150 |
| 11. OSIGURANE ŠTETE | 151 |
| 11.1. Općenito | 151 |
| 11.2. Potpuni gubitak | 152 |
| 11.3. Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta | 154 |
| 11.4. Osigurani troškovi spašavanja | 155 |
| 11.5. Troškovi neposredno uzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja ... | 155 |
| 11.6. Zajedničke havarije | 155 |
| 11.7. Nagrade za spašavanje | 156 |
| 11.8. Troškovi utvrđivanja i likvidacije štete | 156 |
| 12. ŠTETE ISKLJUČENE IZ OSIGURANJA | 157 |
| 13. SUDJELOVANJE OSIGURANIKA U ŠTETI. FRANŠIZA | 157 |
| 14. SUBROGACIJA OSIGURATELJA | 159 |
| 15. ZASTARA PRAVA | 160 |
| 16. OSIGURANJE ROBE | 160 |

| | | | |
|--|-----|---|-----|
| 16.1. Uvodne napomene | 160 | 19. MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU | 208 |
| 16.2. Osiguranje robe prema institutskim klauzulama | 161 | 20. ULOGA ZAPOVJEDNIKA U SLUČAJU OSTVARENJA OSIGURANOG SLUČAJA | 209 |
| a) Općenito | 161 | 20.1. Uvodne napomene | 209 |
| b) Institutске klauzule za osiguranje pomorskih rizika (A,B,C) | 162 | 20.2. Opće dužnosti | 210 |
| c) Institutске klauzule za osiguranje ratnih rizika | 165 | a) Poznavanje sadržaja ugovora o osiguranju broda i P. & I. osiguranja | 210 |
| d) Institutске klauzule za osiguranje rizika štrajka | 165 | b) Poduzimanje izvanrednih mjera spašavanja | 210 |
| 17. OSIGURANJE BRODOVA | 166 | c) Obavješćavanje broдача o nezgodi | 211 |
| 17.1. Uvodne napomene | 166 | d) Opis događaja u brodskom dnevniku | 211 |
| 17.2. Predmet osiguranja | 167 | e) Priprema i čuvanje dokumentacije | 212 |
| 17.3. Klasifikacija brodova i osiguranje | 168 | f) Zaštita osigurateljevog prava subrogacije | 213 |
| 17.4. Ugovorno ograničenje područja plovidbe | 168 | 20.3. Posebne dužnosti u odnosu na hull & machinery osiguranje | 213 |
| 17.5. Jamstvo osiguranika u odnosu na sposobnost broda za plovidbu (insurance warranties) | 169 | a) Obavješćavanje klasifikacijskog zavoda o nezgodi | 213 |
| 17.6. Osiguranje brodova prema institutskim klauzulama | 170 | b) Izvješće o šteti | 213 |
| a) Općenito | 170 | c) Suradnja s vještakom osiguratelja | 213 |
| b) Osiguranje brodova prema Institute Time Clauses - Hulls (1983). Osiguranje na puno pokriće | 171 | d) Pribavljanje ponuda i popravak broda | 214 |
| c) Osiguranje brodova na vrijeme od pomorskih rizika - suženo pokriće | 176 | e) Privremeni popravak broda | 214 |
| d) Institutске klauzule za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka (Institute War and Strikes Clauses - Hulls, 1983.) | 178 | 20.4. Posebne dužnosti u odnosu na osiguranje tereta | 215 |
| e) Osiguranje brodova prema institutskim klauzulama od 1995. | 179 | a) Savjesno staranje o teretu | 215 |
| 17.7. Osiguranje brodova prema International Hull Clauses (01/11/02) ... | 181 | b) Kontrola krcateljevih podataka o teretu | 215 |
| a) Opće karakteristike | 181 | c) Jamčevna pisma | 216 |
| b) Osigurani rizici | 182 | d) Pribavljanje jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju | 216 |
| 17.8. Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog broda - naknada iz osiguranja | 189 | 20.5. Posebne dužnosti u odnosu na P. & I. Osiguranje | 216 |
| a) Djelomične štete općenito | 189 | a) Obavješćavanje P. & I. kluba o nezgodi | 216 |
| b) Određivanje naknade iz osiguranja za djelomični gubitak ili oštećenje broda | 190 | b) Traženje suglasnosti osiguratelja za priznanje odgovornosti | 217 |
| c) Dokumentacija odštetnog zahtjeva | 197 | c) Upućivanje protestnih pisama | 217 |
| 18. OSIGURANJE POMORSKIH BRODARA OD ODGOVORNOSTI.... | 198 | d) Predaja tereta na odredištu bez predočenja teretnice | 217 |
| 18.1. Općenito | 198 | | |
| 18.2. Osiguranje odgovornosti broдача putem P. & I. Klubova | 200 | | |
| a) Općenito | 200 | | |
| b) Suvremeni sustav P. & I. osiguranja | 201 | | |
| c) Osiguranje prema pravilima P. & I. klubova | 202 | | |
| d) Isključenja i ograničenja klupskog osiguranja | 207 | | |
| e) Druge vrste uzajamnog osiguranja | 208 | | |

| | |
|--|-----|
| PRILOZI | 219 |
| I. Lloyd's Average Bond | 220 |
| Ia. Valuation Form | 221 |
| II. Lloyd's Average Bond | 222 |
| III. Havarijska obveznica | 223 |
| IV. General Average Deposit Receipt - Lloyd's Form | 224 |
| V. General Average Guarantee | 225 |
| VI. Havarijsko jamstvo | 228 |
| VII. Prijava pomorske nezgode | 229 |
| VIII. Salvage Association Survey Report | 233 |
| IX. York-Antwerpenska pravila, 1994 | 235 |
| X. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 95) | 245 |
| XI. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 2000) | 257 |
| XII. Popis ulja prema MARPOL konvenciji | 271 |
| XIII. Certificate of Insurance (or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage) | 272 |
| XIV. Lloyd's Marine policy (Form MAR 91) | 273 |
| XV. Hrvatska pomorska polica | 275 |
| XVI. Institute Cargo Clauses (A) | 278 |
| XVII. Institute Cargo Clauses (B) | 281 |
| XVIII. Institute Cargo Clauses (C) | 282 |
| XIX. Institute Time Clauses - Hulls (1995.) | 283 |
| XX. Institute Time Clauses - Hulls, Restricted Perils (1995.) | 299 |
| XXI. Institute War and Strikes Clauses - Hulls (1995.) | 301 |
| LITERATURA | 305 |
| INDEKS POJMOVA | 307 |

DIO I.

POMORSKE HAVARIJE

1. POMORSKE HAVARIJE OPĆENITO

1.1. Pojam i povijesni razvoj

Plovidba je jedna od najstarijih poznatih gospodarskih djelatnosti i stara je više od pet tisuća godina. Ona je oduvijek bila praćena raznim opasnostima što su ugrožavale sigurnost ljudi i sredstava kojima su se oni koristili. Tehnološki napredak u izgradnji i rukovanju brodovima smanjio je te opasnosti, ali su one i dalje immanentne pomorskoj plovidbi i plovidbi drugim plovnim vodama. Element opasnosti i moguće štetne posljedice bavljenja brodom uvjetovali su tijekom povijesti pojavu raznolikih oblika solidarnog snošenja šteta. Oblici takve zaštite poznaju specifičan razvojni put. Prvi su poznati jednostavni oblici provođenja ideje solidarnosti prijevozi rijekama u Kini (3000 god. pr. Kr.), Babilonu (2200 god. pr. Kr.) i starom Egiptu. Počeci zajedničkog snošenja šteta za vrijeme pomorske plovidbe bilježe se više stoljeća prije Kristova rođenja i vezani su za stare mediteranske kulture i općenito za razvoj pomorske plovidbe na Mediteranu. Iz toga vremena potječe jedan od najstarijih pomorsko-pravnih instituta - zajednička havarija. U kasnijem razvoju kao značajne stepenice valja navesti pomorski zajam (*foenus nauticum*) i simuliranu kupoprodaju broda i tereta. U tom je povijesnom razvoju na izazove prirode lucidno odgovorio ljudski um sustavom suvremenog pomorskog osiguranja.

Pod pojmom *pomorska havarija* ili *pomorska nezgoda* razumijevamo događaj ili skup događaja istog porijekla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje broda, tereta ili druge imovine na moru ili poduzimanje nekog izvanrednog troška (štetni događaj, neprilika, nesreća). Brod ili teret pretrpjeli su havariju kada su oštećeni uslijed neke pomorske nezgode - događaja. Događaj po svom nastupu mora biti izvanredne naravi. Izvanrednost je njegovo bitno obilježje. Redovni (normalni) i neizbježni gubici ili troškovi nisu pomorska nezgoda. Samo ugrožavanje sigurnosti broda i tereta također se ne smatra pomorskom nezgodom. Pomorska nezgoda može biti uzrokovana opasnostima mora (koje mogu imati značajke više sile ili slučaja) ili djelovanjem ljudi, koji mogu biti članovi posade broda ili treće osobe. Pomorska je nezgoda najčešće posljedica iznenadne vanjske mehaničke sile. Tim su pojmom naprimjer obuhvaćene ove nezgode: sudar brodova, udar broda u neki nepokretni ili plutajući predmet, nasukanje, doticanje dna, potonuće, brodolom, prevrnuće broda, napuknuće ili prijelom broda, požar, značajniji prodor vode u brod. Pojmom havarija ponekad se označava i sama šteta, pa se tako govori da su brod ili teret havarirani. Havarirati znači oštetiti, pokvariti. U poslu osiguranja pod pojmom havarija razumijeva se šteta pokrivena osiguranjem.

Ne zna se točno za porijeklo riječi *havarija* (ispravno je i *avarija*). O tome postoji više teorija. Tragovi ukazuju na to da bi ta riječ mogla potjecati iz grčkog ili latinskog jezika. Najvjerojatnije je nastala u istočnom Mediteranu. Izričaj havarija nesumnjivo je germanskog porijekla. U nas se danas u upotrebi ustalio taj izraz. Tijekom povijesti imao je različito značenje. Izraz *avarija* u smislu štete ili izvanrednog troška nalazimo u statutima nekih srednjovjekovnih mediteranskih gradova. Danas je u tom smislu univerzalno prihvaćen.

S obzirom na način nastanka pomorska nezgoda može biti slučajna ili namjerno izazvana djelovanjem ljudi. Djelovanje ljudi može biti destruktivno, npr. baraterija zapovjednika ili posade, ili usmjereno na spašavanje imovinskih vrijednosti u pomorskom pothvatu, npr. čin zajedničke havarije. S obzirom na to je li riječ o slučajno nastaloj pomorskoj nezgodi ili o namjernom žrtvovanju imovine, havarije se dijele na dvije grupe: posebne havarije (*engl. particular average*) i zajedničke havarije (*engl. general average*).

Zajedničke havarije su gubici, oštećenja ili troškovi nastali kao posljedica čina zajedničke havarije. Pod tim se razumijeva svaka namjerna i razložna šteta ili trošak poduzet za zajednički spas imovine koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu. Namjernost je čina bitna karakteristika zajedničke havarije. Ako se namjerno za zajednički spas ne žrtvuje imovina ili ne učini neki trošak ne postoji ni zajednička havarija. Zajednička je zato što je učinjena u zajedničkom interesu.

Svaka havarija koja ne ispunjava potrebne pretpostavke da bi se tretirala kao zajednička jest *posebna havarija* (zasebna, partikularna). Posebne su havarije gubici ili oštećenja broda i tereta, kao i izvanredni troškovi koji nisu posljedica čina zajedničke havarije. Oni su nastali kao posljedica slučaja ili više sile, bez volje sudionika pomorskog pothvata. Kao primjere posebnih havarija možemo navesti štete nastale zbog sudara brodova, udara, nasukanja, nevremena, požara. Ali ako je zapovjednik broda namjerno nasukao brod radi zajedničkog spasa, štete i troškovi nastali zbog nasukanja priznat će se kao zajednička havarija.

Posebna havarija je, prema tome, pojmovno vezana za kontekst odnosa iz zajedničke havarije. Upotrebljava se da bi se razgraničile posebne od zajedničkih havarija. U engleskoj pravnoj praksi izrazom *particular average* u odnosima iz osiguranja označava se djelomična šteta (*partial loss*). Novi engleski uvjeti osiguranja u tom kontekstu više ne rabe taj izraz nego djelomične štete ispravno označavaju kao "*gubici ili oštećenja osiguranog predmeta*" ("*loss of or damage to the subject-matter insured*"), posebno navodeći i trošak ("*expense*").

1.2. Pravno reguliranje

Različiti način nastanka ovih dviju vrsta havarija predodređuje i tko snosi štetne posljedice njihova ostvarenja. *Zajedničke havarije* snose svi sudionici pomorskog pothvata, a *posebne havarije* snose isključivo vlasnici izgubljene ili oštećene stvari.

Pomorske nezgode pravno su regulirane specifičnim pravnim normama u okviru suvremenoga pomorskog prava. U našem pravnom sustavu te su norme sadržane u odredbama Pomorskog zakonika (Dio IX). Skup pravnih normi kojima su regulirani specifični odnosi iz pomorskih nezgoda obuhvaćeni su pojmom *pravo pomorskih nezgoda*. Pomorske nezgode poznaju specifičan put pravnog normiranja, koji je tekao usporedo s razvojem pomorskog prava i s razvojem specifičnih pomorskopravnih instituta. Pravo pomorskih nezgoda razvijalo se najprije u samoj pomorskoj praksi putem običaja, a zatim su intervencijom zakonodavca pojedinoga pravnog sustava formulirane posebne pravne norme. Ne postoje jedinstvene pravne norme za pomorske nezgode općenito, a niti su sve pomorske nezgode pravno regulirane. Regulirane su samo one pomorske nezgode koje se izdvajaju svojim značenjem i koje su pojmovno i sadržajno povijesno formirane kao specifični pomorskopravni instituti s posebnom i međusobno različitom pravnom fizionomijom. Tako su, na primjer, Pomorskim zakonikom regulirani sudari brodova, zajednička havarija, spašavanje i vadenje potonulih stvari.

Pravno reguliranje pomorskih nezgoda obuhvaća upravnopravni, preventivni, imovinskopravni i sudbeni aspekt. Taj se proces odvijao na nacionalnom i međunarodnom polju. Od samoga je početka pravno reguliranje pomorskih nezgoda bilo međunarodnog karaktera. Međunarodnopravne norme kasnijom su intervencijom zakonodavca pojedinog pravnog sustava postajale dijelom nacionalnog prava. Ono se odvijalo na autonomnom polju - formiranjem jedinstvenih pravila i donošenjem međunarodnih konvencija - multilateralnih međunarodnih sporazuma. Jedinstvenim su pravilima regulirane zajedničke havarije (York-Antwerpenska pravila), a međunarodnim konvencijama sudari brodova (Konvencija za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova, 1910.) i spašavanje (Konvencija o spašavanju, 1989.). Odredbe Pomorskog zakonika o pomorskim nezgodama usklađene su s najnovijem razvojem međunarodnoga pomorskog prava.

1.3. Osiguranje pomorskih havarija

U osiguranju broda i tereta pomorske se nezgode javljaju kao vrste osigurane štete. Osigurane su samo one štete koje su nastale kao posljedica osigu-

ranih rizika. Standardnim osiguranjem broda i tereta pokrivene su zajedničke i posebne havarije. Sklapanjem ugovora o osiguranju, štetne posljedice ostvarenja pomorske nezgode snosi osiguratelj. Pomorska nezgoda kao vanjski nepredvidljiv događaj potpada pod pojam *rizik* pravnog posla osiguranja, pa su obuhvaćene osiguranjem *svih rizika*. Osiguranjem svih rizika pokriveni su svi rizici u smislu izvanrednih vanjskih događaja, osim onih izričito isključenih iz osiguranja. To znači da pojam *svi rizici* ne podrazumijeva sve štete. Sustav osiguranja *svih rizika* karakterističan je za osiguranje robe - tereta. U osiguranju brodova primjenjuje se sustav *nabrojenih rizika*. Osigurani su samo oni rizici koji su izričito navedeni u ugovoru o osiguranju broda. Standardnim osiguranjem broda pokriveni su svi gubici ili oštećenja broda uzrokovani *opasnostima od mora* (*perils of the seas*), kao i drugi rizici izričito navedeni u uvjetima osiguranja. Tim su pojmom obuhvaćene samo pomorske nezgode i nepredvidljivi događaji. Ne postoji konačna lista takvih nezgoda, ali je neprijeporno da tu spadaju: sudar brodova, udar broda, potonuće broda, prevrnuće broda, brodolom, nasukanje, nalijeganje broda na dno, nevrijeme, udar u potonuli ili plivajući predmet, udar u fiksni predmet. Prirodno djelovanje vjetrova i valova nisu "perils of the seas".

1.4. Tipične pomorske nezgode

Ne postoji konačna lista pomorskih nezgoda (havarija), nesreća na moru (*casualties*). Svaka od njih ima vlastite sastavnice i značajke koje ih međusobno razlikuju i svrstavaju u tipizirane oblike pomorskih havarija, s jedinstvenom činjeničnom i pravnom fizionomijom. Zbog toga ne navodimo sve moguće pomorske nezgode, nego samo one koje su u praksi najčešće, po negativnom učinku najznačajnije, a praktično su i pravno najsloženije. Kod njihova je nastanka često prisutna potreba spašavanja ili poduzimanja čina zajedničke havarije, kao i angažiranje širokog kruga stručnih osoba (vještaka, konzultanata, odvjetnika i dr.). Za rješavanje pravnih odnosa iz pomorskih nezgoda redovito je zainteresiran široki krug osoba, npr. brodovlasnik, osiguratelj broda, osiguratelj odgovornosti (P. & I. klub), spašavatelj, lučka uprava, državna uprava, klasifikacijski zavod, banka i dr. Imovinskopravni odnosi iz pomorskih havarija često se rješavaju u sudskom postupku.

Sudar brodova (*collision*) pomorska je nezgoda u kojoj jedan brod, ili više njih, stvarnim dodiranjem (materijalni sraz), nanese štetu drugom brodu, imovini ili osobama koje su na tom brodu. Do sudara vrlo rijetko dolazi krivnjom samo jednog broda. Do njega može doći i bez krivnje sudjelujućih brodova. Sudari brodova često imaju za posljedicu veliku materijalnu štetu zbog gubitka ili oštećenja broda ili tereta, gubitak života i tjelesne povrede, požar, izlivanje ulja s brodova uz veliku opasnost onečišćenja morskog okoliša.

Nasukanje (*stranding*) jest pomorska nezgoda kada brod cijelom kobilicom ili samo jednim njenim dijelom dira dno. Do nasukanja dolazi kad je dubina mora u pravcu plovidbe manja od brodskoga gaza. Da bi se radilo o nasukanju, brod mora barem neko vrijeme biti priljubljen uz dno i izgubiti sposobnost plutanja. Nasukanje ne postoji ako brod samo dotakne dno i nastavi plovidbu (*touch and go*). Nasukanjem u smislu pomorske nezgode ne smatraju se uobičajena naslanjanja na dno u nekim lukama i kanalima za vrijeme ukrcajno iskrcajnih operacija (*customary grounding*). Nasukati se brod može slučajno ili namjerno. Namjerno nasukanje može imati karakteristike zajedničke havarije. Pri nasukanju može doći do teških oštećenja brodske oplata, oštećenja tereta i vrlo često do ugrožavanja ili onečišćenja morskog okoliša.

Potonućem broda (*sinking*) se smatra nezgoda kada nastupi trajni ili privremeni gubitak plovnosti broda i gubitak osobine plutanja time što brod potpuno ili većim dijelom uroni u vodu. Potonulim brodom valja smatrati i brod nepodoban za plovidbu kojemu voda stalno prelazi palubnu liniju, pa voda može ulaziti u brodsku unutrašnjost. Do potonuća broda može doći iz različitih razloga: kao posljedica sudara, prekrcanosti, strukturnih grješaka, pomicanja tereta, a često do potonuća broda dolazi i zbog neobjašnjivih razloga.

Požar. Požarom (*fire*) se podrazumijeva svaka stihijska pojava vatre na brodu nastala iz bilo kojeg uzroka. Vatra je pojava koja prati kemijski proces oksidacije, pri kojoj nastaje toplina, dim i svjetlo. Uzroci požara mogu biti različiti: udar groma, eksplozija, samozapaljenje tereta, nepažnja posade. Mnogi su tereti lako zapaljivi ili osjetljivi na vatru, a neki su i samozapaljivi. Kao šteta nastala od požara ne smatra se samo šteta izravno uzrokovana požarom, nego i šteta posredno nastala zbog požara, npr. u gašenju vatre, zbog povećanja topline.

Brodolom. Pod brodolomom (*shipwreck*) općenito se smatra pomorska nezgoda čija je posljedica trajni gubitak sposobnosti broda za plovidbu; brod je prestao biti stvar te vrste. U okviru odnosa iz osiguranja smatra se da je brod doživio stvarni ili izvedeni potpuni gubitak. Brodolom može nastati kao posljedica nevremena, sudara, nasukanja i dr. Posada redovito napušta brod koji je pretrpio brodolom. Ostaci broda poslije brodoloma smatraju se podrtinom. Ako podrtina smeta plovidbi, ugrožava korištenje prirodnih bogatstava ili morskog okoliša, nadležni državni organ je ovlašten donijeti odluku da se ostaci broda uklone ili izvade (*removal of wreck*).

Nestanak broda. Ako o brodu duže vrijeme nema vijesti, smatra se da je nestao i da je nastupio njegov potpuni gubitak (predmnijevani gubitak broda, *engl. presumptive total loss, missing ship*). Prema Pomorskom zakoniku, pretpostavlja se da je brod propao ako su od primitka posljednje vijesti o brodu protekla tri mjeseca.

Oštećenje tereta. Prijevoz tereta morem neizbježno prate oštećenje, manjak ili gubitak tereta. Takve pojave, naprimjer, uzrokuju nepažljivo rukovanje teretom, pogrešno slaganje, dotrajalost brtvi na poklopcima skladišta i dr. Štete na teretu mogu nastati zbog pomorske nezgode, sudara, nasukanja i dr. Teret složen na brodskoj palubi izložen je većoj opasnosti od šteta nego teret složen pod palubom, zbog djelovanja valova, vjetra i kiše. Nerijetko teret biva otplavljen s palube u nevremenu (*washingoverboard*).

Onečišćenje morskog okoliša. Pomorske nezgode tankera mogu uzrokovati ekološke katastrofe golemih razmjera. To su pokazale pomorske nezgode brodova *Torrey Canyon*, *Amoco Cadiz*, *Exxon Valdez*, *Erika*, *Prestige* i dr. Vrlo opasno za morski okoliš, zdravlje ljudi i drugih živih bića može biti i istjecanje ulja i kemikalija s drugih brodova. Zbog toga je noviji razvoj međunarodnog pomorskog prava i sustava sigurnosti na moru s razlogom inspiriran zaštitom morskog okoliša. Odgovornost za onečišćenje međunarodno je pravno regulirana, a utemeljeni su i namjenski kompenzacijski fondovi da bi se ublažile posljedice od onečišćenja.

2. ZAJEDNIČKE HAVARIJE

2.1. Pojam i podrijetlo zajedničke havarije

Pri pomorskom pothvatu u uvjetima stvarne opasnosti za brod i teret razločnost nalaže da se, u zajedničkom interesu sudionika pomorskog pothvata, podnese izvanredan trošak ili se namjerno žrtvuje dio imovine kako bi se spasila ostala imovina i plovidbeni pothvat uspješno dovršio. Na toj se spoznaji temelji pomorskopravni institut zajedničke havarije (*engl. general average; franc. avarie commune; tal. avaria generale*). Logična je posljedica takva pristupa da zajedničku havariju snose svi sudionici u pothvatu. Bilo bi nepravedno i bez pravnog opravdanja da štetne posljedice čina zajedničke havarije, od kojeg su svi imali koristi, snosi samo sudionik čija je imovina žrtvovana. Princip je zajedničke havarije, prema tome, vrlo jednostavan: ako se u interesu svih namjerno uzrokuje šteta na imovini sudionika pomorskog pothvata, svi sudionici u pothvatu dužni su je podmiriti svojim doprinosima. U tome se zajedničke havarije bitno razlikuju od posebnih (zasebnih, partikularnih) havarija (*particular average*). Svaka havarija koja ne ispunja potrebne pretpostavke da bi se tretirala kao zajednička jest posebna havarija.

Zajedničkoj havariji srodan je institut pomorskog spašavanja. Štoviše, spašavanje najčešće ima značajke zajedničke havarije. Riječ je ipak o dva pomorsko-pravna instituta s posebnom i međusobno različitom pravnom fizionomijom.

Podrijetlo zajedničke havarije seže u daleku prošlost i vezano je za drevne civilizacije istočnog Mediterana. Smatra se da se načelo zajedničke havarije primjenjivao devet stoljeća prije Kristova rođenja. Najstarija pisana pravila o zajedničkoj havariji nalazimo u rimskom pravu. U Justinijanovim *Digestama* sačuvan je fragment zbirke običajnog prava otoka Rodosa, što se vidi i po njezinu nazivu - *Lex Rhodia de iactu* (*Digesta XIV, 2*). Nastala je oko 470. godine prije Krista. U tim je pravilima navedeno načelo rješavanja štete kod izbacivanja tereta u more, koji glasi: "Prema pravu otoka Rodosa, ako se radi olakšanja broda u more baci teret i to je učinjeno u interesu svih, šteta će biti nadoknadena doprinosima svih." Kao oblik žrtvovanja u tim se pravilima navodi samo izbacivanje tereta s broda u more (*jettison*). To je najstariji poznati oblik namjernog uzrokovanja štete, ali se isto načelo primjenjivalo i na druge slične slučajeve. U srednjem vijeku statuti mnogih mediteranskih gradova sadržavali su uz stanovite razlike i pravila o zajedničkoj havariji. Od pravnih spomenika nastalih prije suvremenih zakona valja spomenuti *Oleronska pravila* (nastala krajem XI. ili početkom XII. stoljeća), zbirku pomorskih običaja *Guidon de la mer* (između

1556-1584.), francusku *Ordonansu de la marine marchande* od 1681. (Uredba o trgovačkoj mornarici), Napoleonov Trgovački zakonik (*Code de commerce*) iz 1808. godine. U Engleskoj su se pravila o zajedničkoj havariji razvila iz običajnog prava i uvrštena su u *Customs of Lloyd's (Običaji u Lloyd'su)*. Kodificiranje pomorskog prava u okviru nacionalnih pravnih sustava, koje je poslije uslijedilo, redovito je obuhvaćalo i zajedničku havariju. Danas je zajednička havarija općeprihvaćeni institut pomorskog prava.

U novije se vrijeme izriču mnoge kritičke primjedbe na primjenu instituta zajedničke havarije. Ocjenjuje se da se suvremeni koncept zajedničke havarije udaljio od njegove izvorne zamisli, te da je u nekim slučajevima, posebice u linijskom prijevozu, postao neprimjeren, preskup i prespor u usporedbi s prednostima koje daje. Posebice je Međunarodna organizacija za pomorsko osiguranje (*International Union of Marine Insurance*) u ime osiguratelja tereta iznijela niz kritičkih primjedbi na rješenja York-Antverpenskih pravila iz 1994. godine. Postojeća rješenja, prema njihovu mišljenju, omogućuju da se na stranu tereta neopravdano prebacuju troškovi popravka i održavanja brodova, pa se predlaže donošenje izmjena tih pravila. Zbog toga se na međunarodnom polju, uz sudjelovanje mnogih zainteresiranih međunarodnih tijela, danas preispituje utemeljenost suvremenog koncepta zajedničke havarije, ali isključivo s aspekta priznavanja pojedinih troškova, razvoja suvremene tehnologije transporta, promjena u robnom prometu i sustavu financiranja, te zamjene tradicionalne dokumentacije s elektroničkim ispravama. Time se ne dovodi u pitanje utemeljenost samog instituta, koji svojim preventivnim učinkom i sustavom raspodjele štete i troškova ostaje nezamjenljivim pravnim instrumentom pomorskog prava i u suvremenim uvjetima kada u istom pomorskom pothvatu postoji više imovinskih interesa.

2.2. Primjena propisa

a) Pomorski zakonik

Zajedničke havarije u našem su pravu regulirane Pomorskim zakonikom (Dio IX, Glava IV).¹ Te su zakonske odredbe dispozitivne pravne naravi. To znači da stranke iz ugovora o prijevozu stvari morem mogu u cijelosti isključiti primjenu toga instituta u međusobnim odnosima, kao što mogu samostalno ugovoriti pojedina rješenja. U praksi stranke redovito putem posebnih klauzula u ugo-

¹ Pomorski zakonik (1994.g.) cjelovito i sustavno uređuje najvažnije javnopravne i imovinskoppravne odnose vezane za pomorsku plovidbu, uključujući pomorskoupravne propise i propise o pomorskim prekršajima. Objavljen je u Narodnim novinama Republike Hrvatske, br. 17/1994. (U nastavku i: Zakon; PZ)

voru o prijevozu ugovaraju i primjenu propisa na odnose iz zajedničke havarije ili potpuno isključuju primjenu toga instituta.

Prema Pomorskom zakoniku, kao zajednička havarija priznaju se i žrtve, štete i troškovi koji se po općeprihvaćenim međunarodnim pomorskim običajima smatraju zajedničkim havarijama (Čl.817.). Pod pojmom općeprihvaćeni međunarodni običaji smatraju se prije svega York-Antverpenska pravila.

b) York-Antverpenska pravila

Ne postoji posebna međunarodna konvencija o zajedničkim havarijama, koja bi uređivala odnose iz zajedničke havarije. Smatralo se da unificiranje prava putem međunarodne konvencije nije primjereno institutu zajedničke havarije, gdje strankama treba omogućiti punu slobodu ugovaranja. Unifikacija prava zajedničke havarije izvršena je na autonomnom polju donošenjem međunarodnih jedinstvenih pravila o zajedničkoj havariji poznatih pod nazivom York-Antverpenska pravila. Njihova primjena počiva na ugovornim dispozicijama stranaka. Uobičajena je praksa da obrasci ugovora o prijevozu stvari sadržavaju i odredbu o primjeni York-Antverpenskih pravila. Snaga i autoritet tih pravila proizlaze iz konsenzusa međunarodne pomorske zajednice o njihovoj primjeni i činjenice da brigu o tim pravilima vodi *Comite Maritime International - CMI* (Međunarodni pomorski odbor). Odredbe Pomorskog zakonika o zajedničkim havarijama usklađene su s York-Antverpenskim pravilima (u nastavku i: YAP).

Postanak i razvoj York-Antverpenskih pravila vezan je za nastojanja u drugoj polovici 19. stoljeća da se ublaže i uklone razlike između pojedinih pravnih sustava u odnosu na zajedničku havariju. Međunarodni karakter instituta zajedničke havarije ukazivao je na potrebu ujednačivanja prava zajedničke havarije. U tu je svrhu englesko Nacionalno udruženje za unapređenje društvenih znanosti (*National Association for the Promotion of Social Science*) iniciralo sazivanje međunarodne konferencije u Glasgowu 1860. godine. Na toj su konferenciji usvojena Međunarodna G/A pravila (*International G/A Rules*). Ta su pravila osim osnovnih načela zajedničke havarije sadržavala i rješenja za pojedine slučajeve. Rezultati rada te konferencije poslužili su kao osnova za daljnji rad u razvoju međunarodnih pravila o zajedničkoj havariji. Godine 1864. sazvan je u Yorku kongres predstavnika različitih organizacija iz više pomorskih zemalja, na kojem su donesena međunarodna pravila o zajedničkoj havariji (*York Rules*). Kongres u Yorku usvojio je posebnu rezoluciju u kojoj se pravila iz Yorka označavaju kao temeljni unifikacijski akt o pravu zajedničke havarije. Rezolucija sadržava i poziv da se usvojeni tekst pravila uputi na zakonodavni postupak u svakoj državi. Na taj bi se način pitanje pravnog reguliranja zajedničkih havarija na jedinstven način riješio na nacionalnom polju. Ta se očekivanja nisu os-

tvarila. Unatoč tome, ta su se pravila u praksi primjenjivala na temelju ugovornih dispozicija stranaka. Daljnji rad u poboljšavanju tih pravila vodilo je Udruženje za reformu i kodifikaciju međunarodnog prava (*Association for the Reform and Codification on the Law of Nations*), poslije preimenovano u International Law Association. Na sjednici toga udruženja u Antwerpenu usvojen je novi tekst pravila. Nazvana su York-Antverpenska pravila 1877. (*York-Antwerp Rules - YAP*). Ime se tih pravila više nije mijenjalo, a kod svake izmjene njihovu se nazivu dodavala i godina izmjene, kako bi se nova redakcija pravila razlikovala od prethodnih. Pravila su kasnije mijenjana 1890. i 1924., pa su postojala York-Antverpenska pravila 1890. i York-Antverpenska pravila 1924. Daljnju brigu u njihovu poboljšavanju od tada je preuzeo CMI (*Comite Maritime International*). Njegovom zaslugom YAP su značajnije revidirana 1950. godine. Primjenjivala su se pod nazivom York-Antverpenska pravila 1950. Ta su pravila revidirana 1974. godine. York-Antverpenska pravila (1974.) u praksi su afirmirana i priznale su ih sve zainteresirane međunarodne organizacije. Na temelju tih pravila izrađeni su i obrasci o jamstvu za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju (*general average security*). Na konferenciji CMI u Parizu 1990. učinjen je daljnji korak u osuvremenjivanju YAP. Značajnije je izmijenjeno Pravilo VI, koje su odnosi na spašavanje. Tekst je toga pravila usklađen s novim pravom spašavanja iz Konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Taj se tekst YAP naziva York-Antwerp Rules, s izmjenama od 1990. Posljednji su put YAP izmijenjena na kongresu CMI u Sydneyu 1994. godine i danas su u primjeni York-Antverpenska pravila 1994.

Redakcija York-Antverpenskih pravila 1994. godine sadrži sedam općih i dvadeset i dva posebna pravila za pojedine slučajeve. Uvodno je uvršteno *Vrhovno pravilo (Rule Paramount)* koje prijašnje redakcije nisu poznavale. Prema tom pravilu, u zajedničku havariju se neće priznati žrtva ili izdatak ako *nisu bili razborito učinjeni ili podneseni*. To se načelo primjenjuje na sva pravila opća i posebna. Posebne odredbe YAP za pojedine slučajeve primjenjuju se ispred općih načela tih pravila. Ako za odnosni slučaj ne postoji posebno pravilo, primjenjuju se opća načela YAP.²

c) Primjena prava na međunarodno obilježene odnose

Na međunarodno obilježene odnose iz zajedničke havarije primjenjuje se pravo koje su izabrale ugovorne stranke. Ako stranke nisu ugovorile primjenu York-Antverpenskih pravila ili primjenu prava nekog pravnog sustava, javlja se pitanje prema kojem će se pravu rješavati međusobni odnosi stranaka iz zajed-

² Komentar tih pravila u nastavku teksta dajemo prema York-Antverpenskim pravilima, 1994. Prijevod York-Antverpenskih pravila 1994. objavljujemo u PRILOGU IX.

ničke havarije. Taj se problem može pojaviti i kada ugovorenim pravilima nije riješeno sporno pitanje. Za takve slučajeve Pomorski zakonik sadrži odredbe o mjerodavnom pravu za zajedničke havarije.

Prema Pomorskom zakoniku, ako se pravo koje su stranke izabrale ne može primijeniti ili ako stranke nisu izričito izabrale pravo koje se mora primijeniti, a njihova se namjera o primjeni određenog prava ne može utvrditi ni iz okolnosti slučaja, primjenjuje se pravo luke u kojoj je iskrčan posljednji dio tereta što se nalazio na brodu u trenutku poduzimanja čina zajedničke havarije. Zakonik sadrži i odredbu o obveznoj primjeni hrvatskog prava. Hrvatsko se pravo obvezno primjenjuje ako su sve stranke iz zajedničke havarije državljani Republike Hrvatske ili hrvatske pravne osobe (Čl.1002.).

2.3. Definicija zajedničke havarije

Štete su zajedničke havarije one koje su posljedica čina zajedničke havarije. Iz toga slijedi da je za priznanje jedne štete ili troška kao zajedničke havarije potrebno prethodno utvrditi radi li se u konkretnom slučaju o činu zajedničke havarije ili ne. Odgovor na to pitanje daje nam definicija čina zajedničke havarije sadržana u pomorskopравnim propisima.

Prema YAP 1994., "čin zajedničke havarije postoji samo i isključivo onda kada se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sačuvala od opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu" (Pravilo A). Pomorski zakonik definira čin zajedničke havarije ovako: "Čin zajedničke havarije jest svaki namjerno i razložen izvanredan trošak i svaka namjerna i razložna šteta učinjeni, odnosno prouzročeni od zapovjednika broda ili druge osobe koja ga zamjenjuje, poduzet radi spašavanja imovinskih vrijednosti sudionika u istome pomorskom pothvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijete".

Zajednička je havarija ako postoje ovi uvjeti:

Izvanrednost događaja. Štete i troškovi po svojoj naravi i načinu nastanka moraju biti izvanredni. YAP navode da "čin zajedničke havarije postoji samo i isključivo onda kada se neka izvanredna žrtva ili trošak...". Štete i troškovi nastali pri redovnom tijeku stvari u izvršavanju ugovorne obveze prijevoza po svojoj naravi nisu izvanredni, pa ne mogu imati značenje zajedničke havarije. Element izvanrednosti svojstven je i pomorskim havarijama koje nemaju značenje zajedničkih havarija, tzv. posebnim havarijama. Element izvanrednosti nije dovoljan da bi se te havarije priznale kao zajedničke. U tu je svrhu potrebno da postoje i druge pretpostavke. Npr. slučajno nastalo nasukanje broda jest poseb-

na havarija, ali će se namjerno nasukanje broda radi zajedničkog spasa priznati kao zajednička havarija (Pravilo V, YAP).

Namjernost i razboritost čina. Ovo je bitan uvjet postojanja čina zajedničke havarije i temeljna karakteristika zajedničke havarije. Slučajno ili neizbježno nastale štete ne mogu se tretirati kao zajedničke havarije. Na primjer, u slučaju nasukanja broda zbog navigacijske greške samo se troškovi njegova od-sukavanja mogu priznati kao zajednička havarija, dok su oštećenja samog broda posebna havarija. Odluku o poduzimanju čina zajedničke havarije mora donijeti zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje. S obzirom na opravdanost poduzimanja takva čina odluka mora biti razborita. Taj je kriterij redakcijom York-Antverpenskih pravila od 1994. uzdignut na razinu *vrhovnog pravila* koje vrijedi ne samo za čin poduzimanja zajedničke havarije, nego i za donoše-nje svih ostalih odluka. Odluka je razborita ako se, s obzirom na okolnosti, oprav-dano moglo smatrati da će se poduzetom žrtvom ili troškom prijeteca opasnost izbjeći ili imovina sačuvati od opasnosti koja je već nastupila. Na primjer, i namjerno nasukanje broda bit će razborit čin ako se time spriječilo njegovo po-tonuće.

Stvarna opasnost. Mora postojati stanje opasnosti za sigurnost imovine uključene u zajednički pomorski pothvat. Opasnost ne mora istim intenzitetom ugrožavati i brod i teret. Opasnost mora biti stvarna a ne zamišljena. Stanje opa-snosti procjenjuje se prema objektivnim mjerilima. U trenutku poduzimanja či-na zajedničke havarije opasnost ne mora već nastupiti. Dovoljno je da ona nepo-sredno prijeti. Opasnost, nadalje, mora biti značajna (ozbiljna). Neznatna opa-snost ne opravdava poduzimanje čina zajedničke havarije.

Zajednički spas. Opasnost sudionicima pothvata mora zajednički prije-titi. Ako opasnost prijeti imovini samo jednog sudionika, nisu ispunjene pret-postavke za zajedničku havariju. Šteta ili trošak moraju biti učinjeni za zajed-nički spas (*common safety*), tj. da bi se spasile "imovinske vrijednosti sudioni-ka u istome pomorskom pothvatu", kako navodi Pomorski zakonik. Spašavanje samo jednog interesa nema značenje zajedničke havarije. Institutom zajedni-čke havarije nisu obuhvaćene štete nastale trećim osobama. U zajedničku se ha-variju posebice ne priznaju štete nastale na okolišu ili kao posljedica istjecanja ili ispuštanja onečišćavajućih tvari iz imovine obuhvaćene zajedničkim pomor-skim pothvatom (Pravilo C, YAP, 1994.).

Koristan rezultat poduzimanja čina zajedničke havarije ocjenjuje se na zavr-šetku pomorskog pothvata. Ako nije postignuta nikakva korist, jer je npr. brod poslije propao, nema ni obračuna zajedničke havarije budući da nema spašene imovine koja bi pridonosila plaćanju šteta i troškova zajedničke havarije. Prema

YAP, osim šteta i troškova učinjenih za zajednički spas, uz određene uvjete priz-naju se i troškovi izvršeni u korist sudionika plovidbenog pothvata ako su učinjeni u zajedničku korist (slučajevi koristi) - (Pravila X, XI, XIV, YAP). To vrije-di i u primjeni Pomorskog zakonika jer se taj zakon poziva na općeprihvaćene međunarodne pomorske običaje u koje spadaju York-Antverpenska pravila.

Kriterij zajedničkog spasa pretpostavlja da postoji **zajednički pomorski pothvat**, tj. da su najmanje dva interesa uključena u pomorski pothvat. Ako ne postoji više interesa, ne postoji ni zajednički pomorski pothvat, pa nema potrebe da se šteta raspodjeljuje. Takva je šteta posebna havarija (*particular average*) i snosi je brodar kao jedini sudionik pothvata. Pomorski zakonik pod pojmom "sudionik pomorskog pothvata" razumijeva vlasnika broda odnosno brodara i osobu koja je ovlaštena raspolagati teretom ukrcanim na brod. *Pomor-ski pothvat* taj zakon definira kao putovanje broda od početka ukrcavanja do završetka iskrčavanja tereta svakoga pojedinog sudionika pothvata. Prema to-me, zajednički pomorski pothvat postoji samo kada su brod i teret u materijal-noj vezi.

Svaki se teret promatra posebno. Pri tome je potpuno irelevantno vremen-sko trajanje brodarove odgovornosti za teret. Zajednički pomorski pothvat po-stoji i kada jedan ili više brodova tegle ili potiskuju drugi brod ili brodove (*tug and tow*), uz uvjet da svi sudjeluju u gospodarskoj djelatnosti, a ne u operaciji spašavanja (Pravilo B, YAP). Zajednička se havarija priznaje i kada se kao pose-bni interesi javljaju samo brod i vozarina, tj. kada brod plovi bez tereta ali je pod ugovorom.

Ako pomorska nezgoda udovoljava svim navedenim uvjetima da bi se tretirala kao zajednička havarija, u zajedničku će se havariju priznati samo oni gubi-ci, štete i troškovi koji su izravna posljedica čina zajedničke havarije (Pravilo C). To načelo prihvaća i Pomorski zakonik propisujući da se kao zajednička hava-rija priznaju žrtve, štete i troškovi koji su neposredno ili neminovno posljedica čina zajedničke havarije (čl.817.). Iz toga slijedi da se kao zajednička havarija neće priznati tzv. daljnje štete. YAP izričito navode da se prekostojnice, gubitak tržišta, štete nastale zbog zakašnjenja, te svaki posredni gubitak neće priznati kao zajednička havarija. To vrijedi i u primjeni našeg Zakona (arg. čl.817.).

2.4. Dokazivanje zajedničke havarije

Stranka koja potražuje iz zajedničke havarije dužna je dokazati da je pretrp-jela gubitak ili trošak koji se priznaju u zajedničku havariju. York-Antverpenska pravila o tome sadrže posebno pravilo (Pravilo E). Situacija bi bila potpuno ista

i da nema toga pravila, jer ta dužnost proizlazi i iz općih pravnih načela. Postojanje posebnog pravila naglašava obvezu tražioca da svoj zahtjev opravda odgovarajućom dokumentacijom. U reviziji YAP iz 1994. godine Pravilo E je nadopunjeno s dva druga stavka koji sadržavaju elemente obveznosti. Prema tim odredbama, sve stranke koje potražuju iz zajedničke havarije dužne su likvidatora pisano izvijestiti o gubicima i troškovima za koje traže doprinos u okviru roka od 12 mjeseci od dana završetka zajedničkog pomorskog pothvata. Ako izostane takva obavijest ili ako u roku od 12 mjeseci od zahtjeva za dostavom dokaza neka stranka propusti dostaviti dokaze o osnovanosti svoje tražbine ili potankosti o vrijednostima pridonosećih interesa, likvidatoru havarije pripada pravo da visinu naknade ili doprinosa procijeni na temelju obavijesti koje su mu dostupne, a takva se procjena može osporiti jedino ako je očito netočna. Likvidator će najčešće tražiti da mu se dostavi trgovačka faktura, *Survey Report*, *Survey Cargo Report*, izvod iz brodskog dnevnika i sl.

2.5. Slučajevi zajedničke havarije

a) Općenito

Zajedničke havarije mogu biti havarije štete-žrtve (*general average sacrifices*) i havarije troškovi (*general average expenditure*).

Havarije štete (*sacrifices*) namjerno su uzrokovani fizički gubici ili oštećenje imovine u zajedničkom pomorskom pothvatu. Zato se nazivaju i havarije žrtve (*sacrifices*). Na primjer, oštećenje broda pri gašenju požara, izbacivanje tereta u more, oštećenje broda pri namjernom nasukanju i sl. S obzirom na to koja je imovina žrtvovana, razlikujemo havarije štete broda i havarije štete tereta.

Havarije troškovi (*expenditure*) obuhvaćaju izdatke učinjene radi izvršenja radnji potrebnih za očuvanje ili spašavanje imovine koja je u opasnosti. Ti troškovi također moraju imati obilježje izvanrednosti. Redoviti troškovi plovidbe ne potpadaju pod pojam havarije troškovi. Havarije troškovi su, na primjer, troškovi tegljača pri odsukavanju broda, troškovi broda u sklonišnoj luci, troškovi iskrcaja tereta prije odsukavanja, troškovi iskrcaja tereta u sklonišnoj luci i sl. Troškovi koji se priznaju u zajedničku havariju mogu se podijeliti na: troškove spašavanja, troškove u sklonišnoj luci, supstituirane (zamijenjene) i ostale troškove.

Havarije štete i havarije troškovi u likvidaciji štete zajedničke havarije imaju isti tretman. Premda se prikazuju odvojeno, oni zajedno čine štetu koja se priznaje u zajedničku havariju, tj. čine vjerovničku novčanu masu.

b) Tipične štete zajedničke havarije

Izbacivanje tereta u more (*jettison of cargo*, Pravilo I, YAP). Izbacivanje tereta u more da bi se spriječilo potonuće broda povijesno je bio prvi oblik zajedničke havarije. Zbog tehnološkog napretka u izgradnji i opremi brodova, u suvremenim je uvjetima primjena ovog oblika zajedničke havarije neusporedivo manja nego prije, ali se još uvijek uzima kao klasičan slučaj zajedničke havarije i praktično je moguća. Izbacivanje tereta u more prije svega dolazi u obzir kod palubnog tereta. Pravo žrtvovanog tereta složenog na palubu broda na doprinos iz zajedničke havarije ovisi o tome je li se taj teret prevezio na palubi u skladu s priznatim trgovačkim običajem ili nije. Samo teret složen na palubu u skladu s priznatim trgovačkim običajem ima pravo na doprinos od ostalih interesa u pothvatu (Pravilo I; YAP, Članak 821, st.1, t.2. PZ). Takav se različiti tretman palubnog tereta temelji na tome što brodska paluba nije prikladno i sigurno mjesto za smještaj većine tereta, pa u pomorskom pravu vrijedi načelna zabrana krcanja tereta na brodsku palubu. Običaj o krcanju tereta na brodsku palubu postoji kod prijevoza tereta većih dimenzija i težine kao što su lokomotive, vagoni, građevinsko drvo, veliki strojevi. Prijevoz kontejnera na palubi specijaliziranih brodova za prijevoz kontejnera također se smatra uobičajenim načinom prijevoza, jer je paluba takvih brodova upravo namijenjena slaganju i prijevozu kontejnera.

Kao štete zajedničke havarije priznaju se i gubici ili oštećenja imovine uključene u zajednički pomorski pothvat, nastali kao posljedica žrtvovanja za zajednički spas (Pravilo II; YAP). Kao zajednička havarija priznat će se i štete nastale uslijed prodora vode u brod kroz brodska grotla otvorena radi izbacivanja tereta ili kroz druge otvore posebno za tu svrhu napravljene.

Štete od gašenja požara na brodu (Pravilo III, YAP). Do požara na brodu može doći zbog udara groma, eksplozije, samozapaljenja tereta, nepažnje posade broda ili trećih osoba i drugo. Gotovo je nezamislivo da bi se požar namjerno izazvao za zajednički spas. Štete nastale uslijed požara prema tome su redovito posebne (partikularne) havarije. Ipak ne treba sasvim isključiti mogućnost namjernog izazivanja požara, kada će uz ispunjenje općih pretpostavki požar imati karakteristike zajedničke havarije. Do štete na brodu ili teretu može doći ne samo zbog izravnog djelovanja vatre, nego i zbog pokušaja da se ona ugasi. Djelovanje vode pri gašenju požara može oštetiti teret ili se mora oštetiti brodska konstrukcija da bi se doprlo do mjesta požara ili zaustavilo njegovo širenje. Ako je zapovjednik razborito donio odluku o poduzimanju tih mjera za zajednički spas, tako nastale štete smatraju se zajedničkim havarijama. Prema Pravilu III, YAP, štete načinjene brodu ili teretu, uključujući i štetu od nasukanja ili

potapanja zapaljenog broda radi gašenja požara, naknadit će se kao zajednička havarija. Time nisu obuhvaćene štete uzrokovane dimom ili štete nastale zbog vreline požara, bez obzira na to kako je do njih došlo. To je izričito navedeno u Pravilu III, YAP, 1994.

Namjerno nasukanje broda (Pravilo V, YAP). Nasukanje je pomorska nezgoda kada brod cijelom kobilicom ili samo jednim njenim dijelom dira dno, pa je zbog toga izgubio svojstvo plovnosti. Nasukanja brodova vrlo su česta pomorska nezgoda. Najčešće su posljedica greške u navigaciji i upravljanju brodom. Do nasukanja može doći i zbog kvara kormilarskog uređaja, zbog izvanredne snage vjetera ili mora, ograničene vidljivosti zbog magle i dr. Pri nasukanju može se oštetiti i deformirati oplata dna, oštetiti kormilarski uređaj, izgubiti vijak i sl. Štete nastale zbog slučajnog nasukanja jesu posebne (partikularne) havarije. Do nasukanja, međutim, može doći i namjerno. U uvjetima stvarne opasnosti za brod i teret zapovjednik može da bi izbjegao veću štetu donijeti odluku da namjerno za zajednički spas nasuče brod. Na primjer, brodu prijeti potonuće zbog prodora mora u brod poslije sudara. Takvo nasukanje smatra se činom zajedničke havarije. Prema Pravilu V, YAP, kada se brod namjerno nasuče radi zajedničkog spasa, bez obzira na to je li mogao biti bačen na obalu ili nije, nastali gubitak ili šteta na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu priznat će se u zajedničku havariju. Riječi "na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu" dodane su u najnovijoj redakciji YAP (1994), kako bi se izbjegli eventualni zahtjevi trećih osoba za štete pričinjene na obali, manjim brodovima uz obalu, napravama na obali, marikulturnim objektima prilikom nasukanja, a posebice za onečišćenje okoliša.

Kao zajednička havarija smatrat će se i štete "na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu" nastale pri odsukavanju broda. Time nisu obuhvaćene samo štete na brodu, nego i štete na teretu i gubitak vozarine ako je bila u riziku broдача. Na primjer, poslije sudara zapovjednik je namjerno nasukao brod da spriječi njegovo potonuće zbog prodora mora kroz nastale rupe na oplati. Nakon što je posada privremenim zatvaranjem otvora na oplati zaustavila prodor mora u brod, radi olakšanja broda bilo je potrebno jedan dio tereta žrtvovati izbacivanjem u more. Takva šteta, uključujući i pripadajuću vozarinu u riziku broдача, priznaje se u zajedničku havariju u skladu s Pravilom V, YAP.

Štete i troškovi nastali pri odsukavanju broda. Štete i troškovi nastali pri odsukavanju priznaju se u zajedničku havariju neovisno o tome je li do nasukanja došlo namjerno ili slučajno. Time su obuhvaćene štete na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu (brod, teret, vozarina); troškovi iskrcaja tereta, goriva i zaliha radi olakšanja broda; trošak zakupa teglenica i opreme za

prekrcaj tereta; troškovi ponovnog ukrcaja. Kod težih se nasukanja redovito sklapa ugovor o spašavanju nasukanog broda. Nagrada za spašavanje priznaje se u zajedničku havariju (Pravilo VI, YAP). Pri odsukavanju mogu nastati dodatne štete na oplati broda, kvar na stroju zbog forsiranog rada, štete na teretu, gubitak sidara i lanaca i dr. Normalan je postupak da zapovjednik prije nego sklopi ugovor o spašavanju primjenom različitih postupaka nastoji odsukati brod (upotrebom vlastitih strojeva, olakšanjem broda putem balastnih tankova, prekrcajem tereta na teglenice ili druge brodove, iskrcajem goriva, korištenjem plime, čak i žrtvovanjem tereta). Svi se ti troškovi smatraju zajedničkom havarijom. Prema Pravilu VII, YAP (1994.), troškovi iskrcaja tereta, goriva i zaliha s nasukanog broda u sklopu čina zajedničke havarije, dodatni troškovi olakšanja broda, zakupa teglenica i eventualno ponovnog ukrcavanja na brod priznat će se u zajedničku havariju. U zajedničku havariju će se priznati i svaki gubitak ili oštećenje imovine u zajedničkom pomorskom pothvatu koji nastanu pri odsukavanju. Na primjer, u zajedničku havariju će se priznati dodatna oštećenja oplate broda nastala pri odsukavanju (kod nenamjernog nasukanja potrebno je tada razlučiti oštećenja nastala pri nasukavanju od oštećenja nastalih pri odsukavanju); gubitak tereta prilikom iskrcaja i ponovnog ukrcaja u brod (npr. gubitak cijelih koleta, rasipanje rasutog tereta iz grajfera i sl.); oštećenje oplate nasukanog broda uslijed kontakta s teglenicom pri prekrcaju tereta; gubitak tereta ukrcanog na teglenicu zbog pomorske nezgode (nasukanje na pličini) i sl.

U zajedničku havariju će se priznati i štete nastale na zakupljenoj opremi (teglence, dizalice i dr.) ako je za te štete odgovoran broдар nasukanog broda, neovisno o tome je li riječ o izvanugovornoj ili ugovornoj odgovornosti. Štete na okolišu zbog onečišćenja neće se ni u kojem slučaju priznati u zajedničku havariju (arg. Pravilo C, YAP, 1994).

Štete na strojevima broda pri odsukavanju (Pravilo VII, YAP). Za postojanje zajedničke havarije nužno je da žrtva ili trošak budu izvanredne naravi (Pravilo A, YAP). Štete na strojevima broda za vrijeme normalnog odvijanja plovidbe nisu takve naravi, pa ne postoji ni pravo broдача na doprinos od ostalih sudionika u pothvatu. Njegova je temeljna ugovorna dužnost da stvari koje je primio na prijevoz uredno preveze i na odredištu preda primatelju. Zbog toga se štete na strojevima broda ne priznaju u zajedničku havariju, osim ako nisu nastale kao izravna posljedica čina zajedničke havarije (Pravilo C). Drugačije se tretiraju štete na pogonskim i drugim brodskim strojevima, koje su nastale pri odsukavanju. Takve se štete smatraju štetama zajedničke havarije. Iz toga slijedi da pravo zajedničke havarije razlikuje štete na brodskim strojevima kada je brod u plovnom stanju (*afloat*), od šteta kada je brod nasukan (*ashore*).

Pravilo VII, YAP, 1994. glasi: "Šteta uzrokovana nekom stroju ili kotlovima broda koji je nasukan i u opasnom položaju, u nastojanju da se brod odsuče, priznat će se u zajedničku havariju ako se dokaže da je nastala u stvarnoj namjeri da se brod odsuče radi zajedničkog spasa, uz rizik da takva šteta nastupi; ali ako je brod u plovnom stanju, nikakav gubitak ili oštećenje uzrokovani radom pogonskih strojeva i kotlova neće se ni u kakvim okolnostima priznati kao zajednička havarija."

Prema prvom dijelu toga pravila, štete na brodskim strojevima priznat će se kao zajednička havarija:

- a) ako je brod nasukan,
- b) ako je nasukan na opasnome mjestu,
- c) ako je šteta na strojevima nastala u nastojanju da se brod odsuče,
- d) ako je šteta nastala zbog stvarne namjere da se brod odsuče radi zajedničkog spasa.

Time nisu obuhvaćeni samo pogonski strojevi i kotlovi, nego svaki stroj na brodu ("*any machinery and boilers*"). Na primjer, pomoćni strojevi, kormilarski uređaj, vitla, brodske crpke. Nije dovoljno da je brod nasukan; potrebno je i da bude u opasnosti. Svako nasukanje ne mora imati za posljedicu opasnost za brod. Lagano nasukanje broda na muljevitoj ili pješćanoj obali najčešće se neće smatrati opasnim položajem broda, naročito ako je do nasukanja došlo za vrijeme oseke. Posebice brod nije u opasnosti kod uobičajenih nalijeganja na dno (*customary grounding*). Opasnost mora biti stvarna. Ne mora neposredno prijetiti. Pri ocjeni je li nasukani brod "u opasnom položaju" ili nije mogu biti značajne ove okolnosti: građa morskog dna (kamenito, pjeskovito i sl.); učinak plime i oseke; učinak vjetera i mora; narav nasukanja i pozicija broda u odnosu na podlogu, tj. postoji li opasnost da se brod prelomi ili dodatno ošteti na mjestu nasukanja zbog djelovanja vjetera, valova i dr.

Primjenjujući ovo pravilo, valja imati na umu i učinak Vrhovnog pravila YAP (*Rule Paramount*), prema kojem će se priznati samo ona žrtva i trošak koji su razborito učinjeni ili podneseni. Teret je dokaza da postoje potrebne pretpostavke za primjenu Pravila VII na brodaru (arg. Pravilo C i E; YAP).

Prema drugom dijelu Pravila VII, kada je brod u plovnom stanju, štete uzrokovane radom pogonskih strojeva i kotlova (*propelling machinery and boilers*) neće se ni u kojem slučaju priznati kao zajednička havarija. Pod tim se razumijevaju bilo koje štete na brodu, a ne samo štete na strojevima. Za ostale strojeve na brodu vrijede opća načela prikazana uvodno. Striktna primjena ovog dijela Pravila VII. u praksi ponekad dovodi do nezadovoljavajućih rezultata, pa profesionalni likvidatori iskazuju suzdržanost prema njegovoj utemeljenosti. Na

primjer, brod je zahvaćen požarom i prijeteći eksplozija, a zapovjednik forsiranjem pogonskog stroja nastoji prispjeti što je moguće prije na mjesto gdje mu se može pružiti pomoć, pa uslijed toga nastane šteta na stroju ili neka druga šteta na brodu.

Upotreba tereta, brodskih stvari i zaliha za pogonsko gorivo (Pravilo IX, YAP). U suvremenim je uvjetima teško zamislivo da bi se teret, brodske stvari i zalihe koristile kao pogonsko gorivo, kao što je to ponekad bio slučaj na parnim brodovima u povijesti pomorstva. Takva mogućnost ipak postoji, pa je staro pravilo YAP o priznavanju tako nastalih šteta u zajedničku havariju, u sadržajno nešto izmijenjenom obliku, zadržano i u najnovijoj redakciji tih pravila (1994. g.). Prema Pravilu IX, ako su teret, brodske stvari i zalihe nužno upotrijebljene kao pogonsko gorivo za zajednički spas u trenutku opasnosti, tako nastala šteta priznat će se u zajedničku havariju. Izraz "teret" uvršten je u naslov ovog pravila u redakciji iz 1994. godine. Očito se imala u vidu mogućnost da se u prijevozu nafte taj teret koristi kao pogonsko gorivo (*used for fuel*), a pod izrazom "brodske stvari i zalihe" (*ship's materials and stores*) praktično se podrazumijevaju ulja i maziva. U primjeni ovog pravila valja imati na umu da je brodar pri osposobljavanju broda za plovidbu dužan s pažnjom urednog brodaru do početka putovanja opskrbiti brod dovoljnom količinom goriva. U suprotnom bi se smatralo da brod nije sposoban za plovidbu i drugi sudionici u pothvatu ne bi bili dužni platiti doprinos u zajedničku havariju.

Korištenje tereta, brodskih stvari i zaliha kao gorivo zadnja je mjera koju će poduzeti zapovjednik za zajednički spas. Riječima "za zajednički spas" u zadnjoj redakciji Pravila dodane su riječi "u vrijeme opasnosti" (*at a time of peril*). Taj izraz ne valja shvaćati tako da zapovjednik treba čekati nastup stvarne opasnosti za brod, pa da tek onda poduzme čin zajedničke havarije i upotrijebi teret za gorivo. On je ovlašten donijeti tu odluku ako bi neizbježno, s obzirom na okolnosti, brod stvarno dospio u opasnost kad takva mjera ne bi bila poduzeta.

Prema drugom dijelu ovog pravila, kada se u zajedničku havariju priznaje vrijednost utrošenih brodskih stvari i zaliha, zajedničkoj havariji će se odobriti (*the general average shall be credited*) procijenjeni trošak goriva koje bi se inače bilo potrošilo u nastavku namjeravanog putovanja (da je brod to gorivo imao). Ta se odredba odnosi samo na brodske stvari, a ne i na teret. S obzirom na to da je brodar vlasnik žrtvovanih stvari, a bio je dužan opskrbiti brod potrebnom količinom goriva, logično je da brodar, a ne drugi sudionici u pothvatu, snosi troškove goriva za dovršenje putovanja. Ovo pravilo YAP nema neko veće praktično značenje, jer do situacija na koje se ono odnosi dolazi izuzetno rijetko.

Gubitak vozarine (Pravilo XV, YAP). Prema Pravilu XV, gubitak vozarine koji nastane zbog oštećenja ili gubitka tereta priznat će se kao zajednička havarija bilo da je uzrokovan činom zajedničke havarije, ili da se oštećenje ili gubitak tereta inače nadoknađuju. Prema stavku 2. toga pravila, od bruto izgubljene vozarine odbit će se iznos troškova koje bi brodar inače imao da bi zaradio takvu vozarinu, a do toga nije došlo zbog čina zajedničke havarije.

Pojam vozarina u smislu ovog pravila obuhvaća vozarinu prema teretnici ili charter partiji, plativu na određitu (na temelju količine iskrcanog tereta), a ne i vozarinu "plaćenu u ukrcajnoj luci" (*prepaid freight*) ili vozarinu plativu "bilo da je izgubljeno ili nije" (*lost or not lost*), kada vrijednost vozarine čini dio vrijednosti robe. Ovo pravilo navodi samo slučaj oštećenja ili gubitka tereta, ali će se i gubitak vozarine zbog žrtvovanja druge imovine također priznati kao zajednička havarija (arg. Pravilo II). Pravo brodara na vozarinu u slučaju gubitka ili oštećenja tereta ocjenjuje se prema propisima koji vrijede za prijevozno ugovorni odnos.

c) Tipični troškovi zajedničke havarije

Nagrada za spašavanje (Pravilo VI, YAP). Troškovi spašavanja karakteristični su i u praksi vrlo česti troškovi zajedničke havarije. Troškovi spašavanja tretiraju se kao zajednička havarija ako su učinjeni za zajednički spas u smislu Pravila A, YAP. Time se podrazumijeva naknada koja se duguje spašavatelju prema pomorskom pravu neovisno o tome je li bila riječ o spašavanju na temelju ugovora o spašavanju ili o spašavanju bez unaprijed sklopljenog ugovora. U tom pogledu York-Antverpenska pravila sadrže posebno pravilo (Pravilo VI.). Smisao je njegova uključivanja u ta pravila da se osigura sudjelovanje svih sudionika u plaćanju troškova spašavanja, razmjerno vrijednosti njihove imovine na kraju pomorskog pothvata, u slučaju da neka od stranaka izvrši neko plaćanje s naslova spašavanja poduzeto radi zajedničkog spasa. Pravilo VI značajnije je izmijenjeno 1990. godine (Dopuna Pravila VI, 1990.). Time su YAP usklađena s Konvencijom o spašavanju iz 1989. godine.

Stavak (a) Pravila VI. glasi: "Izdaci učinjeni od stranaka u pothvatu s naslova spašavanja, bilo na temelju ugovora ili ne, priznat će se u zajedničku havariju uz uvjet da su operacije spašavanja bile poduzete radi uklanjanja opasnosti za imovinu uključenu u zajednički pomorski pothvat."

U takvu se slučaju iznos nagrade za spašavanje, neovisno o tome je li nagradu platio brodar za sve sudjelujuće interese ili je svaki od njih platio svoj razmjerni dio, priznaje u zajedničku havariju. Iznosu nagrade dodaju se troškovi postupka utvrđivanja nagrade. U obračunu zajedničke havarije iznos nagrade

za spašavanje i odgovarajući troškovi ponovno se dijele na sudjelujuće interese ovisno o vrijednosti imovine na kraju pothvata koja ulazi u dužničku masu. Budući da se nagrada za spašavanje utvrđuje prema vrijednosti imovine u vrijeme i u mjestu gdje je usluga spašavanja završena (spašena vrijednost), a za obračun je zajedničke havarije mjerodavna vrijednost imovine na kraju plovidbenog pothvata, te se dvije vrijednosti ne moraju poklapati ako je usluga spašavanja završena prije određene luke. Gubici u vrijednostima pojedinih interesa nastali poslije akcije spašavanja, a prije završetka plovidbenog pothvata (npr. zbog narednih nezgoda), ne kontribuiraju zajedničkoj havariji, čak i kada su nastali poslije čina zajedničke havarije. Tek se na kraju pomorskog pothvata može utvrditi koristan rezultat čina zajedničke havarije. Zato se doprinos u zajedničku havariju utvrđuje na temelju vrijednosti imovine na kraju pothvata. U slučaju potpunoga gubitka broda i tereta, na primjer, neće ni biti obračuna zajedničke havarije.

Nova rješenja u pravu spašavanja, inspirirana nastojanjem da se očuva morski okoliš od rastuće opasnosti onečišćenja naftom, zahtijevala su da se s tim promjenama usklade i odredbe York-Antverpenskih pravila koje se odnose na nagradu za spašavanje. Revizijom tih pravila iz 1990. godine Pravilo VI. je nadopunjeno potpuno novom odredbom koja glasi:

"Izdaci koji se priznaju u zajedničku havariju uključuju svaku nagradu za spašavanje kod koje su uzeti u obzir vještina i naponi spašavatelja u zaštiti ili smanjenju štete na okolišu, kako je to propisano u Članku 13, stavak 1(b) Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989."

Time nije obuhvaćena i "posebna naknada" (*special compensation*) koju brodovlasnik duguje prema odredbi Članka 14. iste Konvencije.

Stavak b) Pravila VI. glasi: "Posebna naknada koju spašavatelju plaća vlasnik broda prema članku 14. naznačene Konvencije, u omjeru utvrđenom u stavku 4. toga članka, ili prema nekoj drugoj odredbi jednakog značenja, neće se priznati u zajedničku havariju."³

Troškovi u sklonišnoj luci. Pojmom sklonišna luka (*port of refuge*) podrazumijeva se mjesto ili luka u koju se brod nepredviđeno sklonio zbog pretrpljene nezgode ili opasnosti na moru, radi izvođenja popravka, preslaganja tereta i dr., kako bi mogao nakon toga sigurno nastaviti započeto putovanje.

Do skretanja broda u sklonišnu luku može doći zbog različitih razloga: pretrpljene pomorske nezgode, kvara pogonskog stroja i uređaja, pomicanja tereta, izvanredne opasnosti na moru i sl. Iz istih razloga zapovjednik može donijeti

³ O nagradi za spašavanje opširnije u poglavlju o spašavanju, infra.

odluku i o vraćanju broda u ukrcajnu luku. U takvim okolnostima mogu nastati različiti i brojni troškovi, kao što su npr. troškovi uplovljenja i isplavljenja iz sklonišne luke, troškovi popravka, iskrcaja, uskladištenja i ponovnog ukrcaja tereta, troškovi osiguranja robe dok je izvan broda, troškovi crpenja vode iz broda, tegljenja, uzdržavanja i zarade posade broda, preslaganja tereta i sl. Ti troškovi mogu biti posebna ili zajednička havarija. Uz stanovite uvjete, pravo zajedničke havarije priznaje te troškove u zajedničku havariju. York-Antverpenska pravila sadrže o tome posebne odredbe. Na ona pitanja koja nisu riješena York-Antverpenskim pravilima, primijenit će se odredbe pravnog sustava koje je mjerodavno za ugovor o prijevozu.

Troškovi prema Pravilu X, YAP (troškovi u sklonišnoj luci). Pravilo X. je sastavljeno od tri dijela (a,b,c) i odnose se na:

- a) lučke troškove i troškove premještanja broda,
- b) troškove rukovanja i iskrcaja tereta,
- c) troškove uskladištenja, osiguranja i ponovnog ukrcaja tereta.

Troškovi uplovljenja i isplavljenja. Prema Pravilu X(a), ako brod uplovi u sklonišnu luku ili mjesto, ili ako se vrati u ukrcajnu luku, troškovi ulaska broda u sklonišnu luku (gorivo, peljarenje, tegljenje, privez, premještanje broda unutar luke do lokacije pogodna za popravak i dr.) priznat će se kao zajednička havarija uz dva uvjeta:

a) da je uplovljenje u sklonišnu luku nastalo kao posljedica nezgode (*accident*), žrtve (*sacrifice*) ili drugih izvanrednih okolnosti (*extra-ordinary circumstances*);

b) da je to učinjeno za zajednički spas (*common safety*). U takvu će se slučaju za zajedničku havariju priznati i troškovi isplavljenja broda iz sklonišne luke s izvorno ukrcanim teretom.

Pojam *accident* podrazumijeva svaku nezgodu čiji nastup nije bio predvidiv. Time je obuhvaćena i nezgoda uzrokovana npr. skrivenom manom u brodskom stroju. Nezgodom će se smatrati čak i šteta nastala zbog dotrajalosti nekog dijela stroja ako je taj dio do tada normalno funkcionirao. Izraz *sacrifice* podrazumijeva namjerno uzrokovanu štetu za zajednički spas u smislu Pravila A, YAP. Pojmom *other extraordinary circumstances* ne podrazumijevaju se samo nezgode (*accident*) nego se taj izraz poima šire i obuhvaća npr. izvanredne opasnosti za zdravlje brodske posade, nedostatak goriva, zaliha i pitke vode ako je do toga došlo zbog neke nezgode ili nepredvidljivog slučaja. Tu naravno ne spada nedovoljna opskrba broda potrebnim zalihama na početku putovanja. Izvanredna okolnost nije ona koja se može predvidjeti. Na primjer, sklanjanje

broda u zaštićenu uvalu pred nevremenom samo po sebi nije akt zajedničke havarije, jer je nevrijeme na moru nerijetka pojava.

Pravilo X se odnosi na troškove u "luci ili mjestu" (*port or place*). Izraz *port* valja tumačiti u njegovu uobičajenom značenju, dok izraz *place* prema suvremenoj praksi podrazumijeva ne samo mjesto koje ima makar neke od karakteristika luke, nego i sidrište na plovnom putu, zaštićenu uvalu, ušće rijeke i sl.

Kriterij za primjenu drugog uvjeta, tj. da je odluka o ulasku broda u sklonišnu luku donesena za zajednički spas, sadržan je u Pravilu A, YAP ("kako bi se sačuvala od opasnosti imovina obuhvaćena zajedničkim pomorskim pothvatom"). Primjena ovog kriterija u praksi može biti vrlo sporna, jer se zato što nema dodatnih mjerila može vrlo široko tumačiti. Odgovor na pitanje hoće li se ulazak broda u sklonišnu luku smatrati činom zajedničke havarije ili neće daju likvidatori zajedničkih havarija u svakodnevnoj praksi, formirajući tako općeprihvaćenu praksu. Prema toj praksi, uzima se npr. da je ulazak broda u sklonišnu luku radi popravka, nužno potrebnog da brod sigurno nastavi započeto putovanje, dovoljan razlog za postojanje čina zajedničke havarije, jer bi se u suprotnome brod doista našao u opasnosti. Na isti se način tretira i ulazak broda u sklonišnu luku poslije pretrpljene nezgode, npr. nasukanja, radi pregleda brodske dna da bi se utvrdio učinak pretrpljenih oštećenja na njegovu plovidbenu sposobnost. Takva je odluka nesumnjivo razborita i u interesu svih sudionika pothvata.

Troškovi premještanja broda. Prema drugom stavku Pravila X(a), ako je brod nužno potrebno premjestiti u drugu luku ili mjesto, zato što se u prvoj luci popravci nisu mogli obaviti, odredbe Pravila X(a) primijenit će se na tu drugu luku ili mjesto kao da su oni sklonišna luka a u zajedničku havariju će se priznati troškovi takvog premještanja broda zajedno s troškovima privremenih popravaka i tegljenja. To znači da će se u zajedničku havariju priznati troškovi ulaska i troškovi izlaska broda iz prve i druge sklonišne luke.

Troškovi rukovanja, iskrcaja, uskladištenja i ponovnog ukrcaja tereta. U zajedničku havariju će se priznati troškovi rukovanja teretom na brodu, troškovi iskrcaja tereta, goriva i zaliha u luci ili ukrcajnom mjestu, pristajanja ili skloništa kada je rukovanje ili iskrcavanje bilo potrebno za zajednički spas ili kako bi se omogućio popravak oštećenja broda uzrokovanog žrtvom ili nezgodom, ako su ti popravci bili neophodno potrebni za siguran nastavak putovanja. Do potrebe za premještanjem tereta na brodu ili njegova iskrcavanja s broda najčešće dolazi zbog pretrpljena požara ili sudara brodova. To se pravilo ne primjenjuje kada se oštećenje broda otkrilo u luci ili mjestu ukrcaja ili pristajanja, a da tijekom putovanja nije nastala nikakva nezgoda ili izvanredna okolnost (Pravilo X, b).

U zajedničku havariju se neće priznati troškovi rukovanja teretom na brodu ili iskrcaja tereta, goriva ili zaliha ako su nastali samo zbog preslaganja tereta izvanog njegovim pomicanjem tijekom putovanja, osim ako je takvo preslaganje potrebno radi zajedničkog spasa (Pravilo X, b, st.2.).

Kad god se, u skladu s odredbama Pravila X (b), kao zajednička havarija priznaju troškovi rukovanja teretom na brodu, troškovi iskrcaja tereta, goriva ili zaliha, kao zajednička će se havarija priznati i troškovi uskladištenja, te troškovi ponovnog ukrcavanja i slaganja tereta, goriva i zaliha. U zajedničku havariju priznat će se i troškovi posebnog osiguranja tereta za vrijeme uskladištenja ako je ono razborito provedeno. Ako zbog ponovnog ukrcavanja i slaganja tereta dođe do dodatnog zadržavanja broda, na to će se razdoblje primijeniti odredbe Pravila XI o priznanju plaća i troškova uzdržavanja posade u zajedničku havariju (Pravilo X, c).

U situacijama kada se primjenjuje Pravilo X, YAP može se ocijeniti da su oštećenja broda takvog opsega i naravi da je u komercijalnom smislu brod pretrpio izvedeni potpuni gubitak, tj. da nije sposoban nastaviti ugovoreno putovanje. Osim toga, ako je zbog djelovanja više sile izvršenje ugovora o prijevozu trajno ili na duže vrijeme onemogućeno, brodar ima pravo odustati od ugovora o prijevozu. Te se okolnosti odražavaju na priznanje troškova uskladištenja u zajedničku havariju, tako da se priznaju u zajedničku havariju samo do dana proglašenja broda nesposobnim za plovidbu ili odustajanja od putovanja, odnosno do dana završetka iskrcaja tereta (Pravilo X, c, st.2.).

Zarade i troškovi uzdržavanja posade te drugi troškovi sklonišne luke. Zarade (plaće) i troškovi uzdržavanja posade broda te drugi troškovi nastali u sklonišnoj luci regulirani su Pravilom XI, YAP.⁴ To je pravilo podijeljeno na četiri odjeljka.

Prema Pravilu XI, a, YAP, kada se troškovi ulaska broda u sklonišnu luku odnosno povratka broda u polaznu luku priznaju kao zajednička havarija prema Pravilu X, a (1. stavak), tj. kada su posljedica nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti, kao zajednička havarija priznat će se i plaće i troškovi uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade broda razborito učinjeni, kao i gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme produžetka putovanja. Ti će se troškovi priznati i kada je produžetak putovanja uzrokovan premještanjem broda u drugu luku radi popravka u slučajevima navedenim u Pravilu X, a (2. stavak).

⁴ Izrazom "plaća" (*zarada, engl. wages*) podrazumijeva se ukupan iznos svih novčanih naknada brodovlasnika članovima posade broda bilo na temelju zakona ili ugovora o radu. Izrazom "uzdržavanje posade" (*engl. maintenance*) označavaju se troškovi prehrane, pića, pranja rublja i drugi troškovi za posadu broda (Pravilo XI, c, YAP).

U zajedničku havariju priznaju se i plaće i troškovi uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade za vrijeme zadržavanja do kojega je došlo zbog ulaska broda u sklonišnu luku odnosno povratka u polaznu luku zbog nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti, što je bilo neophodno potrebno za zajednički spas ili da bi se omogućio popravak štete uzrokovane žrtvom ili nezgodom, a popravak je bio nužan za siguran nastavak putovanja. Gorivo i zalihe te lučke pristojbe za vrijeme dodatnog zadržavanja također će se priznati kao zajednička havarija, osim onih troškova i pristojbi što su plaćene pri izvršenju popravka koji se ne priznaju u zajedničku havariju (Pravilo XI, b; YAP).

Kao zajednička havarija neće se, međutim, priznati plaće i troškovi uzdržavanja posade, te gorivo i zalihe ako je oštećenje broda otkriveno u luci, a šteta nije posljedica nezgode ili drugih izvanrednih okolnosti za vrijeme putovanja, pa ni onda kada su popravci bili neophodno potrebni za siguran nastavak putovanja (Pravilo XI, b, YAP).

Prema redakciji YAP od 1994, kao zajednička havarija priznat će se i troškovi mjera poduzetih za sprječavanje ili smanjenje štete na okolišu ako su bili učinjeni kao dio neke operacije poduzete za zajednički spas, koja bi, kad bi bila poduzeta od neke stranke izvan zajedničkog pomorskog pothvata, dala takvoj stranci pravo na nagradu za spašavanje. Troškovi tih mjera priznat će se i u nekim drugim slučajevima koji su predviđeni Pravilom XI, d; YAP.

Troškovi privremenih popravaka. U zajedničku se havariju uz određene uvjete priznaju i troškovi privremenih popravaka. Ako pretrpljena havarija utječe na plovidbenu sposobnost broda, a u blizini mjesta nezgode nije moguće obaviti konačni popravak, normalni je postupak pribjeći privremenom popravku. Najčešće je to potrebno i radi održavanja klase broda. Izrazom "privremeni popravak" (*temporary repairs*) podrazumijeva se popravak kojim se oštećenje ili nedostatak ne uklanjaju potpuno i konačno nego samo privremeno. Osim privremenog popravka, potrebno je prema tome obaviti još jedan, konačni popravak. (*permanent repairs*). Osnovna je svrha privremenog popravka u tome da se brod osposobi za plovidbu do mjesta gdje ga je moguće konačno popraviti. Konačni popravak često se u praksi odgađa za neku prikladniju priliku, na primjer, do redovnog dokovanja. Ako je privremeni popravak odobrio klasifikacijski zavod, normalno je da on odredi i rok u okviru kojeg će se obaviti konačni popravak.

Troškovi "privremenog popravka" mogu se promatrati sa stajališta odnosa iz zajedničke havarije i odnosa iz osiguranja broda kao posebne havarije (*particular average*). Pravo na naknadu troškova privremenog popravka iz zajedničke havarije regulirano je York-Antwerpenskim pravilima - Pravilo XIV.

To pravilo predviđa rješenje za tri moguće situacije:

a) **Privremeni popravak radi zajedničkog spasa.** Troškovi privremenih popravaka u luci ukrcaja, pristajanja ili u sklonišnoj luci izvedeni radi zajedničkog spasa (*common safety*) priznat će se kao zajednička havarija. Ti bi troškovi bili priznati za zajedničku havariju i da ne postoji Pravilo XIV, i to na temelju odredaba Pravila A. Kao klasične primjere privremenog popravka za zajednički spas možemo navesti upotrebu cementnih vreća za sprječavanje prodora mora u brod ili stavljanje zakrpa preko pukotina na oplati broda.

b) **Privremeni popravak radi otklanjanja štete uzrokovane žrtvom zajedničke havarije.** Ako se u sklonišnoj luci obavi privremeni popravak štete uzrokovane žrtvom zajedničke havarije (*sacrifices*), a taj je popravak bio potreban za nastavak putovanja u sigurnosti, troškovi privremenog popravka priznat će se u zajedničku havariju, i to neovisno o tome jesu li time ostvarene uštede skraćanjem boravka broda u sklonišnoj luci. Za ilustraciju možemo navesti primjer popravka brodskog pogonskog stroja koji je pretrpio havariju zbog prezagrijavanja pri pokušaju odsukivanja broda.

c) **Privremeni popravak slučajno nastale štete.** Pravo zajedničke havarije, što se tiče priznanja troškova privremenih popravaka, različito tretira slučajno nastale štete (*accidental damage*) od slučajeva pod a) i b). Troškovi privremenog popravka oštećenja koje je nastalo kao posljedica slučajne pomorske nezgode po svojoj su pravnoj naravi posebna havarija. Unatoč tome, priznaju se kao zajednička havarija ako su učinjeni radi završetka pothvata do iznosa uštede u troškovima koji bi da popravak nije obavljen, bili učinjeni i priznati kao zajednička havarija (Pravilo XIV, st.2., YAP). Troškovi takve naravi nazivaju se supstituirani ili zamijenjeni troškovi (*substituted expenses*). Supstituirani troškovi priznaju se u zajedničku havariju, ali samo do iznosa uštede u troškovima koji bi bili priznati u zajedničku havariju da privremeni popravak nije bio obavljen. U vezi priznanja ovih troškova valja imati na umu da je brodarova ugovorna obveza da izvede popravke broda potrebne kako bi se uspješno dovršio ugovoreni prijevoz, pa je logično da je naknada za troškove privremenih popravaka ograničena na uštede u troškovima zajedničke havarije. Na primjer, za konačni popravak broda bila je potrebna upotreba doka, što bi zahtijevalo iskrcaj i ponovni ukrcaj tereta. Privremenim popravkom u sklonišnoj luci ti i drugi troškovi su uštedeni, pa se u skladu s odredbama st.2 Pravila XIV; YAP troškovi privremenog popravka u visini tih ušteda priznaju u zajedničku havariju.

Na troškove privremenih popravaka koji se priznaju u zajedničku havariju ne primjenjuju se nikakvi odbici "novo za staro" (Pravilo XIV, st.3. YAP). Takav se tretman tih troškova temelji na pretpostavci da se za privremene popravke ne koriste novi dijelovi.

U okviru odnosa iz ugovora o osiguranju broda (*hull and machinery insurance*) troškovi privremenih popravaka kao posebna havarija samo se izuzetno naknaduju iz osiguranja.⁵ Suprotno tome, troškovi konačnog popravka uvijek su naknadivi iz osiguranja. Činjenica da su u nekim slučajevima troškovi privremenih popravaka naknadivi iz osiguranja broda nema nikakva odraza na priznanje tih troškova u zajedničku havariju.

Konačni popravci. York-Antverpenska pravila sadrže samo pravilo o privremenim popravcima. Konačni se popravak posebno ne obrađuje. To ne znači da i konačni popravak ne može biti priznat u zajedničku havariju. Za to je potrebno da budu ispunjeni opći uvjeti sadržani u Pravilu A, YAP i šteta mora biti neposredna posljedica čina zajedničke havarije (Pravilo C, YAP). Na primjer, konačni popravak namjerno nasukanog broda; konačni popravak glavnog stroja oštećenog pri forsiranom radu u pokušaju odsukivanja broda i sl. Troškovi privremenih popravaka kao takvi se priznaju u zajedničku havariju na temelju odredaba Pravila XIV, YAP. Suprotno tome, konačni popravci moraju udovoljiti općim kriterijima. Činjenica da se priznao privremeni popravak, npr. nekog stroja, još ne znači da će se u zajedničku havariju priznati i konačni popravak. Na primjer, trošak privremenog popravka slučajno nastale havarije glavnog stroja može se priznati uz određene uvjete u zajedničku havariju kao supstituirani trošak, ali se konačni popravak neće priznati.

Supstituirani troškovi. Supstituirani ili zamijenjeni troškovi (*substituted expenses*) po svojoj su naravi posebne havarije. Unatoč tome, priznaju se do određenih granica u zajedničku havariju. Kad se ne bi priznali u zajedničku havariju, snosio bi ih vlasnik stvari u svezi s kojom su troškovi učinjeni, odnosno njihov osiguratelj. Temelj njihova priznanja u zajedničku havariju sadržan je u tome što su učinjeni umjesto troškova koji se priznaju u zajedničku havariju. Zato se i nazivaju zamijenjeni troškovi. Pomorski zakonik i York-Antverpenska pravila sadrže odredbe o priznanju tih troškova u zajedničku havariju. Prema Pomorskom zakoniku, svaki trošak koji prema svojoj naravi nije trošak zajedničke havarije ali je učinjen umjesto kakva drugog troška koji bi, da je bio učinjen, bio priznat kao zajednička havarija, smatrat će se zajedničkom havarijom. Sadržajno istovjetnu odredbu sadrže i York-Antverpenska pravila (Pravilo F). Trošak umjesto kojeg se poduzima supstitucijski trošak mora ispunjavati opće uvjete za priznanje u zajedničku havariju (Pravilo A, C, YAP). To može biti bilo koji trošak koji udovoljava tim uvjetima. Jedan je od tih uvjeta i kriterij razboritosti (*Vrhovno pravilo*).

Već smo vidjeli da se u primjeni Pravila XIV; YAP kao zajednička havarija mogu priznati troškovi privremenih popravaka, ali to mogu biti i razni drugi

⁵ Opširnije D. Pavić, Pomorsko osiguranje II, Zagreb 1994, str. 278.

troškovi. Uvjet je da sadrže element izvanrednosti. York-Antverpenska pravila te troškove označavaju kao svaki "dodatni" trošak (*additional expense*). Iz toga slijedi da se kao supstituirajući troškovi ne mogu smatrati

- a) troškovi koji se priznaju u zajedničku havariju kao takvi,
- b) troškovi za koje je brodar obvezan u izvršavanju svojih normalnih dužnosti iz ugovora o prijevozu.

Supstituirani troškovi se priznaju u zajedničku havariju samo do svote uštedenog troška zajedničke havarije. U tome se općenito ogleda smisao i pravni temelj njihova priznanja u zajedničku havariju. Uštede se promatraju isključivo u odnosu na troškove koji se priznaju u zajedničku havariju. Pritom je potpuno nevažno jesu li se poduzimanjem tih troškova postigle uštede i nekim drugim interesima.

Na primjer, kada je za popravak oštećenog broda potrebna upotreba doka, normalni je postupak da se prije ulaska broda u dok teret u cijelosti iskrcaja. Može, međutim, biti odlučeno da se u sklonišnoj luci radi uštede troškova iskrcaja i ukrcaja čitav teret ili njegov dio ostavi na brodu za vrijeme dokovanja (naravno, ako je to tehnički moguće). Takav način popravka povećat će troškove dokovanja. Dodatni trošak dokovanja smatrat će se zamijenjenim troškovima i priznat će se u zajedničku havariju u visini uštedenih troškova za iskrcaj, uskladištenje i ponovni ukrcaj tereta, koji bi inače bili priznati u zajedničku havariju. Kao drugi školski primjer zamijenjenih troškova možemo navesti slučaj kada su troškovi popravka broda u sklonišnoj luci značajno veći od tih troškova u odredišnoj luci. U takvu slučaju može biti razborito oštećeni brod tegliti do odredišta i tamo obaviti popravak broda. Tada će se troškovi tegljenja broda do odredišta, nakon odbitka normalnih troškova putovanja, tretirati kao zamijenjeni troškovi i biti priznati u zajedničku havariju.

2.6. Utjecaj krivnje sudionika pothvata na prava iz zajedničke havarije

Čin zajedničke havarije može se poduzeti i zbog krivnje nekog od sudionika pomorskog pothvata, bilo da se radi o osobi na strani broda ili na strani tereta. Tipični slučajevi brodarove krivnje koji mogu uzrokovati zajedničku havariju jesu: nesposobnost broda za plovidbu na početku putovanja, nerazborita devijacija i greške u plovidbi i rukovanju brodom. Kao primjer krivnje krcatelja odnosno naručitelja prijevoza možemo navesti namjerno krivo označavanje tereta ili davanje netočnih podataka o vrsti tereta. Npr. teret se namjerno krivo označi kako bi se sakrilo da se radi o opasnom teretu. U tim slučajevima javlja

se pitanje prava odgovorne osobe na doprinos od ostalih sudionika pothvata. Naime, opće je pravno načelo da osoba koja je skrivila štetu ne može zahtijevati od drugih osoba da joj tu štetu naknadi. To pitanje na specifičan način reguliraju York-Antverpenska pravila i Zakon. Prema York-Antverpenskima pravilima, pravo na doprinos iz zajedničke havarije postoji i kad je šteta ili trošak uzrokovan krivnjom jednog od sudionika pomorskog pothvata. Time se, međutim, ne dira u prava sudionika pomorskog pothvata koji je pridonio u zajedničku havariju da primijeni sva pravna sredstva i prigovore prema osobama koje su svojom krivnjom uzrokovale štetu ili trošak (Pravilo D). Sadržajno istovjetnu odredbu sadrži i naš Zakon (Čl.820.).

Smisao je toga pravila da se sva pitanja o navodnoj grešci pojedinog sudionika zadrže izvan obračuna zajedničke havarije, a da se s druge strane omogući upotreba svih pravnih sredstava protiv odgovorne osobe. Iz toga slijedi:

- a) zajednička će havarija postojati, ako se ispune opće pretpostavke, i kada je do potrebe poduzimanja čina zajedničke havarije došlo zbog krivnje nekog od sudionika pomorskog pothvata;
- b) Pravilo D omogućuje da u okviru postupka, u kojem se ocjenjuje osnovanost zahtjeva za doprinosom u zajedničku havariju, svaka zainteresirana stranka može postaviti prigovore i protuzahjeve.

U slučaju da brodar koji je u grešci postavi zahtjev za plaćanje doprinosa, primjena Pravila D omogućuje vlasniku tereta da

- a) prigovori da osoba koja je skrivila štetu ne može od druge osobe zahtijevati naknadu štete,
- b) postavi protuzahjev za naknadu štete koju je pretrpjela brodarovom krivnjom, i to u granicama visine zahtjeva za kontribucijom.

Najčešći razlog da se ospori brodaru pravo na kontribuciju u praksi je nesposobnost broda za plovidbu na početku putovanja. Bit će zbog toga zanimljivo razmotriti kakav je pravni položaj stranaka u odnosu na taj prigovor. Odgovornost brodara i u okviru odnosa iz zajedničke havarije ocjenjuje se prema pravilima koja se primjenjuju na prijevozni ugovorni odnos. To će najčešće biti Konvencija o teretnici, 1924. (*Haška pravila*) ili Pomorski zakonik. U primjeni Konvencije (i Pomorskog zakonika) odgovornost brodara za štete nastale zbog nesposobnosti broda za plovidbu postoji uz ove pretpostavke:

- a) da je šteta proizišla (*arising or resulting*) iz nesposobnosti broda za plovidbu;
- b) da je brodar propustio dužnom pažnjom "prije i na početku putovanja" brod osposobiti za plovidbu (arg.čl.3, t.1; čl.4, t.1).

Primjena York-Antverpenskih pravila na temelju odredaba ugovora o prijevozu stavlja brodaru u isti položaj u kojem se nalazi prema Konvenciji. Prema tome, ako ne postoji njegova odgovornost prema Haškim pravilima, brodar ima pravo na kontribuciju u zajedničkoj havariji. Kada se na ugovor primjenjuje američko pravo, ista se pravna posljedica postiže uključivanjem u ugovor ili teretnicu posebne klauzule, tzv. *Negligence G.A. Clause* ili *Jason Clause*. To vrijedi i za pitanje sposobnosti broda za plovidbu. Iz toga proizlazi da će brodar moći naplatiti doprinos u zajedničkoj havariji, uzrokovanoj nesposobnošću broda za plovidbu, ako dokaže da je na vrijeme upotrebom dužne pažnje osposobio brod za plovidbu.

U vezi s pravnim učincima nesposobnosti broda za plovidbu vrlo je značajno pitanje na kojoj je stranci teret dokaza o postojanju te okolnosti. U pokušaju da ospori pravo brodaru na doprinos u zajedničkoj havariji stranka na strani tereta prema sadašnjem pravnom stanju dužna je dokazati:

- a) nesposobnost broda za plovidbu,
- b) uzročnu vezu između nesposobnosti broda za plovidbu i zajedničke havarije (arising or resulting).

Time se krivnja brodaru pretpostavlja. Tada je teret dokaza na brodaru da je pravodobno i s dužnom pažnjom osposobio brod za plovidbu (arg. čl.3, čl.4 Haških pravila; čl.479, čl.561. PZ). Iz toga slijedi da svaki nedostatak, koji se primjenom dužne pažnje može otkriti mora biti na vrijeme uklonjen. Ako se nedostatak primjenom takvog standarda pažnje ne može otkriti, riječ je o tzv. skrivenoj manji (*engl. latent defect*) za koju brodar ne odgovara jer spada u tzv. "izuzete slučajeve" (čl.4 Haških pravila; čl.565. PZ).

2.7. Likvidacija zajedničke havarije

a) Općenito

Temeljno je obilježje zajedničke havarije da se namjerno, radi zajedničkog spasa, žrtvuje imovina sudionika zajedničkog pomorskog pothvata ili da se podnosi neki trošak. Daljnja je i logična posljedica toga čina dužnost svih sudionika da tako pričinjene štete i troškove zajednički snose. Činom zajedničke havarije formira se imovinskopravni odnos među sudionicima pomorskog pothvata, u okviru kojeg oni mogu imati ulogu dužnika i ulogu vjerovnika. Međusobna potraživanja i dugovanja iz zajedničke havarije sudionika pomorskog pothvata utvrđuju se u posebnom postupku. Taj se postupak naziva likvidacija zajedničke havarije (*general average adjustment*).

Postupak likvidacije zajedničke havarije obuhvaća utvrđivanje elemenata potrebnih za obračun i sam obračun. Obračunom se utvrđuje doprinos pojedinog interesa u žrtvama i troškovima koji su priznati kao zajednička havarija. Da bi se mogao utvrditi doprinos svakog sudionika u zajedničku havariju odnosno njihovo potraživanje iz zajedničke havarije, potrebno je prethodno utvrditi:

- a) koji se iznosi priznaju u zajedničku havariju;
- b) na temelju kojih se vrijednosti pridonosi žrtvama i troškovima zajedničke havarije.

Drugim riječima, potrebno je utvrditi dvije novčane mase, jednu koja potražuje iz zajedničke havarije i drugu koja duguje u zajedničku havariju. Prvu zbog toga nazivamo *vjerovničkom*, a drugu *dužničkom* novčanom masom. Pomoću tih dviju vrijednosti utvrđuje se doprinos pojedinog sudionika pomorskog pothvata u zajedničku havariju. Utvrđivanje toga doprinosa osnovni je smisao i svrha likvidacije zajedničke havarije.

Temeljno je načelo da se sudjelovanje pojedinih sudionika pomorskog pothvata u snošenju šteta i troškova zajedničke havarije utvrđuje razmjerno vrijednosti njihove imovine koja ulazi u dužničku masu (čl.816. PZ). Vrijednost imovine koja ulazi u vjerovničku i dužničku masu utvrđuje se u vrijeme i u luci gdje se završava zajednički pothvat (čl.822. PZ). To je opće pravilo. York-Antverpenska pravila, isto tako kao i naš zakon, poznaju posebna pravila pomoću kojih se u pojedinim slučajevima utvrđuje vrijednost broda, tereta i vozarine kao dijela vjerovničke odnosno dužničke mase (opširnije, infra). Troškovi se utvrđuju prema visini u kojoj su stvarno učinjeni. U tom se pogledu zajednička havarija razlikuje od instituta spašavanja gdje se nagrada za spašavanje i doprinos pojedinog sudionika u nagradi utvrđuje prema vrijednosti imovine u vrijeme i u mjestu gdje je usluga spašavanja završena (spašena vrijednost).

b) Dužnička i vjerovnička novčana masa - pojam

Dužnička masa služi za podmirenje potraživanja vjerovnika zajedničke havarije. U nju spada imovina prema čijoj se vrijednosti pridonosi nadnadi štete i troškova koji se priznaju kao zajednička havarija. Zbog toga se vrijednost te imovine naziva doprinoseća (kontribuirajuća) vrijednost (*contributory value*). Na temelju te vrijednosti određuje se doprinos pojedinog interesa u zajedničku havariju.

Vjerovnička masa je vrijednost potraživanja vjerovnika iz zajedničke havarije. Tu spadaju štete ili troškovi koji se priznaju u pravovaljanoj diobnoj osnovi kao zajednička havarija (*engl. amount to be made good* ili *allowed as general average*). Njihova je vrijednost zajednička havarija. Kako je navedeno, snose je

svi sudionici pothvata razmjerno vrijednosti njihove imovine koja ulazi u dužničku masu.

Pomorskim je zakonikom određeno koje su vrijednosti obuhvaćene pojmom dužničke i vjerovničke mase. To se sadržajno poklapa s rješenjem York-Antwerpenskih pravila.

Dužničku masu čini:

- a) činom zajedničke havarije spašena imovina,
- b) vrijednost žrtvovane imovine,
- c) smanjena vrijednost oštećene imovine.

Vjerovničku masu čini:

- a) činom zajedničke havarije žrtvovana vrijednost,
- b) smanjena vrijednost oštećene imovine,
- c) troškovi koji se smatraju zajedničkom havarijom,
- d) troškovi likvidacije zajedničke havarije.

Potrebno je posebno objasniti pravilo prema kojem u dužničku masu (doprinosca vrijednost) ulazi i vrijednost vjerovničke mase, tj. iznos koji se priznaje kao zajednička havarija (*engl. made good*). Praktično to znači da sva žrtvovana imovina mora doprinositi u zajedničku havariju na temelju vrijednosti koja je priznata u zajedničku havariju. To na prvi pogled paradoksalno pravilo jedno je od temeljnih pravila obračuna zajedničke havarije, a primjenjuje se na isti način na žrtve tereta, broda i vozarine. Ako se vrijednost žrtvovane imovine ne bi dodala dužničkoj masi, vjerovnici iz zajedničke havarije bili bi u boljoj poziciji od dužnika. Praktično bi oni iz zajedničke havarije ostvarili punu naknadu štete na račun onih interesa koji su imali koristi od poduzimanja čina zajedničke havarije. Drugim riječima, ne bi uopće doprinosili u zajedničku havariju. Uključivanjem vjerovničke mase u dužničku postiže se ravnomjerna raspodjela štete na sve sudionike pothvata. To se najbolje vidi iz jednostavnog primjera:

Pretpostavimo da je vrijednost broda 1000, tereta A 500 i tereta B 500. Čitav je teret B bačen u more za zajednički spas. U zajedničku havariju priznaje se 500 (vrijednost tereta B).

Obračun I (vjerovnička masa nije uključena u dužničku)

| Dužnička masa | | | |
|---------------|------|-------|-----|
| brod | 1000 | Plaća | 333 |
| teret A | 500 | Plaća | 167 |
| teret B | - | - | - |
| | | | 500 |
| <hr/> | | | |
| teret B | | Prima | 500 |

Prema tom obračunu, teret B je u boljoj poziciji od broda i tereta A, jer je od ostalih interesa naknadio čitavu štetu. Zbog toga je ispravan ovaj obračun:

Obračun II (vjerovnička masa je uključena u dužničku)

| Dužnička masa | | | |
|---------------|------|-------|----------------------|
| brod | 1000 | Plaća | 250 |
| teret A | 500 | Plaća | 125 |
| teret B | 500 | Plaća | 125 |
| | | | (iznos priznat u ZH) |
| | | | 500 |

Ovakvim su obračunom teret A i teret B stavljeni u istu poziciju, tj. oba tereta kontribuiraju u zajedničku havariju s iznosom 125.

c) Utvrđivanje vjerovničke mase

(iznosi koji se priznaju kao zajednička havarija)

Brod

Za utvrđivanje iznosa koji se priznaju u zajedničku havariju za oštećenje ili gubitak broda u primjeni York-Antwerpenskih pravila (1994.) mjerodavno je Pravilo XVIII. i Pravilo XIII. Pravilo XVIII. razlikuje:

a) **Kada se brod popravljiva.** Kao zajednička havarija priznaje se razborita cijena popravka, uz odbitke predviđene Pravilom XIII. Prema Pravilu XIII, isto tako kao i prema našem zakonu, troškovi popravka broda koji se priznaju u zajedničku havariju nisu podložni odbicima "novo za staro" kada se stari materijal ili dijelovi nadomještaju novim, osim ako je brod stariji od 15 godina, kada će se odbiti jedna trećina. Odbici se računaju samo od cijene novog materijala ili dijelova pošto su obrađeni i pripremljeni za ugrađivanje u brod, odnosno postavljanje na brod.

Troškovi čišćenja, bojenja i premaza dna broda ne priznaju se u zajedničku havariju, osim ako je dno bilo obojeno ili premazano dvanaest mjeseci prije čina zajedničke havarije, u kojem će se slučaju priznati polovica tih troškova.

Već smo prije naveli da se nikakvi odbici prema načelu "novo za staro" ne primjenjuju pri privremenim popravcima.

b) **Kada se brod ne popravljiva.** Kao zajednička havarija priznaje se razborito smanjenje vrijednosti koje proistječe iz nastalog oštećenja ili gubitka, ali koje ne prelazi procijenjene troškove popravka.

c) **Kada je nastupio stvarni potpuni gubitak broda** (*actual total loss*). Kao zajednička havarija priznaje se razlika između procijenjene vrijednosti broda u neoštećenom (zdravom) stanju (nakon odbitka procijenjenih troškova popravka oštećenja koja nisu zajednička havarija) i vrijednosti broda u oštećenom stanju, a što se može utvrditi i prema netotršku od eventualne prodaje broda (Pravilo XVIII, YAP; čl.824. PZ). Za utvrđivanje vrijednosti broda mjerodavna je njegova tržišna vrijednost.

Teret

Gubitak ili oštećenje žrtvovanog tereta priznaje se u zajedničku havariju u visini gubitka koji je na taj način nastao. Gubitak tereta utvrđuje se na temelju njegove vrijednosti u vrijeme iskrcajanja. To je u skladu s općim načelom da se vrijednost imovine koja ulazi u vjerovničku i dužničku masu određuje prema vrijednosti imovine na završetku pothvata. Za utvrđivanje vrijednosti tereta mjerodavan je trgovački račun (*invoice value*) ispostavljen primatelju ili, ako takvog računa nema, ukrcajna vrijednost tereta. Na primjer, roba je zbog pokisnuća pri gašenju požara izgubila na vrijednosti 30%. Taj će se postotak primijeniti na iznos iz trgovačkog računa. Prema izričitoj odredbi YAP i našeg zakona, vrijednost tereta u vrijeme iskrcaja uključuje osim ukrcajne vrijednosti robe i trošak osiguranja i vozarine (*CIF vrijednost - Cost, Insurance, Freight*), osim ako je takva vozarina u riziku nekog drugog, a ne nositelja interesa na teretu. U odnosu na vozarinu to znači: Ako je vozarina plativa na odredištu u cijelosti, neovisno o tome je li dio tereta izgubljen ili oštećen, odnosni dio vozarine nije u riziku brodarka i treba je uključiti u vrijednost tereta. Međutim, ako je ugovorena vozarina na temelju količine iskrcajanog tereta, u zajedničku havariju će se priznati samo vrijednost žrtvovanog tereta bez elementa vozarine.

Ako se oštećeni teret proda, iz zajedničke havarije će se nadoknaditi razlika između netotrška od prodaje oštećene robe i njene netovrijednosti u neoštećenom (zdravom) stanju (Pravilo XVI, YAP).

Vozarina

U zajedničku se havariju priznaje gubitak vozarine koji je nastao kao posljedica oštećenja ili gubitka tereta, ako je uzrokovan činom zajedničke havarije ili se oštećenje ili gubitak nadoknađuju kao takvi (Pravilo XV, YAP). Da bi se priznao element vozarine u zajedničku havariju, potrebno je da brodarka izgubi (ne zaradi) vozarinu zbog toga što je nastupio gubitak ili oštećenje tereta. To će biti samo u onim slučajevima kada je vozarina ugovorena na temelju stvarne isporuke tereta na odredištu. Pravilo se ne primjenjuje ako je vozarina plaćena unaprijed (*pre-paid freight*) ili je plativa "bilo da je izgubljeno ili ne" (*ship and /or cargo lost or not lost*). Tada je vozarina u riziku vlasnika tereta i čini dio vrijednosti tereta.

Stvari koje ne ulaze u vjerovničku masu (koje nemaju pravo na doprinos iz zajedničke havarije)

Od načela da pravo na doprinos iz zajedničke havarije ima činom zajedničke havarije žrtvovana imovina postoje ovi izuzeci:

- Gubitak ili šteta na izbačenom teretu koji nije bio smješten na brod u skladu s priznatim običajima. Na primjer, ugovoreni prijevoz tereta na palubi, a koji se uobičajeno ne prevozi na palubi nego pod palubom;
- Gubitak ili šteta prouzročeni dobrima ukrcajnim bez znanja brodarka, ali ako su takva dobra spašena obvezna su na doprinos;
- Gubitak ili šteta na teretu koji je namjerno pogrešno označen, ali ako je takav teret spašen bit će obavezan na doprinos.

d) Utvrđivanje dužničke mase (iznosi koji doprinose u zajedničku havariju - doprinoseća vrijednost)

Općenito

Temeljno je pravilo pri utvrđivanju doprinosećih vrijednosti da se doprinosi određuju na temelju stvarnih netovrijednosti imovine na završetku pothvata (Pravilo XVII, YAP; čl.822. PZ). Tim se vrijednostima, kako smo već objasnili, dodaju iznosi koji se za žrtvovanu imovinu priznaju kao zajednička havarija - vjerovnička masa (Pravilo XVII, YAP). Pri utvrđivanju stvarnih netovrijednosti na završetku pothvata odbijaju se iznosi šteta koji nisu priznati kao zajednička havarija (partikularne štete), neovisno o tome jesu li nastali prije ili poslije čina zajedničke havarije. Od vrijednosti imovine odbit će se svi dodatni izdaci koji su u vezi s tom imovinom nastali poslije čina zajedničke havarije, osim onih izdataka koji se priznaju kao zajednička havarija ili koji terete brod kao "posebna naknada" prema Konvenciji o spašavanju (1989.). Poslije čina zajedničke havarije može nastupiti i potpuni gubitak pojedinog interesa (broda, tereta), pa tada utrnjuje pravo da se od tih interesa zahtijeva kontribucija jer nemaju nikakvu vrijednost na završetku pothvata. Ove opće napomene vrijede za sve interese - brod, teret, vozarinu, osim ako YAP pravilima ili Zakonom nije drukčije određeno.

Brod

Brod kontribuirao u zajedničku havariju svojom "neto vrijednošću" na završetku pothvata. Time se podrazumijeva njegova tržišna vrijednost u vrijeme završetka iskrcaja tereta. S obzirom na stanje broda, moguće su ove situacije:

- brod je stigao na odredište u neoštećenom (zdravom) stanju,
- oštećeni je brod popravljen u sklonišnoj luci,
- brod je u odredišnu luku stigao u oštećenom stanju.

U svakom od tih slučajeva valja utvrditi njegovu "stvarnu netovrijednost". Vrijednost broda redovito se u praksi procjenjuje preko specijaliziranih tvrtki (*ship valuer*). Ako je brod stigao na odredište u oštećenom stanju, njegova se vrijednost procjenjuje prema tom stanju. Uobičajeno se ta vrijednost utvrđuje tako da se od procijenjene vrijednosti broda u zdravom stanju odbiju procijenjeni troškovi popravka. Ako se brod u takvu stanju proda na tržištu, normalno je da se kao njegova vrijednost uzme netoiznos od prodaje. Od procijenjene vrijednosti broda na odredištu odbija se trošak već obavljenog popravka (npr. u sklonišnoj luci) nastao kao posljedica čina zajedničke havarije (taj se trošak priznaje kao zajednička havarija).

Pri utvrđivanju vrijednosti broda ne uzima se u obzir povoljan ili nepovoljan utjecaj sklopljenog ugovora o zakupu ili brodarskog ugovora na određeno vrijeme (Pravilo XVII, YAP).

Teret

Doprinosca vrijednost tereta bit će ona vrijednost koju teret ima u vrijeme iskrcavanja (*"at the time of discharge"*) utvrđena iz trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvog računa nema, ukrcajna vrijednost. Vrijednost tereta obuhvaća ne samo njegovu ukrcajnu vrijednost nego i trošak osiguranja i vozarinu ako je vozarina u riziku nositelja interesa na teretu (tzv. CIF vrijednost). Trošak osiguranja uzima se u obzir samo ako je roba bila osigurana, bilo da je osiguranje proveo prodavatelj (CIF kupoprodaja) ili kupac (C&F kupoprodaja). Vozarina se ovdje ne uzima u obzir ako je u riziku brodarka. Tada ona kontribuirala kao poseban interes (v. infra). U čijem je riziku vozarina, utvrđuje se iz ugovora o prijevozu. Ako je vozarina plaćena unaprijed ili je plativa neovisno o uspješnosti pothvata, ona je u riziku korisnika prijevoza i čini dio vrijednosti robe. I obrnuto, ako je vozarina ugovorena na temelju stvarne isporuke tereta na odredištu, ona je u riziku brodarka.

Od tako utvrđene vrijednosti tereta odbija se svaki gubitak ili šteta nastali na teretu prije ili u vrijeme iskrcavanja (Pravilo XVII, YAP; čl.829. Zakona).

Kada se teret proda prije odredišta, doprinositi će na temelju stvarnog netoiznosa od prodaje.

Vozarina

Vozarina i prijevoznina (za prijevoz putnika) doprinosi u zajedničku havariju kao poseban interes samo ako je u riziku brodarka. Kao što smo prije vidjeli, kada je vozarina u riziku korisnika prijevoza, ona čini jedan od elemenata vrijednosti robe.

Od vozarine i prijevoznine u riziku odbit će se one pristojbe i plaće posade koje ne bi bile utrošene prilikom zarađivanja vozarine da su brod i teret bili potpuno izgubljeni u trenutku čina zajedničke havarije, a nisu bili priznati kao zajednička havarija (Pravilo XVII, YAP; čl.829. PZ).

Stvari koje ne ulaze u dužničku masu (koje ne doprinose u zajedničku havariju)

Od načela da u zajedničku havariju doprinosi sva imovina koja je spašena činom zajedničke havarije, postoje i neki izuzeci. U zajedničku havariju ne doprinose:

- a) predmeti za osobnu upotrebu posade broda;
- b) prtljaga putnika za koju nije izdana prtljažnica ili teretnica;
- c) poštanske pošiljke;
- d) privatna motorna vozila putnika (Pravilo XVII, YAP).

e) Doprinos u zajedničku havariju

Kada se utvrdi dužnička i vjerovnička masa, moguće je odrediti doprinos svakoga pojedinog sudionika pomorskog pothvata u štetama i troškovima koji su priznati kao zajednička havarija. U tu je svrhu potrebno najprije utvrditi koeficijent doprinosa. On se utvrđuje tako da se vjerovnička masa podijeli s dužničkom masom:

$$\text{Koeficijent doprinosa} = \frac{\text{vjerovnička masa}}{\text{dužnička masa}}$$

Tako izračunati koeficijent množi se sa svakom pojedinom stavkom dužničke mase i dobije se iznos doprinosa te stavke u zajedničku havariju. Zbroj svih doprinosa jednak je vrijednosti vjerovničke mase.

S nekoliko primjera ilustrirat ćemo postupak kako se u osnovi utvrđuje doprinos pojedinog interesa u zajedničku havariju.

PRIMJER I.

Uslijed greške u navigaciji dođe do nasukanja broda (posebna havarija, *particular average*). Pristupi se spašavanju broda odsukivanjem. Troškovi spašavanja iznosili su 1,000.000. Brod je u zdravom stanju vrijedio 8,000.000. Troškovi popravka broda procijenjeni su na 2,000.000.

Dužnička masa

| | |
|--|------------|
| Brod | |
| Vrijednost broda u neoštećenom stanju | 8,000.000 |
| Troškovi popravka (particular average - ne priznaje se u zajedničku havariju) | -2,000.000 |
| Kontribuirajuća vrijednost | 6,000.000 |

Teret

| | |
|----------------------------|------------|
| Teret A | 3,000.000 |
| Teret B | +1,000.000 |
| Kontribuirajuća vrijednost | 4,000.000 |
| Ukupno dužnička masa | 10,000.000 |

Vjerovnička masa

| | |
|--|-----------|
| Troškovi spašavanja | 1,000.000 |
| Ukupno se priznaje u zajedničku havariju | 1,000.000 |

Koeficijent raspodjele

$$\text{Koeficijent raspodjele} = \frac{1,000.000}{10,000.000} = 0,10$$

Na temelju tog koeficijenta brod (6,000.000) pridonosi sa 600.000, teret A sa 300.000, a teret B sa 100.000, tj. ukupno 1,000.000.

PRIMJER II.

Ako u primjeru I. pretpostavimo da je zapovjednik namjerno nasukao brod da spriječi njegovo potonuće (čin zajedničke havarije, *Pravilo V. YAP*), obračun bi izgledao ovako:

Dužnička masa

| | |
|---|------------|
| Brod | |
| Vrijednost broda u neoštećenom stanju | 8,000.000 |
| Troškovi popravka | -2,000.000 |
| Vrijednost broda | 6,000.000 |
| Troškovi se popravka priznaju u zajedničku havariju (<i>Pravilo V. YAP</i>) | +2,000.000 |
| Kontribuirajuća vrijednost | 8,000.000 |

Teret

| | |
|----------------------------|------------|
| Teret A | 3,000.000 |
| Teret B | +1,000.000 |
| Kontribuirajuća vrijednost | 4,000.000 |
| Ukupno dužnička masa | 12,000.000 |

Vjerovnička masa

| | |
|--|------------|
| Troškovi spašavanja | 1,000.000 |
| Troškovi popravka broda | +2,000.000 |
| Ukupno se priznaje u zajedničku havariju | 3,000.000 |

Koeficijent raspodjele

$$\text{Koeficijent raspodjele} = \frac{3,000.000}{12,000.000} = 0,25$$

Na temelju tog koeficijenta brod (8,000.000) doprinosi sa 2,000.000, teret A sa 750.000, a teret B sa 250.000, tj. ukupno 3,000.000.

PRIMJER III.

Primjer za uračunavanje žrtvovanog tereta u dužničku masu

Brod vrijedi 5,000.000, teret A 3,000.000, a teret B 2,000.000. Zapovjednik radi zajedničkog spasa baci čitav teret B u more. U dužničku masu treba uključiti i vrijednost žrtvovanog tereta (teret B), jer bi u suprotnome njegov vlasnik ostvario naknadu u punoj vrijednosti žrtvovanog tereta, što bi bilo neopravdano obogaćenje na račun drugih interesa u pothvatu.

Zbog toga bi obračun izgledao ovako:

Dužnička masa

| | |
|---------|------------|
| Brod | 5,000.000 |
| Teret A | 3,000.000 |
| Teret B | 2,000.000 |
| Ukupno | 10,000.000 |

Vjerovnička masa

| | |
|---------|-----------|
| Teret B | 2,000.000 |
|---------|-----------|

$$\text{Koeficijent raspodjele} = \frac{2,000.000}{10,000.000} = 0,20$$

Primjenom tog koeficijenta brod bi doprinosa 1,000.000, teret A 600.000, a teret B 400.000, tj ukupno 2,000.000. Prema tome, žrtvovani teret (teret B) prima iz zajedničke havarije 2,000.000, a plaća u zajedničku havariju 400.000, tj. iz zajedničke havarije prima neto 1,600.000.

f) Postupak likvidacije zajedničke havarije

Postupak likvidacije zajedničke havarije provodi likvidator zajedničkih havarija (*average adjuster*). Likvidator mora biti osoba osposobljena i ovlaštena za provođenje postupka likvidacije zajedničke havarije. To mogu biti specijalizirane tvrtke ili fizičke osobe. U suvremenoj su praksi to pretežno specijalizirane tvrtke.

Prema usvojenoj praksi, likvidatora imenuje brodar. Ako brodar propusti imenovati likvidatora, svaki sudionik pomorskog pothvata u kojem je došlo do zajedničke havarije ima pravo pokrenuti postupak za imenovanje likvidatora. Brodar je načelno slobodan u izboru osobe likvidatora. U teretnici ili *charter-party*, međutim, može biti ugovoreno u kojem će se mjestu likvidirati zajednička havarija (npr. određena luka), pa je brodar pri imenovanju likvidatora o toj obvezi dužan voditi računa.

Izabranom likvidatoru brodar najčešće povjerava prikupljanje svih informacija i isprava u odnosu na zajedničku havariju, pribavljanje jamstva od ovlaštenika tereta, te brigu oko uplate doprinosa u zajedničku havariju.

Za likvidaciju zajedničke havarije likvidator sastavlja diobnu osnovu (dispašu). Diobna se osnova sastoji od popisa vjerovničke i dužničke mase te vrijednosti njihovih pojedinih stavki, njihove ukupne vrijednosti, postotka doprinosa i svote koju svaki sudionik pothvata mora doprinijeti u plaćanju šteta i troškova zajedničke havarije.

Svaki sudionik pomorskog pothvata ima pravo staviti prigovor na diobnu osnovu. O primljenom prigovoru odlučuje likvidator i sastavlja konačnu diobnu osnovu. Svaki sudionik nezadovoljan s konačnim obračunom zajedničke havarije može pokrenuti sudski postupak.

2.8. Jamstvo za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju

a) Općenito

Sudionici pomorskog pothvata zainteresirani su za to da u slučaju čina zajedničke havarije u snošenju šteta i troškova koji predstavljaju zajedničku havariju

sudjeluju svi sudionici pomorskog pothvata. Zbog toga su svi oni zainteresirani da se njihovi interesi u zajedničkoj havariji na odgovarajući način zaštite. Glavnu ulogu u zaštiti tih interesa ima brodar. Takav položaj brodar proizlazi iz činjenice da je primjena instituta zajedničke havarije vezana za pomorski pothvat, tj. za vrijeme putovanja broda od početka ukrcavanja do svršetka iskrcavanja tereta, a za to je vrijeme brodar u držanju robe. To znači da od svih sudionika u pomorskom pothvatu jedino brodar faktično može štiti ne samo svoj interes nego i interes ostalih sudionika u pothvatu. Zbog toga pomorsko pravo nameće dužnost brodaru da u slučaju zajedničke havarije štiti ne samo svoj interes nego i interes ostalih sudionika u pothvatu.

Prema Pomorskom zakoniku, brodar ima pravo zadržati teret koji ulazi u dužničku masu dok ne dobije jamstvo da će mu dužnik isplatiti svoj dio doprinosa koji ga tereti u zajedničkoj havariji (čl.831, st.1.). Osim toga, brodar je dužan zadržati teret ili pribaviti odgovarajuće jamstvo i za tražbine drugih sudionika u pothvatu. U zaštiti njihovih interesa dužan je postupati s dužnom pažnjom (čl.831, st.2.). To znači da brodar mora postupati s pažnjom koja se od njega razborito može očekivati s obzirom na okolnosti odnosnog slučaja. Ako brodar propusti ispuniti tu svoju obvezu, dužan je isplatiti dio doprinosa za koji vjerovnik iz zajedničke havarije dokaže da ga nije mogao naplatiti od osobe koja je ovlaštena raspolagati teretom (čl.831, st.3.).

Potraživanja iz zajedničke havarije spadaju u tzv. privilegirane tražbine, pa brodar osim što ima pravo zadržati teret ima i privilegij na stvarima ukrcanim na brodu (zakonsko založno pravo) za tražbine na osnovi iz zajedničkih havarija koje terete stvari (čl.605. PZ). Osiguranje naplate doprinosa u zajedničku havariju putem instituta privilegija u praksi je izuzetno rijetko. Umjesto toga, pribavljanje odgovarajućeg jamstva dužnika za plaćanje doprinosa, pod prijetnjom zadržavanja tereta, uobičajeni je način zaštite interesa sudionika pomorskog pothvata u odnosima iz zajedničke havarije.

Brodar obično pribavlja odgovarajuće jamstvo za plaćanje doprinosa preko likvidatora zajedničke havarije kojeg je imenovao, ili u suradnji sa svojim agentom u određenoj luci. Osnovne su dužnosti agenta brodar u takvu slučaju da:

- a) obavijesti primatelja tereta o činu zajedničke havarije,
- b) pomogne zapovjedniku da deklaracija zajedničke havarije bude izvršena u skladu s pravom i običajima određene luke,
- c) pribavi od primatelja odgovarajuće jamstvo,
- d) pribavi od primatelja pojedinosti o vrijednosti tereta.

b) Oblici jamstva

Općenito

Oblici pružanja jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju nisu propisani. U poslovnoj praksi formiralo se više oblika takvog jamstva (*general average security*). Uobičajeni su oblici jamstva:

- a) **havarijska obveznica (*average bond*)**,
- b) **havarijski depozit (*general average deposit*)**,
- c) **osigurateljevo jamstvo (*general average guarantee*)** i
- d) **jamstvo banke (*bank guarantee*)**.

Pravo izbora pojedinog oblika jamstva općenito pripada vjerovniku. S obzirom na ulogu koju brodar ima u zaštiti svojih interesa i interesa ostalih sudionika pomorskog pothvata, izbor gotovo redovito obavlja brodar. O tom izboru brodar ili likvidator zajedničke havarije obavještavaju ovlaštenike tereta. Brodar takvu obavijest može dati osobno ili preko agenta. Agent mora djelovati prema uputama brodara.

Najčešće je primjenjivani oblik jamstva u praksi havarijska obveznica potpisana od svakog primatelja tereta (*average bond*). Osim havarijske obveznice, brodar može zatražiti i dodatno osiguranje. Naime, potpisivanje havarijske obveznice od strane ovlaštenika tereta ne mora isključivati potrebu za pribavljanjem drugih oblika osiguranja plaćanja doprinosa u zajedničku havariju. Odluku o tome donosi brodar. S tim u vezi javlja se pitanje što se smatra dovoljnim osiguranjem. Općenito se smatra da brodar mora pribaviti "odgovarajuće jamstvo". Takvu formulaciju sadrži i naš zakon (čl.831. PZ). Što će se u konkretnom slučaju smatrati odgovarajućim jamstvom, ovisi o okolnostima konkretnog slučaja. To prije svega ovisi o bonitetu ovlaštenika tereta, je li teret osiguran ili nije, bonitetu osiguratelja i drugome. Treba imati u vidu i to da postupak oko pribavljanja jamstva može potrajati i ako je brodar zadržao teret, iz toga mogu proizići razni troškovi i štete. U svakom slučaju, brodara tereti dužnost da u tom pogledu postupi razborito. U poslovnoj praksi brodari najčešće osim havarijske obveznice ili umjesto nje traže i jamstvo osiguratelja tereta.

Za pojedini oblik jamstva postoje odgovarajući obrasci. U svjetskoj pomorskoj praksi pretežno su u primjeni obrasci engleskog pravnog sustava. Poslije revizije York-Antverpenskkih pravila 1974. godine, revidirane su i isprave o jamstvu za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju (*general average security*). U našoj se praksi u odnosima domaćih stranaka osim tih obrazaca primjenjuju i obrasci koje je 1984. godine publicirala CROATIA OSIGURANJE.

Havarijska obveznica (*Average Bond*)

Havarijskom obveznicom primatelj tereta preuzima prema brodaru obvezu da će platiti odgovarajući dio doprinosa u zajedničku havariju određen u diobnoj osnovi koja je sačinjena u skladu s pravilima predviđenim ugovorom o prijevozu.

Uobičajeni je oblik havarijske obveznice u međunarodnom prometu *Lloyd's Average Bond* (V. PRILOG I). Ta je isprava revidirana 1977. godine. U gornjem desnom uglu sadrži oznaku LAB 77. Sastoji se od dvije stranice: *Average Bond* (havarijska obveznica) i *Valuation Form* (u koju se unose podaci o vrijednosti primljene robe). Opći podaci (ime broda, putovanje, ukrcajna luka, iskrcajna luka, elementi tereta) na obje strane havarijske obveznice nalaze se na istome mjestu, tako da se upotrebom kopirnog papira mogu istodobno unositi.

Obrazac *Average Bond* sadrži oznaku o primjeni prava. Prema toj odredbi, diobna se osnova sastavlja prema pravu koje su stranke izabrale, tj. prema pravu koje je predviđeno ugovorom o prijevozu. Ako stranke nisu ugovorile određeno pravo, diobna se osnova sastavlja prema pravu i praksi mjesta gdje je završen pomorski pothvat. Takvo je rješenje usvojeno i u sudskoj praksi, a ono odgovara i rješenju našeg prava (čl.1002. PZ).

Primatelj tereta odmah potpisuje prvu stranicu - *Average Bond* i vraća ga brodaru kako bi mogao preuzeti teret. Drugu stranicu - *Valuation Form* primatelj ispunja pošto je preuzeo teret i provjerio njegovo stanje. U taj se dio havarijske obveznice upisuje vrijednost robe, ostali elementi potrebni likvidatoru za izradu diobne osnove, kao i podaci o pologu.

U *Valuation Form* unosi se fakturna vrijednost robe, što je u skladu s York-Antverpenskimi pravilima. Ako je roba osigurana, unose se podaci o osiguranju, ispravi o osiguranju, osiguranoj vrijednosti, te naravi i visini eventualno nastale štete na toj robi. Ti se podaci unose u obrazac u suradnji s osigurateljem. Nakon što je ispunjen i taj dio havarijske obveznice, *Valuation Form* se dostavlja brodaru ili likvidatoru zajedno s kopijom trgovačke fakture za odnosnu robu. Ako je na robi nastala šteta, osim fakture likvidatoru se dostavlja i Izvješće o pregledu štete (*Survey Report*). Na taj se način omogućuje likvidatoru

- a) da utvrdi doprinoseću vrijednost tereta,
- b) da utvrdi je li šteta posljedica čina zajedničke havarije, u kojem bi je slučaju priznao u zajedničku havariju.

U novije vrijeme u uporabi je i *Lloyd's Average Bond* koji na jednoj stranici objedinjuje *average bond* i *valuation form* (v. PRILOG II.).

U odnosima domaćih subjekata koristi se naš obrazac havarijske obveznice (v. PRILOG III.).

Polog u gotovu novcu (General Average Deposit)

Polaganje gotovog novca kao jamstvo za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju ili nagrade za spašavanje učinkovit je način osiguranja plaćanja, ali se u praksi zbog složene procedure, sporosti postupka, kao i zbog toga što se za duže vrijeme gotovina povlači iz opticaja, rijetko primjenjuje. Stranke radije pribjegavaju drugim oblicima jamstva, koji također pružaju odgovarajuću sigurnost.

York-Antverpenska pravila sadrže posebne odredbe o položima (Pravilo XXII). Prema tim pravilima, polozi se plaćaju na poseban račun pod zajedničkim imenom jednog predstavnika kojega imenuje brodar i jednog predstavnika kojega imenuju polagači. Polog se polaže u banku koju odobri ti predstavnici. Iznos pologa, zajedno s priraslim kamatama, drži se kao pokriće za isplate strankama koje imaju tražbinu s naslova zajedničke havarije ili spašavanja. Isplate dugovanja ili vraćanja pologa mogu uslijediti samo na temelju pisanog odobrenja likvidatora zajedničke havarije. Plaćanje pologa ili isplate nemaju nikakva odraza na konačne obveze stranaka. Pošto je završen obračun zajedničke havarije, iznos pologa koji premašuje doprinos u zajedničku havariju ili nagradu za spašavanje vraća se depozitaru.

Kao priznanica o pologu u praksi se obično koristi *General Average Deposit Receipt-Lloyd's Form* (v. PRILOG IV.). Preporučuje se pribaviti posebnu priznanicu za svaku teretnicu.

Osigurateljevo havarijsko jamstvo (General Average Guarantee)

Havarijskim jamstvom (*General Average Guarantee*) osiguratelj se obvezuje da će podmiriti dio doprinosa u zajedničku havariju ili nagradu za spašavanje, što se u ime određenog tereta duguje prema diobnoj osnovi ili drugom pravednom obračunu. Osiguratelj se ujedno obvezuje da će platiti akontaciju na doprinos u iznosu koji utvrdi likvidator.

Premda ne postoji jedan standardizirani oblik osigurateljevog havarijskog jamstva, može se reći da se sadržaj takvog jamstva u osnovi standardizirao (v. PRILOG V.). U odnosima domaćih subjekata koristi se naš obrazac jamstva (v. PRILOG VI.). Ovaj oblik jamstva najčešće se daje uz prethodno potpisivanje havarijske obveznice (*Average Bond*) od strane ovlaštenika tereta.

Bankarsko jamstvo (Bank Guarantee)

Poseban je oblik jamstva bankarsko jamstvo (*Bank Guarantee*). Tim se jamstvom banka obvezuje podmiriti odgovarajući doprinos tereta u zajedničku havariju ako to ne učini primatelj tereta. Oblik i sadržaj toga jamstva nisu standardizirani.

2.9. Zajednička havarija i osiguranje

Institut zajedničke havarije primjenjuje se neovisno o tome je li provedeno osiguranje interesa uključenih u zajednički pomorski pothvat ili nije. Ti su interesi, međutim, redovito osigurani (brod, teret, vozarina), pa valja razmotriti primjenu instituta zajedničke havarije s aspekta osiguranja. Zajednička havarija tradicionalno je osigurana ugovorom o osiguranju broda, tereta (robe) i vozarine. U standardnim uvjetima za osiguranje brodova, robe i vozarine među osigurane štete svrstane su i zajedničke havarije. Obuhvaćene su osiguranjem pomorskih i ratnih rizika. Na primjer, osiguranjem brodova prema *Institute Hull Clauses* i osiguranjem robe prema *Institute Cargo Clauses* osigurane su i zajedničke havarije.⁶ Naš Pomorski zakonik također poznaje kao posebnu kategoriju štete zajedničke havarije koje su nastale kao posljedica osiguranih rizika (čl. 719.).

Osiguranjem zajedničke havarije podrazumijeva se pokriće štetnih posljedica čina zajedničke havarije. U slučaju zajedničke havarije nastale u vezi s osiguranim rizicima iz osiguranja se naknađuju

- a) gubici ili oštećenja osiguranog predmeta, koji se priznaju u zajedničku havariju (havarije žrtve, *engl. sacrifices*);
- b) troškovi osiguranika koji se priznaju u zajedničku havariju (havarije troškovi, *engl. expenditure*);
- c) doprinosi u zajedničku havariju koji su za osigurani predmet određeni u diobnoj osnovi.

⁶ Klauzula 10.1 u *Institute Time Clauses - Hulls (1995)* glasi:

"Ovim je osiguranjem pokriven odgovarajući doprinos osiguranog broda u troškovima spašavanja, nagradi za spašavanje i/ili zajedničkoj havariji, a naknada iz osiguranja za taj će se doprinos u slučaju podosiguranja proporcionalno umanjiti. U slučaju šteta zbog gubitka ili oštećenja broda (*general average sacrifice*) koje se priznaju u zajedničku havariju, osiguranik ima pravo zahtijevati naknadu iz osiguranja za čitavu štetu a da prethodno ne ostvari svoja prava na doprinos od drugih sudionika u pomorskom pothvatu";

Klauzula 2 u *Institute Cargo Clauses A (1982)* glasi:

"Ovo osiguranje pokriva zajedničku havariju i nagrade za spašavanje, obračunate ili određene u skladu s odredbama ugovora o prijevozu i/ili mjerodavnim pravom i praksom, koji su nastali da bi se izbjegla šteta ili su s tim u vezi, a posljedica su bilo kojeg uzroka osim onih uzroka isključenih ovim osiguranjem, navedenih u klauzulama 4, 5, 6 i 7 ili na drugom mjestu ovih uvjeta."

Isplatom tih iznosa osiguratelj nadoknađuje osiguraniku štetu koju je pretrpio zbog čina zajedničke havarije. Osnovu za utvrđivanje obveze iz osiguranja predstavlja valjano sačinjena diobna osnova. Osiguratelj nije dužan isplatiti naknadu za doprinos dok diobna osnova ne bude sačinjena i doprinos osiguranog predmeta (brod, teret, vozarina) ne bude utvrđen na valjan način. Drukčije se tretiraju žrtve zajedničke havarije (*general average sacrifice*). U slučaju gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta koji se priznaju kao zajednička havarija, s pretpostavkom da su nastali kao posljedica osiguranih rizika, osiguranik ima pravo izravno zahtijevati naknadu iz osiguranja isto tako kao da se radi o posebnoj havariji, ne čekajući da se sačini diobna osnova.⁷ U takvu se slučaju naknada za gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta utvrđuje prema pravilima koja vrijede za posebne havarije. Isplatom naknade za takvu štetu osiguratelj subrogacijom stupa u prava osiguranika iz zajedničke havarije do visine isplaćene naknade.

Kod osiguranja zajedničke havarije primjenjuje se pravilo podosiguranja. To znači da će se naknada iz osiguranja u slučaju podosiguranja razmjerno smanjiti. S obzirom na to da je brod redovito osiguran (*hull and machinery insurance*), objavljivanjem zajedničke havarije i pribavljanjem jamstva od drugih sudionika u pothvatu brodar osim svoga interesa zaštićuje i interes osiguratelja broda. U suprotnom bi svi gubici ili oštećenja broda, koji bi inače bili priznati u zajedničku havariju, padali na njegov teret. Zbog toga bi osiguratelj broda imao pravo na prigovor da u zaštiti njegovih interesa brodar nije postupao s dužnom pažnjom.

2.10. Uloga zapovjednika broda u slučaju čina zajedničke havarije

a) Donošenje odluke o poduzimanju čina zajedničke havarije

Čin zajedničke havarije poduzima zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje. Odluka mora biti razborita. Zapovjednik broda mora ocijeniti postoje li svi potrebni uvjeti za donošenje takve odluke, a posebice postoji li stvarna opasnost za imovinu više sudionika u pomorskom pothvatu. Ako je u uvjetima stvarne opasnosti potrebno za zajednički spas žrtvovati ili oštetiti brod ili teret odnosno druge stvari na brodu, zapovjednik broda je ne samo ovlašten nego je prema Zakonu dužan žrtvovati ili oštetiti teret, druge stvari ili brodske uređaje ili opremu koji nisu nužni za plovidbu, ili dijelove broda čije je žrtvovanje ili

oštećenje manje štetno za brodara i osobe zainteresirane za teret na brodu (čl.166. PZ).

b) Opis događaja u brodskom dnevniku

Zapovjednik broda je dužan odmah, a najkasnije u roku od 24 sata, opisati nezgodu u brodski dnevnik. Ta je dužnost propisana Pomorskim zakonikom (čl. 168, st.1.). U brodski dnevnik treba cjelovito i točno opisati čitav događaj. Valja opisati sve poduzete radnje, te navesti imena i tvrtke svih involviranih stranaka. Preporučuje se o svim važnijim detaljima sačiniti fotografije.

Ako je čin zajedničke havarije uključivao spašavanje imovine, zapovjednik broda bi trebao opisati sve radnje spašavanja, korištenu opremu i sva oštećenja koja su pretrpjeli spašavani brod i brod spašavatelj. Ti će podaci biti od velike koristi pri određivanju nagrade za spašavanje.

c) Prijava pomorske nezgode

Zapovjednik broda dužan je prijaviti svaku pomorsku nezgodu koja je imala za posljedicu ugrožavanje sigurnosti imovine, tereta i ljudi. To vrijedi i za čin zajedničke havarije. Prijava se na propisanom obrascu podnosi lučkoj kapetaniji odmah po dolasku u luku u koju brod poslije nezgode najprije uplovi, a najkasnije za 24 sata (v. PRILOG VII). Prijavi se prilaže od javnog bilježnika ovjereni izvadak iz brodskog dnevnika za odnosne dane (arg.čl.168, st.2.).

Ako je brod u inozemstvu, zapovjednik će u skladu s propisima države u kojoj se nalazi podnijeti prijavu pomorske nezgode nadležnom organu (*sea protest*). Prema Pomorskom zakoniku, zapovjednik je dužan takvu prijavu podnijeti i diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske (čl.168, st.3.).

d) Obavješćavanje brodara

Zapovjednik broda dužan je bez odgađanja obavijestiti brodara ili upravitelja broda o poduzetom činu zajedničke havarije i pružiti mu iscrpne informacije o nezgodi. Kada god to okolnosti dopuštaju, razborito je prije poduzimanja čina zajedničke havarije savjetovati se s brodarom. Na taj se način omogućuje brodaru da na temelju vlastite prosudbe pruži zapovjedniku potrebnu pomoć i uputi ga kako dalje postupati, te da imenuje likvidatora i obavi pripremnih radnje za eventualno pribavljanje jamstva. Takva je obavijest potrebna brodaru i zato da može obavijestiti osiguratelja o nastaloj šteti. Prema standardnim uvjetima za osiguranje brodova, brodar je dužan neodgodivo obavijestiti osiguratelja o svakoj nezgodi iz koje može proizići odštetni zahtjev iz osiguranja. Brodar

⁷ Vidi klauzulu 10.1. u *Institute Time Clauses-Hulls (1995)*, fus.no. 6, supra.

će na temelju prikupljenih podataka procijeniti svrsishodnost objavljivanja zajedničke havarije i pokretanja postupka pribavljanja jamstva. Takva će odluka ovisiti o visini štete i troškova, odnosa vrijednosti broda prema vrijednosti tereta, mogućnosti naplate doprinosa, ekonomičnosti postupka, sadržaju ugovora o osiguranju i dr. Ako ugovor o osiguranju broda sadrži tzv. *small general average clause*, brodar do ugovorenog iznosa (npr. 100.000 USD) ima pravo za havarije štete (*sacrifices*) izravno potraživati naknadu štete od osiguratelja broda i bez provođenja postupka zajedničke havarije. Drugim riječima, ako se procjenjuje da štete zajedničke havarije ne prelaze taj ugovoreni iznos, nije ni potrebno objavljivati zajedničku havariju. Brodar može ovlastiti i zapovjednika broda da u njegovo ime poduzima potrebne radnje. Na primjer, da obavještava likvidatora, osiguratelja, ovlaštenike tereta itd.

Kada god treba donijeti značajnu odluku, razboriti će zapovjednik zatražiti odgovarajuću uputu i posavjetovati se s brodarom ili upraviteljem broda te s ovlaštenikom tereta. Na taj će se način izbjeći kasnije moguće komplikacije i sporovi. Ako takav kontakt s obzirom na okolnosti nije moguć, zapovjednik mora biti spreman preuzeti glavnu ulogu u donošenju odluka. U suvremenoj praksi brodari ili upravitelji broda koriste se pisanim instrukcijama za zapovjednika broda o postupcima pri izvanrednim situacijama. Te su instrukcije usklađene s ISM Codom.

e) Pribavljanje jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju

Nakon što se objavi zajednička havarija, pribavljanje jamstva od ovlaštenika tereta za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju neophodan je i uobičajen postupak u zaštiti interesa brodara i drugih sudionika u pothvatu. Odluku o objavljivanju zajedničke havarije donosi brodar, ali je može donijeti i svaka druga zainteresirana stranka u pothvatu. Jamstvo je potrebno zatražiti prije predaje tereta na odredištu primateljima. U krajnjem slučaju, predaju tereta primatelju valja uvjetovati prethodnim davanjem jamstva za plaćanje doprinosa. U suprotnome, brodar je ovlašten zadržati teret. Za pribavljanje jamstva brodar može ovlastiti likvidatora zajedničke havarije ili svog agenta u odredišnoj luci. Kada likvidator izvijesti brodara da su sve zainteresirane stranke položile jamstva, brodar će o tome obavijestiti agenta i odobriti predaju tereta primateljima. Jamstvo se pribavlja od primatelja, tj. od osobe koja je na temelju ugovora ovlaštena od brodara zahtijevati predaju tereta u odredišnoj luci. Za svaku teretnicu valja zatražiti posebno jamstvo. Zapovjednik broda je dužan osobno ili preko časnika provjeriti prije predaje tereta primatelju je li on pružio odgovarajuće jamstvo. Ako nije, dužan je zatražiti jamstvo i zadržati teret dok se jamstvo ne pribavi.

Jamstvo mora biti odgovarajuće. Uobičajeni je oblik jamstva havarijska obveznica - *average bond*. Najpoznatiji je oblik takva obrasca *Lloyd' Average Bond* (opširnije, supra). Kada god postoji sumnja u poslovnu solidnost ili solventnost primatelja, valja osim *average bonda* zatražiti i dodatno jamstvo u obliku jamstva osiguratelja tereta ili banke (*general average guarantee*).

f) Pregled broda i tereta radi utvrđivanja nastalih šteta

Gotovo svaka pomorska nezgoda ima za posljedicu gubitak ili oštećenje broda ili tereta. Zbog toga nakon svake pomorske nezgode, pa tako i poslije čina zajedničke havarije, treba pregledati brod i teret te utvrditi nastale gubitke ili oštećenja. To je potrebno učiniti neovisno o tome hoće li šteta u diobnoj osnovi biti priznata u zajedničku havariju ili će se smatrati posebnom havarijom. Uloga zapovjednika broda u tom je pogledu nezamjenljiva i izuzetno značajna za očuvanje interesa brodara. Njegova je dužnost istinito i što je moguće prije upoznati brodara s pretrpljenim štetama i njihovim uzrocima. Time se omogućuje brodaru da

- a) pravodobno obavijesti osiguratelja broda,
- b) pozove klasifikacijski zavod na pregled štete,
- c) putem svoje tehničke službe pregleda štetu,
- d) pripremi dokumentaciju za izvođenje popravka.

Valja voditi računa o tome da je prema našem Pomorskom zakoniku i prailima klasifikacijskih zavoda izvanredni pregled obavezan nakon što brod pretrpi havariju ili se pronadu nedostaci koji mogu utjecati na sposobnost broda za plovidbu (čl. 116.). Brodar pregled oštećenog broda i izvođenje predradnji za njegov popravak obavlja preko svojih tehničkih službi. Zapovjednik i stručne službe brodara surađuju s vještacima osiguratelja i klasifikacijskog zavoda u pripremnim radnjama za popravak oštećenog broda. Osiguratelj broda u zaštiti svojih interesa obavlja pregled broda putem svojih vještaka ili za tu svrhu angažira specijalizirane organizacije. To je najčešće *Salvage Association* ili pojedini klasifikacijski zavod. Zapovjednik broda dužan je surađivati s vještacima i pružiti im informacije o tijeku nezgode.

Salvage Association je specijalizirana organizacija engleskog tržišta osiguranja (osnovana 1856.), koja pruža stručnu pomoć pri spašavanju i pregledava oštećene brodove, teret i drugu pomorsku imovinu. Engleski osiguratelji (reosiguratelji) redovito se služe tom organizacijom. Nakon obavljenog pregleda vještaci izdaju izvješće o pregledu štete (*damage report*). Ono sadrži opis naravi, uzroka, opsega i visine štete, kao i popis preporučenih popravaka (v. PRILOG VIII).

U slučaju zajedničke havarije neophodno je potrebno u sklonišnoj ili određenoj luci pregledati oštećeni teret da bi se utvrdila dužnička i vjerovnička masa. Pregled obavljaju vještaci osiguratelja ili specijalizirane tvrtke ili vještaci - fizičke osobe (havarijski komesari). U tom pogledu izuzetno važnu ulogu imaju *Lloyd's Agents. Lloyd's Underwriters Association* za potrebe utvrđivanja i likvidacije šteta (pretežito na teretu), kao i za pribavljanje informacija, ima po svijetu široku mrežu svojih zastupnika - *Lloyd's Agents*. Izvješće o pregledu štete izdaju na standardiziranom obrascu - *Lloyd's Survey Report (Goods)*.

g) Dokumentacija zajedničke havarije

Zapovjednik broda dužan je u punoj mjeri surađivati s tehničkom službom brođara u pripremi dokumentacije za likvidaciju zajedničke havarije. Dokumentacija potrebna za likvidaciju zajedničke havarije obuhvaća

- a) ovjereni izvadak iz broskog dnevnika i dnevnika stroja,
- b) ovjerenu kopiju prijave pomorske nezgode,
- c) izvješća vještaka o pretrpljenim štetama,
- d) kopije svih obavijesti, zatraženih i primljenih uputa u vezi s nezgodom,
- e) podatke o troškovima zajedničke havarije s dokazima o njihovoj visini,
- f) odluku o nagradi za spašavanje,
- g) cjelovit manifest tereta,
- h) kopije svih teretnica,
- i) procjenu vrijednosti broda,
- j) podatke o vrijednosti tereta,
- k) podatke o potrošku goriva i zaliha,
- l) podatke o visini naknada članovima brodske posade u vezi sa zajedničkom havarijom,
- m) cjelokupnu dokumentaciju o pribavljenim jamstvima.

Provjera znanja

1. Koja su obilježja pomorske nezgode (pomorske havarije)?
2. Definirajte zajedničku havariju.
3. Koja je razlika između zajedničke i posebne havarije?
4. Koji su bitni elementi zajedničke havarije?
5. Navedite tipične štete zajedničke havarije?
6. Navedite tipične troškove zajedničke havarije?
7. Prema kojem se osnovnom pravilu utvrđuje sudjelovanje pojedinih interesa u snošenju šteta i troškova zajedničke havarije?
8. Objasnite zašto pri obračunu zajedničke havarije u dužničku masu ulazi i vrijednost vjerovničke mase?
9. Objasnite ulogu zapovjednika broda u slučaju čina zajedničke havarije.
10. Koja je uloga zapovjednika u pribavljanju jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju?

3. SPAŠAVANJE

3.1. Općenito

Spašavanje i njegovo pravno oblikovanje u smislu specifičnog pomorsko-pravnog instituta uvjetovano je time što je pomorska plovidba od pamtivijeka praćena raznolikim oblicima opasnosti koje su ugrožavale sigurnost osoba i imovinskih vrijednosti na moru. Njima su bili izloženi svi sudionici gospodarskih aktivnosti na moru. Zahvaljujući tome, formirala se svijest o potrebi međusobnog pomaganja na moru i potrebi solidarnosti u uvjetima opasnosti. Posebice se to odnosi na spašavanje ljudskih života i pružanje pomoći ljudima na moru u uvjetima opasnosti. Suvremeni pojam spašavanja kasnijeg je podrijetla i u svezi je sa spašavanjem tereta i broda. Za pruženu uslugu spašavanja s vremenom se, radi poticaja i kao mjera pravednosti, uvodi pravo spašavatelja na nagradu ako je spašavanje imalo koristan rezultat. To karakterizira i suvremeno pravo spašavanja. Djelatnost spašavanja važna je i u suvremenim uvjetima. Naime, suvremeni tehnološki napredak umnogome je smanjio opasnosti pomorske plovidbe, ali ih nije sasvim uklonio, tako da institut spašavanja nije ni danas izgubio na značenju. Štoviše, potrebi za zaštitom sudionika pomorskog pothvata u uvjetima opasnosti dodana je i potreba za zaštitom morskog okoliša.

U akciji spašavanja formira se imovinskopravni odnos u okviru kojeg, uz uvjet da je spašavanje imalo koristan rezultat, jedna osoba potražuje nagradu za spašavanje, a druga je toj osobi duguje. U toj djelatnosti dolazi do izražaja i javni interes, što se prije svega ogleda u zaštiti ljudskih života na moru i zaštiti morskog okoliša. Te su okolnosti povijesno uvjetovale razvoj specifičnih pravnih normi imovinskog i upravnog prava za reguliranje tih odnosa. Skup tih pravnih normi nazivamo pomorskim *pravom spašavanja*. One obilježavaju spašavanje kao specifičan pravni institut pomorskog prava.

3.2. Povijesni razvoj prava spašavanja

Razvoj prava spašavanja bio je potaknut razvojem pomorske plovidbe u funkciji robnog prometa. Ono se razvijalo usporedo s razvojem pomorskog prava i njegovih specifičnih instituta. Taj je razvoj bio postupan. Pravo spašavanja razvijalo se najprije putem instituta običajnog prava, a zatim su intervencijom zakonodavca ti običaji kodificirani ili su poslužili kao osnova za formuliranje posebnih pravnih normi.

Elemente prava spašavanja u suvremenom smislu nalazimo tek u povijesnim spomenicima istočnog Mediterana iz srednjeg vijeka, premda povijesni tragovi

ukazuju na to da se načelo o priznanju prava na nagradu u slučaju uspješnog spašavanja primjenjivalo i prije. Prva je poznata kodificirana zbirka običajnog prava Pomorski zakon otoka Rodosa (*Nomos Rhodion Nautikos*) iz 8. stoljeća poslije Krista. Taj zakon propisuje dužnost zapovjednika i posade broda da poduzimaju mjere za spašavanje tereta, a u slučaju uspjeha predviđa nagradu određenu prema vrijednosti spašene imovine.

Treba naglasiti da je više stoljeća izrazito smetalo razvoju prava spašavanja u suvremenom smislu priznavanje običaja o tzv. obalnom pravu (*lat. ius naufragii*). Prema tom običaju, stanovnici uz obalu imali su pravo prisvojiti imovinu koja bi poslije brodoloma bila bačena na obalu, potonula ili plutala. Taj se običaj bio ukorijenio naročito u Sjevernoj Europi, ali se primjenjivao i na Mediteranu, pa i na našem području. Razvojem trgovine, utjecajem crkvenih vlasti i propisima taj se oblik barbarskog ponašanja (u Oleronskim pravilima ocijenjen kao suprotan Božjim zakonima) s vremenom u praksi značajno smanjio, dok na kraju nije bio i zakonima potpuno zabranjen.

Rodoski je Pomorski zakon presudno utjecao na daljnji razvoj pomorskog prava na Sredozemlju, koji se odvijao kroz statutarno pravo mediteranskih gradova, a posebice na razvoj prava spašavanja. Posebno su značajni na Mediteranu bili statuti Ankone i Tranija, a u Sjevernoj Europi Hamburga i Visbyja. Odredbe o spašavanju i pružanju pomoći na moru sadrže i statuti mnogih hrvatskih gradova, kao npr. Dubrovački, Korčulanski, Hvarski, Splitski, Skradinski i Krčki statut. Naročito se Statut grada Korčule (1265.) u tom pogledu uzima kao važan povijesni spomenik.

Najpoznatije su zbirke pomorskih običaja Pomorski konzulat (*Consulatus maris, Consolat de mar*) iz XIII. ili XIV. stoljeća i Oleronska pravila (*Roles d' Oleron*, nazvana po otoku Oleronu) iz XI. ili XII. stoljeća. Te su zbirke sadržavale pravila o dužnosti spašavanja, pravu na nagradu i predviđale način kako se ona određuje. Od ostalih propisa koji su prethodili suvremenim zakonima valja navesti francusku Uredbu o trgovačkoj mornarici iz 1681. godine (*Ordonance de la marine marchande*), koja je umnogome utjecala na razvoj pomorskog prava. Može se reći da se pravo spašavanja u suvremenom smislu definiralo i ustalilo tek u devetnaestom stoljeću donošenjem trgovačkih ili pomorskih zakonika pojedinih pravnih sustava.

3.3. Pravna vrela prava spašavanja

Pravno reguliranje materije spašavanja obuhvaća upravni i imovinskopravni aspekt, pa sve propise o spašavanju dijelimo na upravnopravne i imovinsko-pravne.

Upravni propisi reguliraju obveznost na pružanje usluge spašavanja. U tim propisima dolazi do izražaja javni interes za djelatnost spašavanja, naročito za spašavanje ljudskih života. Imovinskopravni propisi reguliraju obvezne odnose koji se formiraju pri spašavanju, kao npr. pravo na nagradu za spašavanje, kriterije za određivanje nagrade, raspodjelu nagrade između više spašavatelja, pravo posade broda na nagradu i dr.

Pravna vrela prava spašavanja, isto tako kao i pravna vrela za ostale pomorskopravne odnose, dijelimo na autonomna i zakonodavna pravna vrela. U autonomna pravna vrela ubrajamo opće uvjete profesionalnih spašavatelja i uvjete obrazaca ugovora o spašavanju (npr. *Lloyd's Open Form*). U zakonodavna pravna vrela spadaju zakoni i drugi propisi koje donosi zakonodavac. Ti propisi po porijeklu mogu biti interni ili međunarodnopravni. Međunarodni propisi o spašavanju sadržani su u međunarodnim konvencijama koje je ratificiralo zakonodavno tijelo neke države. Postoje dvije međunarodne konvencije o spašavanju koje reguliraju imovinskopravne odnose, a jedna koja sadrži upravne propise.

Imovinskopravne konvencije:

- a) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, 1910. (Bruxelles),
- b) Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989. (London).

Upravne propise sadrži

- a) Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS).

a) Konvencija o spašavanju, 1910.

Konvencija o spašavanju iz 1910. godine jedna je od prvih pomorskih konvencija. Donesena je zato da bi se izjednačilo pravo spašavanja, tj. uklonile razlike koje su do tada postojale u pravu spašavanja među pojedinim pravnim sustavima. Izrazite zasluge za njeno donošenje ima *Comité Maritime International - CMI*. Tu je konvenciju ratificirao velik broj država, tako da je to jedan od do sada najuspješnijih unifikacijskih akata. Zahvaljujući tome, postignut je visok stupanj izjednačenosti prava spašavanja.

Usprkos evidentnom uspjehu te konvencije, s vremenom se pokazalo da neka pitanja njome nisu uopće regulirana ili su regulirana na neodgovarajući način. To je samo po sebi opravdavalo preispitivanje njenih odredaba i pokretanje postupka za njeno poboljšanje. U međuvremenu je osim toga zabilježen značajan tehnološki napredak u gradnji i korištenju brodova, a velika potražnja

za naftom dovela je do velikog porasta prijevoza toga tereta brodovima izvanstandardnih prijevoznih kapaciteta. Već je nezgoda broda *Torrey Canyon* 1967. godine pokazala kakvu opasnost donose te promjene. Nezgoda broda *Amoco Cadiz* 1978. godine konačno je potvrdila da suvremeni transport ulja tankerima velike nosivosti ne samo da zastrašujuće ugrožava morski okoliš, nego i to da spašavatelja valja stimulirati ne samo da spašava brod i teret, kako to čini Konvencija o spašavanju iz 1910. godine, nego i da poduzima mjere za sprječavanje nastanka i smanjenje šteta na okolišu. Taj zahtjev redaktori Konvencije od 1910. nisu uopće imali u vidu.⁸ Zbog tih je razloga pokrenut proces za reviziju međunarodnog prava spašavanja. Taj je razvoj išao u dva pravca:

- a) otvoren je postupak za reviziju Konvencije iz 1910,
- b) prilagođeni su autonomni regulativi novim zahtjevima (obrazac LOF; YAP).

Rad na reviziji te konvencije povjeren je ponovno CMI-u. Nacrt konvencije o spašavanju prezentiran je na konferenciji CMI u Montrealu 1981. godine. Nova konvencija donesena je na diplomatskoj konferenciji u Londonu 1989. godine pod nazivom Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989.

b) Konvencija o spašavanju, 1989.

Konvencija (1989.) godine sadržajno se i po duhu značajno razlikuje od konvencije iz 1910. godine, pa je riječ o novoj konvenciji. Novim su tekstom unesene mnoge novine od kojih su neke fundamentalne naravi, do tada nepoznate u vrelinama prava legislativnog porijekla. Osnova je tih promjena poboljšanje položaja spašavatelja i zaštita morskog okoliša. Duh nove konvencije najbolje označavaju odredbe čl.8., prema kojima su spašavatelj, vlasnik broda, zapovjednik i vlasnik druge imovine obvezni pri akciji spašavanja primijeniti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu. Konvencija uz tradicionalne kriterije za utvrđivanje nagrade za spašavanje uvodi i jedan potpuno novi kriterij: "vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu" (čl.13.). Temeljna se promjena u odnosu na prijašnje stanje ogleda u tome što se u svrhu zaštite morskog okoliša u stanovitoj mjeri odstupa od klasičnog principa prava spašavanja "NO CURE NO PAY". Uvodi se pravo spašavatelja na tzv. "posebnu naknadu" ("special compensation") i kada spašavanje nije imalo koristan rezultat, tj. kada spašavatelj nije uspio zaslužiti nagradu primjenom redovitih kriterija (opširnije, infra).

Konvencija iz 1989. godine stupila je na snagu 1996. godine, a Republika Hrvatske tu je konvenciju ratificirala 1998. godine.

⁸ Amoco Cadiz bio je tanker od 230.000 BRT, koji se 1978. nasukao s teretom nafte ispred rta Finistere. Iz njega se izlila velika količina nafte, koja je značajno onečistila susjednu francusku obalu.

c) SOLAS konvencija

Nezgoda broda Titanika na njegovu prvom putovanju u travnju 1912. godine, kada je stradalo više od 1.500 putnika i članova posade, ukazala je na potrebu učinkovitije zaštite ljudi na moru. Radi toga je na međunarodnoj konferenciji u Londonu 1914. godine donesena Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru. Ta konvencija zbog rata nije nikad stupila na snagu, pa je pod istim naslovom i s istom svrhom 1929. donesena nova konvencija. Slijedile su nove redakcije te konvencije 1948. i 1960. godine. Sadašnja verzija te konvencije prihvaćena je 1974. godine, a stupila je na snagu 1980. Nakon toga Konvencija je u više navrata nadopunjavana novim pravilima. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (*International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS*) danas je najvažnija međunarodna konvencija o sigurnosti na moru. Hrvatska je članica te konvencije i Pomorski je zakonik usklađen s njenim zahtjevima.

SOLAS konvencija s pridodanim pravilima (prema objedinjenom tekstu iz 1997.), uz opće odredbe, regulira konstrukciju broda (stabilitet, strojeve, električne instalacije, protupožarnu zaštitu), sredstva za spašavanje života, radio vezu, sigurnost plovidbe, prijevoz žitarica, prijevoz opasnog tereta, nuklearne brodove, sigurno vođenje brodova, sigurnosne mjere za brza plovila, posebne mjere za unapređenje sigurnosti na moru. Spašavanje osoba u teritorijalnom moru obalnih država regulirano je Međunarodnom konvencijom o potrazi i spašavanju na moru (SAR). Uz te konvencije primjenjuju se i dva priručnika organizacije IMO:

- a) *MERSAR*, namijenjen zapovjednicima brodova i
- b) *IMOSAR*, namijenjen vladama i pomorskim vlastima obalnih država.⁹

d) Hrvatsko pravo spašavanja

Spašavanje je u hrvatskom pravu regulirano Pomorskim zakonikom, isto kao i druge pomorske nezgode (Dio deveti, Glava II; u nastavku teksta i: Zakon). Te su odredbe usklađene s odredbama Konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Vadenje potonulih stvari izjednačeno je sa spašavanjem.

e) Autonomno pravo spašavanja

Autonomno pravo spašavanja sadržano je u standardiziranim obrascima ugovora o spašavanju. Sklapanjem ugovora o spašavanju uvjeti sadržani u tim

⁹ Zaštita ljudskih života na moru regulirana je i drugim međunarodnim konvencijama. Npr.:

- a) Međunarodnom konvencijom o sudaru brodova, 1910.,
- b) Konvencijom o otvorenom moru, 1958.,
- c) Konvencijom UN o pravu mora, 1982.

obrascima postaju njegovim sastavnim dijelom. S pretpostavkom da nisu protivni prisilnim zakonskim normama, u primjeni oni imaju prednost u odnosu na zakonske odredbe.

Najznačajnije je autonomno pravno vrelo prava spašavanja *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement* (skraćeno: *Lloyd's Open Form - LOF*). Taj se obrazac u praksi najviše primjenjuje. Povijest tog obrasca duga je više od sto godina. Danas je u primjeni obrazac LOF 1995 i LOF 2000. (v. PRILOG X). Prethodio mu je obrazac LOF 1990. Najznačajnije promjene unesene u taj obrazac vezane su za njegovu redakciju iz 1980. godine - LOF 1980. Tada je prvi put u pravo spašavanja, nakon iskustva s nezgodom broda *Amoco Cadiz* (1978.), da bi se zaštitio okoliš, uveden izuzetak od općeprihvaćenog i davno utemeljenog načela da bez korisnog rezultata ne postoji ni pravo na nagradu (*no cure no pay*). Obrazac LOF 90. i obrazac LOF 95. u tom pogledu idu još i dalje, doslovno uvrštavajući u obrazac najznačajnije odredbe Konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Na taj su se način u praksi putem ugovornih odredaba načela te konvencije primjenjivala i prije njena stupanja na snagu. (O sadržaju obrasca LOF opširnije, infra.) LOF 95. u odnosu na obrazac LOF 90. ne sadrži značajnije izmjene. Osnovni razlog za njegovo donošenje proizišao je iz činjenice što je u međuvremenu Velika Britanija ratificirala Konvenciju o spašavanju iz 1989. godine, pa je valjalo uz stanovite dopune teksta čitav obrazac uskladiti s novim engleskim pravom spašavanja (Konvencija 1989.). Sklapanjem ugovora prema obrascu LOF 2000. stranke mogu uključiti u ugovor SCOPIC klauzulu (opširnije, infra). Tom se ugovornom odredbom isključuje iz primjene čl. 14. Konvencije, 1989. i ugovorno se regulira pravo na *posebnu naknadu* (*special compensation*). Obrascem LOF ugovara se primjena engleskog prava na ugovor, što praktično znači odredaba Konvencije, 1989. Donošenjem obrasca LOF 2000. iz prakse nije isključena primjena obrasca LOF 1995, pa se ugovor o spašavanju može sklopiti i prema tom obrascu.

U našoj praksi osim obrasca *Lloyd's Open Form*, primjenjuje se i domaći standardni obrazac ugovora o spašavanju koji je 1984. godine publiciran u suradnji CROATIA osiguranja i Jadranskog zavoda HAZU.

Novine koje su u pravo spašavanja unijele Konvencija o spašavanju, 1989. i obrazac LOF zahtijevale su i odgovarajuće prilagođivanje odredbi Pravila VI York-Antverpenskih pravila (*Spašavanje*). To je učinjeno 1990. godine. Prema dopunjenom tekstu tih pravila, u zajedničku havariju će se priznati nagrade za spašavanje, u kojoj su uzeti u obzir vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu, ali se u zajedničku havariju neće priznati "posebna naknada" određena prema članku 14. Konvencije 1989.

3.4. Pojam spašavanja

Pod pojmom *spašavanje* općenito razumijevamo aktivnost usmjerenu na očuvanje i zaštitu broda, stvari i osoba na brodu od pogibelji i opasnosti koja im u svezi s pomorskom plovidbom prijeti, što može imati za posljedicu gubitak života ili gubitak stvari. Pod pojmom spašavanje razumijeva se i pružanje pomoći. Spašavanje u smislu specifičnog pomorskopravnog instituta čine ovi elementi:

- a) radnja spašavanja mora biti pružena objektu na koji se primjenjuje pravo spašavanja;
- b) usluga spašavanja mora biti pružena na temelju slobodne volje spašavatelja, bez prisile;
- c) objekt spašavanja mora biti u opasnosti;
- d) spašavanje mora imati koristan rezultat.

Pravo spašavanja se primjenjuje, na primjer, u spašavanju broda, tereta, bunkera, podrtine, vozarine u riziku. Ne primjenjuje se, na primjer, na osobne stvari zapovjednika i posade broda. Nova Konvencija o spašavanju (1989.), kako ćemo poslije vidjeti, mijenja tradicionalan koncept *imovine* kao objekta spašavanja. Zahtjev da pružanje usluga spašavanja bude svojevolumeno ne sprečava spašavatelja da sklopi ugovor o spašavanju. Uvjet pod c) znači da opasnost za nastanak štete mora biti stvarna, što ne znači da mora neposredno prijetiti. Bez korisnog rezultata nema ni spašavanja u smislu instituta pomorskog prava. Uspjeh spašavanja ne mora biti potpun. Dovoljan je i djelomice koristan rezultat.

Pri spašavanju razlikujemo *aktivan* i *pasivan* subjekt spašavanja. Aktivan subjekt je ona strana koja pruža uslugu spašavanja, spašavatelj, a pasivan je subjekt korisnik spašavanja, vlasnik stvari u opasnosti.

3.5. Definicija spašavanja prema Konvenciji, 1989.

Konvencija o spašavanju iz 1989. godine definira za potrebe primjene te konvencije "spašavanje" ("*Salvage Operatton*") kao "svaki čin ili aktivnost poduzeta radi pomoći brodu ili bilo kojoj drugoj imovini u opasnosti na plovnim putovima ili u bilo kojim drugim vodama" (članak 1(a)).

Obrazac LOF se poziva na konvencijsku definiciju pojma "*Salvage Operatton*", a tu definiciju sadržajno slijedi i Pomorski zakonik. Konvencijsku definiciju možemo raščlaniti na sljedeće elemente:

- a) spašavanje je svaki čin ili aktivnost poduzeta radi pružanja pomoći;
- b) usluga spašavanja mora biti pružena brodu ili bilo kojoj drugoj imovini;

- c) za spašavanje mora postojati stanje opasnosti;
- d) opasnost mora postojati na plovnim ili bilo kojim drugim vodama.

Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika definira spašavanje kao "svaki čin ili činidba poduzeta radi pomoći osobama, brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na moru ili pod morem". Odredbe toga zakonika o spašavanju primjenjuju se na spašavanje osoba, brodova, stvari s tih brodova i svake druge imovine koja se zatekne u opasnosti na moru, uključujući vađenje potonulih stvari iz mora.

Prema sustavu Konvencije, 1989., isto tako kao i prema Konvenciji, 1910, dva su temeljna konstitutivna elementa spašavanja: opasnost i koristan rezultat spašavanja.

Pod opasnošću se razumijeva takav stupanj opasnosti koji ima ove karakteristike: opasnost mora biti velika; opasnost mora biti stvarna, a ne pretpostavljena ili zamišljena; za uklanjanje opasnosti nužno je potrebna intervencija trećeg. Uzrok opasnosti je nevažan. To može biti prirodni događaj, ali i ljudska radnja, uključujući ratnu opasnost. U tom pogledu Konvencija iz 1989. ne donosi nikakve promjene. Konvencija, međutim, mijenja i strukturno širi tradicionalni koncept spašavanja. To se vidi iz sljedeće raščlambe konvencijske definicije pojma *spašavanje*:

- a) Dok se prema Konvenciji iz 1910. spašavanjem smatra pomoć jednog broda drugom, prema novoj konvenciji spašavanje postoji i bez upotrebe pomorskog plovila;
- b) spašavanje nije ograničeno na more, nego na plovne ili bilo koje druge vode;
- c) dok je prema Konvenciji iz 1910. glavni objekt spašavanja bio brod, prema novoj konvenciji to je svaka imovina koja nije trajno i namjerno pričvršćena na obalu;
- d) poticanjem spašavatelja za zaštitu okoliša od onečišćenja posredno se uvodi okoliš kao objekt spašavanja.¹⁰

Konvencija uvodi novi koncept imovine kao objekta spašavanja. Među objekte spašavanja, osim tradicionalnih kategorija imovine (brod, teret, bunker, zalihe, vozarina - ako je u riziku), Konvencija navodi i "bilo koju drugu imovinu" (svaku stvar). To znači, na primjer, da se kao objekt spašavanja mogu javiti i stvari na brodu koje nisu teret.

Konvencija poznaje i neke značajne izuzetke. To su platforme i oprema za bušenje podmorja (kada su takve platforme ili oprema postavljene za istraži-

¹⁰ *Šteta okolišu* je osjetno fizičko oštećenje ljudskog zdravlja, života u moru ili bogatstva u priobalnim ili unutrašnjim vodama ili područjima koja s njima graniče, uzrokovana onečišćenjem, zatrovanošću, požarom, eksplozijom ili sličnim težim nezgodama (čl.1,d Konvencije).

vanje, iskorištavanje ili proizvodnju - čl.3. Konvencije), te ratni i javni brodovi (čl. 4. Konvencije).¹¹ To vrijedi i u primjeni LOF obrasca iz 1995. godine budući da se na taj obrazac primjenjuje englesko pravo spašavanja, tj. Konvencija iz 1989. uključena u *Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act* iz 1994. godine.

Iz toga slijedi da se kao *pasivan subjekt spašavanja* osim vlasnika broda, tereta, bunkera, zaliha ili vozarine, javlja i vlasnik bilo koje druge imovine u opasnosti na plovnim putovima ili bilo kojim drugim vodama, uz uvjet da je ta imovina:

- a) brod ili plovilo (brodica i dr.) ili bilo koja naprava sposobna za plovidbu,¹²
- b) svaka druga imovina koja nije trajno i namjerno pričvršćena za obalu,
- c) vozarina ako je u riziku (nije unaprijed naplaćena).

Važno je naglasiti da je pasivan subjekt spašavanja stvarni vlasnik stvari u opasnosti. To znači, na primjer, da je pasivan subjekt spašavanja brodovlasnik, ali ne i upravitelj broda.

Aktivan subjekt spašavanja je spašavatelj, tj. osoba koja pruža uslugu spašavanja (*engl. salvor*). Nova konvencija ne definira tu osobu, niti propisuje uvjete koji moraju biti ispunjeni da bi jedna osoba mogla imati status spašavatelja. Prema tome, to može biti profesionalni ali i svaki slučajni spašavatelj opskrbljen plovilom koji pruži uslugu spašavanja stvari u opasnosti, neovisno o tome u kakvim je vodama usluga pružena.

3.6. Oblici spašavanja

Prema novoj Konvenciji, isto tako kao i prema Konvenciji iz 1910, institut spašavanja se može razvrstati na tri kategorije: **obvezno spašavanje, spon-tano (ne-ugovorno) spašavanje, ugovorno spašavanje.**

a) Obvezno spašavanje

Obvezno spašavanje propisano je za spašavanje osoba, a za spašavanje imovine samo kad se brodovi sudare. Obveznim spašavanjem osoba obuhvaćene su sve osobe, a ne samo članovi posade broda. Obveza spašavanja ljudskih života i pružanja pomoći ljudima na moru u uvjetima opasnosti općenito je vrlo starog podrijetla i od davnina se primjenjuje kao običajno pravo pomorskih naroda. To je pravilo danas ugrađeno u suvremeno pravo spašavanja i sustav pravne za-

¹¹ *Imovina* je svaka imovina koja nije trajno i namjerno pričvršćena za obalu, te uključuje vozarinu, u riziku (čl.1,c Konvencije).

¹² *Brod* je svaki brod, plovilo i svaka naprava sposobna za plovidbu (čl.1,b Konvencije).

štite ljudskih života na moru (SOLAS konvencija). Na to su utjecali razlozi humanosti i javni interes. Zato je opće pravilo da se za spašavanje osoba ne duguje nikakva nagrada (opširnije, infra).

Obveza spašavanja osoba propisana je za zapovjednika broda. Prema Konvenciji (1989.), zapovjednik broda obavezan je pružiti pomoć svakoj osobi koja se nalazi u životnoj opasnosti na moru, ako je to moguće bez ozbiljne opasnosti za svoj brod i osobe na njemu (čl.10,1). Naš je zakon u tom pogledu jasniji i potpuniji. U skladu sa SOLAS konvencijom, Pomorskim je zakonikom propisano da je zapovjednik broda, koji na bilo koji način dozna da se osobe (uključujući i neprijatelje u slučaju oružanog sukoba) nalaze u životnoj opasnosti na moru, dužan im odmah krenuti u pomoć najvećom brzinom, obavješćujući ih o tome, ako je to moguće, te poduzeti njihovo spašavanje (čl.776, st.1). Tako mora postupiti i zapovjednik broda odnosno zapovjednici brodova izabranih da pruže pomoć brodu u opasnosti (čl.776, st.3). Štoviše, dužnost spašavanja postoji iako se osobe koje su u životnoj opasnosti tome protive ili ako se spašavanju osoba protivi zapovjednik broda na kojem se te osobe nalaze (čl.776, st.4).

Od tako strogo postavljene dužnosti Pomorskim su zakonikom (u skladu sa SOLAS konvencijom i Konvencijom, 1989.) predviđeni i neki izuzeci. Zapovjednik broda nije dužan krenuti u pomoć i poduzeti spašavanje osoba u životnoj opasnosti:

- a) ako bi poduzimanje tog spašavanja bilo ozbiljno opasno za brod kojim on zapovijeda i za osobe na tom brodu,
- b) ako opravdano drži da, s obzirom na posebne okolnosti slučaja, poduzimanje spašavanja osoba ne bi bilo uspješno,
- c) ako dozna da je drugi brod izabran za pružanje pomoći i da je izabrani brod tu zadaću prihvatio,
- d) ako od zapovjednika broda u opasnosti, ili neposredno od osoba koje su bile u životnoj opasnosti, ili od zapovjednika drugog broda koji je stigao do tih osoba, bude obaviješten da pomoć više nije potrebna.

Postojanje jednog od tih izuzetih slučajeva ocjenjuje zapovjednik broda po vlastitoj prosudbi, uzimajući u obzir okolnosti konkretnog slučaja.

Dužnost spašavanja osoba postoji i kad se sudare brodovi. U takvu je slučaju zapovjednik dužan, ako to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za brod kojim zapovijeda i za osobe na njemu, prije svega spašavati osobe (arg. čl.778. PZ).

Neudovoljavanje propisanoj dužnosti spašavanja osoba zapovjednik broda dužan je opravdati. U brodski dnevnik on je dužan unijeti razloge zbog kojih nije krenuo u pomoć osobama u opasnosti i poduzeo njihovo spašavanje (čl.

799. PZ). U suprotnom, čini pomorski prekršaj propisan Pomorskim zakonikom (čl.1030, st.1, t.10).

Za razliku od spašavanja osoba, ne postoji obveza spašavanja imovine drugih osoba. Izuzetak je spašavanje broda u slučaju sudara brodova. Zapovjednik broda dužan je u takvu slučaju, osim prvenstvenog spašavanja osoba, poduzeti spašavanje drugog broda s kojim se sudario brod kojim on zapovijeda (čl.778. PZ; čl.8 Konvencije o sudaru brodova, 1910.). U suprotnom, čini pomorski prekršaj (čl.1022. PZ). Zapovjednik broda dužan je u brodski dnevnik navesti razloge zbog kojih nije poduzeo spašavanje broda nakon sudara (čl.779. PZ). Povreda ove dužnosti smatra se pomorskim prekršajem (čl.1030, st.1, t.10 PZ).

Obveza spašavanja osoba i obveza spašavanja drugog broda u slučaju sudara brodova strogo je osobna obveza zapovjednika broda. Vlasnik broda odnosno brodar ne odgovara za štetu koja nastane zato što je zapovjednik njegova broda povrijedio te dužnosti. To je izričito propisano Konvencijom, 1989. (čl.10,3) i Pomorskim zakonikom (čl.780.).

Često se u isto vrijeme spašavaju osobe i stvari od opasnosti koja im zajednički prijete. Ta okolnost sama po sebi ne čini spašavanje stvari obveznim. Slično tome, ponekad se osobe na brodu mogu spasiti samo spašavanjem broda. Tada je riječ o spašavanju osoba i obveznost se odnosi samo na osobe. Spašavanjem broda samo se udovoljava toj dužnosti.

b) Spontano spašavanje

Spontano spašavanje je dobrovoljno spašavanje (spašavanje po vlastitoj volji) koje se obavlja a da nije sklopljen ugovor o spašavanju. Neovisno o tome što se u praksi spašavanje najčešće obavlja na temelju ugovora, spontano (dobrovoljno) spašavanje tipičan je oblik spašavanja i u odnosu na ostale oblike spašavanja opće je pravilo. Dobrovoljnost koja u takvom spašavanju dolazi do izražaja uzima se kao jedan od konstitutivnih elemenata klasičnog pojma spašavanja. Spašavanje na temelju ugovora izuzetak je od toga općeg pravila i regulirano je posebnim konvencijskim i zakonskim odredbama (čl.6, čl.7. Konvencije). Sustav pravnih pravila Konvencije primjenjuje se na sve oblike spašavanja, osim ako se ugovorom drukčije ne odredi (čl.6,1).

Konvencija definira spašavanje kao "svaki čin ili aktivnost poduzetu ..." (*any act or activity undertaken...*), ne objašnjavajući što se ima razumijevati pod *activity undertaken*.

Uzimajući u obzir čitav konvencijski sustav, očito je da je tim izrazom obuhvaćen svaki oblik spašavanja. Na takav zaključak nesumnjivo upućuje i odred-

ba članka 12. Konvencije, prema kojem pravo na nagradu postoji samo ako je spašavanje imalo koristan rezultat, ne praveći nikakvu razliku između ugovornog spašavanja i drugih oblika spašavanja.

c) Ugovorno spašavanje

Ugovorno se spašavanje obavlja na temelju ugovora o spašavanju sklopljenog između spašavatelja i vlasnika stvari u opasnosti. Konvencija i Zakon primjenjuju se i na ugovorno spašavanje, osim ako ugovorom nije drukčije regulirano. Iz toga proizlazi da su moguća dva rješenja:

- a) ugovor na koji se primjenjuje Konvencija odnosno Zakon ili se ugovor, kao npr. obrazac LOF, poziva na primjenu Konvencije ili Zakona;
- b) ugovorne stranke su sporazumno utvrdile sadržaj ugovora.

3.7. Ugovor o spašavanju

a) Općenito

Ugovor o spašavanju nije definiran pomorskopравnim propisima. Tim se ugovorom jedna stranka, spašavatelj, obvezuje da će poduzeti akciju spašavanja broda, njegova tereta i drugih stvari i imovinskih interesa na brodu, a druga stranka da će za pruženu uslugu spašavanja platiti odgovarajuću naknadu - nagradu. Prema suvremenim verzijama toga ugovora, spašavatelj se obvezuje da će "uložiti sve svoje napore" za spas objekta spašavanja. Prema obrascu LOF 95, spašavatelj se obvezuje da će uložiti sve svoje napore da

- a) spasi brod, teret i druge interese na brodu,
- b) pri spašavanju spriječi ili smanji štetu na okolišu.

Prema Konvenciji, spašavatelj je obvezan s dužnom pažnjom

- a) obaviti operaciju spašavanja,
- b) voditi brigu da spriječi ili smanji štete na okolišu.

Ugovorom o spašavanju može se unaprijed predvidjeti nagrada za spašavanje ili način na koji će se ona odrediti. U suvremenoj praksi vrlo se rijetko nagrada unaprijed ugovara. Najnovije verzije obrasca LOF uopće ne sadrže rubriku za upisivanje visine nagrade, nego predviđaju kriterije pomoću kojih će se nagrada odrediti i tijelo koje će o tome donijeti odluku.

Pri sklapanju ugovora o spašavanju mogu se upotrijebiti dvije osnovne metode. Prema prvoj, sklapa se ugovor o spašavanju, s tim da će nagradu nakon spa-

šavanja odrediti sud ili neki arbitar. Takav se ugovor redovito sklapa po načelu "bez uspjeha - nema nagrade" (*No cure - No pay*). Drugi se način sklapanja ugovora temelji na procjeni potrebnih radova za spašavanje. Ugovorom se spašavatelj obvezuje obaviti točno predviđene radove za unaprijed određenu svotu (na poprijeko, *lump sum*) ili se ugovara naknada po danima (*daily rate*). Koji će se od ta dva načina ugovaranja primijeniti u konkretnoj situaciji, ovisi prije svega o stupnju opasnosti, alternativnim potencijalnim spašavateljima, sredstvima za spašavanje i dr. U situaciji kada bi svako odgađanje akcije spašavanja moglo pogoršati stanje imovine u opasnosti, prva se metoda pokazuje primjerenijom jer uklanja potrebu da se detalji ugovora, a naročito visina nagrade za spašavanje, dogovaraju u krajnje nepovoljnim uvjetima - na mjestu same nezgode.

Sklapanje ugovora o spašavanju nije uvjet da se stekne pravo na nagradu za spašavanje. Obveznopravni odnos iz spašavanja formira se na temelju samog zakona, uz uvjet da je spašavanje imalo koristan rezultat, neovisno o tome je li sklopljen ugovor o spašavanju i je li riječ o obveznom ili dobrovoljnom spašavanju.

U takvu se slučaju odnosi stranaka, a posebice pitanje visine nagrade za spašavanje, reguliraju prema odredbama Zakona ili Konvencije. Unatoč tome, u praksi se redovito sklapaju ugovori prije ili u tijeku spašavanja.

Konvencijske i zakonske odredbe o spašavanju pretežno su dispozitivne pravne naravi. To znači da stranke ugovorom mogu i drukčije regulirati pojedina pitanja nego je predviđeno Zakonom ili Konvencijom. Tom su slobodom obuhvaćena sva pitanja osim izuzetaka predviđenih samim Zakonom ili Konvencijom. Stranke ugovorom ne mogu isključiti ili umanjiti svoje obveze glede zaštite morskog okoliša niti isključiti primjenu odredaba Zakona ili Konvencije o mogućnosti sudskog poništenja ili izmjene ugovora o spašavanju (v. infra).

b) Stranke ugovora

Stranke ugovora su spašavatelj, s jedne, i vlasnik imovine u opasnosti, s druge strane. Obrazac LOF te osobe naziva: "Ugovaratelj" i "Vlasnik". Kao stranka ugovora može se javiti i brodar kada nije ujedno i brodovlasnik. Brodar, odnosno brodovlasnik, može sklopiti ugovor ne samo u svoje ime nego i u ime vlasnika druge imovine na brodu. Tada on nastupa kao zastupnik te osobe. Pravo na zastupanje vlasnika imovine u opasnosti može se temeljiti na punomoći ili na temelju ovlaštenja iz ugovora ili Zakona.

c) Osobe ovlaštene za sklapanje ugovora

Za sklapanje ugovora o spašavanju ovlaštene su ove osobe:

- a) zapovjednik broda u opasnosti i zapovjednik broda koji pruža pomoć,
- b) brodar broda u opasnosti i brodar broda koji pruža pomoć,
- c) vlasnici tereta za spašavanje svoga tereta,
- d) zapovjednik ili brodar broda u opasnosti u ime vlasnika druge imovine na brodu.

Zapovjednik broda je kao zakonski zastupnik brodara ovlašten da u njegovo ime i za njegov račun sklapa ugovore o spašavanju broda (čl.172, st.1. PZ). To ovlaštenje ima zapovjednik broda u opasnosti kao i zapovjednik broda koji pruža pomoć. Nepotrebno je i navoditi da to pravo ima svaki vlasnik broda odnosno brodar za svoj brod, a vlasnik tereta za svoj teret. Valja, međutim, posebno naglasiti da je prema Konvenciji, našem Zakonu i obrascu LOF, zapovjednik ili brodar broda u opasnosti ovlašten sklopiti ugovor o spašavanju i u ime vlasnika druge imovine na brodu. Zapovjednik broda nastupa tada kao zakonski zastupnik tih interesa. Potpisom ugovora zapovjednik broda obvezuje svaki od tih interesa posebno. To je rješenje logična posljedica činjenice da je u uvjetima neposredne opasnosti za brod i teret izuzetno teško, a najčešće nije ni moguće, pronaći ovlaštenike tereta i od njih pribaviti potrebnu punomoć za potpisivanje ugovora.

d) Sudsko poništenje ili izmjena ugovora o spašavanju

Prema Konvenciji i Zakonu, sud može, na zahtjev stranke, poništiti ili izmijeniti ugovor o spašavanju u cijelosti ili samo pojedine njegove odredbe ako je:

- a) ugovor sklopljen pod nedozvoljenim utjecajem ili pod utjecajem opasnosti pa su njegovi uvjeti nepravilni;
- b) stranka na sklapanje ugovora bila navedena prijevarno ili namjernim prikrivanjem činjenica;
- c) ugovorena nagrada u usporedbi s učinjenom uslugom pretjerano visoka ili pretjerano niska.

Ako sud na temelju toga ovlaštenja mijenja odredbu ugovora o visini nagrade za spašavanje, on će nagradu odrediti primjenom propisanih kriterija kao da stranke nisu ugovorile visinu nagrade.

e) Oblik ugovora o spašavanju

Općenito

Ugovor o spašavanju je neformalni pravni posao. To znači da za njegov postanak i valjanost nije potrebno da bude sklopljen u određenom obliku. Posebice nije potrebno da bude sklopljen u pisanom obliku. Može se sklopiti i usmeno,

telefonom, radio-vezom i dr. Stranke, međutim, mogu ugovoriti da će ugovor biti valjan samo ako se sastavi u određenom obliku.

Neovisno o slobodi sklapanja ugovora, u praksi se ugovori o spašavanju redovito sklapaju u pisanom obliku. Pri tome se koristi neki od standardiziranih obrazaca ugovora o spašavanju. Time se postiže brzina sklapanja ugovora i odgovarajuća pravna sigurnost, jer je sadržaj ugovora strankama unaprijed poznat. U ugovorima s međunarodnim obilježjem to je najčešće Lloyd'sov standardni oblik ugovora o spašavanju (*Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement - No cure no pay*). U odnosima domaćih stranaka dobro može poslužiti domaći obrazac koji je publicirala CROATIA osiguranje.

Obrasci ugovora o spašavanju

Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, 1995. Temeljna je karakteristika obrasca LOF 95, kao i njegovih prethodnih verzija, da bez korisnog rezultata nema ni prava na nagradu. To se vidi iz samog njegova naslova - *NO CURE - NO PAY* (V. PRILOG X).

Osim navedenog, taj obrazac ima ova obilježja:

- a) Spašavatelj se ugovorom obvezuje da će uložiti ne samo krajnje napore u spašavanju imovine u opasnosti, nego istodobno nastojati spriječiti nastanak štete ili smanjiti štetu okolišu;
- b) Visinu nagrade za spašavanje utvrđuje arbitražu u Londonu na način predviđen ugovorom;
- c) Brodar broda u opasnosti i njegove osobe potpuno će surađivati sa spašavateljem. Spašavatelj ima pravo razborito se koristiti strojevima, uređajima, opremom i zalihama broda u opasnosti radi spašavanja bez plaćanja naknade;
- d) Nakon završene usluge spašavanja, spašavatelj će obavijestiti *Council of Lloyd's* (Vijeće Lloyd'sa) o visini jamstva koje traži od svakog pojedinog interesa;
- e) Vlasnik broda u opasnosti dužan je uložiti sve svoje snage da dobije razmjerno jamstvo od vlasnika tereta prije predaje tereta.
- f) U slučaju da spašavanje nije dalo koristan rezultat, brodar broda u opasnosti dužan je spašavatelju pružiti jamstvo za njegovu "posebnu naknadu".
- g) Spašavatelj ima pomorsko založno pravo (privilegij) na spašenoj imovini dok mu se ne pruži jamstvo za plaćanje nagrade za spašavanje. Bez suglasnosti spašavatelja zabranjeno je micati spašenu imovinu iz mjesta gdje je spašavanje završeno.
- h) Jamstvo mora biti pruženo od osobe prihvatljive za spašavatelja ili osobe prihvatljive za *Council of Lloyd's* i sa sjedištem u U.K.

- i) Nakon što je dano jamstvo, ili po zahtjevu stranaka, Vijeće će imenovati arbitra - pojedinca. Stranka nezadovoljna arbitražnom odlukom može Vijeću izjaviti žalbu. Tada Vijeće imenuje posebnog arbitra - za rješavanje žalbe. Njegova je odluka u arbitražnom postupku konačna.
- j) U obrazac LOF doslovno je preneseno više odredaba Konvencije o spašavanju, 1989. Naročito je značajno da su prenesene odredbe o kriterijima za određivanje nagrade za spašavanje i odredbe o pravu na "posebnu naknadu".
- k) Potpisivanjem obrasca LOF stranke ugovaraju primjenu engleskog prava na ugovor i arbitražu. Stranke mogu ugovoriti i pravo neke druge države.

Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, 2000. Novim obrascem omogućuje se ugovaranje SCOPIC klauzule (*Special Compensation of Protecting and Indemnity Clause*) i u tome se ogleda osnovna razlika između toga i prethodnih obrazaca Prilog XII. SCOPIC klauzula uvedena je u praksu 1999. da bi se prevladale teškoće koje su se u praksi javile u primjeni obrasca LOF 1990/1995. pri određivanju "posebne naknade" (*Special Compensation*). SCOPIC klauzula je tiskana kao dodatak obrascu LOF 2000. Njena se primjena ugovara po slobodnom izboru. Time se isključuje iz primjene čl. 14 Konvencije, 1989. i na poseban način regulira se pitanje određivanja "posebne naknade" (opširnije, infra). Sastavni su dio obrasca LOF 2000: *Lloyd's Standard Salvage* i *Arbitration Clauses; Procedural Rules*. Izborom obrasca LOF 2000. stranke ugovaraju primjenu engleskog prava.

f) Dužnosti stranaka

Konvencija od 1989. godine sadrži posebne odredbe o dužnostima stranaka. Te su odredbe na odgovarajući način prenesene i u Pomorski zakonik. Propisanim dužnostima obuhvaćeni su spašavatelj, vlasnik i zapovjednik broda. Pri propisivanju dužnosti Konvencija ne pravi nikakvu razliku između ugovornog i spontanog, dobrovoljnog spašavanja.

Spašavatelj je dužan:

- a) pri spašavanju primijeniti dužnu brigu,
- b) takvu brigu primijeniti radi sprječavanja ili smanjenja štete na okolišu,
- c) tražiti pomoć od drugih spašavatelja ako to okolnosti nalažu,
- d) prihvatiti pomoć drugih spašavatelja kad to razborito zatraži vlasnik stvari u opasnosti, s tim da na visinu nagrade neće utjecati okolnost ako se poslije pokaže da je zahtjev bio nerazborit.

Vlasnik broda, zapovjednik broda ili vlasnik druge imovine u opasnosti u odnosu na spašavatelja dužni su:

- a) surađivati sa spašavateljem tijekom spašavanja,
- b) primijeniti dužnu brigu radi sprječavanja ili smanjenja štete na okolišu,
- c) kada brod i druga spašena imovina bude dopremljena na sigurno mjesto, prihvatiti predaju spašene imovine ako to razborito zatraži spašavatelj.

Zanimljivo je spomenuti da prema Konvenciji dužnost zaštite morskog okoliša tereti sve stranke, a ne samo spašavatelja.

3.8. Nagrada za spašavanje

a) Nagrada se duguje samo za koristan ishod spašavanja

Za svako spašavanje broda ili druge imovine (tereta, vozarine, bunkera i drugih stvari na brodu) koje je imalo koristan ishod spašavatelju pripada pravična nagrada. Uspjeh u spašavanju konstitutivan je element spašavanja. Ako spašavanje nije imalo koristan rezultat, ne postoji ni pravo na nagradu osim ako nije drukčije izričito ugovoreno (čl. 785. PZ; čl. 12. Konvencije). Pravo na nagradu pripada neovisno tome je li bio sklopljen ugovor o spašavanju ili nije i o kakvoj je vrsti spašavanja riječ - obveznom, spontanom ili ugovornom. Spašavatelj će imati pravo na nagradu i kada nema korisnog rezultata ako je za nastalu štetu kriv brod u opasnosti. Neovisno o iznesenim načelima prava spašavanja, stranke uvijek mogu ugovoriti nagradu bez obzira na rezultat. Npr. spašavanje nasukanog broda.

Izuzetak od načela da samo koristan rezultat daje pravo na nagradu, u ograničenom opsegu priznaje novo pravo spašavanja u pogledu zaštite morskog okoliša (v. infra).

Zakon i Konvencija ne prave razliku između "nagrade" i "troškova spašavanja", nego poznaju jedinstven pojam "pravična nagrada". To znači da su u nagradi obuhvaćeni troškovi koje spašavatelj ima pri spašavanju, kao i dodatni iznos na ime nagrade.

Od općeg načela o pravu na nagradu postoje i neki izuzeci. Tako npr. nagrada ne pripada za osobne stvari zapovjednika, posade i putnika namijenjene dnevnoj upotrebi, te ako je šteta koju je spašavatelj svojom krivnjom prouzročio imovini u opasnosti veća od vrijednosti spašenih stvari. Za spašavanje osoba postoji posebno pravilo (v. infra).

Pravo na nagradu za spašavanje može se ostvarivati putem suda. Nagrada za spašavanje spada u red privilegiranih tražbina i zaštićena je međunarodnim pomorskim pravom. Spašavatelj ima pomorsko založno pravo (privilegij) na spašenu imovinu dok mu se ne plati nagrada ili pruži odgovarajuće jamstvo za plaćanje nagrade za spašavanje.

b) Spašavanje osoba

Za spašavanje osoba ne duguje se nikakva nagrada. Zakon i Konvencija o tome sadrže izričite odredbe (čl.783, st.1. PZ; čl.16. Konvencije). To je načelo logična posljedica davno utemeljenog pravila o obveznom spašavanju ljudskih života i pružanju pomoći ljudima na moru.

Izuzetak je od ovog općeg pravila kada je u akciji spašavanja sudjelovalo više spašavatelja, od kojih su neki spasili samo osobe, a drugi brod ili drugu imovinu. Tada spašavatelju koji je spasio samo osobe pripada pravičan dio nagrade priznate drugom spašavatelju za spašavanje imovine ili naknade za sprječavanje ili smanjenje štete morskome okolišu (čl.783, st.2. PZ; čl.16. Konvencije).

c) Mjesto utvrđivanja vrijednosti spašene imovine

Vrijednost spašene imovine - radi određivanja visine nagrade za spašavanje - utvrđuje se u vrijeme i na mjestu gdje je spašavanje završeno. U tom se pogledu spašavanje razlikuje od zajedničke havarije, kada je za obračun zajedničke havarije mjerodavna vrijednost imovine na kraju pomorskog pothvata. U slučajevima kada je spašavanje priznato kao zajednička havarija (a to je najčešći slučaj) te se dvije vrijednosti ne moraju poklapati. Može doći do razlika u stvarnoj vrijednosti broda i tereta od trenutka kada je spašavanje završeno do kraja pomorskog pothvata (zbog idućih nezgoda, gubitaka ili oštećenja broda i tereta).

d) Kriteriji za određivanje visine nagrade

Nagrada za spašavanje ne može biti veća od vrijednosti spašene imovine utvrđene u vrijeme i u mjestu gdje je spašavanje završeno (čl.785, st.2. PZ; čl.13, t.3. Konvencije 89). To proizlazi iz temeljnog načela prava spašavanja da samo koristan rezultat daje pravo na nagradu. Pri utvrđivanju vrijednosti spašenih stvari treba uzeti u obzir i iznos vozarine za spašene stvari.

Visina nagrade može se ugovoriti. Tada spašavatelj ima pravo na nagradu u ugovorenoj visini. Ako nagrada za spašavanje nije prethodno ugovorena, stranke mogu sporazumno utvrditi njezinu visinu ili prepustiti to pitanje na rješavanje arbitraži. U suprotnom, o visini nagrade odlučuje redovni sud primjenom propisanih kriterija.

Konvencijom i Zakonom propisani su posebni kriteriji pomoću kojih sud (ili arbitraž) utvrđuje visinu nagrade za spašavanje. Primjena tih kriterija dolazi u obzir kada nije sklopljen ugovor o spašavanju (pa prema tome nije ugovorena nagrada), ili kada je ugovor sklopljen ali nije ugovorena visina nagrade. Sud određuje visinu nagrade i onda kada na temelju zakona ima pravo mijenjati ugo-

vorenu nagradu. Kriteriji predviđeni Zakonom i Konvencijom, 1989. istovjetni su (čl.788. PZ; čl.13. Konvencije).

Pri utvrđivanju nagrade za spašavanje uzimaju se u obzir:

- a) *vrijednost spašenog broda i druge imovine,*
- b) *vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete okolišu,*
- c) *stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao,*
- d) *narav i stupanj opasnosti,*
- e) *vještina i naponi spašavatelja u spašavanju osoba, broda i druge imovine,*
- f) *utrošeno vrijeme, troškovi i gubici spašavatelja,*
- g) *rizik odgovornosti i drugi rizici kojima su se izložili spašavatelji ili njihova oprema,*
- h) *brzina kojom je usluga pružena,*
- i) *dostupnost i uporaba brodova i druge opreme namijenjene operacijama spašavanja,*
- j) *stanje pripravnosti i djelotvornosti opreme spašavatelja te njezinu vrijednost.*

Redoslijed navođenja pojedinih elemenata nema nikakvo značenje za njihovu primjenu. Spašavatelj ima pravo osim nagrade potraživati i zatezne kamate i troškove sudskog ili arbitražnog postupka koji su mu priznati. Ti se troškovi priznaju u stvarnoj visini i nisu ograničeni na vrijednost spašene imovine.

Konvencijom i Pomorskim zakonikom propisani su i tzv. negativni kriteriji primjenom kojih spašavatelj u cijelosti ili dijelom gubi pravo na nagradu. To su ovi slučajevi:

- a) Spašavatelj se upustio u spašavanje broda ili druge imovine protiv izričite i razborite zabrane zapovjednika, vlasnika ili brodarka spašavanog broda (čl.19. Konvencije; čl.792. PZ);
- b) Spašavatelj je svojom krivnjom izazvao potrebu spašavanja ili je svojom nepažnjom otežao spašavanje (čl.18. Konvencije; čl.791. PZ);
- c) Spašavatelj je pri spašavanju izvršio krađu, utaju ili prijevarnu radnju (čl.18. Konvencije; čl.791. PZ).

Obveza plaćanja ne postoji ni kada pružene usluge ne prelaze ono što se razborito može držati dužnim ispunjenjem ugovora koji je bio sklopljen prije nego što se opasnost pojavila (čl.17. Konvencije). Npr. tegljač ima pravo na nagradu ako je spašavajući brod koji tegli pružio izvanredne usluge što se ne mogu smatrati izvršenjem ugovora o tegljenju.

e) Pravo spašavatelja na "posebnu naknadu"

Radi poticaja spašavatelja da pri spašavanju djeluju u zaštiti morskog okoliša, Konvencija, 1989. (čl.14.), Pomorski zakonik (čl.789.) i obrazac LOF predviđaju pravo spašavatelja na tzv. *posebnu naknadu* (*special compensation*). Spašavatelj stječe pravo na posebnu naknadu ako su kumulativno ispunjene dvije pretpostavke:

- a) spašavani brod ili njegov teret prijeto je štetom okolišu;
- b) spašavatelj nije ostvario nagradu za spašavanje primjenom propisanih kriterija.

Ako su ispunjene te dvije pretpostavke, za određivanje visine posebne naknade razlikuju se dvije moguće situacije:

- a) akcijom spašavanja *NIJE* spriječena ili smanjena šteta na okolišu,
- b) akcijom spašavanja *JEST* spriječena ili smanjena šteta na okolišu.

U prvom slučaju spašavatelj ima pravo na posebnu naknadu samo u visini stvarno učinjenih troškova. U drugom slučaju sud može pri određivanju posebne naknade povećati stvarne troškove za 30%, ali dodatno može (imajući na umu bitne kriterije iz čl.13. Konvencije), ako to smatra pravednim i opravdanim, povećati posebnu naknadu najviše do 100% od troškova koje je imao spašavatelj.

Time još nije konačno utvrđeno pravo na posebnu naknadu. Nakon što je određena posebna naknada, potrebno je usporediti tu naknadu s "klasičnom" nagradom za spašavanje koju bi spašavatelj mogao ostvariti prema čl.13. Konvencije. Posebna naknada je naknadiva samo ako je i u mjeri u kojoj je veća od "klasične nagrade". Ako je "klasična" nagrada veća od posebne naknade određene prema čl.14., ne postoji pravo na posebnu naknadu.

Posebnu naknadu duguje vlasnik spašavanog broda, što praktično znači *P & I* klub u koji je taj brod učlanjen. Spašavatelj može u cijelosti ili dijelom biti lišen prava na posebnu naknadu ako je uslijed nepažnje propustio spriječiti ili smanjiti štetu na okolišu.

Više kritičkih primjedbi upućeno je na račun jasnoće i provedivosti u praksi konvencijskih odredbi o posebnoj naknadi (čl.14.), a rezerve na učinkovitost tih odredbi s obzirom na ratio njihova donošenja pokazale su se ispravne već u prvim sudskim postupcima (npr. presuda Doma lordova u predmetu *Nagasaki Spirit*).¹³

¹³ U tom se predmetu kao sporno javilo pitanje ima li spašavatelj pri određivanju naknade ("fair rate") za upotrebu svojih plovila i opreme pravo uključiti i element dobiti ili je prema čl.14. Konvencije ovlašten potraživati samo nadoknadu stvarno učinjenih troškova. Prema presudi Doma lordova, spašavatelj ima pravo samo na naknadu troškova (/1997/1 Lloyd's Rep. 323).

Nagrade za spašavanje određene prema kriterijima čl.13. Konvencije (uključujući i kriterij "vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju i smanjenju štete na okolišu") priznaju se u zajedničku havariju. Takav tretman ne uživa "posebna naknada" određena prema čl.14. Konvencije. Razlog za to proizlazi iz činjenice što trošak učinjen za zaštitu okoliša nije trošak učinjen za "zajednički spas". Slično tome, "posebna naknada" nije naknadiva iz osiguranja broda, jer nije trošak učinjen za spas broda (prema *Institute Time Clauses - Hulls*, 1995.).

f) SCOPIC CLAUSE

Relativan neuspjeh konvencijskog rješenja o dodatnom stimuliranju spašavatelja za zaštitu morskog okoliša putem prava na "posebnu naknadu" u praksi, naveo je zainteresirane gospodarstvenike (profesionalne spašavatelje i *P & I* klubove) da izrade i ponude poslovnoj praksi poseban tarifni sustav za određivanje te naknade, a koji će spašavateljima pružiti veću sigurnost da će ostvariti odgovarajuću naknadu. Nazvan je SCOPIC (*Special Compensation of Protecting and Indemnity Clause*). Primjena SCOPIC klauzule po slobodnoj se volji ugovara uz LOF 2000. Jedna je od mogućnosti koja se može ali i ne mora koristiti. Osnovna je karakteristika SCOPIC klauzule da sadrži cjenik za angažiranje brodova, osoba i opreme, što znači da se "posebna naknada" određuje prema unaprijed određenim i ugovorenim kriterijima. Time se isključuje iz primjene članak 14. Konvencije, 1989. Ugovaranjem SCOPIC klauzule, prema tome, spašavatelj se osigurava da će u predviđenoj visini naplatiti naknadu od vlasnika broda odnosno njegova *P & I* Kluba. Za tu naknadu mogu od vlasnika broda zatražiti i odgovarajuće jamstvo. To jamstvo pruža *P & I* klub u koji je brod učlanjen. Osim toga, spašavatelj može nadoknaditi i svoje gotovinske izdatke. Spašavatelji se mogu pozvati na SCOPIC klauzulu u bilo kojoj fazi spašavanja (ako su ispunjeni određeni uvjeti) i neovisno o tome prijeti li opasnost morskog okolišu ili ne. Neovisno o ugovaranju primjene SCOPIC klauzule, nagrada za spašavanje određuje se prema kriterijima iz članka 13. Konvencije, 1989. Naknada prema SCOPIC klauzuli plaća se samo ako je veća od nagrade za spašavanje. Ako je ta naknada manja, nagrada za spašavanje smanjuje se za 25 % od razlike između nagrade za spašavanje i naknade određene prema odredbama SCOPIC klauzule. Spašavatelj može prestati obavljati radove spašavanja ako iznosi koje treba snositi premašuju vrijednost imovine koja se može spasiti i svih iznosa na koje bi imao pravo prema SCOPIC klauzuli.

g) Osobe obvezne na plaćanje nagrade za spašavanje i davanje jamstva

Opće je načelo da je nagradu za spašavanje dužan platiti brod u opasnosti i drugi imovinski interesi koji su spašeni. Praktično to znači da je doprinos u na-

gradi za spašavanje dužan platiti vlasnik spašene stvari. Nije potrebno da se radi o pravu vlasništva u smislu stvarnog prava. To može biti i naručilac u brodar-skim ugovorima na vrijeme (*time charterer*), kao i svaka druga osoba koja ima interes na spašenoj imovini. Osoba obvezna na plaćanje nagrade obvezna je i za pružanje jamstva za plaćanje nagrade, uključujući kamatu i troškove (čl.21, t.1. Konvencije; čl.793. PZ). Ugovoriti se može i drukčije.

Pomorski zakonik u tom pogledu razlikuje slučaj kada je sklopljen ugovor o spašavanju od slučaja kada ugovor nije sklopljen. Ako se spašavanje broda i stvari s broda obavlja na temelju ugovora o spašavanju koji je sklopio zapovjednik broda ili brodar broda u opasnosti, nagradu za spašavanje dužan je platiti brodar spašenog broda (čl.793, st.1.). To podrazumijeva i dužnost davanja odgovarajućeg jamstva. U takvu je slučaju brodar u obvezi ne samo za spašeni brod nego i za dio nagrade koji se odnosi na spašeni teret. Vlasnik tereta solidarno odgovara s brodarom za dio nagrade koji se odnosi na spašeni teret (čl.793, st.2.) U obrnutom slučaju, tj. kada nije sklopljen ugovor o spašavanju, obveza je pojedinih sudionika za plaćanje nagrade za spašavanje individualna. To znači da je nagradu za spašeni brod dužan platiti brodar spašenog broda, a nagradu za drugu spašenu imovinu vlasnik te imovine (čl.793, st.3.). Prema tome, i jamstvo je dužna pribaviti ona stranka koja je u obvezi za nagradu za spašavanje.

Prema obrascu LOF pri sklapanju ugovora zapovjednik broda nastupa kao zastupnik svih interesa na brodu u opasnosti. Potpisom ugovora zapovjednik broda obvezuje svaki od tih interesa posebno, pa vlasnik broda u opasnosti nije obvezan plaćati dio nagrade koja otpada na druge interese.

U tom pogledu obrazac LOF u osnovi slijedi Konvenciju. Prema Konvenciji, međutim, internim pravom pojedine države ugovornice može se predvidjeti da je na isplatu nagrade obvezan jedan od interesa u ime svih drugih uz njegovo pravo regresa (čl.13, t.2.). Konvencija je ostavila otvoreno pitanje koja je to stranka. Neovisno o tome što Konvencija i obrazac LOF po uzoru na Konvenciju, ne obvezuju brodara broda u opasnosti na plaćanje nagrade za druge imovinske interese, obvezuju ga da uloži krajnje napore u nastojanju da pribavi odgovarajuće jamstvo vlasnika tereta prije nego teret bude oslobođen (čl.21. Konvencije).

h) Osobe koje imaju pravo na nagradu

Nagrada za spašavanje pripada spašavatelju. Kao spašavatelji mogu se javiti vlasnik broda ili brodar broda koji je pružio uslugu spašavanja, kada to nije jedna te ista osoba. Ako je npr. spašavanje obavljeno zakupljenim brodom dok

traje ugovor o zakupu broda, nagrada za spašavanje pripada zakupoprimalcu, tj. brodaru a ne vlasniku broda (v.čl.684. PZ). Pravo na nagradu za spašavanje ima i peljar koji je izvan svojih redovnih dužnosti pridonio spašavanju broda. Ako je peljar spašavao brod upotrebom vlastitog plovila, on ima položaj spašavatelja i pravo na nagradu kao i svaka druga osoba.

i) Određivanje doprinosa za plaćanje nagrade za spašavanje

Imovinski interesi koji su spašeni snose nagradu za spašavanje prema omjeru spašene vrijednosti njihove imovine. U tom su omjeru obvezni i za davanje jamstva. U jednom školskom primjeru to bi izgledalo ovako:

U arbitražnom postupku donesena je odluka o visini nagrade za spašavanje.

| | |
|--------------------|-------|
| Nagrada | 1.040 |
| troškovi arbitraže | +10 |
| | 1.050 |

raspodjela:

| | spašena vrijednost | | | |
|--------|--------------------|-------|------|----------|
| brod | 1.952 | plaća | 32% | 336,00 |
| bunker | 122 | plaća | 2% | 21,00 |
| teret | 4.026 | plaća | 66% | 693,00 |
| | 6.100 | | 100% | 1.050,00 |

j) Pravo na nagradu kada ima više spašavatelja

Ako ima više spašavatelja, raspodjela nagrade među njima obavlja se primjenom propisanih kriterija za određivanje nagrade (čl.15. Konvencije; čl.790. PZ). Spašavatelji taj omjer mogu odrediti i sporazumno. U suprotnom, o raspodjeli odlučuje sud. Prema Pomorskom zakoniku, svaki od više spašavatelja može ostvariti zahtjev za nagradu i samostalno (čl.790, st.2.).

k) Pravo posade broda na nagradu za spašavanje

Posada broda spašavatelja ima pravo na dio nagrade za spašavanje. Prema Konvenciji, raspodjela nagrade između vlasnika, zapovjednika i drugih osoba u službi broda spašavatelja određuje se prema pravu države zastave broda. Ako spašavanje nije obavljeno s broda, raspodjela će se izvršiti prema pravu mjerodavnom za ugovor između spašavatelja i njegovih službenika (čl.15, t.2.).

Posada ima pravo samo na dio "čiste" nagrade. Čista je nagrada svota nagrade za spašavanje koja preostane nakon odbitka svote štete nanesene brodu spašavatelja pri spašavanju te troškova uzrokovanih spašavanjem (čl.796, st.1. PZ).

Spašavatelj se ne može odreći dijela nagrade koji čini udio članova posade u toj nagradi bez pristanka članova posade broda spašavatelja (čl.797. PZ). Ako brodar spašavatelj nije u roku od jedne godine od dana kada je spašavanje okončano podnio tužbu za isplatu nagrade za spašavanje, svaki član posade broda spašavatelja može tužbom prema brodaru spašenog broda ili prema vlasniku druge spašene imovine ostvariti nagradu za spašavanje u visini svoga udjela u toj nagradi (čl.798. PZ).

l) Spašavanje broda istog brodara

Pravo na nagradu za spašavanje postoji i kada brod koji pruža uslugu spašavanja brodu u opasnosti pripada istom vlasniku ili brodaru (čl.12, t.3 Konvencije; čl.799. PZ). Nagrada za spašavanje u takvu se slučaju utvrđuje prema propisanim kriterijima kao da je riječ o brodovima različitih vlasnika. Zbog više razloga je opravdano takvo rješenje. Prije svega željelo se time zaštititi pravo članova posade broda na pripadajući dio nagrade kako bi oni bili zainteresirani za ishod spašavanja. Ono ide i u prilog osiguratelja broda u opasnosti, pa su standardnim uvjetima osiguranja broda pokrivena zajedničke havarije i kada je riječ o spašavanju broda istog brodara (*Institute Time Clauses, 1995*, klauzula 9). Konačno, svi brodovi jednog brodara i ne moraju biti osigurani u istog osiguratelja. Poseban je razlog sadržan u činjenici da spašavanje može imati karakteristike zajedničke havarije, pa je radi pribavljanja doprinosa od strane tereta potrebno objaviti zajedničku havariju kao da se radi o brodovima različitih vlasnika.

m) Osiguranje naplate nagrade za spašavanje

Spašavatelj za naplatu tražbine s osnove nagrade za spašavanje ima zakonsko založno pravo na brodu i na stvarima ukrcajnim na brodu - pomorski privilegij. To je pravo propisano Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, kao i Pomorskim zakonikom (čl. 605.). Prema tom pravu, tražbine s naslova nagrade za spašavanje spadaju u privilegirane tražbine i imaju prednost u odnosu na tražbine osigurane hipotekom na brodu.

Konvencijom o spašavanju, 1989. izričito se naglašava da ništa u toj konvenciji neće utjecati na pravo spašavatelja na pomorski privilegij prema međunarodnoj konvenciji ili nacionalnom pravu (čl.20.).

Usprkos pravu na pomorski privilegij, pribavljanje odgovarajućeg jamstva, pod prijetnjom zadržavanja spašene imovine, danas je uobičajeni način zaštite interesa spašavatelja. Kako je navedeno, jamstvo je dužna pružiti osoba koja plaća nagradu za spašavanje. Zbog toga je Konvencijom propisano da spašavatelj ne može primijeniti pomorski privilegij ako je za njegovu tražbinu ponudeno zadovoljavajuće jamstvo, uključujući kamate i troškove (čl.20, t.2. Konvencije).

U suvremenoj praksi najčešće se pribavlja jamstvo osiguratelja. Ono se uzima kao zadovoljavajuće jamstvo. Ne postoji zakonska obveza osiguratelja za pružanje jamstva. Unatoč tome, osiguratelji brodova i osiguratelji odgovornosti (P. & I. klubovi) redovito izlaze u susret svojim osiguranicima i daju jamstvo spašavateljima, jer je spašavanje obavljeno i u njihovu korist. Jamstvo za posebnu naknadu daju isključivo P. & I. klubovi, a ne osiguratelji brodova jer je taj izdatak isključen iz osiguranja broda. Ako je osiguratelj jamčio za naplatu nagrade za spašavanje i za posebnu naknadu, spašavatelj ima pravo potraživati izravno od tog osiguratelja iznos nagrade utvrđen pravomoćnom odlukom o visini nagrade i posebnoj naknadi (čl.795. PZ). Nakon što je tražbina spašavatelja podmirena, jamstvo se vraća i ono prestaje važiti.

Osiguranje naplate nagrade dodatno je osigurano zabranom micanja spašene imovine iz luke ili mjesta na koje je dospjela poslije završetka spašavanja, sve dok se ne dade zadovoljavajuće jamstvo za tražbinu spašavatelja (čl.21, t.3. Konvencije; čl.794, st.3. PZ).

3.9. Spašavanje tegljenog objekta

Tegljač može spašavati drugi brod u dvije različite situacije: a) tegljeni brod dođe u opasnost pri izvršenju ugovora o tegljenju, pa tegljač sudjeluje u njegovu spašavanju, b) tegljač pritekne u pomoć brodu u opasnosti a da prethodno nije sklopljen ugovor o tegljenju, kao što to može učiniti i svaki drugi brod. Samo je situacija pod a) specifična i zaslužuje poseban osvrt.

Tegljenje valja razlikovati od spašavanja. Među njima postoje brojne razlike: pravo tegljača na tegljarinu uvijek se temelji na ugovoru, dok spašavatelj ima pravo na nagradu i kada nema ugovora; spašavateljevo pravo na nagradu ovisi isključivo o uspjehu, dok pravo na tegljarinu ovisi prije svega o sadržaju ugovora neovisno o uspješnosti obavljenog posla; spašavatelj za naplatu tražbine ima založno pravo na spašenoj imovini (privilegij), dok takvo pravo tegljač za naplatu tegljarine nema.

Tegljeni objekt može doći u opasnost: a) bez krivnje tegljača, b) krivnjom tegljača. Ako tegljeni objekt dođe u opasnost zbog okolnosti za koje brodar tegljača prema ugovoru o tegljenju nije odgovoran, pa tegljač sudjeluje u spašavanju, brodar tegljača u slučaju uspješnog spašavanja ima pravo na nagradu za spašavanje (čl.652. PZ). Kao opravdani razlog uzima se izvanredna i nepredvidiva opasnost. U takvim okolnostima spašavanje može imati karakteristike zajedničke havarije, pa se propisi o zajedničkoj havariji primjenjuju i na odnose tegljača i tegljenog broda (čl.653. PZ). U slučaju uspješnog spašavanja posada tegljača ima pravo na dio nagrade za spašavanje. Ako je prema ugovoru tegljarinom obuhvaćena i nagrada za spašavanje, brodar tegljača nema pravo na nagradu za spašavanje (čl.652, st.2. PZ).

Do potrebe za spašavanjem tegljenog objekta može doći i krivnjom tegljača. Ima li i tada tegljač pravo na nagradu? Za odgovor na to pitanje važna je okolnost da je ugovorna dužnost tegljača da uloži krajnje napore kako bi obavio ugovornu obvezu. To znači da svaka njegova radnja usmjerena na to da ispravi vlastitu grešku, pa tako i radnja spašavanja, spada u okvir njegovih izvornih ugovornih dužnosti, pa u takvim okolnostima nema pravo na nagradu za spašavanje.

3.10. Odgovornost spašavatelja. Ograničenje odgovornosti

U svezi sa spašavanjem može nastati kaznena ili imovinska odgovornost. Imovinska odgovornost podrazumijeva dužnost naknade štete. Status spašavatelja ne pribavlja mu privilegirani položaj u pogledu njegove odgovornosti za pričinjenu štetu. Imovinska odgovornost spašavatelja može biti

- a) ugovorna,
- b) izvanugovorna.

Ugovorna odgovornost nastaje povredom neke od dužnosti iz ugovora o spašavanju. Na primjer, spašavatelj uopće ne poduzme akciju spašavanja usprkos tome što je ugovorom preuzeo obvezu spašavanja. *Izvanugovorna odgovornost* podrazumijeva dužnost naknade štete iz nekog izvanugovornog odnosa odgovornosti za štetu. Npr. skrivljeni sudar tegljača spašavatelja sa spašavanim brodom u teglju uzrokuje sudar tegljenog broda s drugim brodom.

Konvencija i Pomorski zakonik sadrže posebne odredbe o pravnim posljedicama krivnje spašavatelja. Tim su odredbama obuhvaćene tri grupe moguće krivnje spašavatelja:

- a) ako je svojom krivnjom izazvao potrebu spašavanja,
- b) ako je svojim propustom ili nepažnjom otežao spašavanje,
- c) ako je pri spašavanju izvršio krađu, utaju ili prijevartnu radnju.

Za sve njih je predviđena jedinstvena pravna posljedica: spašavatelj može biti djelomice ili u cijelosti lišen prava na nagradu (čl.18. Konvencije; čl.791. PZ).

Ako spašavatelj pri spašavanju prouzroči štetu objektu u opasnosti, on za tu štetu odgovara prema općim načelima o odgovornosti. To znači da odgovara prema načelu pretpostavljene krivnje. Time spašavatelj ne gubi pravo na nagradu, ali se od nagrade odbija pričinjena šteta. U tom je pogledu od značenja presuda engleskog Doma lordova u predmetu *The Tojo Maru*. Taj sud je presudio da je vlasnik ovlašten na protuzahtjev prema spašavatelju, te da njegov odštetni zahtjev nije ograničen iznosom nagrade. Drugim riječima, njegov protuzahtjev može biti i veći od nagrade za spašavanje.

S tim u vezi javlja se i pitanje primjenjuje li se institut ograničene odgovornosti, propisan za brodara, i na spašavatelja. U primjeni Konvencije iz 1957. godine to je pitanje bilo sporno u slučaju kada spašavatelj u trenutku nastanka štete ne djeluje s broda. Ono je definitivno riješeno Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine. Ta je Konvencija prvi put izričito uvrstila i spašavatelja u krug osoba koje imaju pravo na ograničenje odgovornosti. Do tada je pravo na ograničenje imao samo brodovlasnik. Toj promjeni naročito je pridonijela presuda engleske najviše sudske instance - Doma lordova u predmetu *The Tojo Maru*.¹⁴

Pojmom *spašavatelj* Konvencija podrazumijeva svaku osobu koja pruža usluge u neposrednoj vezi s radnjama spašavanja ili pružanja pomoći (čl.1, t.3.). Drugim riječima, tim su pojmom obuhvaćene i osobe koje djeluju izvan broda. Tu definiciju slijedi i Pomorski zakonik (čl.406.). Važno je napomenuti da se Konvencija ne primjenjuje na spašavanje tankera (arg.čl.3, b). S obzirom na to kako je riješeno pitanje aktivnog subjekta spašavanja, tj. tko sve može biti "spašavatelj" u smislu te Konvencije, valja uočiti da se sustav globalnog ograničenja odgovornosti prema Konvenciji o ograničenju odgovornosti iz 1976. godine, isto tako kao i prema Pomorskom zakoniku, ne može primijeniti na spašavatelja koji nije vlasnik, brodar, naručitelj ili poslovođa broda. Isto tako, Konvencija se ne može primijeniti ni na spašavatelja koji poduzima akciju spašavanja bez pomorskog broda, kao i kod spašavanja na unutaršnjim vodama, bile one plovne ili ne, jer je Konvencija iz 1976. godine pomorska konvencija i odnosi se samo na pomorski brod.

¹⁴ U tom je predmetu Dom lordova zauzeo stajalište da spašavatelj nema pravo na ograničenje prema tonaži tegljača za štetu nastalu krivnjom svoga ronioca, a isto tako to pravo nema ni ronilac jer je za vrijeme nastanka štete djelovao izvan broda (greškom ronioca nastala je eksplozija pošto je zapaljen plin na brodu *Tojo Maru*). Prema stajalištu suda, skrivljena radnja ronioca nije radnja izvršena u upravljanju tegljačem, a niti je izvršena s tegljača (*on board*), što je prema tadašnjem engleskom pravu, utemeljenom na Konvenciji iz 1957. godine, bio uvjet za stjecanje prava na ograničenje. (1971/1 Lloyd's Rep. 341.)

3.11. Zastara tražbine

Tražbine za isplatu nagrade za spašavanje zastarijevaju pošto su protekle dvije godine od dana kad je spašavanje okončano. Stranke mogu, nakon što je tražbina nastala, ugovoriti zastarni rok koji je dulji od propisanog. Takav sporazum mora biti sačinjen u pisanom obliku (čl.23. Konvencije; čl.800, st.3. PZ).

Za tražbine članova posade broda u nagradi za spašavanje propisano je posebno pravilo o zastari. Ako brodar u roku od jedne godine od dana kada je spašavanje završeno nije podnio tužbu za isplatu nagrade za spašavanje, svaki član posade broda može nakon što protekne taj rok tužbom prema brodaru spašenog broda ostvariti nagradu za spašavanje u dijelu koji čini njegov udio u toj nagradi (čl.798. PZ). To je u skladu s općim zastarnim rokom od dvije godine.

Tražbine za naknadu štete pričinjene pri spašavanju zastarijevaju prema općim propisima o zastari.

3.12. Mjerodavno pravo za odnose iz spašavanja

Prema Pomorskom zakoniku, na odnose iz spašavanja koji su međunarodno obilježeni, primjenjuje se pravo koje su izabrale ugovorne stranke. Ako se to pravo ne može primijeniti, ili ako stranke nisu izričito izabrale mjerodavno pravo, a njihova se namjera o primjeni određenog prava ne može utvrditi niti iz okolnosti slučaja, na ugovor ili na ugovorni odnos primjenjuje se pravo koje je s njim u najbližoj vezi.

Ako se ne može utvrditi koje je pravo u najbližoj vezi s ugovorom o spašavanju, primjenjuje se pravo države one luke gdje je spašavanje okončano, odnosno pravo prve luke u koju je spašeni brod prispio nakon završenog spašavanja. U svim će se drugim slučajevima primijeniti odredbe Pomorskog zakonika (čl.998, st.2.).

3.13. Spašavanje kao zajednička havarija

Nagrade za spašavanje tretiraju se kao zajedničke havarije ako su učinjene za zajednički spas. U takvu se slučaju iznos nagrade za spašavanje priznaje u zajedničku havariju (*engl. made good*). Tome se dodaju i troškovi postupka utvrđivanja nagrade. U tu svrhu York-Antverpenska pravila sadrže posebno pravilo (Pravilo VI). U likvidaciji zajedničke havarije iznos nagrade za spašavanje i odgovarajući troškovi ponovno se dijele na sudjelujuće interese ovisno o vrijednosti imovine na kraju pothvata koja ulazi u dužničku masu.¹⁵

¹⁵ Opširnije u poglavlju o zajedničkim havarijama, supra.

Neovisno o toj povezanosti zajedničke havarije i spašavanja riječ je o dva samostalna i međusobno različita pomorskopravna instituta. Obilježavaju ih brojne razlike, ali postoje i sličnosti. Među sličnostima možemo ubrojiti:

- a) Mora postojati stanje stvarne opasnosti;
- b) Spašavanje mora imati koristan rezultat, inače ne postoji pravo na nagradu, a kod zajedničke havarije bez korisnog rezultata ne postoji mogućnost naplate doprinosa od drugih interesa;
- c) Tražbine s naslova nagrade za spašavanje i doprinosa u zajedničku havariju uživaju pravnu zaštitu kao privilegirane tražbine. Za njihovu naplatu vjerovnik je ovlašten pokrenuti postupak za privremeno zaustavljanje broda.

Osnovne su razlike između spašavanja i zajedničke havarije:

- a) Uslugu spašavanja pruža treća osoba, tj. osoba izvan zajedničkog pomorskog pothvata. Spašavatelj nije sudionik pomorskog pothvata. Suprotno tome, činom zajedničke havarije formiraju se pravni odnosi između pojedinih sudionika pomorskog pothvata, jer su štete i troškovi koji se priznaju u zajedničku havariju učinjeni za zajednički spas;
- b) Kod spašavanja privilegirana tražbina nastaje i spašavatelj stječe pravo zahtijevati jamstvo za njeno ispunjenje u trenutku i na mjestu na kojemu je usluga spašavanja završena. U tom se trenutku utvrđuje i vrijednost spašene imovine. Kod zajedničke havarije, međutim, brodar stječe pravo zadržati teret i može zahtijevati jamstvo tek nakon što brod prispije u predviđeno odredište kada se utvrđuje i kontribuirajuća vrijednost imovine;
- c) Ako stranke nisu ugovorile nagradu za spašavanje, visinu nagrade utvrđuje sud ili arbitražna primjenom propisanih kriterija. Postupak likvidacije zajedničke havarije provodi se putem likvidatora zajedničkih havarija. Sud odlučuje o likvidaciji havarije samo ako neki od sudionika pokrene postupak jer je nezadovoljan diobnom osnovom.

3.14. Osiguranje spašavanja

Standardnim osiguranjem broda, tereta (robe) i vozarine obuhvaćene su i nagrade za spašavanje kao jedna od kategorija osiguranih šteta. Na primjer, osiguranjem broda prema *Institute Hull Clauses* i osiguranjem robe prema *Institute Cargo Clauses* osigurane su i nagrade za spašavanje.¹⁶ Ta je kategorija štete osigurana i prema Pomorskom zakoniku, ako je nastala kao posljedica osiguranih rizika (čl.719.).

¹⁶ Vidi fusnotu 6, supra.

Uključivanje nagrade za spašavanje u krug osiguranih šteta temelji se na pretpostavci:

- a) da se radi o spašavanju osiguranog predmeta,
- b) da je spašavanje nastalo kao posljedica osiguranih rizika,
- c) da je spašavanje dalo koristan rezultat.

Iz toga slijedi da i u okviru odnosa iz osiguranja vrijedi temeljno načelo prava spašavanja da bez korisnog rezultata ne postoji ni pravo na nagradu, što znači ni pravo na naknadu iz osiguranja. Nagrada za spašavanje kao kategorija osigurane štete odgovara nagradi za spašavanje iz odnosa spašavanja. Drugim riječima, iz osiguranja se nadoknađuje iznos koji je osiguranik dužan za osigurani predmet pridonijeti u plaćanju nagrade za spašavanje.

Nagrada za spašavanje i troškovi postupka njenog utvrđivanja nadoknađuju se u punom iznosu samo ako je osiguranje provedeno na punu ugovorenu ili stvarnu vrijednost osiguranog predmeta. U slučaju podosiguranja, osiguratelj je obvezan nadoknaditi štetu samo razmjerno odnosu između osigurane svote i ugovorene odnosno stvarne vrijednosti osiguranog predmeta.

Nije propisano da je osiguratelj broda ili tereta obvezan dati jamstvo spašavatelju za plaćanje nagrade za spašavanje koja je određena za osigurani predmet. Neovisno o tome, osiguratelji redovito izlaze u susret zahtjevu spašavatelja za jamstvom, uz eventualno njihov zahtjev za protujamstvom osiguranika.

Uvođenje elementa zaštite okoliša u novo pravo spašavanja promijenilo je i ulogu P. & I. klubova u pribavljanju jamstva u slučaju opasnosti od onečišćenja budući da su takve štete pokrivena P. & I. osiguranjem. P. & I. klubovi su svojim pravilima odobrili obrazac LOF i prihvatili u osiguranje obveze svojih članova prema tom ugovornom obrascu i Konvenciji, 1989.¹⁷

3.15. Vađenje potonulih stvari

Prema Međunarodnoj konvenciji o spašavanju (1989.), vađenje potonulih stvari izjednačeno je sa spašavanjem. To znači da se odredbe Konvencije o spašavanju primjenjuju i na vađenje stvari koje se nalaze pod morem. Tako se, na primjer, na vađenje potonulih stvari također primjenjuju kriteriji za određivanje nagrade za spašavanje propisani Konvencijom, kao i pravila te konven-

17 Radi dodatne stimulacije spašavatelja za zaštitu okoliša i osiguranja naplate nagrade za spašavanje od P. & I. klubova (osiguratelja odgovornosti), na autonomnom je polju, u odnosima samih zainteresiranih subjekata i P. & I. klubova, uspostavljan poseban oblik jamstva za plaćanje nagrade za spašavanje tzv. SCOPIC ("special compensation protection and indemnity"). SCOPIC sadrži i poseban tarifni sustav za plaćanje naknade spašavatelju. SCOPIC sustav se primjenjuje uz Lloyd's Open Form. Stupio je na snagu u kolovozu mjesecu 1999. godine (opširnije, supra).

cije o posebnoj naknadi, dužnostima stranaka, jamstvima, zastarnim rokovima i dr. Takvo je rješenje predviđeno i za naše pravo Prijedlogom Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika. Usvajanjem toga prijedloga, vađenje potonulih stvari u našem pravu više neće biti pravno regulirano kao posebna pomorska nezgoda, kao do sada.

Iznimno, Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika sadrži više upravnih odredbi o nadležnosti lučke kapetanije u odnosu na vađenje potonulih stvari i o zabrani vađenja stvari od arheološke, povijesne ili vojne važnosti. Tim se izmjenama uvodi pravo područno nadležne lučke kapetanije da nadzire operacije spašavanja te postupke i mjere spašavanja glede njihova utjecaja na sigurnost plovidbe, na iskorištavanje prirodnih bogatstava mora i na zaštitu okoliša. Ako se brod ili druge stvari koje mogu biti predmetom spašavanja, neovisno o tome nalaze li se na površini mora ili su uronjene odnosno na morskom dnu, opasne ili mogu biti opasne za plovidbu, za iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili za onečišćenje okoliša, teritorijalno nadležna lučka kapetanija će rješenjem narediti njezinu vlasniku da u primjerenom roku poduzme mjere za spašavanje ili uklanjanje takve imovine. Ako vlasnik ne postupi sukladno rješenju kapetanije, ona će na trošak i rizik vlasnika te imovine organizirati njeno spašavanje ili uklanjanje. Kapetanija je ovlaštena na temelju zakona takve mjere poduzeti i bez prethodnog donošenja rješenja ako takve stvari predstavljaju neposrednu opasnost za okoliš odnosno opasnost ili smetnju za plovidbu.

Spašavanje imovine koja ima ili se može pretpostaviti da ima povijesnu, arheološku ili kulturnu vrijednost, a nalazi se na dnu mora, ne smije se poduzeti bez odobrenja Ministarstva prosvjete i kulture.

3.16. Uloga zapovjednika broda

Zapovjednik broda pri spašavanju može se naći u ulozi zapovjednika broda u opasnosti i zapovjednika broda koji pruža pomoć. O tom položaju ovise njegova prava i dužnosti.

a) Zapovjednik broda u opasnosti

Zapovjednik broda u opasnosti ima središnju i najvažniju ulogu u donošenju svih odluka u vezi sa spašavanjem. Takva uloga proizlazi iz ovlaštenja koja ima na temelju zakona (kao zakonski zastupnik brodar), ugovora o spašavanju i ugovora o radu. Osim toga, zapovjednik je broda u najboljoj poziciji da na licu mjesta ocijeni stupanj i narav opasnosti.

Prema ISM Codu (*International Safety Management Code, IMO*), brodar u sustavu za sigurno upravljanje treba da utvrdi da zapovjednik broda ima glavnu ovlast i odgovornost prilikom donošenja odluka glede sigurnosti i sprječavanja onečišćenja te, kada je to potrebno, traženja pomoći od brodara (t.7.). Temeljne su dužnosti zapovjednika u pogibelnim uvjetima:

I. **Slanje obavijesti o pogibelji.** Zapovjednik broda dužan je putem radio-komunikacija odaslati obavijest o bilo kojoj neposrednoj opasnosti za sigurnost plovidbe na koju naide. Bilješku o obavijesti dužan je unijeti u brodski dnevnik. Ta je dužnost propisana Pomorskim zakonikom (čl. 169.). Za spašavanje osoba dužan je primijeniti upute iz priručnika *MERSAR*.

II. **Obavještavanje brodara.** Zapovjednik broda dužan je o pretrpljenoj ne-zgodi odmah obavijestiti brodara ili upravitelja broda, kao i o opasnostima koje prijete brodu, osobama i stvarima na njemu ili okolišu. Time će se ubrzati postupak donošenja odluke o spašavanju i spriječiti pogoršanje stanja. Obavijest treba da sadržava posebno podatak o položaju broda, naravi nezgode, o potrebnoj pomoći, odgovorima drugih brodova na poziv za pomoć.

III. **Obavještavanje osiguratelja.** Brodar ili upravitelj broda na temelju obavijesti dobivene od zapovjednika obavijestit će osiguratelja broda i osiguratelja odgovornosti o nezgodi. Spašavanje redovito prati postavljanje odštetnog zahtjeva prema osiguratelju za naknadu nagrade za spašavanje, kao i zahtjev za jamstvom za plaćanje te nagrade, pa je prema standardnim uvjetima osiguranja brodar dužan neodgodivo obavijestiti osiguratelja o nezgodi.

IV. **Poduzimanje mjera za spašavanje.** Zapovjednik broda je dužan stalno i temeljito pratiti stanje opasnosti i poduzeti sve mjere za spašavanje i otklanjanje opasnosti za osobe, brod, stvari na brodu, te za zaštitu okoliša (arg. čl. 166. PZ). Ako je šteta već nastupila, zapovjednik je dužan djelovati prije i za vrijeme spašavanja da se šteta smanji. Pri poduzimanju akcije spašavanja razboriti zapovjednik broda u opasnosti mora razmotriti tri mogućnosti:

- spašavati upotrebom vlastitih sredstava i osoba;
- spašavati uz pomoć drugog broda istog brodara;
- sklopiti ugovor o spašavanju s trećom osobom, profesionalnim ili slučajnim spašavateljem.

Treća je mogućnost nesumnjivo najsigurnija da će spašavanje biti uspješno, ali je to redovito najskuplje. Zato je razborito prije nego se sklopi ugovor o spa-

šavanju s trećom osobom razmotriti i izvedivost dviju prethodnih varijanti. One dolaze u obzir samo ako se procijeni da se spašavanje i na taj način može bez rizika uspješno izvesti. Npr. odsukivanje broda upotrebom vlastitih strojeva i sredstava za vrijeme plime, kada je prije toga utvrđeno da se brod nasukao na pješčanoj podlozi bez većih oštećenja. Kod spašavanja upotrebom drugog broda istog brodara valja računati da se, iz prije objašnjenih razloga, na to spašavanje primjenjuju opća načela o pravu na nagradu. Neovisno o tome, zbog jednostavnosti postupka i mogućih ušteda, takav način spašavanja može se pokazati pogodnim, naravno uz uvjet da je tehnički izvedivo i da se može izvesti bez većih rizika. Npr. tegljenje broda nesposobnog za plovidbu do sklonišne luke. Kod takvog načina spašavanja potrebna je puna suradnja zapovjednika obaju broda s nadležnim službama brodara ili upravitelja.

V. **Ovlaštenje zapovjednika za sklapanje ugovora o spašavanju.** Ako opasnost neposredno prijete, zapovjednik je broda ovlašten sklopiti ugovor o spašavanju u ime brodara i u ime vlasnika druge imovine na brodu. Zapovjednik broda nastupa tada kao zakonski zastupnik tih interesa. Potpisom ugovora zapovjednik broda obvezuje svaki od tih interesa posebno. Neovisno o tome, razboriti će zapovjednik, ako je to s obzirom na okolnosti moguće, prethodno zatražiti suglasnost brodara i vlasnika tereta i pribaviti njihovu suglasnost o načinu i uvjetima spašavanja. Bez te suglasnosti vlasnici bi tereta mogli uskratiti doprinos u nagradi za spašavanje, smatrajući da ih takav ugovor ne obvezuje.

VI. **Sklapanje ugovora o spašavanju broda.** Ako zapovjednik odluči spašavanje svoga broda povjeriti trećoj osobi na ugovornoj osnovi, ostaje mu razmotriti tri mogućnosti:

- ugovoriti obavljanje točno određenih radova za unaprijed ugovorenu svotu ("na poprijeko", *lump sum*);
- ugovoriti naknadu po danima (*daily rate*);
- sklopiti ugovor o spašavanju po načelu "bez uspjeha - nema nagrade" (No cure - no pay).

Izbor neke od tih metoda ovisi o stupnju i naravi opasnosti, opsegu potrebnih radova, naravi i tehničkoj složenosti radova, potrebnim sredstvima, znanjima, procjeni uspješnosti i cijeni usluge. Upotreba prvih dviju metoda dolazi u obzir samo kod stabilnog stanja opasnosti, te kod manjih i jednostavnijih radova, odnosno samo onda kada procjena mogućih izdataka i potrebnog vremena pokaže da se na taj način uz manju cijenu, relativno brzo i s velikom sigurnošću, spašavanje može sigurno izvesti. U suprotnom, valja se odlučiti na sklapanje klasičnog ugovora o spašavanju po sistemu "bez uspjeha - nema nagrade".

To više što prijeteca opasnost najčešće nalaže da se odluka donese što je moguće prije. U takvom slučaju može se preporučiti sklapanje ugovora upotrebom *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (NO CURE - NO PAY)*.¹⁸ Upotrebom toga obrasca ne ugovora se unaprijed nagrada za spašavanje. Nagradu određuje arbitražna u Londonu. Ako u isto vrijeme spašavanje nudi veći broj spašavatelja, pri sklapanju ugovora prednost treba dati onom spašavatelju koji je spreman potpisati *Lloyd's Open Form (1990. ili 1995.)* i koji svojim sredstvima i poslovnim ugledom pruža veće jamstvo za uspjeh.

VII. Obveza suradnje sa spašavateljem. Bez obzira na to što je sklopljen ugovor o spašavanju, zapovjednik broda u opasnosti ostaje i dalje zapovjednik posade i osoba odgovorna za brod, i to za čitavo vrijeme dok traje spašavanje. Tu ulogu ne preuzima spašavatelj. Zapovjednik broda dužan je tijekom akcije spašavanja surađivati sa spašavateljem. Prema obrascu LOF, spašavatelj se tijekom spašavanja bez naknade može koristiti brodskim strojevima, uređajima, opremom, sidrima, lancima, zalihama i dr.

Nakon što je brod doveden na sigurno mjesto, vlasnik i zapovjednik broda dužni su preuzeti isporuku broda od spašavatelja ako to on razborito zatraži. Zapovjednik broda će, prema planu spašavanja i u suradnji sa spašavateljem, ponuditi sudjelovanje vlastite posade u spašavanju. Na taj se način može pridonijeti uspjehu spašavanja, što bi moglo utjecati na smanjenje nagrade za spašavanje.

VIII. Pribavljanje jamstva za plaćanje doprinosa. Vlasnik spašenog broda dužan je dati zadovoljavajuće jamstvo za plaćanje nagrade za spašavanje. Vlasnik broda i zapovjednik broda dužni su uložiti sve napore da vlasnici tereta pruže razmjerni dio svoga jamstva prije nego im se preda teret. Kako spašavanje najčešće ima značajke zajedničke havarije, ono što smo već izložili o jamstvu kod zajedničke havarije vrijedi i ovdje.

IX. Opis događaja u brodskom dnevniku. Zapovjednik broda je dužan odmah, a najkasnije u roku od 24 sata, upisati u brodski dnevnik sve relevantne okolnosti u svezi s pretrpljenom nezgodom. Treba cjelovito, točno i po redosljedu opisati čitav događaj. Valja upisati svu opremu što se koristila i sva oštećenja koja su pretrpjeli brod u opasnosti i brod spašavatelj. Ti će podaci biti dragocjeni pri određivanju nagrade za spašavanje.

X. Prijava pomorske nezgode. Zapovjednik broda dužan je lučkim vlastima prijaviti pomorsku nezgodu koja je imala za posljedicu spašavanje. Sve što je u tom pogledu rečeno kod zajedničke havarije vrijedi i ovdje.

XI. Bilješke o pomorskoj nezgodi. Izuzetno je važno da zapovjednik broda prije i za vrijeme spašavanja vodi bilješke i čuva podatke o svim relevantnim okolnostima. Ti podaci nakon završenog spašavanja mogu biti dragocjeni za utvrđivanje doprinosa pojedine stranke uspjehu spašavanja i pri određivanju nagrade za spašavanje. Zato valja čuvati podatke o radovima koje je poduzeo spašavatelj i o pomoći koju su zapovjednik broda i posada pružili spašavatelju.

O vrsti havarije ovisi koji su podaci važni i o kojima treba voditi bilješke.

Havarija glavnog stroja. Ako je brod za vrijeme plovidbe postao nesposoban, potrebno je ubilježiti datum, vrijeme i poziciju havarije glavnog stroja; datum, vrijeme i poziciju kada je tegljač spašavatelja stigao i kada je započelo tegljenje; u redovnim razmacima bilježiti opažanja o smjeru vjetrova, strujama, zanošenju broda, upotrebi strojeva radi ispravljanja kursa; izvješće o tegljaču i teglju; izvješće o vremenu i vremenskoj prognozi.

Nasukanje broda. Osim opisa temeljne situacije, potrebno je voditi bilješke i o vrsti tla na mjestu nasukanja, plimi, strujama, vremenskoj situaciji; dubini vode oko broda; stanju broda, oštećenjima oplata, o propuštanju mora u brod; onečišćenju okoliša od goriva ili tereta; aktivnostima spašavatelja, pomoći posade; o imenima tegljača, teglenica i drugih plovila; metodi odsukivanja, količini prekrcanog tereta na teglenice; o mjerama spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju onečišćenja.

Sudar brodova. Valja voditi bilješke o radnjama koje je poduzela posada da bi se spriječio prodor vode u brod prije nego dođe spašavatelj i nakon njegova dolaska; o upotrebi brodskih crpki, strojeva i opreme radi sprječavanja prodora vode u brod; opremi spašavatelja koja je dopremljena na brod da bi se ispumpala voda.

Požar, eksplozija. Važno je zabilježiti lokaciju nastanka požara; predmet požara; ime tegljača i drugih protupožarnih plovila spašavatelja; način i sredstva gašenja; upotrebu brodske protupožarne opreme.

b) Zapovjednik broda spašavatelja

I. Dužnost spašavanja osoba. Zapovjednik broda koji na bilo koji način dozna da se osobe nalaze u životnoj opasnosti dužan im je odmah krenuti u pomoć. Ta je dužnost propisana Pomorskim zakonikom i predviđena priručnikom *MERSAR*. Zapovjednik ili zapovjednici brodova koji su izabrani da pomognu brodu u opasnosti dužni su prihvatiti izbor i odmah - najvećom brzinom - krenuti u pomoć osobama koje su u životnoj opasnosti.

Zapovjednik broda mora u brodski dnevnik unijeti razloge zbog kojih nije krenuo u pomoć osobama u opasnosti i zašto nije poduzeo njihovo spašavanje.

- II. **Dužnost djelovanja bez odgađanja.** Kada primi poruku o nezgodi, zapovjednik mora djelovati bez odgađanja. Tako, na primjer, mora potvrditi da je primio poruku o nezgodi i po mogućnosti je prenijeti dalje; saopćiti brodu u opasnosti svoj identitet, poziciju, predviđeno vrijeme dolaska i druge radnje prema preporukama iz priručnika *MERSAR*.
- III. **Sklapanje ugovora o spašavanju.** Zapovjednik broda koji je izabran da pruži pomoć brodu u opasnosti mora na mjestu nezgode, uzimajući u obzir sve relevantne okolnosti, ocijeniti kakve su mogućnosti za uspjeh u spašavanju, te procijeniti očekivane troškove i koja su mu sredstva za spašavanje potrebna. O tome treba odmah obavijestiti brodaru. Razborit zapovjednik neće se upuštati u pothvat spašavanja ako ne postoje realne šanse da uspije. Na donošenje odluke o spašavanju presudno će utjecati procjena stupnja i naravi opasnosti kojima bi se izložio brod spašavatelj. U tom je pogledu uloga zapovjednika brodaru spašavatelja nezamjenjiva. Ako se vlasnik i zapovjednik odluče poduzeti spašavanje, moraju prethodno odlučiti kakav će tip ugovora predložiti brodu u opasnosti. Kada se procijeni da spašavanje ima izgleda na uspjeh, treba predložiti sklapanje ugovora po načelu "bez uspjeha - nema nagrade". Npr. ugovaranjem obrasca LOF Kod vrlo rizičnih spašavanja primjerenije će biti ugovaranje naknade po danima ili ugovaranje točno određenih radova. Ugovor o spašavanju u ime brodaru broda spašavatelja potpisuje zapovjednik broda. Kada se kao brod spašavatelj javlja trgovački brod osiguran prema uvjetima *Institute Time Clauses - Hulls*, a prethodno je potpisan ugovor o spašavanju, treba za spašavanje zatražiti suglasnost osiguratelja broda, jer je osiguranje pruženo uz uvjet da brod neće poduzimati akcije komercijalnog tegljenja i spašavanja.
- IV. **Dužnosti pri spašavanju.** Zapovjednik broda odgovorna je osoba za ispunjenje dužnosti iz ugovora na strani spašavatelja. On je obavezan s dužnom pažnjom obavljati spašavanje; primijeniti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete na okoliš; tražiti pomoć od drugih spašavatelja kada je to razborito; prihvatiti pomoć drugih spašavatelja ako to razborito zatraži brod u opasnosti.
- V. **Rukovođenje akcijom spašavanja.** Spašavanjem rukovodi zapovjednik broda spašavatelja ili osoba kojoj on povjeri obavljanje toga zadatka. On donosi sve odluke u svezi sa spašavanjem (o tehnologiji spašavanja, upotrebi sredstava, redosljedu poduzimanja pojedinih radnji i dr.). Time

zapovjednik broda spašavatelja ne preuzima i ulogu komandanta broda u opasnosti i njegove posade. To i dalje ostaje zapovjednik toga broda. Zapovjednik broda u opasnosti dužan je surađivati sa zapovjednikom broda spašavatelja i pružiti mu potrebnu pomoć, kako je to prije opisano. Odluku o zahtjevu za takvu pomoć i o prihvaćanju takve pomoći donosi zapovjednik broda spašavatelja.

- VI. **Utvrđivanje vrijednosti spašene imovine.** Nakon završene akcije spašavanja treba utvrditi vrijednost spašene imovine radi određivanja nagrade za spašavanje. Ta se vrijednost utvrđuje u vrijeme i u mjestu završetka akcije spašavanja. Valja utvrditi vrijednost broda, tereta, bunkera i svih drugih stvari na brodu. Ako su brod koji se spašava ili njegov teret oštećeni, za utvrđivanje njihove vrijednosti potrebno je prethodno utvrditi nastalu štetu. Štetu redovito utvrđuje vještak osiguratelja. U tom pogledu vrijedi sve ono što je za pregled štete opisano kod zajedničke havarije (V. supra). U tu je svrhu neophodno potrebno da zapovjednik broda ostvari punu suradnju s nadležnim službama u broderskoj tvrtki.
- VII. **Utvrđivanje šteta i troškova.** Nakon što je spašavanje završeno, zapovjednik broda dužan je utvrditi i popisati sve štete koje su pretrpjeli plovni objekti spašavatelja te druga imovina, kao i sve troškove učinjene pri spašavanju imovine i zaštiti okoliša. Nastale štete treba zapisnički utvrditi i zatražiti da zapisnik potpiše i zapovjednik spašenog broda.
- VIII. **Zahtjev za jamstvom.** Pošto je spašavanje završeno, vlasnik ili zapovjednik broda spašavatelja obavijestit će vlasnika spašenog broda o iznosu na koji se traži jamstvo (uključujući troškove, izdatke, kamate). Ako je spašavanje obavljeno na temelju ugovornog obrasca LOF, takav zahtjev treba uputiti Vijeću Lloyd'sa (*Council of Lloyd's*). Visina traženog jamstva mora se razborito odrediti prema saznanjima dostupnim spašavatelju u vrijeme kada se takav zahtjev postavlja.
- IX. **Predaja spašene imovine.** Glavna je dužnost zapovjednika nakon uspješno izvedene akcije spašavanja da spašeni brod dovede na sigurno mjesto ili luku i preda ga njegovu vlasniku odnosno brodaru. Prije predaje, zapovjednik je dužan od zapovjednika spašenog broda pribaviti izjavu o uspješnom završetku operacije spašavanja. Vlasnik je dužan prihvatiti predaju spašene imovine. Predaju imovine valja uvjetovati davanjem zadovoljavajućeg jamstva za svaki od spašenih imovinskih interesa. U suprotnome, treba iskoristiti zakonsko založno pravo na spašenim stvarima dok se ne pribavi odgovarajuće jamstvo. Kao odgovarajuće jamstvo valja smatrati jamstvo osiguratelja.

X. **Izvjeshće o spašavanju.** Rukovoditelj spašavanja (zapovjednik broda spašavatelja ili osoba koju je on odabrao) dužan je poslije završenog spašavanja sačiniti izvješće. U izvješću valja kronološki prikazati sve događaje i relevantne okolnosti, i to od primanja poziva za pomoć do završetka akcije spašavanja. U izvješću treba posebno navesti upotrijebljena sredstva, ljudstvo, rizičnost pothvata, pretrpljene štete i dr. Podaci i kronologija događanja iz izvješća moraju odgovarati istim podacima u brodskom dnevniku.

XI. **Bilješke o spašavanju.** Radi osiguranja dokaza i pomoći pri stilizaciji prikaza u brodskom dnevniku, preporučuje se da zapovjednik vodi bilješke i pribavlja dokaze o svim relevantnim okolnostima tijekom spašavanja. Sačuvani dokazi mogu biti dragocjeni pri utvrđivanju nagrade za spašavanje. Važno je osigurati dokaze o sklopljenom ugovoru o spašavanju i o njegovim uvjetima; zabilježiti sve razgovore u vezi s ugovorom o spašavanju; vrijeme razmjene svih poruka; upotrijebljena sredstva (plovila i oprema); broj angažiranih osoba; vremenske uvjete; pretrpljene štete; onečišćenje okoliša i niz drugih relevantnih okolnosti o kojima je bilo riječi u opisu dužnosti zapovjednika broda u opasnosti.

XII. **Opis u brodskom dnevniku.** Zapovjednik u brodski dnevnik unosi kratko izvješće o čitavom događaju od primitka poziva za pomoć do završetka akcije spašavanja. Valja opisati tijekom operacije spašavanja, narav i stupanj opasnosti za imovinu u pogibelji, rizike kojima se izložio spašavatelj, napore spašavatelja, posebice napore u sprječavanju i smanjenju štete na okolišu, utrošeno vrijeme, troškove i gubitke, brzinu akcije spašavanja.

XIII. **Prijava pomorske nezgode.** Zapovjednik broda spašavatelja podnosi prijavu pomorske nezgode samo ako je njegov brod pri spašavanju pretrpio nezgodu sa štetnim posljedicama. U tom slučaju i za nj vrijedi sve ono što je u tom pogledu rečeno za zajedničku havariju (v. supra).

Provjera znanja

1. Što podrazumijevamo pod pojmom spašavanje u smislu posebnog pomorskopravnog instituta?
2. Što novo donosi Konvencija o spašavanju iz 1989. godine u odnosu na Konvenciju iz 1910?
3. Što karakterizira odredbe Pomorskog zakonika o spašavanju?
4. Koja su autonomna pravna vrela ugovora o spašavanju?
5. Kako razvrstavamo spašavanje?
6. Kada je spašavanje obvezno?
7. Koje su osnovne dužnosti spašavatelja?
8. U čemu se ogledaju posebnosti spašavanja osoba?
9. Kada je spašavanje imovine obvezno?
10. Koje su osnovne karakteristike obrasca ugovora o spašavanju LOF 1995/2000?
11. Kada spašavatelj ima pravo na nagradu za spašavanje?
12. Navedite kriterije za određivanje visine nagrade za spašavanje.
13. Kada spašavatelj ima pravo na "posebnu naknadu" (Special compensation)?
14. Kakav je pravni položaj zapovjednika pri sklapanju ugovora o spašavanju?
15. Kakva su prava posade broda u slučaju spašavanja imovine na moru?
16. Kakva je uloga zapovjednika broda pri spašavanju?

4. ONEČIŠĆENJE MORSKOG OKOLIŠA ULJEM

4.1. Opće napomene

Značenje pojma pomorska nezgoda tradicionalno je vezano za štetne posljedice koje pretrpi brod, teret ili druga imovina uključena u pomorski pothvat zbog nekog izvanrednog događaja. Kao pomorska nezgoda, međutim, označava se danas i događaj koji ima za posljedicu onečišćenje morskog okoliša, tj. stvari izvan pomorskog pothvata (brod, teret, osobe). Takva se nezgoda definira *kao svaki događaj ili skup događaja istoga podrijetla koji prouzroči štetu uslijed onečišćenja ili stvori tešku i neposrednu prijetnju za nastanak takve štete* (Konvencija o odgovornosti, 1992.).¹⁸ Opravdanje za takav tretman te nezgode proizlazi iz činjenice što je pomorskim pravom propisana odgovornost vlasnika broda za štete od onečišćenja koje prouzroči njegov brod otjecanjem ili izbacivanjem ulja (nafte) s broda. Pod *“štetom uzrokovanom onečišćenjem”* podrazumijeva se:

- a) *svaki gubitak ili šteta nastala uslijed onečišćenja izvan broda zbog otjecanja ili izbacivanja ulja s broda ma gdje se to otjecanje ili izbacivanje dogodilo, ako je iznos naknade za oštećenje okoliša, ne računajući gubitak dobiti zbog takvog onečišćenja, ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno poduzete ili se imaju poduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete;*
- b) *troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzročene ovim mjerama* (Konvencija o odgovornosti, 1992.).

Prema Konvenciji o odgovornosti iz 1992. godine, pojam “ulje” obuhvaća *svako postojano ugljikovo mineralno ulje, kao što su sirova nafta, gorivo ulje, teško dizelsko ulje ili ulje za podmazivanje, bez obzira na to prevozi li se kao teret ili kao gorivo za pogon takvog broda. MARPOL konvencijom pojam “ulje” značajno je proširen.*¹⁹

Opasnost od pomorskih nezgoda s većim onečišćenjem i zagadenjem morskog okoliša zbog izlivanja ulja s brodova u drugoj polovini dvadesetog stoljeća dramatično je povećana. To je zato što se grade brodovi za prijevoz ulja (sirove nafte) izvanredno velike tonaže (supertankeri). Tom se problemu prije toga nije poklanjala veća pozornost. Tek su se 1954. godine na jednoj međunarodnoj konferenciji razmatrale zaštitne mjere od izlivanja ulja. Do tada se smatralo da ispuštanje manjih količina ulja s brodova i drugih štetnih tvari ne može

¹⁸ Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (ugljikovodcima), 1992. (u nastavku i: Civil Liability Convention, CLC).

¹⁹ V. PRILOG XII., infra.

pričiniti veće štete golemim morskim prostranstvima. Iskustvo je, međutim, pokazalo da nezgoda jednoga većeg tankera može pričiniti štete zastrašujućih razmjera.

Pravi razmjeri opasnosti zbog izlivanja ulja iz velikih tankera postali su prvi put vidljivi u nezgodi broda *Torrey Canyon* 1967. godine. Bio je to liberijski tanker koji se u ožujku te godine nasukao na jugoistočnoj obali Engleske. Teret sirove nafte od oko 120.000 tona izlio se u more i uzrokovao veliku štetu onečistivši dijelove engleske i francuske obale i otoke u Kanalu la Manche. Ta je nezgoda na dramatičan način ukazala na neodgodivu potrebu da se izgradi pravni sustav zaštite morskog okoliša i formiraju odgovarajući obeštećujući fondovi. U tom je pogledu postojala opća suglasnost i to ne samo nacionalnih upravnih struktura, nego i privatnopravnih subjekata i njihovih asocijacija.

Kasnije nezgode tankera samo su potvrdile ispravnost toga stajališta. Jedanaest godina nakon prve velike nezgode (1978.), supertanker *Amoco Cadiz*, nosivosti 230.000 BRT, nasukao se na greben nedaleko od francuske obale i teret se sirove nafte izlio u more uvelike onečistivši englesku i francusku obalu. Došlo je poslije toga i do nezgoda drugih brodova.²⁰ Naročito je odjeknula nezgoda broda *Exxon Valdez* (1989.). Dok su prethodne nezgode iznenadile glede količine ispuštenog ulja i štetnih posljedica, nezgoda toga broda, uz izlivanje enormnih količina ulja u more, na dramatičan je način pokazala kakve posljedice mogu imati propusti dužne pažnje od strane brodarka i zapovjednika broda.

Morskom okolišu ne prijete opasnost samo od nezgoda velikih tankera. Na razne druge načine u more mogu dospjeti s brodova veće ili manje količine ulja i drugih štetnih tvari. Na primjer:

- a) pranje teretnih tankova i ispuštanje nečistoće u more;
- b) odbacivanje s broda raznih otpadaka i ispiranje nečistoće s palube;
- c) otjecanje tekućeg tereta u more prilikom ukrcanja, iskrcanja ili pretakanja, kao i za vrijeme krcanja goriva zbog prepunjenosti tankova, grešaka na dovodnom sustavu i dr.;
- d) curenje ulja i drugih tvari iz brodskih strojeva; curenje ulja na brtvi osovine propelera ili za vrijeme deballastiranja;
- e) curenje iz tereta zbog oštećenja pakiranja ili kontejnera za vrijeme ukrcanja, iskrcanja ili prijevoza na palubi broda.

Pomorske nezgode s izrazito negativnim učinkom na morski okoliš ojačale su svijest o potrebi ekološke zaštite mora i njegova okoliša. To se sretno uklo-

²⁰ Eleni V, 1978; Exxon Valdez, 1989; Haven, 1991; Aegen Sea, 1992; Braer, 1993; Sea Empress, 1996; Nakhodka, 1997; Erica, 1999; Prestige, 2002. i dr.

pilo u opću pojavu jačanja ekološke svijesti u svijetu. Zbog toga je pokrenuta široka akcija za donošenje odgovarajućih pravnih regulativa i usklađivanje postojećeg sustava međunarodnoga pomorskog prava s novim zahtjevima. Revidirano je i imovinsko pravo spašavanja donošenjem nove Konvencije o spašavanju 1989. godine, a s tom su konvencijom usklađeni i autonomni regulativi (v. supra). Zato je danas čitav sustav pomorskog prava inspiriran zaštitom morskog okoliša. U okviru toga prava formirala se posebna pravna disciplina *pravo zaštite morskog okoliša*.

Središnju ulogu u kreiranju toga prava imala je Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization - IMO*), naročito djelatnošću svoga Odbora za zaštitu morskog okoliša (*Marine Environment Protection Committee - MEPC*).

4.2. Povijesni razvoj prava zaštite morskog okoliša

Organizacija *IMO* je u jesen 1967. godine, na temelju negativnog iskustva s brodom *Torrey Canyon* (tada se ta organizacija zvala *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization - IMCO*), počela izradivati novu konvenciju o odgovornosti za štete uzrokovane onečišćenjem morskog okoliša. Ubrzo su brodovlasnici i velike naftne tvrtke postigle sporazum o formiranju neobveznog kompenzacijskog fonda - *TOVALOP (Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution Damage - 1969.)*. Željelo se time ublažiti posljedice od izlivanja ulja, ali i spriječiti neželjene reakcije vlasti i pozitivno reagirati na javno izrečene kritike. Rad u okviru organizacije *IMO* na novoj konvenciji uspješno je završen 1969. godine donošenjem *Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (ugljikovodicima), 1969. (skraćeno Civil Liability Convention - CLC)*. Ta je konvencija radikalno promijenila prijašnje pravno stanje glede odgovornosti za izlivanje nafte. Uspostavljena je odgovornost na temelju načela uzročnosti za izlivanje ulja (kauzalna odgovornost) s vrlo ograničenim slučajevima oslobođanja od odgovornosti. Konvencija predviđa ograničenu odgovornost, ali su limiti značajno veći od općih limita ograničene odgovornosti. Od vlasnika se broda traži da pribavi osiguranje u visini moguće odgovornosti.

Da bi i strana tereta (velike naftne kompanije) snosila dio moguće odgovornosti za štetu od onečišćenja, o čemu se razmišljalo i pri donošenju *Civil Liability Convention*, donesena je 1971. godine nova *IMCO* konvencija - *Međunarodna konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem, 1971.* Tom je konvencijom utemeljen novčani fond za dodatno obeštećenje oštećenih strana zbog izlivanja ulja. Taj se fond formira od doprinosa primatelja tereta nafte, tj. naftnih kompanija.

Tim je konvencijama uspostavljen jedinstven sustav za naknadu štete zbog izlijevanja ulja s tankera. Sustav počiva na načelu raspodjele financijskog rizika između prijevoznika i trgovaca naftom. Za određene štete i do propisanog iznosa odgovaraju vlasnici tankera na temelju odredaba *Civil Liability Convention*, a za štete iznad limita te konvencije odgovaraju trgovci naftom putem Fonda formiranog prema Konvenciji od 1971. godine.

Godine 1971. na privatnoj je osnovi postignut još jedan sporazum o dodatnom kompenzacijskom fondu između naftnih kompanija - *CRISTAL (Contract regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)*.

Konvencije iz 1969. i 1971. široko su međunarodno podržane. Obje su izmijenjene Protokolom, 1976. Izmjene su bile samo tehničke naravi. Nova revizija tih konvencija izvršena je 1984. godine. Tom su izmjenom povećani iznosi odgovornosti i preraspodijeljen financijski rizik među vlasnicima brodova i vlasnicima tereta. Poticaj za tu izmjenu dala je nezgoda tankera *Amoco Cadiz* (1978.). Pokazalo se tada da su iznosi naknade prema Konvenciji o odgovornosti i Konvenciji o Fondu nedovoljni za pokriće tako velikih šteta. Nezgoda broda *Haven* 1991. godine ponovno je otvorila pitanje visine odgovornosti za onečišćenje i pokazala da i novi limiti nisu odgovarajući. Kako su osim toga postojali i drugi razlozi za izmjenu tih konvencija, Protokolima iz 1992. godine izmijenjene su Konvencija o odgovornosti iz 1969. i Konvencija o fondu iz 1971. godine. Tim je Protokolima djelomice izmijenjen dotadašnji sustav odgovornosti za onečišćenje mora i naknadu štete. Prema odredbama tih protokola, konvencije iz 1969. i 1971. zajedno s odgovarajućim protokolima čine jedinstven instrument. Protokoli su stupili na snagu 1996. godine. Njima je predviđeno i postupno prelaženje na novi sustav kroz prijelazno razdoblje. Republika Hrvatska je bila članica Konvencije, 1969. i Konvencije, 1971. U međuvremenu je Hrvatska ratificirala Protokol iz 1992. o izmjeni Konvencije o odgovornosti i Protokol o izmjeni Konvencije o fondu iz 1971. godine.

Najznačajnija novina koju donosi tekst Konvencije iz 1992. godine odnosi se na limite odgovornosti. Ti su limiti umnogome povećani. Limit odgovornosti brodovlasnika prema Konvenciji od 1992. povećan je sa 133 na 420 SDR za tonu brodske tonaže kod brodova iznad 5.000 tona, a prvi put je uveden i minimalni limit od tri milijuna SDR za brod od 5.000 tona ili manje. Te su granice ponovno povećane izmjenama CLC konvencije iz 2000. godine (opširnije, infra).

Povećanje granica odgovornosti praćeno je, kao i u drugim prijašnjim prilikama, sigurnijim kriterijem za gubitak prava na ograničenje. U tom je pogledu primijenjen test Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine

iz 1976. godine. Pravo na ograničenje odgovornosti osim brodovlasnika sada imaju i poslovođa, upravitelj ili naručitelj broda.

Važno je napomenuti da se konvencijski sustav o odgovornosti za štete zbog onečišćenja odnosi samo na brodove koji prevoze ulje kao teret, prije svega na tankere. Za sve druge brodove vrijede opća načela o odgovornosti, kao i propisi o općem ograničenju odgovornosti (sustav globalnog ograničenja od odgovornosti).

Usporedo s razvojem konvencijskog prava o građanskoj odgovornosti za štete zbog izlijevanja ulja, na međunarodnom se polju izgrađivao i preventivni sustav - za sprječavanje onečišćenja morskog okoliša. U tom je pogledu najvažnije međunarodnopravno vrelo *Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova iz 1973. godine, revidirana 1978, MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL)* s kasnijim izmjenama. Toj je konvenciji prethodila konvencija pod istim nazivom iz 1954. koja je u više navrata mijenjana i nadopunjivana. Republika Hrvatska je ratificirala MARPOL konvenciju i Pomorski zakonik je usklađen s njenim odredbama. Konvencija je najvažniji međunarodni pravni akt za sprječavanje onečišćenja mora s brodova, te je zbog toga osobito važna za zapovjednika, upravitelja stroja i časnike.

Međunarodnopravni sustav zaštite morskog okoliša nadopunjen je 1996. godine *Međunarodnom konvencijom o odgovornosti i naknadi štete u vezi prijevoza opasnih i štetnih tvari morem*. Svrha je donošenja te konvencije da se osigura odgovarajuća, brza i učinkovita naknada osobama koje su pretrpjele štetu prouzročenu nezgodama u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem. Kao opasna i štetna tvar označena su i "ulja" koja se prevoze u rasutom stanju, kako su opisana MARPOL konvencijom. Ta konvencija još nije stupila na snagu.

U međuvremenu se pokazalo da do onečišćenja mora uljem ne dolazi samo zbog nezgoda tankera nego i zbog nezgoda brodova koji ne prevoze ulje kao teret, ali u spremištima sadrže značajne količine ulja u obliku pogonskog goriva i maziva. Štoviše, ta ulja još više onečišćuju morski okoliš od sirove nafte. Na takve se štete ne primjenjuje CLC konvencija, budući da se ona odnosi samo na prijevoz ulja tankerima. Da bi se međunarodnopravno riješilo pitanje građanske odgovornosti za štete od pogonskog ulja, godine 2001. donesena je *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (International Convention on Civil Liability for bunker oil pollution damage)*. Ona se naziva i *Bunker konvencija (2001)*, a sadržajno se oslanja na CLC konvenciju. Sustav odgovornosti prema toj konvenciji odnosi se

na štete zbog onečišćenja uzrokovanog istjecanjem ili izbacivanjem u more ulja koje se koristi kao pogonsko gorivo. Konvencijom nije propisana visina brodovlasnikove odgovornosti, kao što je to učinjeno u CLC konvenciji, nego za visinu odgovornosti vrijedi sustav općeg ograničenja odgovornosti brodovlasnika koji je propisan nacionalnim pravom ili međunarodnom konvencijom (Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976; Protokol o izmjeni te konvencije iz 1996).

Bunker konvencija propisuje obvezno osiguranje od odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom, a oštećena osoba ima pravo direktno tužiti osiguratelja odgovornosti (redovito P. & I. klub). Konvencija još nije stupila na snagu, a ni Republika Hrvatska još nije ratificirala tu konvenciju.

Iz povijesnog pregleda razvoja prava zaštite morskog okoliša vidljivo je da se sve međunarodne konvencije i propisi o zaštiti mora od onečišćenja s brodova razvrstavaju na:

- a) propise o odgovornosti
- b) preventivne propise.²¹

4.3. Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem (Civil liability convention), 1992.

Konvencija o odgovornosti (1992.) godine temeljni je međunarodni pravni akt koji uređuje odgovornost brodovlasnika za onečišćenje morskog okoliša uljem. Toj je konvenciji prethodila Konvencija o odgovornosti iz 1969. godine, koja je izmijenjena Protokolom iz 1992. godine. Konvencija iz 1969. godine i Protokol iz 1992. godine čine jedinstveni međunarodnopravni instrument - Konvenciju o odgovornosti, 1992.

Svrha je te konvencije osigurati pravednu naknadu osobama koje pretrpe štetu zbog onečišćenja ili zagađenja otjecanjem ili izbacivanjem ulja (nafte) s brodova. Konvencija se odnosi na brodove ili druge plovne objekte koji prevoze ulje kao teret u rasutom stanju. Time su prije svega obuhvaćeni tankeri.

²¹ Odredbe o zaštiti morskog okoliša, osim u citiranim međunarodnim konvencijama, sadržane su i u brojnim drugim međunarodnim sporazumima. Na primjer:

- a) Konvencija UN o pravu mora, 1982;
- b) Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora izbacivanjem otpadaka;
- c) Međunarodna konvencija o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj onečišćenja mora uljem, 1990;
- d) Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja, 1976;
- e) Protokol o sprječavanju onečišćenja Sredozemnog mora zbog potapanja otpadnih i drugih tvari s brodova i zrakoplova, 1976;
- f) Protokol o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja s kopna, 1980.

Republika Hrvatska članica je svih tih međunarodnih sporazuma.

Izlijevanje pogonskog goriva, na primjer, ne spada u područje primjene ove konvencije. Konvencija se primjenjuje na štete prouzročene onečišćenjem na teritoriju države članice uključujući i njeno teritorijalno more.

Za štete nastale onečišćenjem uljem odgovara vlasnik broda. Samo se protiv vlasnika broda može upravit tužbeni zahtjev (ili protiv njegova osiguratelja). U tekstu Konvencije iz 1992. godine izričito se navodi da se odštetni zahtjev ne može postaviti protiv službenika vlasnika broda ili članova posade, peljara, naručitelja, spašavatelja, osobe koja sudjeluje u preventivnim akcijama osim ako šteta nije nastala zbog njihove osobne radnje ili propusta, bilo s namjerom da se prouzroči šteta ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

Vlasnik broda odgovara po principu *relativnog kauzaliteta* (*princip uzročnosti*). To znači da odgovara za svaku štetu, osim ako ne dokaže da je šteta nastala zbog uzroka za koji prema Konvenciji ne odgovara. Prema Konvenciji, brodovlasnik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je onečišćenje nastalo kao posljedica:

- a) rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili više sile,
- b) radnje ili propusta treće osobe s namjerom da prouzroči takvu štetu,
- c) radnji ili propusta tijela odgovornog za sigurnost plovidbe,
- d) radnji ili propusta oštećene osobe.

Ako je do izlijevanja ili izbacivanja ulja došlo iz dva ili više brodova, a nije moguće utvrditi omjer sudjelovanja pojedinog broda u šteti, vlasnici tih brodova za štetu odgovaraju solidarno.

Odgovornost je brodovlasnika za štete zbog onečišćenja prema Konvenciji ograničena. Granični limiti primjenjuju se na svaku pojedinu nezgodu. Konvencija za potrebe ograničenja odgovornosti razlikuje brodove do 5.000 tona i preko 5.000 tona brodske tonaže. Za brodove prve grupe postavljen je jedinstveni limit od 3.000.000 SDR ("Posebna prava vučenja" kako ih definira Međunarodni monetarni fond). Visina ograničene odgovornosti za brodove s više od 5.000 tona izračunava se tako da se iznos od 3.000.000 SDR povećava za 420 SDR po svakoj toni brodske tonaže iznad 5.000 tona, s tim da ukupna visina odgovornosti ne može prijeći iznos od 59.700.000 SDR. To je značajno viši limit nego prema verziji Konvencije od 1969. godine.²²

Konvencijom je uz više limite odgovornosti u korist brodovlasnika postavljen sigurniji kriterij za gubitak prava na ograničenje. Vlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti samo ako se dokaže da je do štete došlo zbog njegove

²² Jedan SDR je na dan 16.9.2003. vrijedio 1.39 USD (izvornik Međunarodni monetarni fond), što znači da krajnja granica odgovornosti vlasnika broda izraženo u USD iznosi 82.983.000 USD

osobne radnje ili propusta učinjenih s namjerom da se prouzroči ta šteta ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

Da bi brodovlasnik iskoristio pravo na ograničenje odgovornosti, mora osnovati *fond (fond ograničene odgovornosti)* u visini njegove odgovornosti (do limita predviđenog Konvencijom) na sudu ili u drugom ovlaštenom tijelu u zemlji članici gdje je podignuta tužba ili u kojoj se može podići tužba.

Posebna je značajka Konvencije što je predviđeno obvezno osiguranje od odgovornosti za vlasnike broda koji prevozi više od 2.000 tona nafte. Vlasnik je dužan sklopiti ugovor o osiguranju ili pribaviti neko drugo financijsko jamstvo u visini svoje odgovornosti prema Konvenciji. Na temelju isprave o osiguranju ili drugom jamstvu svakom se brodu izdaje svjedodžba (*Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage*). Izvornik svjedodžbe se mora nalaziti na brodu. Svjedodžbu o osiguranju izdaje ovlašten organ države upisnika, a za brod koji nije upisan u državi ugovornici, takvu potvrdu izdaje odgovarajući ovlašten organ bilo koje države ugovornice. Osiguranje odgovornosti provodi se putem P. & I. klubova do određenog limita (u trenutku pisanja udžbenika taj je limit iznosio jednu milijardu USD), a iznos odgovornosti iznad toga limita - na tržištu osiguranja.²³

Konvencijom je predviđena tzv. *direktna tužba* protiv osiguratelja. Prema Konvenciji, odštetni zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja oštećena osoba može podnijeti izravno protiv osiguratelja ili osobe koja je dala financijsko jamstvo (*actio directa*).

Republika Hrvatska bila je članica Konvencije od 1969. a danas je članica Konvencije od 1992. godine. Odredbe Pomorskog zakonika usklađene su s odredbama Konvencije od 1992. (Dio IX, Glava V, 4/ pod naslovom: "Odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret".)

4.4. Konvencija o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem (Fund convention), 1992.

Konvencija o odgovornosti samo je prvi dio dvojnog međunarodnog sustava namijenjenog za obeštećenje šteta zbog izlivanja ulja s tankera, jer pruža obeštećenje u prvom sloju. Drugi dio toga sustava, tj obeštećenje u drugom sloju, sadržan je u Međunarodnoj konvenciji o fondu. Taj je sustav uspostavljen 1971. godine. Formiranje Fonda bilo je motivirano široko prisutnim uvjerenjem da i osobe na strani tereta ulja također moraju pridonijeti formiranju međunarodnoga kompenzacijskog fonda.

²³ Vidi PRILOG XIII., infra

Temeljna je svrha donošenja Konvencije o fondu bila da se osigura isplata odštete za štete zbog onečišćenja u onim slučajevima kada se primjenom Konvencije o odgovornosti ne može postići odgovarajuća naknada. U praksi je to najčešće bilo zbog toga što je odštetni zahtjev premašivao granice odgovornosti određene Konvencijom o odgovornosti. Drugim riječima, Konvencija o fondu pruža dodatnu odštetu uz onu pribavljenu Konvencijom o odgovornosti.

Konvencija o fondu od 1971. godine izmijenjena je Protokolom, 1992. godine, pa tako izmijenjena konvencija čini *Konvenciju o fondu, 1992*. Sadržajno se te dvije konvencije bitno ne razlikuju, osim što su granice odštete značajno povećane u odnosu na verziju te Konvencije od 1971. godine.

Fond je pravna osoba. To znači da je Fond samostalni nosilac odgovornosti za isplatu odštete. Novčana sredstva Fonda formiraju se od uplata uvoznika nafte koji imaju poslovno sjedište u državama članicama. Fond je obavezan isplatiti odštetu u ovim slučajevima:

- a) kada ne postoji odgovornost prema Konvenciji o odgovornosti,
- b) kada vlasnik tankera ne može podmiriti svoje obveze prema Konvenciji o odgovornosti ili kada njegovo osiguranje odnosno financijsko jamstvo nije dostatno da pokrije nastalu štetu,
- c) kada visina štete premašuje granice odgovornosti predviđene Konvencijom o odgovornosti.

Fond je obavezan na naknadu štete na temelju same činjenice da se ostvario jedan od prije navedenih slučajeva (princip uzročnosti). Fond se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže:

- a) da je šteta nastala kao posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili pobune ili da je do izlivanja nafte došlo iz ratnih ili javnih brodova koji se ne koriste u trgovačke svrhe,
- b) ako oštećenik ne može dokazati da je šteta nastala zbog nezgode jednog ili više brodova,
- c) da je šteta nastala krivnjom oštećene osobe.

Konvencijom o fondu, isto tako kao i Konvencijom o odgovornosti, predviđena je gornja granica odgovornosti Fonda. Protokolom iz 1992. godine granica odgovornosti Fonda (u drugom sloju) višestruko je povišena u odnosu na Konvenciju 1971. i iznosi 135,000.000 SDR. Izmjenama te konvencije iz 2000. ponovno su povećane granice odgovornosti (opširnije, infra).

Republika Hrvatska bila je članica Konvencije o fondu iz 1971. godine, a danas je članica Konvencije, 1992. Odredbe te konvencije obvezuju je od lipnja mjeseca 1999. godine.

4.5. Izmjene CLC i Fund konvencije iz 2000. Treći sloj odgovornosti

Nezgode brodova Nakhodka (Japan 1997) i Erika (Francuska 1999) pokazale su da granice odgovornosti iz CLC konvencije iz 1992. i kompenzacijski fond iz Fund konvencije nisu dovoljne, jer je u tim nezgodama visina štete bila iznad konvencijskog limita. Zbog toga je pokrenuta akcija za izmjenu te konvencije. IMO je 2000. godine prihvatio izmjene Protokola o CLC i Fund konvenciji kojima su granice odgovornosti povećane u odnosu na one iz 1992. godine. Prema tim izmjenama, granični iznos odgovornosti iz CLC konvencije za brod s tonazom od 5.000 do 140.000 BT povećan je na 89,77 milijuna SDR (umjesto prijašnjih 59,7 milijuna), a granica odgovornosti Fonda povećana je na 203 milijuna SDR (umjesto 135 milijuna prije). Te su izmjene stupile na snagu 1. studenog 2003. godine.

Radi osiguranja odgovarajuće naknade u slučaju velikih nezgoda tankera, Europska je unija predložila osnivanje dopunskog Fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem (Compensation for Oil Pollution in European Waters - COPE Fund). Taj je fond zamišljen kao nadopuna konvencijskom limitu iz Fund konvencije, 1992. Dodatni kompenzacijski fond bi se primjenjivao kod šteta koje nadilaze konvencijski kompenzacijski fond, tj. kao treći sloj (third-tier) postojećem sustavu. Na IMO diplomatskoj konferenciji u svibnju mjesecu 2003. godine usvojen je Protokol o dodatnom fondu (third-tier) i u tijeku je postupak njegove ratifikacije. Stranke Konvencije iz 1992. godine nisu obvezne ratificirati Protokol o dodatnom fondu. To im je ostavljeno na slobodnu volju. Protokol se ne primjenjuje na nekom određenom geografskom području, kao što je to u početku bilo zamišljeno na području Europe. Primjena Dodatnog fonda (third-tier) omogućila bi povećanje ukupnog iznosa naknade za štete od onečišćenja u zemljama strankama Konvencije. Ukupan iznos moguće naknade sada bi iznosio 750 milijuna SDR (uključujući i 203 milijuna SDR iz Fund konvencije). Taj bi iznos, na primjer, pokrивao štete iz nezgode broda Erica.

4.6. TOVALOP, CRISTAL

U povijesnom razvoju međunarodnog sustava za nadoknadu šteta zbog onečišćenja naftom značajnu su ulogu odigrala i dva dobrovoljna sporazuma sklopljena na autonomnom polju, u odnosima samih sudionika prometa naftom - vlasnika tankera i trgovaca naftom: *TOVALOP* i *CRISTAL*.

TOVALOP je kratica od *Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution* (Dobrovoljni sporazum vlasnika tankera glede

odgovornosti za onečišćenje naftom). Sporazum je stupio na snagu 1969. godine. Potpisalo ga je 95% svjetske tankerske flote. Ugovorom se potpisnici obvezuju da će isplatiti nadoknadu za štete od onečišćenja i troškove preventivnih mjera nastale kao posljedica izlivanja nafte zbog nepažnje iz tankera koji je u vlasništvu člana ili ga je zakupio. Fond za naknadu štete formirao se od uplata doprinosa članova, a određivao se prema količini prevezene nafte i sl. Naknada je po visini ograničena. Granični se iznos primjenjuje na svaki događaj.

Pokriće osiguranjem za obveze iz ovih sporazuma vlasnici tankera ostvaruju učlanjenjem brodova u neki od P. & I. klubova. Ti klubovi pribavljaju svojim članovima i jamstvo trećim osobama u slučaju nastanka štete.

CRISTAL je kratica od *Contract Regarding and Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution* (Sporazum o privremenom dodatnom pokriću glede odgovornosti za onečišćenje naftom). Sporazum je potpisan 1971. godine. Stranke ovog sporazuma bile su velike naftne tvrtke. Njegova je temeljna svrha bila pribaviti dodatno obeštećenje oštećenim osobama (vlastima i drugim trećim osobama) za štete nastale izlivanjem nafte u slučajevima kada granični iznosi naknade prema *TOVALOP* i *CLC* nisu dovoljni za potpunu naknadu štete ili kada "FOND" nije obvezan.

Dok se *TOVALOP* temeljio na odgovornosti vlasnika tankera uključenih u nezgodu, sporazum *CRISTAL* nije predviđao odgovornost vlasnika tereta nafte. Na plaćanje je bio obvezan Fond, a isplaćena naknada dijelila se na članice razmjerno njihovu udjelu u uvozu nafte.

TOVALOP i *CRISTAL* sheme revidirane su 1987. godine. Sporazumi su prestali u veljači 1997. godine. Poslije toga se rješavaju samo stari predmeti. Jačanje konvencijskih sustava za naknadu štete zbog onečišćenja i njihovo sve šire prihvaćanje doveli su općenito do napuštanja ideje o autonomnim kompenzacijskim fondovima.

4.7. Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova (MARPOL convention), 1973/1978.

Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships MARPOL*) temeljni je preventivni međunarodnopravni akt o zaštiti morskog okoliša. Nastao je kao odgovor međunarodne zajednice na neodgovarajuću praksu u izgradnji i korištenju brodova za prijevoz ulja do sredine dvadesetog stoljeća, što je sve više ugrožavalo morski okoliš. Do tada je, naime, namjerno izbacivanje ulja s brodova, a naročito zauljenih balastnih voda, uljnih ostataka u kaljuži strojarnice, zau-

ljenih voda nakon pranja teretnih tankova i tankova za bunker, bila redovita i rutinska praksa prije nego bi brod uplovio u luku. Budući da se takva štetna praksa nije uspjela iskorijeniti u odnosima pojedinih država, zaslugom IMO-a pokrenut je postupak za rješenje toga problema na međunarodnom polju - donošenjem međunarodne konvencije.

Prva je značajna stepenica u tom pravcu bila Konvencija za sprječavanje onečišćenja mora uljem donesena 1954. godine (*OILPOL, 1954.*). Konvencija je u više navrata poboljšavana, ali njena primjena nije dala očekivani rezultat. Povećanje kapaciteta brodova i količine prevezenog ulja i kemikalija u tekućem stanju, do čega je u međuvremenu došlo, još je više zaoštrilo problem i pokazalo da ga treba sustavnije riješiti. Zbog toga je 1973. godine donesena *Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova - MARPOL, 73.* Glavna je svrha te konvencije bila uspostaviti sveobuhvatni pravni sustav radi potpunog uklanjanja pojave namjernog onečišćenja morskog okoliša uljem i drugim štetnim tvarima. MARPOL konvenciju prate mnogi tehnički zahtjevi sadržani u pet "priloga" Konvenciji: *Prilog I - sprječavanje onečišćenja uljem; Prilog II - sprječavanje onečišćenja štetnim tvarima koje se prevoze u tekućem stanju; Prilog III - sprječavanje onečišćenja štetnim tvarima koje se prevoze pakirane; Prilog IV - sprječavanje onečišćenja mora fekalijama s brodova; Prilog V - sprječavanje onečišćenja mora otpacima s brodova.*

Prilog I je najznačajniji jer su u njemu sadržana Pravila za sprječavanje onečišćenja uljem. U osnovi su zadržana pravila iz OILPOL 54, ali su postavljene stroži zahtjevi za nove tankere, smanjena je količina ulja i drugih tvari koje se smiju ispustiti u more i određena su područja u kojima je zbog oceanografskih i ekoloških razloga zabranjeno svako ispuštanje ulja. Zaštićena su područja Sredozemno, Baltičko, Crno i Crveno more, te neka područja u Perzijskom zaljevu. U tim morima sav prljavi balast i ostatke od pranja tankova treba zadržati na brodu i ispustiti samo u prihvatnim centrima na obali. Zabrane i ograničenja za ispuštanje ulja nisu postavljene samo za tankere nego i za ostale brodove.

Države potpisnice Konvencije obvezne su u svojim naftnim terminalima, remontnim lukama i drugim lukama odrediti mjesto i postaviti uređaje (*special areas*) za prihvatanje svih zauljenih tekućina i otpadnih ulja.

Strogi zahtjevi tehničke naravi i visoki troškovi primjene odredaba MARPOL konvencije usporili su da bude šire prihvaćena. To je navelo IMCO da sazove novu međunarodnu konferenciju 1978. godine, na kojoj je donesen Protokol. Taj Protokol zajedno s MARPOL konvencijom iz 1973. čini jedinstveni dokument - *MARPOL 73/78.*

MARPOL 73/78.

Protokolom od 1978. godine uneseno je više značajnih promjena u Dodatku I. Pooštreni su zahtjevi za pregledima i inspekcijom a uvode se češći pregledi radi produženja Međunarodne svjedodžbe o sprječavanju onečišćenja uljem (*International Oil Pollution Prevention Certificate*).

Svaki novi tanker od 20.000 tona nosivosti i svaki novi brod za derivate od 30.000 tona nosivosti i više mora biti opremljen odvojenim tankovima za balast (*SBT - Segregated Ballast Tanks*), koji moraju biti tako locirani da izoliraju kargo tankove od učinka nasukanja i sudara.

Kapacitet odvojenih tankova za balast mora se odrediti tako da brod može sigurno ploviti pod balastom bez uporabe teretnih tankova za vodni balast, osim u slučajevima predviđenim Pravilima.

Balastna voda se nikada ne smije prevoziti u teretnim tankovima osim kada su vremenske prilike tako loše da je, po zapovjednikovu mišljenju, potrebno imati dodatnu balastnu vodu u teretnim tankovima radi sigurnosti broda.

Značajna je novina da se za pranje tankova mora upotrebljavati samo sirova nafta (*Crude Oil Washing*), pa svaki novi tanker od 20.000 tona nosivosti i više mora biti opremljen sustavom za čišćenje tankova tereta pranjem sirovim uljem.

Postojeći tankeri od 40.000 tona nosivosti i više moraju biti opremljeni odvojenim tankovima za balast, što znači da se moraju preinačiti da udovolje tim zahtjevima.

Prilozi od II. do V. MARPOL konvencije prihvaćeni su Protokolom od 1978. godine bez izmjena.

Do danas se više puta mijenjala MARPOL 73/78. konvencija. Najznačajnije su promjene iz 1992. godine. Odbor IMO-a za zaštitu morskog okoliša početkom 1992. godine izmijenio je odredbe Priloga I. i pooštrio uvjete u odnosu na ispuštanje ulja i zauljenih tekućina iz kaljuže strojarnice i zauljenih ostataka iz kargo tankova. Najznačajnija izmjena Priloga I. odnosi se na projektiranje i konstrukciju novih i postojećih tankera. Tako, na primjer, tankeri od 5.000 tona nosivosti i više moraju biti opremljeni dvostrukim dnom (*double hull*), a bočni tankovi izvedeni po čitavoj visini duž bokova broda. Osim toga, predviđen je povećani program inspekcije, osobito za tankere starije od pet godina.

MARPOL 73/78. konvenciju ratificiralo je više od 70 zemalja čije flote čine oko 90% svjetske trgovačke mornarice, među kojima je i naša država.

4.8. Hrvatsko pravo zaštite morskog okoliša

Hrvatsko pomorsko pravo o zaštiti morskog okoliša sadržano je u Pomorskom zakoniku, drugim zakonima Republike Hrvatske i brojnim podzakonskim aktima. Sve te propise možemo podijeliti na:

- a) preventivne propise,
- b) propise o odgovornosti.

Njihova je temeljna karakteristika da su usklađeni s najnovijim razvojem međunarodnog prava o zaštiti morskog okoliša jer je Republika Hrvatska članica svih međunarodnih konvencija koje reguliraju tu materiju.²⁴

a) Preventivni propisi

Pomorski zakonik sadrži brojne odredbe o sigurnosti plovidbe, o preventivnim mjerama i zaštiti morskog okoliša, te je u cijelosti usklađen sa zahtjevima MARPOL konvencije.

Navodimo neke od tih odredaba:

- a) Brod je sposoban za plovidbu ako udovoljava, među ostalim, propisanim uvjetima ili uvjetima Hrvatskog registra brodova glede zaštite okoliša od onečišćenja s broda (čl.110.);
- b) član posade mora obavljati poslove na brodu u skladu s propisanim dužnostima tako da ne ugrozi okoliš od onečišćenja opasnim kemikalijama i štetnim tvarima s broda, kao što su ulje, otpaci tekućih goriva i sl. (čl.150.);
- c) član posade broda dužan je odmah obavijestiti zapovjednika odnosno dežurnog časnika o svakome izvanrednom događaju koji bi mogao imati za posljedicu onečišćenje okoliša uljem i sl., te se u slučaju opasnosti ili pomorske nezgode zalagati za zaštitu okoliša (čl.159.).

Uz brojne dužnosti zapovjednika broda u odnosu na zaštitu okoliša (opširnije u narednom poglavlju), Pomorskim je zakonikom propisano pravo zapovjed-

²⁴ Na zaštitu morskog okoliša, osim Pomorskog zakonika, primjenjuju se i ovi propisi Republike Hrvatske:

- a) Zakon o zaštiti okoliša (1994.),
- b) Zakon o prijevozu opasnih tvari (1993.),
- c) Zakon o morskih lukama (1995.),
- d) Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (1995.),
- e) Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima u lukama i pristaništima (1982.),
- f) Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te granicama plovidbe brodova i brodica izvan luka (1994.),
- g) Pravilnik o pomorskom peljarenju (1995.),
- h) Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama (1995.),
- i) Pravilnik o načinu prijevoza opasnih tvari u pomorskom prometu i prometu na unutrašnjim plovničkim putovima (1991.).

nika da može ograničiti slobodu kretanja na brodu osobi koja teže ugrozi okoliš onečišćenjem uljem i sličnim tvarima (čl.174.).

Inspekcijski nadzor nad provođenjem odredaba Pomorskog zakonika, što ga obavljaju inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva i lučkih kapetanija, obuhvaća i poslove zaštite mora od onečišćenja s brodova (čl.181.). U obavljanju inspekcijskog nadzora nad stranim brodovima provjerava se ima li brod važeće svjedodžbe, među ostalim, i u skladu s MARPOL konvencijom (čl.182.). Štoviše, ako se utvrdi da strani brod onečišćuje okoliš uljem i sl., zabranit će mu se da isplovi iz luke dok se njegovi nedostaci ne otklone (čl.183.).

Rukovanje opasnim tvarima u lukama i pristaništima regulirano je *Pravilnikom o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama (1982.)*. Tim je Pravilnikom uspostavljen detaljan sustav mjera sigurnosti da bi se spriječilo onečišćenje okoliša.

b) Propisi o odgovornosti

Pomorski zakonik sadrži dvije grupe odredaba o odgovornosti za onečišćenje morskog okoliša:

- a) odredbe o odgovornosti plovniha objekata koji prevoze ulja u rasutom stanju,
- b) odredbe o odgovornosti broda za štete nanesene lučkim operativnim obalama, lučkim uređajima i sl.

Odgovornost tankera

Republika Hrvatska članica je Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem od 1992. godine, pa je Pomorski zakonik u cijelosti usklađen s odredbama te Konvencije (*Dio IX, Glava V, t.4. Odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret*). Te se odredbe odnose prije svega na prijevoz ulja tankerima. Za štetu koju prouzroči takav brod izlivanjem ili izbacivanjem ulja odgovara vlasnik broda prema načelu relativnog kauzaliteta (uzročnosti). Vlasnik se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je izlivanje ili izbacivanje nastalo kao posljedica:

- a) ratnih rizika ili više sile,
- b) djela ili propusta treće osobe s namjerom da se prouzroči šteta,
- c) djela ili propusta bilo koje države ili drugog tijela odgovornog za održavanje pomorskih plovniha puteva.

Osim toga, vlasnik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala zato što je oštećena osoba djelovala ili propustila djelovati u namjeri da prouzroči štetu ili zbog krajnje nepažnje. Prema Pomorskom zakoniku, isto tako kao i prema Konvenciji, zahtjev za naknadu štete zbog onečišćenja ne može se podnijeti protiv:

- a) službenika broдача, njegovih punomoćnika i članova posade broда;
- b) peljara;
- c) naručitelja ugovora o prijevozu, zakupoprimalca, upravitelja i broдача;
- d) spašavatelja;
- e) osobe koja poduzima zaštitne mjere;
- f) svih osoba u službi osoba navedenih pod c/, d/ i e/ ili njihovih punomoćnika.

Sve te osobe gube takvu zaštitu ako se dokaže da je šteta nastala kao rezultat njihovog osobnog djelovanja ili propusta koji su navedene osobe učinile bilo u namjeri da prouzroče štetu, bilo bezobzirno, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti.

Vlasnik broда za štete nastale izlivanjem ili izbacivanjem ulja može ograničiti svoju odgovornost do svota navedenih u članku 842, stavak 2. PZ osnivanjem fonda ograničene odgovornosti. Visina svota odgovara svotama predviđenima Konvencijom.

Vlasnik broда gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje je on učinio bilo u namjeri da prouzroči štetu, bilo bezobzirno, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti.

Odgovornost za onečišćenje luka

Prema Pomorskom zakoniku, vlasnik broда odnosno broдар odgovara za štetu nastalu operativnim obalama, lučkim uređajima i sl. zbog onečišćenja prema načelu relativnog kauzaliteta. Broдар se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da postoji jedan od prije navedenih uzroka za oslobađanje od odgovornosti tankera ili da je šteta nastala krivnjom tijela koje upravlja lukom (čl. 837.). Važno je naglasiti da prema Pomorskom zakoniku tražbine s osnova naknade štete pričinjene napravama luka, dokova i plovnih putova spadaju u privilegirane tražbine (*pomorski privilegij*), koje se u prvom redu naplaćuju od broда (čl. 250, st. 1, pod 4/).

Za ove štete nije predviđen poseban sustav ograničene odgovornosti, kao što je to učinjeno za odgovornost vlasnika tankera, pa se na ograničenje odgovornosti vlasnika broда za te štete primjenjuju propisi o općem ograničenju

odgovornosti iz Pomorskog zakonika, koji su suglasni odredbama Konvencije o ograničenju odgovornosti iz 1976. godine.

4.9. Uloga zapovjednika broда u sprječavanju onečišćenja morskog okoliša

a) Općenito

Zapovjednik broда u okviru svojih nadležnosti ima glavnu i izuzetno odgovornu ulogu u sprječavanju nastanka i smanjenju šteta zbog onečišćenja morskog okoliša. Od odgovarajuće broдарove politike zaštite okoliša, savjesnog provođenja te politike na broду te poduzimanja potrebnih mjera za smanjenje opasnosti, kao i odgovarajućih postupaka u slučaju izlivanja ulja ovisi i visina štete koja zbog toga može nastati. Ako je do izlivanja ulja došlo krivnjom broдача ili osoba s kojima se u svom poslovanju služi, za tako nastale štete broдар odgovara, što podrazumijeva da je dužan oštećenim osobama nadoknaditi pretrpljenu štetu. Prema *Civil Liability* konvenciji i Pomorskom zakoniku, broдар broда tankera za takve štete odgovara prema principu relativnog kauzaliteta. Drugim riječima, odgovara za svaku štetu osim ako ne dokaže da je šteta nastala zbog nekog od iznimno malog broja uzroka predviđenih Konvencijom i Zakonom.

Rizik izlivanja ulja osiguran je u okviru P. & I. osiguranja. Za štete nastale zbog izlivanja ulja P. & I. klubovi pružaju ograničeno pokriće (opširnije, DIO II, infra).

Svaku nezgodu s izlivanjem ulja redovito prati službeni postupak utvrđivanja krivnje odgovornih osoba, popisivanje nastale štete i utvrđivanje njene visine s izricanjem novčanih kazni, donošenjem mjera privremenog zaustavljanja broда i sl. To najčešće ima za posljedicu daljnje financijske gubitke zbog zadržavanja broда.

Prema *ISM kodeksu*, zapovjednik broда u zaštiti okoliša djeluje prema broдарovoj politici zaštite okoliša i broдарevim pisanim uputama i naredbama. *ISM kodeksom* je izričito predviđeno da broдарska tvrtka u sustavu za sigurno upravljanje treba utvrditi da zapovjednik ima glavnu ovlast i odgovornost pri donošenju odluka glede sigurnosti i sprječavanja onečišćenja okoliša.

Prema *MARPOL konvenciji*, svaki tanker od 150 BRT i više te svaki drugi brod od 400 BRT i više mora imati na broду *oil pollution emergency plan (SOPEP)* uskladen s *MARPOL konvencijom* i odobren od države zastave broда.

b) Dužnost primjene mjera za smanjanje opasnosti od izlivanja ulja

Temeljna je dužnost zapovjednika postupati u skladu s politikom zaštite okoliša svoje tvrtke, kao i s oil pollution emergency planom (SOPEP). Brodar i zapovjednik dužni su na brodu ustrojiti sustav sigurnosti glede radnih postupaka kako bi se smanjila opasnost od izlivanja ulja. Radnim uputama treba predvidjeti postupke kod iskrcavanja, prekrcavanja ili ukrcavanja ulja. Uputama treba predvidjeti časnika koji će biti zadužen za te radnje, kao i redosljed svih postupaka pri rukovanju cjevovodima i ventilima. Treba ustrojiti sustav evidentiranja svih radnji u vezi s teretom, gorivom i čišćenjem tankova. Valja voditi evidenciju o ulju koje se nalazi na brodu (knjiga ulja). Zapovjednik je dužan provjeravati poštuju li se propisani radni postupci. Isto tako, zapovjednik je dužan organizirati izvođenje vježbe za slučaj izlivanja ulja, kako bi posada bila spremna djelovati u slučaju stvarne opasnosti.

Zapovjednik je dužan dok se iskrcava, prekrcava ili ukrcava ulje poduzeti mjere za uspješno sprječavanje ispuštanja ili istjecanja ulja, odnosno spriječiti širenje isteklog ulja (čl.80. PZ). Prema Pomorskom zakoniku, ako se te mjere ne poduzmu, to se smatra pomorskim prekršajem (čl.1018.).

c) Poduzimanje mjera za smanjenje štete

U slučaju nezgode, ako se ulje izlije s vlastitog broda, valja bez odgađanja djelovati na zaustavljanju njegova svakog daljnjeg istjecanja. S tim u vezi valja odstraniti ulje s palube ili prebaciti ono što je isteklo u tankove i druge prostore. Zapovjednik se dužan pobrinuti za to da se odmah poduzmu mjere za uklanjanje ili sprječavanje širenja ulja koje je isteklo u more te čišćenje okoliša. On će pokušati utvrditi količinu isteklog ulja provjeravanjem količine ulja preostalog u tanku ili na drugi način, i o tome sačuvati dokaze. Potrebno je utvrditi razmjere onečišćenja, širinu područja zahvaćenog izljevom, te je li nastala šteta na drugim brodovima ili stvarima i o tome sačuvati dokaze. Preporučuje se videosnimkom zabilježiti razmjere onečišćenja.

Prije upotrebe bilo kakvog sredstva za čišćenje, raspršivača i sl., zapovjednik treba da pribavi dopuštenje mjesnih vlasti, jer postoji mogućnost da bi takva sredstva mogla štetno djelovati na okoliš.

Valja prikupiti i sačuvati sve relevantne dokaze o uzrocima i opsegu onečišćenja. Na primjer: dokaze o poduzetim mjerama za sprječavanje nastanka štete ili za njezino smanjenje; uzorke svih ulja iskrcanih s broda; snimke izljeva i video filmove; oštećene dijelove brodske opreme; iskaze članova posade koji su sudjelovali u nezgodi; knjigu ulja; upute brodara i krcatelja; sve značajnije telekse, faksove, brzopjave i drugu prepisku.

d) Obavješćavanje brodara ili upravitelja

U slučaju nezgode zbog izlivanja ulja s broda, zapovjednik je dužan bez odgađanja obavijestiti brodara ili upravitelja o nezgodi. Pisana obavijest mora sadržavati opis i tijek događaja i sve relevantne okolnosti koje su uzrokovale izlivanje ulja koje je onečistilo okoliš.

e) Obavješćavanje osiguratelja

Brodar ili upravitelj broda, na temelju obavijesti koju su dobili od zapovjednika, o nezgodi će obavijestiti P. & I. klub u koji je učlanjen odnosni brod. To može učiniti i zapovjednik izravno u dogovoru s brodarom. U slučaju izlivanja ulja, potrebno je da zapovjednik odmah obavijesti najbližeg predstavnika P. & I. kluba, koji će mu pružiti savjet kako treba prijaviti nezgodu mjesnim vlastima i osigurati potrebnu pravnu pomoć. On će pomoći zapovjedniku u organiziranju pregleda štete, izboru vještaka i u odnosima s mjesnim vlastima. Budući da je rizik izlivanja ulja pokriven P. & I. osiguranjem, potrebno je da zapovjednik broda u cijelosti slijedi upute P. & I. kluba ili njegova predstavnika kako bi se izbjegli eventualni kasniji prigovori osiguratelja.

f) Dužnost surađivanja s tijelima vlasti

Vrlo je korisno i preporučuje se da zapovjednik broda surađuje s tijelima lokalnih vlasti i pokaže brigu za uklanjanje svih štetnih posljedica nastale nezgode. Zapovjednik će predstavnicima vlasti skrenuti pozornost na sve okolnosti koje su pridonijele nastanku nezgode a koje oslobađaju odgovornosti njegov brod za onečišćenje ili poboljšavaju njegovu poziciju u odnosu iz odgovornosti. Ako predstavnici vlasti zatraže dozvolu za pregled broda, zapovjednik treba prethodno zatražiti savjet od pravnog zastupnika koji će biti prisutan pregledu. U svakom slučaju, predstavnicima vlasti treba dopustiti pristup na brod i u takvu slučaju valja zabilježiti njihova imena, tijelo vlasti koje predstavljaju i koje su radnje na brodu obavili.

U odnosima s trećim osobama zapovjednik ne smije ni pisano ni usmeno priznati odgovornost svoga broda za onečišćenje, a ni visinu nastale štete. Utvrđivanje odgovornosti za štetu i njenu visinu valja prepustiti stručnim osobama, uz sudjelovanje pravnog savjetnika na strani našeg broda.

g) Dužnost prijavljivanja onečišćenja na plovnom putu

Ako se tijekom plovidbe opazi onečišćenje uljem, opasnim kemikalijama ili štetnim tvarima, zapovjednik je dužan odmah preko radio komunikacija obavijestiti nadležna tijela države u čijem je teritorijalnom moru zapaženo onečiš-

ćenje, kao što su lučka kapetanija ili obalna straža. Zapovjednik broda je dužan bilješku o danoj obavijesti unijeti u brodski dnevnik. Pomorskim je zakonikom propisano da je on dužan nakon uplovljenja broda u prvu luku odmah, a najkasnije za 24 sata, podnijeti izvještaj lučkoj kapetaniji o zapaženom onečišćenju zajedno s izvatkom iz brodske dnevnik. Ako se brod nalazi u inozemstvu, prijavu valja podnijeti diplomatsko - konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske ili javnom bilježniku. Osim što je riječ o zakonskoj obvezi, na taj se način najbolje može otkloniti svaka sumnja da je onečišćenje posljedica izlivanja ulja s vlastitog broda.

h) Opis događaja u brodskom dnevniku

Zapovjednik broda je dužan, isto tako kao i u slučaju drugih pomorskih nezgoda, bilješku o nezgodi onečišćenja ili o zapaženom onečišćenju na plovnom putu bez odgađanja unijeti u brodski dnevnik, a najkasnije u roku od 24 sata. Na to ga obvezuje Zakon. Pomorski zakonik propuštanje te dužnosti tretira kao pomorski prekršaj. U brodski dnevnik i u dnevnik stroja valja cjelovito i točno opisati čitav događaj. Valja posebno pribilježiti kako je došlo do izljeva ulja; koje su mjere poduzete da bi se spriječio nastanak ili smanjile štete; uporabu brodske opreme; kada su obavljene vježbe za slučaj izlivanja ulja; koji je postupak primijenjen pri rukovanju uljem. U dnevnik stroja trebalo bi upisati: postupak pri ukrcavanju goriva; ime člana posade zaduženog za radnju ukrcavanja goriva; vrijeme i rezultate provjere opreme za ukrcavanje tereta ili goriva; gubitke ulja pri radnjama ukrcaja ili iskrcaja.

i) Obavještavanje klasifikacijskog zavoda

Kada neka nezgoda ili nedostatak utječu na sigurnost broda ili učinkovitost brodske opreme za zaštitu okoliša od onečišćenja uljem, opasnim kemikalijama i štetnim tvarima, zapovjednik mora što je moguće prije izvijestiti Hrvatski registar brodova koji će pokrenuti postupak utvrđivanja je li potrebno pregledati brod. Propust ove dužnosti prema Pomorskom se zakoniku tretira kao pomorski prekršaj.

Provjera znanja

1. Kakva opasnost prijete morskom okolišu od izlivanja ulja i drugih opasnih i štetnih tvari?
2. Koje su osnovne karakteristike Međunarodne Konvencije o građanskoj odgovornosti za štete prouzročene onečišćenjem uljem?
3. Koja je svrha donošenja MARPOL konvencije?
4. Koja su područja svjetskih mora zaštićena MARPOL konvencijom i na koji način?
5. Koje su osnovne karakteristike MARPOL konvencije (1973/1978)?
6. Kako ISM kodeks tretira zaštitu morskog okoliša?
7. Navedite preventivne propise iz Pomorskog zakonika o zaštiti morskog okoliša.
8. Koji je pravni temelj odgovornosti brodarka za onečišćenje morskih luka prema Pomorskom zakoniku?
9. Kojim je osiguranjem osiguran rizik izlivanja ulja u more?
10. Koje su dužnosti zapovjednika broda kada zapazi onečišćenje na plovnom putu?
11. Što je zapovjednik broda dužan poduzeti da bi se smanjila opasnost od izlivanja ulja?

5. SUDAR BRODOVA

5.1. Općenito

Tehnološki visoko usavršena, automatizirana i kompjutorizirana navigacijska oprema umnogome je smanjila rizik sudara. Usprkos tome, do sudara brodova dolazi i u suvremenim uvjetima. Iskustvo pokazuje da sudaru najviše pridonose nedovoljno promatranje, velika brzina, pogrešna procjena situacije, propust pravovremenog poduzimanja radnje za izbjegavanje sudara, prolaz ili pretjecanje na nedovoljnoj razdaljini od drugog broda, propust u upoznavanju regulacije prometa, pogrešna upotreba svjetala i signala, mehaničke greške, nepažljivo rukovanje i navigacija brodom, vremenske prilike. Ni najsuvremenija oprema ne može ukloniti element pogrešivosti osoba kojima je povjereno vođenje broda. Statistički podaci pokazuju da je tzv. ljudski faktor glavni uzrok sudara (pogrešna procjena, nedovoljno promatranje, impresija uzrokovana opasnošću od sudara i dr.). Neovisno o daljnjem tehnološkom usavršavanju navigacijske opreme, taj će element i dalje postojati i ostati glavnim uzročnikom sudara brodova. Tome se pridružuju i mnogi drugi vanjski čimbenici. Vremenske prilike jedan su od najznačajnijih uzroka sudara. O njima redovito ovisi vidljivost, kao jedan od značajnih elemenata za sigurnost plovidbe, koja može biti dobra, loša ili ograničena, bilo danju ili noću. Loša ili ograničena vidljivost umnogome povećavaju mogućnost sudara. Nadalje, plovidba brodom u uskim plovnim vodama, npr. u tjesnacima, estuarijima rijeka i sl., više je izložena opasnosti od sudara nego plovidba otvorenim morem. Iskustvo pokazuje da se na bezbroj načina brod u plovidbi može naći sučelice drugom s posljedicom fizičkog kontakta koji može uzrokovati različite štete, od struganja boje do većih fizičkih oštećenja broda, s mogućnošću brodoloma ili potonuća. Sudari najčešće uzrokuju velike imovinske štete zbog gubitka ili oštećenja broda ili tereta, a nerijetko i ljudske žrtve uz veliku opasnost onečišćenja morskog okoliša. Svaki skrivljeni sudar redovito prati i postojanje odgovornosti prema trećima za štete nastale u sudaru. Zbog toga rijetko koja druga pomorska nezgoda može u tolikoj mjeri utjecati na financijsku stabilnost plovidbenog poduzetnika kao sudar brodova.

Zbog svega toga je važno da brodar poduzima odgovarajuće preventivne mjere. Među tim je mjerama na prvome mjestu briga o osposobljenosti i uvježbanosti članova posade broda. O visokom stupnju pomorskih vještina, opreznosti u rukovanju brodom, lucidnoj procjeni plovidbe drugih brodova zapovjednika ili časnika na straži, kao i uvježbanosti posade na zapovjednom mostu u kriznim situacijama, ovisi i sigurnost na moru.

Pri sudaru brodova formiraju se raznoliki imovinskopravni odnosi, o kojima se zbog njihove složenosti redovito raspravlja pred sudom ili arbitražom. U vođenju takvih sporova značajnu teškoću vrlo često pričinja utvrđivanje činjeničnog stanja zbog specifičnih uvjeta u kojima dolazi do sudara i nedostatka pouzdanih materijalnih dokaza. U pomorskom pravu postoje posebne pravne norme za reguliranje tih odnosa. Te norme mogu biti međunarodnopravne ili su dio domaćeg pravnog poretka.

5.2. Povijesni razvoj

Pravno normiranje sudara brodova možemo pratiti tek otkako je plovidba morem dosegla određeni stupanj razvoja, pa su pojave sudara brodova uvjetovale donošenje specifičnih pravnih normi. Prvi poznati propisi o sudarima sadržani su u *Hamurabijevom zakoniku* (Stari vijek). Rimsko pravo nije poznavalo posebne propise o sudarima brodova, nego su se na odgovornost za sudar primjenjivala opća pravna načela. U pravnim spomenicima srednjeg vijeka norme o sudaru brodova nalazimo u Pomorskom zakonu otoka Rodosa (Nomos Rhodion Nautikos) i statutima nekih mediteranskih gradova (Ankona, Pisa). Statuti naših gradova iz toga vremena ne sadrže propise o sudaru brodova. Za razvoj prava o sudarima u sjevernoj Europi značajna su Oleronska pravila. Ta pravila, za razliku od mediteranske prakse, kod obostrane krivnje za sudar usvajaju načelo da se šteta raspoređuje na jednake dijelove. To je načelo poslije usvojeno u anglo-američkom pravu i primjenjivalo se u engleskom pravu sve do 1911. godine. Za razvoj prava o sudaru brodova značajna je i zbirka Pomorski konzulat (*Consulatus maris*), a osobito francuska Uredba o trgovačkoj mornarici iz 1681. (*Ordonance de la marine marchande*). Ordonanca je u osnovi prihvatila načelo iz Oleronskih pravila da se u slučaju obostrane krivnje za sudar šteta raspoređuje na jednake dijelove (50:50). Od važnih pravnih spomenika prije suvremenih kodifikacija valja navesti francuski Trgovački zakonik, 1808. U tom zakoniku nije prihvaćeno rješenje Ordonance o podjeli štete na jednake dijelove, a francuska se sudska praksa priklonila mediteranskoj tradiciji da se naknada štete određuje prema omjeru krivnje. Kao početak modernog uređenja pravila o izbjegavanju sudara brodova možemo označiti sporazum između Engleske i Francuske 1848. o svjetlima na parobrodima.

5.3. Pravna vrela

Pravno normiranje materije sudara brodova obuhvaća

- a) preventivne,
- b) imovinskopravne i
- c) procesne propise.

Ti propisi po podrijetlu mogu biti međunarodnopravni ili interni propisi pojedinoga pravnog sustava.

Preventivni su propisi obvezujuća pravila za plovidbu radi izbjegavanja opasnosti od sudara. Imovinskopravni propisi reguliraju obvezne odnose koji se formiraju pri sudaru brodova, a naročito pitanje naknade štete. Procesni propisi uređuju građansku i krivičnu nadležnost sudova.

a) Preventivni propisi

Suvremena pravila o izbjegavanju sudara na moru potječu iz pomorskih običaja. Sporazum između Francuske i Engleske 1848. godine o svjetlima na parobrodima može se označiti kao početak međunarodnopravnog reguliranja materije o izbjegavanju sudara. Prva međunarodna pomorska konferencija na kojoj su donesena zajednička pravila održana je 1889. u Washingtonu. Na njoj su usvojena međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru pod nazivom Washingtonski pravilnik. Taj su pravilnik prihvatile mnoge države, a primjenjivao se i na području naše države.

Donošenjem SOLAS konvencije, Pravila za izbjegavanje sudara na moru uvrštena su kao dodatak toj Konvenciji, a stupila su na snagu 1954. godine. Na konferenciji organizacije IMCO 1960. godine izmijenjena su i dopunjena ta pravila, koja su kao dodatak konvenciji SOLAS stupila na snagu 1965. godine. Godine 1972. donosi se posebna *Međunarodna konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru*, i od tada ta pravila više nisu u sastavu SOLAS konvencije. Naša je država članica te konvencije.

Radi provođenja načela te konvencije, u našem je pravnom sustavu donesen *Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru*. Najnovija je redakcija tih pravila iz 1996. godine.

b) Imovinskopravni propisi

Međunarodnopravno reguliranje

Zbog snažnog razvoja pomorske plovidbe krajem prošlog stoljeća i sve učestalije pojave sudara bilo je potrebno međunarodnopravno regulirati materiju sudara brodova, to više što su odnosi iz sudara najčešće međunarodnog karaktera, pa je ozbiljno smetalo u njihovu rješavanju činjenica što su pojedini pravni sustavi bili međusobno različiti. Valjalo je zbog toga provesti tzv. izjednačenje prava. Međunarodni pomorski odbor (CMI) čim je osnovan uvrstio je u program svog rada unifikaciju prava o sudarima brodova. Poslije više pripremnih sastanaka u okviru CMI i dviju diplomatskih konferencija održane tijekom 1905. godine, na diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 1910. godine usvojena je *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova*.

Ta je konvencija glavni međunarodnopravni instrument za reguliranje imovinskopravnih odnosa koji se formiraju pri sudaru brodova. Ratificirale su je sve države s razvijenom trgovačkom mornaricom, osim Sjedinjenih Američkih Država. Članica je te konvencije i Hrvatska.

Konvencija se primjenjuje na sudare između

- a) dva pomorska broda,
- b) pomorskog broda i broda unutrašnje plovidbe.

Pravni temelj odgovornosti prema Konvenciji jest dokazana krivnja. Ako je do sudara brodova došlo krivnjom više brodova, odgovornost svakog od njih bit će razmjerna njihovoj krivnji. Što se tiče visine odgovornosti, za štete iz sudara brodova odgovara se ograničeno u skladu s mjerodavnim pravom o tzv. *globalnom ograničenju odgovornosti*. Pitanje opsega naknade štete (za koje se sve vrste šteta odgovara) ostalo je tom konvencijom otvoreno i prepušteno je da se riješi internim propisima pojedinih pravnih sustava koji su prihvatili konvenciju.

Za reguliranje imovinskopravnih odnosa iz sudara brodova osim Konvencije o sudaru brodova iz 1910. godine neizravno mogu doći do primjene i ove dvije međunarodne konvencije:

- a) Konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952.,
- b) Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976.

Hrvatsko pravo

Sudari brodova u našem su pravu regulirani Pomorskim zakonikom (Dio IX, Glava I). Taj zakonik sadrži pravne norme imovinskopravnog karaktera i norme o mjerodavnom pravu u slučaju sudara brodova, tzv. kolizijske norme. Imovinskopravne norme usklađene su s odredbama Konvencije o sudaru, 1910.

Autonomna pravna vrela

U primjeni Konvencije, 1910. pokazalo se da je potrebno provesti unifikaciju prava i u pogledu kriterija i mjerila za utvrđivanje opsega i visine naknade štete u slučaju sudara brodova. Pokušaj da se i to pitanje riješi međunarodnom konvencijom nije uspio, pa je u CMI prihvaćeno da se to riješi donošenjem jedinstvenih pravila čija bi primjena počivala na slobodnoj dispoziciji stranaka. To je učinjeno na skupštini CMI u Bruxellesu 1987. godine kada su donesena *Pravila o naknadi štete u slučaju sudara brodova*. Ta su pravila poznata još i pod nazivom *Lisabonska pravila*. (Prethodna konferencija na kojoj se raspravljalo o tim pravilima održana je u Lisabonu 1985. godine.) Ona su uzorak kako

to pitanje treba riješiti internim zakonodavstvom. Primjenjuju se na temelju sporazuma stranaka. U odnosu na naknadu štete temeljna su njihova dva načela:

- a) načelo *restitutio in integrum* (vraćanje u prijašnje stanje),
- b) u odnosima iz sudara brodova nadoknađuje se stvarna šteta i izmakla dobit bez obzira na stupanj krivnje.

Pod pojmom *vraćanja u prijašnje stanje* u odnosima iz sudara brodova valja podrazumijevati dužnost isplate novčane naknade potrebne da se brod popravkom može dovesti u stanje u kojem se nalazio prije sudara. S tim u vezi valja naglasiti da dužnik u načelu ima pravo ograničiti svoju odgovornost, pa se to može odraziti na visinu ostvarene naknade

c) Procesni propisi

Za rješavanje pravnih odnosa iz sudara brodova bilo je neophodno potrebno osim odgovornosti za naknadu štete međunarodnopravno regulirati i pitanje građanske i kaznene nadležnosti sudova za sporove iz sudara brodova. Pripremni radovi za donošenje posebnih međunarodnih konvencija odvijali su se u krilu CMI i trajali su dugo. Zahvaljujući rezultatima toga rada, u Bruxellesu su 1952. godine donosene dvije međunarodne konvencije:

- a) *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar* i
- b) *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge pomorske nezgode*.

Sporovi iz sudara brodova u praksi se najčešće raspravljaju pred arbitražnim sudom. Tada ne dolazi do primjene odredbe Konvencije o građanskoj nadležnosti. Vođenje spora pred arbitražom umjesto pred redovnim sudom ima nesumnjivo velikih prednosti. To se prije svega odnosi na jednostavnost postupka, brzinu, stručnost i cijenu postupka. Za arbitražno vođenje spora potreban je pisani sporazum stranaka.

5.4. Pojam sudara

Sudar brodova nije zakonski definiran. Pojam sudar (*engl. collision*) u stvarnom značenju podrazumijeva materijalni sraz dvaju ili više brodova, koji ima za posljedicu nastanak štete barem na jednom brodu, stvarima ili osobama na brodu. Materijalni sraz podrazumijeva fizički dodir jednog broda s drugim.

Prema tome konstitutivni su elementi pojma sudar u njegovu stvarnom značenju:

- a) materijalni sraz brodova,
- b) nastanak štete u sudaru,
- c) objekti u sudaru moraju imati pravni status pomorskog broda.

Kao dodir jednog broda s drugim ne smatra se samo dodir s trupom drugog broda nego i s bilo kojim njegovim dijelom ili pripatkom. Tako će se, na primjer, udar jednog broda u sidro ili sidreni lanac drugog broda također smatrati sudarom brodova. Za pojam broda nije također odlučno je li brod u koji je udario drugi brod plovio, bio usidren, privezan uz obalu ili uz neki drugi brod. Da bi se radilo o sudaru brodova, mora doći do fizičkog dodira plovila koja imaju pravno svojstvo broda. Ako objekti u sudaru nemaju pravno svojstvo broda, ne može se govoriti o sudaru brodova. Udar broda u obalu, plutaču, plutajuću stvar, santu leda i sl. s pravnog stajališta nije sudar brodova nego udar broda. Pravnim normiranjem sudara brodova nije obuhvaćena i pomorska nezgoda udara broda u neki vanjski objekt.

Pomorsko pravo za potrebe primjene odredaba o sudaru brodova pojmu *brod* i *sudar* pridaje šire - pravno značenje.

a) Pravni pojam broda

Što jest a što pravno nije brod ocjenjuje se prema pomorsko-pravnim propisima mjerodavnog prava. Postoji u tom pogledu razlika između prava pojedinih pravnih sustava. Ta razlika dolazi naročito do izražaja u tretiranju tehničkih plovnih objekata. Prema našem pravu, na primjer, tehnički plovni objekti smatraju se pomorskim brodom, dok prema anglo-američkom pravu ti objekti ne potpadaju pod pojam *vessel*.

U anglo-američkom pravnom području izraz *vessel* obuhvaća plovni objekt koji udovoljava ovim kriterijima:

- a) osposobljenost za plovidbu,
- b) prikladnost za prijevoz stvari ili osoba, pri čemu nije nužno da posjeduje vlastiti pogon.²⁵

Naše pravo pojam brod, u skladu sa suvremenim trendom u međunarodnom pomorskom pravu, tumači šire. Prema Pomorskom zakoniku, tehnički je plovni

²⁵ Prema *engleskom Merchant Shipping Actu (1894.)*, izraz *vessel* podrazumijeva svaki brod ili brodicu, ili svaku drugu vrstu plovnog objekta koji se upotrebljava za plovidbu; *ship* podrazumijeva svaki *vessel* koji se upotrebljava u plovidbi, a ne pokreće se veslima...

Američki *Merchant Shipping Act (1970.)* izrazom *vessel* podrazumijeva svaku vrstu plovila ili neke druge posebno izgrađene naprave koje se upotrebljavaju ili su upotrebljive kao prijevozno sredstvo.

objekt brod koji je namijenjen obavljanju tehničkih radova (bager, dizalica, plutajući dok, platforma za istraživanje i eksploataciju podmorja i sl., čl.5, t.7). Iz toga slijedi da će se npr. udar broda u platformu postavljenu za istraživanje u našem pravu tretirati kao sudar brodova, a u engleskom pravu neće.²⁶

Naše pravo ne samo da prihvaća suvremeni tretman pojma brod, nego se odredbe Pomorskog zakonika o sudaru brodova primjenjuju "na svaki plovni objekt bez obzira na njegovu namjenu, uključujući i brodicu te hidroavion na vodi" (čl.761.). Drugim riječima, odredbe o sudaru brodova primijenit će se na svaki plovni objekt bez obzira na to ima li taj objekt pravno svojstvo broda ili nema.

b) Štete nanesene brodu bez međusobnog dodira. Indirektni sudar

Jedan brod može uzrokovati svojom krivnjom štetu drugom brodu a da među njima nije došlo do kontakta. Na primjer, zbog prevelike brzine može nastati šteta drugom brodu (udar u drugi brod ili u obalu, prevrnuće broda zbog pomicanja tereta, potonuće manjeg broda i sl.); brod se namjerno nasuče da izbjegne sudar s drugim brodom koji nije plovio na propisani način i dr. Takve su situacije činjenično vrlo bliske sudaru brodova, pa je Konvencija o sudaru iz 1910. godine proširila svoju primjenu i na slučaj kada neki brod nanese štetu drugom brodu, njegovu teretu ili osobama na njemu obavljanjem ili propuštanjem nekog manevra ili nepridržavanjem propisa, iako do stvarnog sudara nije došlo (čl.13.). Takvi se slučajevi nazivaju *indirektni sudari*. To rješenje slijedi i naš Pomorski zakonik. Prema tom zakoniku, njegove odredbe primjenjuju se osim kod sudara brodova i na odgovornost za štetu koju jedan brod prouzroči drugom brodu zbog obavljanja manevra ili propuštanja da obavi manevar ili zbog toga što se nije držao propisa o sigurnosti plovidbe, iako do sudara između brodova nije došlo.

Prema Pomorskom zakoniku, njegove odredbe o sudaru brodova primjenjuju se i na štete:

- a) koje prouzroči usidreni ili vezani brod, odnosno koje se nanesu usidrenom ili vezanom brodu;
- b) koje jedan drugome prouzroče brodovi koji plove u sastavu istog teglja, odnosno u istome potiskivanom sastavu (čl.761.).

²⁶ Suvremeni je trend da pojam brod obuhvaća i tehničke plovne objekte. Prema *Lisabonskim pravilima*, izraz *vessel* podrazumijeva brod, brodicu, tehnička plovila, platforme za istraživanje ili eksploataciju nafte involvirane u sudaru, neovisno o tome jesu li osposobljene za plovidbu ili nisu.

5.5. Vrste sudara

Sve sudare s obzirom na uzrok njihova nastanka možemo razvrstati na sudare

- a) nastale zbog više sile ili slučajno,
- b) skrivljene sudare,
- c) dvojbene sudare (uzrok sudara nije moguće utvrditi).

Prema kriteriju krivnje, sve sudare možemo razvrstati na

- a) *neskrivljene*,
- b) *skrivljene*.

Skrivljeni sudari mogu nastati:

- *samo krivnjom jednog broda,*
- *zajedničkom krivnjom.*

a) Neskrevljeni sudari

Ako ni jedan brod nije kriv za sudar, govorimo o neskrivljenom sudaru. To će biti slučaj kada ni jedan brod nije povrijedio propisana pravila. Dvije su kategorije neskrivljenih sudara:

- a) sudari nastali višom silom ili slučajem,
- b) uzrok sudara nije moguće utvrditi - tzv. dvojbeni sudar.

Je li sudar posljedica više sile ili slučaja, utvrđuje se prema pravilima obveznog prava. Prema tim pravilima, viša sila je vanjski događaj koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili otkloniti. Npr. iznenadno olujno nevrijeme otrgnulo je brod s veza u luci ili sidrišta i uzrokovalo sudar s drugim brodom. Pod pojmom slučaj obvezno pravo razumijeva događaj koji se ne može štetniku pripisati u krivnju. Do nezgode je došlo slučajno, bez ičije krivnje. Npr. sudar je uzrokovan neskrivljenim kvarom kormilarškog uređaja.

Dvojbeni je sudar kada se ne može ustanoviti uzrok njegova nastanka; nije moguće utvrditi krivnju ni jednog broda; ni jedan od njih nema pravno utemeljen zahtjev za naknadu štete od drugog.

Pomorski zakonik i Konvencija, 1910. za sve slučajeve neskrivljenog sudara propisuje istu pravnu posljedicu: svaki sudionik u sudaru snosi svoju štetu (čl. 769. PZ). To je u skladu s općim načelom obveznog prava da se šteta nastala zbog više sile ili slučaja ne može prevaliti na drugog. Snosi je vlasnik stvari. Drugim riječima, svatko snosi svoju štetu. Brodar štete na brodu, a vlasnik tere- ta štete na teretu.

b) Skrivljeni sudari

Općenito

O skrivljenom sudaru govorimo kada je uzrokovan krivnjom jednog ili više brodova. Krivnja postoji ako je sudar uzrokovan namjerno ili nepažnjom. Za štete u sudaru brodova odgovara brod čijom je krivnjom šteta uzrokovana. Pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost vlasnika broda ili brodara (ako brodar nije ujedno i vlasnik broda). Pomorski zakonik to izričito naglašava (čl. 763, st.2.).

Do *namjerno* izazvanog sudara praktično može doći da bi se izbjegle neke druge, veće štete. Sudar se može izazvati i sa zlom namjerom, ali je to više teoretska nego praktična mogućnost. Ako je sudar namjerno izazvan zbog zajedničkog spasa, takav sudar može imati karakteristike čina zajedničke havarije. Uzroci sudara najčešće su subjektivne naravi, tj. posljedica su krivnje osoba koje su upravljale brodom (zapovjednik, časnik, član posade broda). S obzirom na njihov subjektivni odnos prema mogućim štetnim posljedicama, osobe na brodu mogu izazvati sudar namjerno ili nepažnjom koja može biti krajnja ili obična. Neovisno o vrsti njihove nepažnje, pravne posljedice su iste. Za štete nastale u sudaru brodova bit će odgovoran brodar ili vlasnik broda koji je kriv za sudar. Za djela i propuste zapovjednika i članova posade broda u upravljanju brodom odgovara brodar kao za svoja djela i propuste. Stupanj krivnje osoba koje su upravljale brodom može imati značenje samo za ocjenu prava brodara da zahtijeva od njih naknadu iznosa plaćenog trećim osobama, kao i za ocjenu prava treće osobe da zahtijeva naknadu štete neposredno od tih osoba. Oštećenik ima pravo zahtijevati naknadu štete izravno od člana posade broda jedino ako je on štetu uzrokovao namjerno (arg. čl. 170, st.2. Zakona o obveznim odnosima). Za štete iz sudara brodova može biti odgovoran i brodovlasnik ili brodar osobno. Na primjer, brod nije bio sposoban za plovidbu, a to je brodovlasniku bilo poznato. U takvu slučaju može biti dovedeno u pitanje njegovo pravo na ograničenje odgovornosti (opširnije, infra).

Odgovornost brodara postoji i kada je šteta prouzročena radnjom peljara ili njegovim propuštanjem radnje. Nije važno je li peljarenje bilo obvezno ili nije (čl. 764. PZ).

Krivnja broda za nastanak sudara utvrđuje se prema objektivnim mjerilima neovisno o krivnji osoba koje su upravljale brodom. Krivnja broda se utvrđuje prema Pravilima za izbjegavanje sudara. Osim tih pravila, kao kriterij za ocjenu krivnje uzima se i postupanje s dužnom pažnjom radi izbjegavanja sudara. To je onaj stupanj pažnje koji se u odnosnim okolnostima može očekivati od srednje sposobnog pomorca. Između skrivljenog ponašanja i sudara mora postojati uzročna veza. U suprotnom se ne može govoriti o skrivljenom sudaru.

Jednostrana krivnja

Ako je sudar uzrokovan krivnjom samo jednog broda, brodar toga broda snosi sve štetne posljedice. To znači da je dužan drugom brodu ili brodovima nadoknaditi cjelokupnu štetu uzrokovanu sudarom prema pravilima koja vrijede za naknadu štete iz sudara brodova. Budući da je on isključivo kriv za sudar, nema tražbinu prema drugom brodu za svoju štetu, pa je u cijelosti snosi sam. Valja napomenuti da su u praksi slučajevi isključive krivnje jednog broda izuzetno rijetki. To je najviše zbog toga što su brodovi prema pravilima za izbjegavanje sudara, osim poštivanja propisanih pravila, dužni poduzimati mjere opreza što ih zahtijevaju uobičajeno iskustvo pomorca ili osobite okolnosti slučaja, pa je praktično vrlo teško naći slučaj u kojem neki brod i na taj način nije pridonio nastanku sudara.

Zajednička krivnja

Odgovornost prema omjeru krivnje. O zajedničkoj krivnji govorimo kada je sudar uzrokovan krivnjom dvaju ili više brodova. Njihova krivnja, premda je zajednička, ne mora biti jednaka. Jedan brod može biti više kriv od drugog, a mogu biti i podjednako krivi. Njihova se krivnja ne mora ogledati u istom propustu. Na primjer, jedan brod nije poštivao propise o manevriranju, a drugi odredbe o svjetlima. Stupanj krivnje izražava se u postocima. Moguće su sve kombinacije u okviru brojke sto. Npr. 50%-50%; 90%-10%; 45%-55%. Stupanj krivnje može se izraziti i u razlomcima. Npr. 5/100 - 95/100; 75/100 - 25/100.

Odgovornost brodova za štete nastale zbog zajedničke krivnje utvrđuje se prema posebnom pravilu. Pomorski zakonik određuje: "ako je šteta prouzročena krivnjom dvaju ili više brodova, svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji" (čl. 765.). To je pravilo postavila Konvencija iz 1910. godine. Primjenjuje se u svim državama njezinim potpisnicama. Premda Sjedinjene Ame-

27 Time se američko pravo nije izjednačilo s konvencijskim rješenjem jer, za razliku od Konvencije, brodari za potraživanje trećih odgovaraju solidarno (izvanugovorna odgovornost). Pravni učinci takva stanja dolaze do izražaja u slučaju potraživanja tereta prema *non-carrying* brodu. S obzirom na solidarnu odgovornost brodova, teret *carrying* broda može od *non-carrying* broda naplatiti svih 100% usprkos tome što *carrying* brod za takvu štetu prema Haškim pravilima uopće ne odgovara. (Sudari su redovito posljedica nautičke greške, a brodar ne odgovara za štete na teretu koje su posljedica nautičke greške.) *Non-carrying* brod, pošto je platio naknadu za štetu nastalu u sudaru brodova na *carrying* brodu, ima pravo regresa od *carrying* broda u omjeru njegove krivnje. Da bi se izbjegle posljedice tih učinaka, u praksi se u ugovore o prijevozu uključuje *Both to blame Collision Clause*. Prema toj klauzuli, korisnik se prijevoza obvezuje da će brodaru oštetiti za svaki iznos koji na opisani način plati *non-carrying* brodu.

Vrhovni sud SAD je 1952. godine zauzeo stajalište da *Both to blame Collision Clause* nije pravno valjana. Odnosilo se to na valjanost te klauzule u teretnici koja nije ispostavljena na temelju charterparty. Zbog toga se smatra da se odnosna presuda ne odnosi na slučaj kada je teretnica ispostavljena na temelju charterparty (to pitanje još nije testirano u sudskoj praksi), pa se teretnice s takvim klauzulama i dalje mašovno primjenjuju; naročito kada postoji mogućnost da brod uplovljava u neku američku luku. Takva se praksa odražava i na sadržaj ugovora o osiguranju robe u okviru kojeg se obveze prema toj klauzuli javljaju kao osigurani rizik (*Institute Cargo Clauses, A, B, C*).

ričke Države nisu ni do danas ratificirale Konvenciju o sudaru iz 1910. godine, presudom Vrhovnog suda u predmetu *U.S.A. v. Reliable Transver Co. Inc.* (1975.) napušten je tradicionalni sustav podjele štete na jednake dijelove (*divided damages rule*) i uspostavljeno je pravilo omjera krivnje (*proportionate fault rule*).²⁷

Brodovi odgovorni za štetu sudjeluju prema omjeru svoje krivnje u snošenju ukupno nastale štete. Radi primjene toga pravila, zbrajaju se sve štete nastale na brodovima u sudaru i eventualno štete nastale trećim osobama, pa se ukupni iznos štete raspodjeljuje na sudjelujuće brodove razmjerno stupnju njihove krivnje za sudar.

U sudaru zbog zajedničke krivnje rijetko nastaje jednaka šteta na svim brodovima. Jedan je brod oštećen više, a drugi manje. Zbog imobilizacije broda za vrijeme popravka, jedan brodar može izgubiti veću očekivanu dobit od drugoga brodara i sl. Opća je praksa da se njihova međusobna potraživanja prebijaju. Brodar koji je drugom brodu dužan platiti veći iznos plaća tom brodu samo razliku, tj. iznos koji je preostao poslije prebijanja međusobnih potraživanja. Taj se sustav obračuna naziva sustav jednostruke odgovornosti (*engl. single liability principle*).²⁸

Nemogućnost utvrđivanja omjera krivnje. Primjena pravila o odgovornosti na temelju omjera krivnje pretpostavlja da se omjer krivnje može utvrditi. Ako to nije moguće, javlja se pitanje kako odrediti odgovornost pojedinog broda. Takvi su slučajevi praktično teško zamislivi, ali su ipak mogući. Zbog toga u Konvenciji i Pomorskom zakoniku za takve slučajeve postoji posebno pravilo. Ono glasi: Ako se u slučaju zajedničke krivnje brodova opseg krivnje ne može ustanoviti, njihova se odgovornost za štetu dijeli na jednake dijelove (čl. 765. PZ). To je rješenje potpuno logično, jer dok god se ne utvrdi omjer krivnje svakog broda, valja pretpostaviti da su jednako krivi.

Solidarna odgovornost brodova za tjelesne štete. Brodovi uključeni u sudar za fizičke štete ne odgovaraju solidarno nego samostalno prema omjeru svoje krivnje. Suprotno tome, za štete prouzročene *smrcu ili tjelesnim povredama*, brodovi čijom je krivnjom došlo do sudara odgovaraju solidarno. To je pravilo radi zaštite ljudskih života usvojeno u Konvenciji o sudaru, a prihvaćeno je i u Pomorskom zakoniku (čl. 767.). Solidarna odgovornost znači da svaki dužnik solidarne obveze odgovara vjerovniku za cijelu obvezu, i vjerovnik može zahtijevati njezino ispunjenje od bilo kojeg broda.

28 U okviru odnosa iz osiguranja odgovornosti broda za sudar prema *Collision Liability Clause* iz *Institute Time Clauses (Hulls)* primjenjuje se tzv. sustav uzajamne odgovornosti (*engl. cross liability principle*). Opširnije DIO II, str. 174, infra.

Kao logična posljedica toga pravila, u Konvenciju i Zakonik uključena je i odredba o pravu broda koji je isplatio naknadu *na regres* od drugih brodova odgovornih za sudar. Prema Zakoniku, brodar koji je kao solidarni dužnik platio na ime naknade štete više nego što iznosi naknada razmjerna njegovoj krivnji, ima pravo zahtijevati od drugog broda da mu od isplaćene svote namiri onoliko koliko bi na taj brod otpalo na ime naknade štete određene razmjerno njegovoj krivnji (čl.768, st.2.).

5.6. Naknada štete

U slučaju skrivljenog sudara formira se izvanugovorni obvezni odnos odgovornosti za štetu nastalu u sudaru brodova. Pravna je osnova odgovornosti postojanje štete uzrokovane krivnjom jednog ili više brodova uključenih u sudar. Odgovornost podrazumijeva dužnost popravka učinjene štete.

Tražbine s osnova naknade štete zbog sudara brodova uživaju međunarodno-pravnu zaštitu kao privilegirane tražbine, tj. njihova je naplata osigurana zakonskim založnim pravom na brod.

Odgovornost za štete nastale u sudaru brodova postoji ako su ispunjene ove pretpostavke:

- a) sudar brodova,
- b) šteta,
- c) uzročna veza sudara i štete,
- d) protupravno ponašanje u objektivnom smislu,
- e) krivnja.

Kod odgovornosti za štete iz sudara brodova, isto tako kao i kod odgovornosti za štetu općenito, javljaju se ova važna pitanja: način (oblik) popravljivanja štete, pravni temelj, opseg i visina odgovornosti.

a) Način popravljivanja štete

Osnovni način (oblik) popravljivanja štete iz sudara brodova jest naturalna restitucija, tj. uspostava stanja koje je postojalo prije nego što je šteta nastala. To najčešće u doslovnom smislu nije moguće. Zbog toga se u Lisabonskim pravilima to načelo podrazumijeva u tom smislu da oštećenik mora biti doveden u istovjetni financijski položaj u kojem bi se nalazio da sudara nije bilo (Pravilo D). To znači da se nadoknađuje novčani ekvivalent pretrpljene štete. Budući da se oštećeni brod redovito vraća u prijašnje stanje popravkom, štete iz sudara brodova popravljaju se isplatom naknade u novcu u visini troškova popravka, drugih troškova i gubitaka.

b) Pravni temelj odgovornosti

Prema Pomorskom zakoniku, za štete iz sudara brodova odgovara brod odnosno brodovi za koje se dokaže da je njihovom krivnjom šteta prouzročena (čl.763.). Iz toga slijedi da je pravni temelj odgovornosti dokazana krivnja. Time naš Zakon prihvaća rješenje Konvencije iz 1910. u kojoj se izričito naglašava da se krivnja ne pretpostavlja. Zanimljivo je da je to rješenje izuzetak od općeg načela našeg prava prema kojem je pravni temelj odgovornosti pretpostavljena krivnja (čl.154, st.1. ZOO).

c) Opseg naknade štete

Pod opsegom se naknade razumijevaju vrste šteta za koje se odgovara. Materijalna se šteta općenito sastoji u umanjenju nečijih imovinskih vrijednosti (obična, stvarna šteta) i u sprječavanju njena povećanja (izmakla korist, izgubljena dobit). Prema općim načelima obveznog prava, oštećenik ima pravo na naknadu obične štete te na naknadu izmakle koristi bez obzira na stupanj krivnje kojom je šteta uzrokovana (čl.189. ZOO). Isto se načelo primjenjuje i u odnosima iz sudara brodova. Prema Pomorskom zakoniku, pri šteti prouzročenoj sudarom brodova nadoknađuje se i izmakli dobitak, bez obzira na stupanj krivnje (čl.766.). Tu zakonsku odredbu valja razumijevati tako da se osim obične štete nadoknađuje i izmakli dobitak.

Pitanje opsega naknade štete nije bilo riješeno Konvencijom iz 1910. godine. To je bio jedan od osnovnih razloga zbog kojih je CMI pokrenuo inicijativu za donošenje Lisabonskih pravila. Prema tim pravilima, u odnosima odgovornosti za štetu iz sudara brodova nadoknađuje se ne samo obična šteta nego i izmakla korist (izgubljena dobit).

Tipične štete uzrokovane sudarom jesu: štete na brodu, na teretu (kako su sudari redovito posljedica nautičke greške, brodar ne odgovara za štete na teretu koji je on preuzeo na prijevoz), na prtljazi, na imovini članova posade, štete uslijed smrti i tjelesnih povreda osoba (putnika i članova posade), gubitak vozarine, ostali gubici i troškovi. Prema pomorskopravnoj praksi, u odštetni se zahtjev za materijalne štete broda nastale u sudaru brodova redovito uključuju:

- a) Troškovi popravka broda ili gubitak vrijednosti broda utvrđen na temelju procijenjenih troškova popravka. U slučaju potpunog gubitka uzima se stvarna (tržišna) vrijednost broda;
- b) Gubitak zarade. Kod *time chartera* uzima se gubitak (neostvarena) vozarine zbog imobilizacije broda za vrijeme popravka, obveze prema banci, kreditoru i sl. Gubitak zarade kod *voyage chartera* ocjenjuje se prema prosjeku nekoliko putovanja prije i poslije sudara;

- c) Troškovi pregleda štete, troškovi klasifikacijskog zavoda, troškovi nadzora nad popravcima;
- d) Drugi troškovi, kao što su: troškovi doka, lučki troškovi, troškovi tegljača, troškovi protesta, troškovi čuvanja i protupožarne zaštite, telefonski troškovi, troškovi prijevoza rezervnih dijelova, troškovi preko agenta, kao i drugi tzv. opći troškovi (*general expenses*);
- e) Drugi gubici i troškovi, prema okolnostima odnosnog slučaja.

d) Visina odgovornosti

Pod visinom odgovornosti razumijeva se novčani iznos do kojeg brodar odgovara za štete iz sudara brodova. Odgovornost općenito može biti neograničena ili ograničena. Za štete iz sudara brodova, isto tako kao i kod drugih oblika ugovorne ili izvanugovorne odgovornosti, brodovlasnik odgovara ograničeno. Na tu se odgovornost primjenjuje sustav *općeg (globalnog)* ograničenja odgovornosti. Pomorskim je zakonikom izričito naglašeno da njegove odredbe o sudaru brodova ne isključuju primjenu odredaba o općem ograničenju odgovornosti brodarka (čl.772.). Isto načelo poznaje i Konvencija o sudaru od 1910.

Sustav *općega (globalnog) ograničenja* odgovornosti brodovlasnika opće je prihvaćen institut pomorskog prava. Taj sustav postavlja opću gornju granicu odgovornosti brodovlasnika (brodarka) neovisno o tome radi li se o tražbinama iz izvanugovornih ili ugovornih odnosa.²⁹ Posebnosti povijesnog razvoja rezultirale su na nacionalnom polju primjenom različitih sustava ograničenja odgovornosti brodovlasnika.³⁰ Zbog toga je inicirano donošenje posebne konvencije kako bi se izjednačilo pravo u tom vrlo značajnom pitanju. Do sada su donešene tri međunarodne konvencije: Konvencija za izjednačenje nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1924; Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, 1957; Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. Konvencije su postigle različit uspjeh. Za konvenciju iz 1957. godine može se reći da je postigla relativan uspjeh, a njena su se načela primjenjivala i u našem pravu. U međuvremenu se pokazalo da ta konvencija ne odgovara suvremenim potrebama, pa je 1976. godine u Londonu donesena nova konvencija.

Konvencija iz 1976. godine danas je glavni međunarodnopravni regulativ sustava globalnog ograničenja odgovornosti. Stupila je na snagu 1. prosinca 1986. a Hrvatska ju je ratificirala 27. studenog 1992. Odredbe te konvencije ugrađene su u hrvatski Pomorski zakonik (Dio sedmi - "Brodar"). Konvencija iz 1976. godi-

29 Opširnije D. Pavić, Pomorsko pravo, Knjiga druga, Split 2002, str. 47 i d.

30 Poznata su tri sustava ograničenja odgovornosti brodovlasnika:

- a) sustav *abandona* (mediteranski sustav, primjenjivao se i u našem pravu),
- b) sustav *egzekucije - izvršenja* (njemački sustav),
- c) engleski sustav ograničene odgovornosti.

ne neusporedivo više pravno zaštićuje brodovlasnike (brodare) od Konvencije iz 1957. godine, ali su granice odgovornosti značajno povećane u odnosu na prijašnje stanje. Prema Konvenciji iz 1957. godine, brodovlasnik je gubio pravo na ograničenje i u slučaju svoje *obične nepažnje (actual fault or privity)* dok je prema Konvenciji iz 1976. za gubitak prava potrebna osobna kvalificirana krivnja brodovlasnika. Prema toj konvenciji, brodovlasnik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako tražilac odštetnog zahtjeva dokaže da je šteta posljedica *personal act or omission* (radnje ili propusta) vlasnika broda *committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result* (učinjeni s namjerom da se pričini ta šteta, ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastupiti). Taj kriterij usvaja i Pomorski zakonik za izvanugovornu i ugovornu odgovornost.

Jedna je od bitnih odlika nove Konvencije u znatno višim granicama odgovornosti. Konvencija razlikuje tražbine

- a) zbog smrti i tjelesnih ozljeda i
- b) ostale tražbine.

Za ograničenje odgovornosti osniva se fond tjelesnih šteta i fond materijalnih šteta. Osnovu sustava čini skala sastavljena od više slojeva (grupa) granica ograničenja prema tonaži broda. Obračunska jedinica prema novoj Konvenciji jesu "posebna prava vučenja" (*SDR*), kako ih definira Međunarodni monetarni fond (*Special Drawing Right - SDR*).³¹

Obračun fonda ograničenja odgovornosti prikazat ćemo na primjeru broda "Pelješac":

"PELJEŠAC" - 40.260 bruto-tona

Materijalne štete:

| Tonaža | | Special Drawing Right (SDR) |
|--------|-----------------|-----------------------------|
| 500 | minimalni iznos | 167.000 |
| 29.500 | 167 SDR po toni | 4,926.500 |
| 10.260 | 125 SDR po toni | 1,282.500 |
| 40.260 | | 6,376.000 SDR |

Tjelesne štete:

| Tonaža | | Special Drawing Right (SDR) |
|--------|-----------------|-----------------------------|
| 500 | minimalni iznos | 300.000 |
| 2.500 | 500 SDR po toni | 1,250.000 |
| 27.000 | 333 SDR po toni | 8,991.000 |
| 10.260 | 255 SDR po toni | 2,565.000 |
| 40.260 | | 13,149.000 SDR |

31 Jedan SDR je na dan 16.9.2003. vrijedio 1.39 USD (izvornik Međunarodni monetarni fond).

e) Zastara tražbine

Pomorski zakonik i Konvencija iz 1910. u pogledu zastare razlikuju tražbine

- a) za naknadu štete,
- b) za regresne zahtjeve brođara međusobno.

Tražbina naknade štete prouzročene sudarom brodova zastarijeva za *dvije* godine od dana sudara.

Regresni zahtjev (čl.768. PZ) zastarijeva za *jednu* godinu. Zastara za regresne zahtjeve počinje teći

- a) od dana pravomoćnosti sudske presude kojom se utvrđuje svota solidarne odgovornosti;
- b) od dana plaćanja, ako nije pokrenut sudski postupak;
- c) od dana kada je vjerovnik saznao za plaćevnu nesposobnost svojeg dužnika, s tim da zastarni rok ne može biti dulji od dvije godine od dana plaćanja, odnosno od dana pravomoćnosti sudske presude - pri zahtjevu za raspodjelu dijela plaćevno nesposobnog dužnika (čl.771. PZ).

Stranke mogu, pošto je nastala tražbina, pisano ugovoriti zastarni rok koji je dulji od rokova propisanih Pomorskim zakonikom (čl.771, st.3.).

5.7. Sudar s tegljačem ili tegljenim brodom

Do sudara brodova može doći i za vrijeme tegljenja, tj. kada tegljač tegli neki plovni objekt na temelju ugovora o tegljenju (*tug and tow*). Tu su moguće dvije situacije: a) sudar tegljača i tegljenog broda, b) sudar tegljača ili tegljenog broda, ili obadvoje, s trećim brodom. Za takve situacije pomorsko pravo ne poznaje posebno pravilo nego se primjenjuju opća načela. U našem pravu za naknadu štete koja nastane sudarom brodova koji plove u teglju ili između njih i trećih brodova, primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika o naknadi štete zbog sudara brodova (čl.651. PZ). To znači da za štete zbog sudara brodova za vrijeme tegljenja odgovara brod čijom je krivnjom šteta uzrokovana.

Ako je do sudara došlo između tegljača i tegljenog broda nastala šteta se dijeli prema omjeru njihove krivnje za nastanak sudara. Odredbama ugovora o tegljenju često se ovo pitanje posebno regulira, najčešće na štetu tegljenog broda.

Pri određivanju odgovornosti za štete nastale u sudaru s trećim brodom, bilo tegljača ili tegljenog broda, važna je okolnost tko upravlja tegljenjem: tegljač ili

tegljeni plovni objekt. Vrlo je staro pravno načelo da tegljenjem upravlja zapovjednik tegljenog broda. To je načelo prihvatilo i Pomorski zakonik (čl.648.), a redovito je sadržano i u tipskim ugovornim obrascima ugovora o tegljenju. Ono se temelji na pretpostavci da je tegljač u službi tegljenog broda. Ugovoriti se može i drukčije. Upravljanje tegljenjem, međutim, ne znači automatski i odgovornost za štete nastale zbog sudara brodova. Da bi brod koji upravlja tegljenjem bio odgovoran za štete iz sudara brodova, potrebna su i dodatna - pouzdanija mjerila. I tu vrijedi opće načelo, tj. za štete će odgovarati brod koji je kriv za sudar. (Pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost vlasnika broda ili brođara.) Osim toga, tegliti se može i brod bez posade (tegljenica), kada tegljenjem upravlja tegljač. Iz toga proizlazi da zaključak o krivnji pojedinog broda valja izvesti na temelju okolnosti konkretnog slučaja. I u okviru ovih odnosa odgovornost brodova se prosuđuje po principu dokazane krivnje. Prema tome, za naknadu štete nastalu sudarom brodova koji plove u teglju i trećih brodova mogu biti odgovorni tegljeni brod, tegljač, ili njihova odgovornost može biti zajednička. To konkretno znači: a) ako je do sudara tegljača i trećeg broda došlo zbog krivnje tegljača, odgovoran je tegljač; b) ako je do sudara trećeg broda s tegljenim brodom došlo zbog krivnje tegljenog broda, odgovoran je tegljeni brod; c) ako je do sudara tegljača i trećeg broda došlo krivnjom tegljenog broda, tegljač će biti oslobođen odgovornosti; d) ako je do sudara s trećim brodom došlo zbog zajedničke krivnje tegljača i tegljenog broda, odgovornost se dijeli prema omjeru njihove krivnje za sudar; e) ako je do sudara s trećim brodom došlo zbog krivnje trećeg broda i brodova u teglju (tegljača i tegljenog broda), odgovornost trećeg broda i brodova u teglju se dijeli prema omjeru njihove krivnje. U situacijama kada su tegljač i tegljeni objekt odgovorni za sudar, u sudskoj je praksi postojala tendencija da se tegljač i tegljeni objekt smatraju kao jedan objekt i da trećem brodu odgovaraju solidarno (*jointly and severally*). Takvo rješenje nije općeuvojeno, ali ne treba isključiti mogućnost da bi sud tako postupio u situaciji kada postoji teškoća da se utvrdi omjer krivnje tegljača i tegljenog objekta, posebice s obzirom na učinak činjenice što je jedan od njih upravljao tegljenjem.

Sustav općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti propisan za brodovlasnika primjenjuje se i na brodove u teglju za štete nastale u sudaru brodova. S obzirom na relativno malu tonažu tegljača, u sudskoj se praksi javila dilema: uzima li se pri obračunavanju fonda ograničene odgovornosti u obzir samo tonaža tegljača ili tegljenog broda (ovisno o tome koji je od njih kriv za sudar) ili se njihove tonaže zbrajaju (tzv. *flotila rule*). S obzirom na dosadašnju englesku sudsku praksu, valja razlikovati ove situacije: a) za sudar je kriv samo tegljač ili samo tegljeni brod, b) za sudar su krivi tegljač i tegljeni brod zajednički. Ako je

do štete došlo isključivo krivnjom tegljača, uzima se u obzir samo tonaža tegljača (The Bramley Moore, 1963.). U tom se sporu kao važna okolnost uzimala i činjenica što su tegljač i tegljeni objekt pripadali različitim vlasnicima. U jednom drugom sporu, međutim, sud je presudio da se uzima u obzir samo tonaža tegljača unatoč tome što su tegljač i tegljeni objekt pripadali istom vlasniku. Takvu je odluku sud temeljio na činjenici što je za štetu isključivo bio kriv tegljač (The Sir Joseph Rawlinson, 1972.). Drukčije je bilo presuđeno u situaciji kada su za štetu zajednički bili krivi tegljač i tegljeni objekt. U takvu slučaju valja uzeti u obzir tonaže tegljača i tegljenog objekta (The Smjeli, 1982.). Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (1976.) ova je dilema uklonjena. Fond ograničenja obračunava se prema tonaži broda koji je kriv za nastanak štetnog događaja. Tonaže se zbrajaju samo ako je više brodova jednog vlasnika krivo za sudar.

5.8. Mjerodavno pravo za odnose iz sudara brodova

U međunarodno obilježenim odnosima iz sudara brodova mjerodavno se pravo utvrđuje primjenom posebnih tzv. *kolizijskih normi* Pomorskog zakonika. Prema tom zakonu, na naknadu štete zbog sudara brodova primjenjuje se

- a) pravo države u čijem se teritorijalnom moru ili unutrašnjim vodama dogodio sudar;
- b) ako se sudar dogodio na otvorenom moru - odredbe toga Zakonika.

Iznimno, ako svi brodovi koji su sudjelovali u sudaru imaju istu državnu pripadnost, na naknadu štete zbog sudara brodova primijenit će se pravo te države; ako brodovi koji su sudjelovali u sudaru imaju različitu državnu pripadnost, a pravo svih tih država je isto, primijenit će se pravo tih država (čl.1000. PZ).

U nekim slučajevima Zakon propisuje obveznu primjenu hrvatskog prava:

- a) ako sve zainteresirane stranke imaju zajedničko državljanstvo ili redovno boravište, odnosno centar poslovanja u Republici Hrvatskoj;
- b) ako je jedan od brodova koji je sudjelovao u sudaru hrvatski ratni ili javni brod.

5.9. Osiguranje odgovornosti iz sudara brodova

Pomorskim zakonikom nije pokrivena odgovornost osiguranika prema trećim osobama, ako o tome ne postoji posebni ugovorni uglavak. Takav izuze-

tak od općeg načela postoji npr. u osiguranju odgovornosti iz sudara brodova. Standardnim uvjetima za osiguranje brodova pokrivena je odgovornost vlasnika broda za štete nastale u sudaru krivnjom osiguranog broda (*Collision Liability Clause - klauzula 8. u Institute Time Clauses - Hulls*). Prema toj klauzuli, osiguratelj je obvezan nadoknaditi osiguraniku tri-četvrtine svakog iznosa koji je on platio trećoj osobi zato što je pravovaljano utvrđena njegova odgovornost za štetu iz sudara. Četvrtina odgovornosti redovito je osigurana u okviru P. & I. osiguranja.³²

5.10. Uloga zapovjednika u slučaju sudara brodova

a) Dužnost spašavanja osoba

Zapovjednik broda je dužan u slučaju sudara brodova organizirati spašavanje osoba, a zatim i spašavanje broda s kojim se sudario njegov brod. Ta dužnost ne postoji ako spašavanje nije moguće organizirati bez ozbiljne opasnosti za brod kojim zapovijeda. Zapovjednik broda mora u brodski dnevnik unijeti razloge zbog kojih nije poduzeo spašavanje osoba i drugog broda. To je strogo osobna zapovjednikova obveza propisana Pomorskim zakonikom (čl.779.). Za povredu te obveze ne odgovara brodar (čl.780. PZ).

b) Utvrđivanje identiteta broda u sudaru

Zapovjednik broda je dužan brodu s kojim se sudario brod kojim on zapovijeda, ako je to moguće, saopćiti ime posljednje luke iz koje je isplovio i ime luke u koju plovi (čl.770. PZ). Ta je obveza strogo osobne naravi i vlasnik broda odnosno brodar ne odgovara za štetu koja nastane zato što je zapovjednik broda povrijedio tu dužnost (čl.770, st.2. PZ).

Zapovjednik je dužan također utvrditi identitet broda s kojim se sudario brod kojim on zapovijeda (ime, luku upisa i državnu pripadnost), kao i ime prve luke u koju ima pristati.

c) Obavješćavanje brodara

Zapovjednik je dužan bez odgađanja obavijestiti brodara ili upravitelja o nezgodi. Pisana obavijest mora sadržavati opis događaja, identitet drugog broda i njegovu prvu narednu luku, položaj broda u trenutku sudara, točno vrijeme sudara, opis štete koju je pretrpio vlastiti brod i osobe na njemu, opis štete koju je pretrpio drugi brod u sudaru, kao i druge podatke koji su potrebni brodaru da bi poduzeo potrebne mjere i postupke.

³² Opširnije, DIO II, str. 173, infra.

d) Opis događaja u brodskom dnevniku

Zapovjednik je dužan bez odgađanja u brodskom dnevniku opisati događaj. Cjelovito i točno valja opisati tijek događanja i sve relevantne okolnosti, posebice one koje su uzrokovale sudar. Navodi i podaci iz brodskog dnevnika moraju odgovarati posljednjoj verziji radne karte i bilješke o plovidbi (*škartafaci*). Zapovjednik se mora pobrinuti da se ucrtani položaji broda na karti ne brišu i da ostanu netaknuti.

e) Bilješke o sudaru

Bilješke zapovjednika izrazito su važne za utvrđivanje okolnosti u kojima je došlo do sudara, pa slijedom toga i za utvrđivanje krivnje pojedinog broda za sudar. Valja razlikovati bilješke prije sudara i bilješke nakon sudara.

Kao dokazi prije sudara važne su bilješke u radnim kartama i bilješke o plovidbi. Podatke o plovidbi valja bilježiti tintom. Ispravak treba upisati tintom, datirati i potpisati.

Poslije sudara zapovjednik i posada moraju prikupiti i zabilježiti što je moguće više podataka o sudaru. Prikupljene podatke i bilješke treba sačuvati jer mogu biti od velike važnosti pri utvrđivanju odgovornosti brodova za sudar. Zapovjednik se mora pobrinuti da se zabilježi

- a) Položaj broda u trenutku nezgode. Utvrđenu poziciju broda valja provjeriti na više načina;
- b) Točno vrijeme nezgode. Treba provjeriti točnost satova na mostu i strojarnici, točnost satova svjedoka događaja, te vremensku točnost automatskog bilježenja na rekorderu kursa, telegrafa i drugih podataka;
- c) Kurs broda u trenutku sudara. Na rekorderu kursa treba tintom označiti vrijeme sudara;
- d) Procjena kuta sraza brodova (po mogućnosti nacrtati);
- e) Procjena brzine svakog od sudjelujućih brodova u trenutku sudara;
- f) Sve izmjene kursa i brzine neposredno prije sudara;
- g) Kronološki slijed i opis manevra kormilom i strojem neposredno prije i poslije sudara;
- h) Opažanja o manevru drugog broda prije sudara i poslije sudara;
- i) Navod o primljenim i emitiranim zvučnim signalima, te ostalim oblicima komunikacije s drugim brodom prije sudara.

Ako se u trenutku sudara na brodu nalazio peljar, od njega treba zahtijevati prije nego napusti brod da podnese pisano objašnjenje događaja. Peljaru treba zabilježiti ime, adresu i broj telefona. Zapovjednik će se pobrinuti da časnik u straži, kormilar i drugi očevici događaja daju iskaz o tome što su zapazili.

f) Pregled broda i utvrđivanje šteta iz sudara

Zapovjednik se treba pobrinuti da se stručno i kompetentno pregleda oštećenje broda i tereta u sudaru, te da se o tome sastavi pisano izvješće. Ako okolnosti to dopuštaju, treba pregledati i popisati oštećenja i na drugom brodu.

Zapovjednikova je dužnost pri utvrđivanju štete pomoći brodarevu superintendantu, vještaku osiguratelja i klasifikacijskog zavoda kako bi njihova izvješća bila potpuna i točna.

g) Protestno pismo zapovjedniku drugog broda

Zapovjednik je dužan u ime brodara uputiti protestno pismo zapovjedniku drugog broda držeći ga odgovornim za nastanak sudara i štete pretrpljene u sudaru. Ujedno će ga pozvati na kontradiktorno utvrđenje štete, uz obavijest o točnom vremenu i mjestu pregleda.

h) Obavješćavanje osiguratelja

Brodar ili upravitelj broda na temelju obavijesti dobivene od zapovjednika obavijestit će osiguratelja broda i P. & I. klub o pretrpljenoj nezgodi. U dogovoru s brodarom to može učiniti i zapovjednik izravno. U prvoj narednoj luci zapovjednik će se javiti predstavniku P. & I. kluba u koji je učlanjen njegov brod, a koji će mu pružiti potrebnu pravnu i drugu pomoć. Osiguratelj broda imenovat će vještaka za pregled fizičkih oštećenja broda.

i) Prijava pomorske nezgode

Zapovjednik je dužan podnijeti lučkoj kapetaniji prijavu o pomorskoj nezgodi u roku od 24 sata nakon što je brod uplovio u luku. Prijava se podnosi na standardiziranom obrascu zajedno s izvatkom iz brodskog dnevnika.³³ Ako se brod nalazi u inozemstvu, prijavu valja podnijeti diplomatsko-konzularnom predstavniku Republike Hrvatske ili javnom bilježniku.

Ako je nezgoda mogla utjecati na sposobnost broda za plovidbu, zapovjednik ili brodar moraju što je moguće prije izvijestiti Hrvatski registar brodova koji će pokrenuti postupak utvrđivanja je li potreban izvanredni pregled broda.

Ako je do sudara došlo u teritorijalnom moru neke druge države, a pomorska je nezgoda mogla utjecati na sigurnost broda, zapovjednik broda ili brodar nakon što je brod uplovio u luku te države mora odmah izvijestiti odgovarajuća tijela pomorske uprave države luke u kojoj se nalazi.

³³ Obrazac Prijave pomorske nezgode v. u PRILOGU VII, infra

j) Pribavljanje jamstva za naknadu štete

Zapovjednik ili brodar zatražit će od drugog broda jamstvo za naknadu štete koja je nastala uslijed sudara. U slučaju da brodar drugog broda odbije dati jamstvo, valja zatražiti da se donese mjera privremenog zaustavljanja broda. U praksi jamstvo redovito daju osiguratelji broda ili odgovornosti. U novije vrijeme ustalila se praksa da jamstvo za štete iz sudara brodova daje P. & I. klub u koji je brod učlanjen, neovisno o tome što najčešće pokriva samo četvrtinu odgovornosti iz sudara. Klub može zatražiti protujamstvo od osiguratelja broda ili od vlasnika broda.

Provjera znanja

1. Što obuhvaća pravno normiranje sudara brodova?
2. Koji su konstitutivni elementi pojma sudar brodova?
3. Što nazivamo indirektnim sudarom?
4. Kako razvrstavamo sudare s obzirom na uzrok njihova nastanka?
5. Kada brod prema Konvenciji o sudaru brodova (1910) i Pomorskom zakoniku odgovara za štete iz sudara brodova?
6. Kada je sudar skrivljen?
7. Kako brodovi involvirani u sudaru odgovaraju za tjelesne štete?
8. Koji je pravni temelj odgovornosti za štete iz sudara brodova?
9. Za koje se sve vrste šteta odgovara u odnosima iz sudara brodova?
10. Kako se određuje visina naknade štete iz sudara brodova?
11. U kojem roku zastarijevaju tražbine za štete iz sudara brodova?
12. U okviru kojih je osiguranja osiguran rizik odgovornosti za štete iz sudara brodova?
13. Koje su dužnosti zapovjednika u slučaju sudara brodova?

DIO II.

POMORSKO OSIGURANJE

1. POJAM POMORSKOG OSIGURANJA

Pod pojmom *pomorsko osiguranje* razumijeva se pravni posao osiguranja kojim se osiguravaju brodovi, roba koja se prevozi brodovima i drugi interesi izloženi rizicima mora ili su u vezi s obavljanjem plovidbe na moru. Širi je pojam *transportno osiguranje*. Tim se pojmom označava grana osiguranja u okviru koje se osiguravaju interesi izloženi transportnim rizicima prilikom prijevoza morem, unutrašnjim vodama, kopnom i zrakom u okviru samo jednog vida prometa, ili u kombinaciji više njih.

Pomorsko osiguranje obuhvaća osiguranje pomorskih brodova i brodova unutrašnje plovidbe, osiguranje robe u pomorskom i multimodalnom prijevozu, osiguranje vozarina, osiguranje brodova u gradnji, osiguranje kontejnera, osiguranje platformi za istraživanje i eksploataciju podmorja, osiguranje odgovornosti pomorskih brodara, osiguranje odgovornosti brodograđevnika, osiguranje troškova osiguranja, raznih drugim troškova, prava i imovinskih interesa. Na primjer, osiguranje u kopnenom prijevozu. Suvremeno pomorsko osiguranje ima opće značajke transportnog osiguranja.

2. PRAVNA VRELA

Skup pravnih normi kojima se reguliraju odnosi iz ugovora o pomorskom osiguranju obuhvaćeni su pojmom *pravo pomorskog osiguranja*. Pomorsko osiguranje povijesno se razvijalo usporedo s razvojem pravnih regulativa za trgovačke odnose vezane za pomorsku plovidbu, kao i s razvojem specifičnih pomopravnih instituta. Pomorsko je osiguranje specifičan pravni posao. U odnosu na druge vrste osiguranja pomorsko osiguranje karakterizira poseban i specifičan razvojni put pravnog normiranja. Takav razvojni put specifičnih instituta pomorskog osiguranja imao je za posljedicu da se propisi za pomorsko osiguranje nalaze u jednom pravnom aktu, a propisi za osiguranje imovine i osoba u drugom pravnom aktu.

U našem pravu to je riješeno tako da je pomorsko osiguranje uređeno *Pomorskim zakonikom*, a ostale vrste osiguranja *Zakonom o obveznim odnosima*. Na pomorska se osiguranja ne primjenjuju propisi koji vrijede za ostale vrste osiguranja.¹

Pomorski zakonik područje svoje primjene određuje tako što navodi predmete na osiguranje kojih se primjenjuje. Zakonik svoju primjenu proširuje i na

¹ Pomorski zakonik je objavljen u Narodnim novinama Republike Hrvatske, br. 17/1994.

neka osiguranja koja nisu u izravnoj vezi s pomorskom plovidbom. Životna potreba i razlozi praktične naravi nalagali su takvo rješenje.

Pomorski zakonik sve predmete osiguranja dijeli u tri tipične kategorije:

- a) *osiguranje broda i robe,*
- b) *osiguranje vozarine i drugih interesa u svezi s plovidbom i iskorištavanjem brodova,*
- c) *osiguranje odgovornosti za štete nanesene trećim osobama.*

Osim toga, Pomorski se zakonik primjenjuje i na osiguranje:

- a) *brodova u gradnji i stvari namijenjenih njihovoj izgradnji,*
- b) *kontejnera,*
- c) *platformi za istraživanje i eksploataciju podmorja,*
- d) *stvari koje se prije ili poslije prijevoza brodom prevoze drugim prijevoznim sredstvima ili se prije, u tijeku ili nakon takva prijevoza nalaze u skladištima, stovarištima ili drugim mjestima (multimodalni prijevozi),*
- e) *odgovornosti brodogopravljača,*
- f) *brodica.*

Pomorski se zakonik primjenjuje i na druga transportna osiguranja ako su sklopljena prema policama ili uvjetima uobičajenim za pomorska osiguranja (čl.697. PZ). Na primjer, osiguranje robe u kopnenom prijevozu.

Odredbe Pomorskog zakonika o pomorskom osiguranju pretežno su dispozitivne pravne naravi. Postoji samo nekoliko izuzetaka od toga načela, kada se odredbe Zakonika ne mogu mijenjati ni izričitim odredbama ugovora o osiguranju. U svim ostalim pitanjima Zakonik ostavlja strankama slobodu pri ugovaranju sadržaja ugovornog odnosa. Prema tome, po redoslijedu primjene pravnih vrela na prvo mjesto dolaze prisilni zakonski propisi i pravila morala, a odmah poslije njih ugovor. Pod pojmom ugovor obuhvaćeni su i ugovoreni *uvjeti osiguranja (pravila osiguranja)*, jer su oni njegov sastavni dio u svemu što ugovorom nije posebno uređeno.

3. POJAM UGOVORA

Ugovor o pomorskom osiguranju možemo definirati kao ugovor kojim se osiguratelj obvezuje ugovaratelju osiguranja da će osigurniku, u skladu s odredbama ugovora, isplatiti osigurninu ako nastane osigurani slučaj, a ugovaratelj se osiguranja obvezuje da će osiguratelju platiti premiju osiguranja. Iz toga proi-

zlazi da su bitni elementi ugovora o osiguranju: osigurani predmet, osigurani rizik, premija osiguranja i naknada za štetu (osigurnina).

Ugovor o pomorskom osiguranju ubraja se u obveznopravne poslove. Opća je njegova karakteristika da je to dvostrano obvezni ugovor. Sklapanjem ugovora o osiguranju nastaje obveza za izvršenje ugovorom predviđenih dužnosti uzajamno za obje ugovorne stranke. Ugovaratelj se obvezuje platiti premiju osiguranja, a osiguratelj isplatiti osigurninu ako se ostvario osigurani slučaj. Kao dvostrani ugovor taj se pravni posao ubraja u tzv. *naplatno obvezne ugovore*. Ugovor o pomorskom osiguranju jest *trgovačkopravni posao*.

4. STRANKE UGOVORA

Ugovorne su stranke iz ugovora o pomorskom osiguranju osiguratelj, osigurani i ugovaratelj osiguranja. Ugovaratelja osiguranja valja razlikovati od osiguranika. Njihova je uloga različita. Te osobe imaju specifična prava i obveze. Jedna se osoba može javiti u obje funkcije, ali to mogu biti i različite osobe.

Osiguratelj (*engl. insurer*) je osoba koja se ugovorom o osiguranju obvezuje ugovaratelju osiguranja da će prema uvjetima ugovora nadoknaditi osigurniku štetu koja je nastala kao posljedica ostvarenja osiguranog slučaja. Glavne su obveze osiguratelja izdavanje police osiguranja i isplata naknade za štetu. Da bi se jedna osoba mogla baviti poslom osiguranja, moraju biti ispunjeni uvjeti propisani statusnim pravom osiguranja.²

Osigurani (*engl. assured*) je osoba koja je ovlaštena potraživati od osiguratelja naknadu za štetu pokrivenu osiguranjem. To svojstvo može imati samo osoba koja ima ili može imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj (osigurljiv interes).

Ugovaratelj osiguranja je osoba koja u svoje ime sklapa ugovor o osiguranju s osigurateljem. Ugovaratelj osiguranja kao stranka iz ugovora prema osiguratelju ima samostalna prava i obveze, neovisno o pravima i obvezama osiguranika.

Ugovaratelj osiguranja može sklopiti ugovor:

- a) za svoj račun,
- b) za račun druge osobe.

² Statusno pravo osiguranja u Republici Hrvatskoj uređeno je *Zakonom o osiguranju iz 1994.* Taj je zakon tri puta mijenjan i nadopunjavan (NN, br. 20/1997; NN, br. 46/1997 - pročišćeni tekst; NN, br. 116/1999; NN, br. 11/2002). Podredno, i na osiguranje se primjenjuje *Zakon o trgovačkim društvima* (NN, br. 111/1993.). Poslovi posredovanja i zastupanja u osiguranju uređeni su *Zakonom o posredovanju i zastupanju u osiguranju* (NN, br.27/1999).

5. VRSTE UGOVORA O OSIGURANJU

Postoje dvije osnovne vrste ugovora o pomorskom osiguranju: pojedinačni ugovori i opći (generalni) ugovori.

Pojedinačnim ugovorima osiguravaju se pojedini brodovi ili pojedine ugovorom točno određene pošiljke robe koje se prevoze na određenoj relaciji.

Opći ugovori su ugovori oni kojima se osigurava više brodova ili veći broj pošiljaka koje se uzastopce otpremaju i koje su u ugovoru označene samo u općim crtama.

Postoji više vrsta općih ugovora o osiguranju robe. U praksi se pretežno primjenjuju ova tri oblika: *otpisna (flotantna) polica, otvoreno pokriće (open cover) i generalna (opća) polica.*

Opći ugovori u osiguranju brodova primjenjuju se u obliku *flotnih ugovora ili flotnih policia (engl. fleet insurance)*. Flotnim ugovorima odnosno policama osiguravaju se svi brodovi jednog osiguranika ili više njih.

6. TRAJANJE UGOVORA

Ugovori o pomorskom osiguranju mogu biti: *a) ugovori na vrijeme, b) ugovori za putovanje*. Moguća je i njihova kombinacija u okviru istog ugovora. Vrijeme trajanja osiguranja ili osigurano putovanje bitan su element ugovora i navode se u polici osiguranja. S obzirom na to radi li se o osiguranju na određeno vrijeme ili za određeno putovanje razlikujemo "police na vrijeme" (time policies) i "police za putovanje" (voyage policies). Ugovori o osiguranju brodova pretežno su ugovori na određeno vrijeme, a ugovori o osiguranju robe u prijevozu pretežno su ugovori za određeno putovanje.

Trajanje ugovora kod ugovora na vrijeme određuje se navođenjem u ugovoru ili polici osiguranja prvog i posljednjeg dana osiguranja. Uobičajeno je da osiguranje na vrijeme počinje teći u 0 sati prvog i završava u 24 sata posljednjeg dana predviđenog ugovorom.

Ugovorom za putovanje osigurani se predmet osigurava za vrijeme prijevoza na određenoj relaciji koja se utvrđuje ugovorom. Osigurano se putovanje može odrediti pomoću tri elementa: relacijom, pravcem puta, trajanjem putovanja. U policama osiguranja najčešće se navodi samo relacija putovanja. Ako su ti elementi ugovoreni, oni su bitni elementi ugovora.

7. PRIJENOS PRAVA IZ UGOVORA

Prava iz ugovora o pomorskom osiguranju mogu se prenositi na druge osobe, ako među strankama nije drukčije ugovoreno. Pod prijenosom prava podrazumijeva se prijenos prava ugovornih stranaka na drugu osobu. Svoja prava iz ugovora mogu prenositi sve ugovorne stranke. Pravom pomorskog osiguranja reguliran je samo prijenos osiguranikovih prava. Kada osiguranik prenese svoja prava (*engl. assignor*) na njegovo mjesto u ugovornom odnosu dolazi novi osiguranik koji preuzima njegova prava i dužnosti (*engl. assignee*). Promjenom osiguranika osiguratelj ne može doći u gori položaj, a ni novi osiguranik u bolji od onog u kojem se nalazio njegov pravni prednik. To znači da osiguratelj može novom osiguraniku staviti iste prigovore koje je imao i prema prvobitnom osiguraniku.

Prava iz osiguranja općenito se mogu prenositi prije i poslije nastanka osiguranog slučaja. Jedino je prijenos prava prije nastanka osiguranog slučaja specifičan za pravni posao osiguranja. Prijenos prava nakon nastanka osiguranog slučaja obavlja se posebnim obveznopravnim poslom - *ugovorom o ustupu prava (cesija)*.

Pravo na naknadu iz osiguranja *prije nastanka osiguranog slučaja* najčešće se u praksi ustupa u korist banke koja je kreditirala kupnju ili gradnju nekog broda. U takvu se slučaju ugovorno ustupanje toga prava javlja kao oblik jamstva za otplatu kreditnog duga. To se pravo ustupa tzv. *vinkulacijom police osiguranja*.

8. PRESTANAK UGOVORA

Sve razloge za prestanak ugovora o pomorskom osiguranju možemo svrstati na redovne i izvanredne. Istek ugovorenog roka osiguranja redovan je način prestanka ugovora. Izvanredni razlozi za prestanak ugovora o pomorskom osiguranju mogu biti: a) propisani, b) ugovoreni.

Razlozi prestanka ugovora predviđeni su standardnim uvjetima osiguranja ili posebnim ugovornim odredbama unesenim u policu odnosno ugovor prilikom njegova sklapanja. Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses - Hulls, 1995.*), na primjer, kao razloge za prestanak osiguranja navode: promjenu klasifikacijskog društva; promjenu, suspenziju, prekid, otkaz ili istek klase broda; promjenu osobe vlasnika, promjenu zastave ili uprave nad brodom; promjenu u osobi plovidbenog poduzetnika davanjem broda u za-

kup; rekviziciju broda. U svim tim slučajevima osiguranje broda će automatski prestati, osim ako se osiguratelj pismeno ne suglasi s produženjem osiguranja.

9. ISPRAVE O OSIGURANJU

Ugovor o pomorskom osiguranju neformalni je obveznopravni posao. Za njegov postanak i valjanost u našem se pravnom sustavu ne traži da bude sastavljen u određenom obliku. Za perfektnost ugovora dovoljno je da se stranke sporazume o bitnim elementima ugovora. Sklapanje ugovora o pomorskom osiguranju u praksi redovito prati izdavanje neke od uobičajenih isprava o osiguranju. Osnovni su oblici isprava o pomorskom osiguranju *list pokrića, potvrda o sklopljenom ugovoru o osiguranju, certifikat osiguranja i polica osiguranja*.

Polica osiguranja je osnovna i najvažnija isprava o sklopljenom ugovoru o pomorskom osiguranju. Uručuje se ugovaratelju prilikom sklapanja ugovora ili poslije toga. U ovom se osiguranju uobičajeno naziva *pomorska polica (Marine Policy)*. U osiguranju robe naziva se i kargo polica (*Cargo Policy*), a u osiguranju brodova i pomorska kasko polica (*Marine Hull Policy; Hull and Machinery Policy*).

Oblik pomorske police osiguranja nije propisan. Osiguratelji se u svom poslovanju redovito koriste vlastitim obrascem pomorske police. Danas je u uporabi tzv. nova pomorska polica (*New Marine Policy Form*). Primjenjuje se od 1983. godine. Naziva se nova kako bi se razlikovala od pomorske police koja joj je prethodila (*S.G. Policy Form*).

Nova engleska pomorska polica (Form MAR) jednostavnog je oblika i ne sadrži, za razliku od S.G. police, uvjete osiguranja. U tome se ogleda bitna promjena u odnosu na prijašnje stanje. U primjeni nove police odgovarajući se sadržaj ugovornog odnosa postiže navođenjem u polici ugovorenih institutskih klauzula (ili drugih uvjeta osiguranja) i posebnih ugovornih pogodbi. Pomorska polica sadrži brojpolice, ime osiguranika, ime broda, oznaku putovanja ili trajanje osiguranja, oznaku osiguranog predmeta, ugovorenu vrijednost (ako je ugovorena), osiguranu svotu, premiju osiguranja, ugovorene uvjete osiguranja.³ Može sadržavati i obračun premije osiguranja. Obrasci pomorskih polica naših osiguratelja u osnovi su po obliku i sadržaju slični novoj engleskoj pomorskoj polici (Form MAR).⁴

³ Lloyd's Marine Policy, vidi u PRILOGU XIV.

⁴ vidi PRILOG XV.

10. ELEMENTI UGOVORA

U poslu osiguranja bitni su elementi ugovora: osigurani predmet, osigurana svota, osigurani rizici, premija osiguranja i osigurnina.

10.1. Osigurani predmet

Osigurani predmet bitan je element ugovora o osiguranju. Postojanje osiguranog predmeta uvjet je postojanja i valjanosti ugovora. Osigurani predmet mora biti označen u ugovoru odnosno polici osiguranja na način koji omogućuje utvrđivanje njegova identiteta.

Kao osigurani predmet u pomorskom osiguranju mogu biti:

- a) brod i roba (teret) i druge stvari koje se prevoze brodom ili se na njemu nalaze;
- b) vozarina, očekivana dobit, troškovi osiguranja, troškovi opskrbe broda i druge imovinske koristi i prava;
- c) odgovornost brodara za štete nanesene trećim osobama u vezi iskorištavanjem broda;
- d) brodovi u gradnji, kontejneri, platforme za istraživanje i eksploataciju podmorja.

10.2. Osigurani rizici

Pod pojmom *rizik* podrazumijeva se budući neizvjesni događaj nastao neovisno o isključivoj volji osiguranika zbog kojeg osiguranik može pretrpjeti imovinsku štetu. Sklapanjem ugovora o osiguranju osiguratelj preuzima snošenje štetnih posljedica ostvarenja osiguranog rizika. Pojam osigurani rizik valja razlikovati od pojma osigurani slučaj. Osigurani slučaj je događaj nastao ostvarenjem osiguranog rizika. Osigurani slučaj nije budući neizvjesni događaj, nego događaj koji se već ostvario. Pojam rizik obilježavaju ovi bitni elementi: mora se raditi o događaju; događaj mora biti budući; događaj mora biti neizvjestan; događaj mora biti neovisan o isključivoj volji osiguranika.

Brod i roba za vrijeme prijevoznog pothvata izloženi su brojnim rizicima. Neki su od njih imanentni prijevozu, dok su drugi rezultat radnji odnosno propusta stranaka i trećih osoba ili su u svezi sa svojstvima samog osiguranog predmeta. U osiguranju robe svi se ti rizici dijele u četiri osnovne grupe: a) osnovni rizici, b) dopunski rizici, c) dopunski rizici koji nisu obuhvaćeni pojmom "rizik",

d) ratni rizici i rizici štrajka. Osigurani se rizici u osiguranju brodova dijele na pomorske rizike, ratne rizike i rizike štrajka.

10.3. Osigurana svota

Osiguranje se sklapa na određenu svotu. Nazivamo je osiguranom svotom (*engl. Sum Insured, Amount Insured*). Kriterij za procjenu visine svote na koju će se sklopiti osiguranje jest *tržišna vrijednost osiguranog predmeta na početku osiguranja (stvarna vrijednost)*. Pravilna procjena visine vrijednosti osiguranog predmeta osigurava svrhu sklapanja ugovora o osiguranju kao ugovora o naknadi za štetu.

Visinu osigurane svote može jednostrano odrediti ugovaratelj osiguranja, ali vrijednost osiguranog predmeta stranke mogu utvrditi dogovorno. Tada govorimo o *ugovorenoj vrijednosti osiguranog predmeta (engl. Agreed Value)*. Ta vrijednost mora biti navedena u ugovoru ili polici osiguranja s naznakom da se radi o ugovorenoj vrijednosti. Takve police nazivamo *valutirane police (engl. Valued Policy)*. Ako iz police nije vidljivo da je vrijednost osiguranog predmeta ugovorena, takva se policia naziva *nevalutirana policia (engl. Unvalued Policy)*. Police osiguranja broda i robe redovito su valutirane police.

Osigurana svota navedena u ugovoru ili polici osiguranja ima trostruku osnovnu funkciju:

- a) gornja je granica obveze osiguratelja za štete pokrivena osiguranjem,
- b) služi kao osnovica za obračun naknade štete,
- c) služi kao osnovica za obračun premije osiguranja.

Za štete pokrivena osiguranjem osiguratelj je u obvezi preko osigurane svote samo u slučajevima koji su predviđeni zakonom ili ugovorom.

Ugovorena vrijednost osiguranog predmeta navedena u ugovoru ili polici osiguranja obvezuje obje ugovorne stranke. Ta je vrijednost mjerodavna za utvrđivanje svih prava i obveza iz ugovora. Ugovorena vrijednost obvezuje stranke neovisno o tome odgovara li stvarnoj vrijednosti osiguranog predmeta u vrijeme sklapanja osiguranja. Eventualne promjene stvarne vrijednosti osiguranog predmeta dok traje osiguranje također ne utječu na prava i obveze stranaka u odnosu na ugovorenu vrijednost. Osiguratelj može osporiti ugovorenu vrijednost samo u slučaju prijave ili ako je u pitanju očita pogreška. Ako vrijednost osiguranog predmeta među strankama nije ugovorena, kao vrijednost osiguranog predmeta uzima se njegova stvarna vrijednost. Prilikom određivanja

naknade iz osiguranja uspoređuje se osigurana svota i stvarna vrijednost osiguranog predmeta. Pod stvarnom vrijednošću razumijeva se tržišna vrijednost osiguranog predmeta na početku osiguranja (čl.708, st.2. PZ).

Osiguranje se može provesti na stvarnu vrijednost, na veću ili manju vrijednost od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta. Isto tako osigurana svota može biti jednaka, veća ili manja od vrijednosti osiguranog predmeta koja je dogovorno utvrđena u ugovoru o osiguranju (ugovorena vrijednost). Ako je osiguranje provedeno na stvarnu vrijednost, govorimo o *punom osiguranju*. Proveđe li se osiguranje na veću vrijednost od stvarne, postoji *nadosiguranje*. Ako je osiguranje provedeno na manju vrijednost od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, govorimo o *podosiguranju*. Osigurati se može i samo dio ugovorene vrijednosti osiguranog predmeta, pa tada imamo *djelomično osiguranje*. Na primjer, ugovorena vrijednost broda je 10,000.000 USD, a osigura se samo 8,000.000 USD, tj. 80% ugovorene vrijednosti.

Naknada za štetu u slučaju nadosiguranja ili podosiguranja obračunava se prema ovim pravilima:

Ako je osigurana svota veća od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini stvarne vrijednosti osiguranog predmeta.

U slučaju podosiguranja ili djelomičnog osiguranja, tj. kada je osigurana svota manja od ugovorene, odnosno stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, osiguratelj je obavezan nadoknaditi nastalu štetu samo razmjerno odnosu između osigurane svote i ugovorene, odnosno stvarne vrijednosti osiguranog predmeta (čl.711. PZ). To pravilo nazivamo *pravilom podosiguranja*.

Primjer:

Brod je osiguran na svotu od 9.000, a njegova je ugovorena odnosno stvarna vrijednost 15.000. Visina nastale štete pokrivena osiguranjem iznosila je 3.000. Naknada iz osiguranja u slučaju djelomične štete utvrdit će se ovako:

$$3000 \cdot x; \quad x = \frac{9000}{15000} = 0,6; \quad 3000 \cdot 0,6 = 1800$$

U ovom će primjeru naknada iz osiguranja iznositi 1.800, a ostatak će štete (do 3.000) snositi sam osiguranik. U slučaju potpunog gubitka osiguranog broda, naknada iz osiguranja iznositi će samo 9.000, neovisno o tome što je njegova stvarna vrijednost 15.000.

10.4. Premija osiguranja

Premija osiguranja je novčana naknada koju mora platiti ugovaratelj osiguranja u zamjenu za preuzimanje rizika u osiguranje. Premija je novčani ekvivalent rizika preuzetog u osiguranje, pa se općenito može reći da njena visina ovisi o težini i veličini rizika. Sa stajališta težine rizika visina premije u osnovi ovisi o

- a) stupnju vjerojatnosti nastupa osiguranog rizika,
- b) mogućoj visini štete.

Premija osiguranja bitan je element ugovora o osiguranju. Kao i svi ostali trgovačkopravni poslovi, osiguranje je naplatan pravni posao. Premiju osiguranja dužan je platiti ugovaratelj osiguranja neposredno poslije sklapanja ugovora o osiguranju. Stranke mogu ugovoriti i drukčije.

Premija osiguranja za svaki konkretni slučaj određuje se na temelju

- a) tarife osiguratelja,
- b) individualne procjene težine rizika na temelju iskustva i znanja.

Ovisno o rizicima i vremenu određivanja, premija može biti

- a) osnovna,
- b) dodatna.

10.5. Osigurani slučaj

Osigurani je slučaj događaj nastao kao posljedica ostvarenja osiguranog rizika. Sastoji se od uzroka i posljedica. Kao posljedica ostvarenja osiguranog slučaja javlja se osigurana šteta. Štetne promjene postojećeg stanja mogu se javiti u ovim oblicima:

- a) fizičko uništenje ili pogoršanje stanja osiguranog predmeta,
- b) sprječavanje povećanja materijalnog dobra osiguranika, u slučaju osiguranja očekivane dobiti.

Za nastanak obveze osiguratelja na isplatu naknade za štetu relevantni su samo oni uzroci i samo one posljedice koje su osigurane (osigurani rizici; osigurane štete).

Osigurani se rizik mora ostvariti dok traje osiguranje. U odnosu na mjesto nastanka događaja rizik se mora ostvariti u okviru granica koje nisu isključene iz osiguranja.

Šteta je redovito posljedica više uzroka, čitava lanca uzroka. Tada se javlja pitanje prema kojem će se kriteriju utvrditi relevantni uzrok štete. To je pitanje presudno značajno kada su neki rizici osigurani, a neki nisu. Posebice se to javlja kada međusobno konkuriraju ratni i pomorski rizici kao uzroci nastale štete, a osigurani su samo jedni ili samo drugi, ili su osigurani različitim ugovorima.

U tom su pogledu poznata dva sustava:

- a) prema prvome, mjerodavna je teorija neposrednog uzroka (*Doctrine of Proximate Cause*),
- b) prema drugome, pokrivene su štete nastale kao posljedica osiguranih rizika i među njima ne mora postojati neposredna uzročna veza.

Striktna primjena načela neposrednog uzroka u praksi je često dovodila do nezadovoljavajućih rezultata, jer se zanemarivao stvaran uzrok štete. Zbog toga se danas kao osnovni kriterij umjesto najbližeg uzroka vremenu nastanka štete uzima *najvažniji i stvaran uzrok štete, tj. rizik koji je neposredno uzrokovao štetu ili je šteta nastala kao neminovna posljedica njegova ostvarenja*.

11. OSIGURANE ŠTETE

11.1. Općenito

Pod pojmom osigurane štete podrazumijeva se gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta, kao i svaka druga vrsta osiguranjem pokrivene štete, nastala kao posljedica osiguranih rizika. Posljedice ostvarenja osiguranog rizika mogu se ogledati u potpunom ili djelomičnom gubitku osiguranog predmeta, njegovu oštećenju, raznim troškovima i obvezama osiguranika prema trećim osobama.

Pomorskim osiguranjem pokriven je samo fizički gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog osiguranih rizika. Posljedične (daljnje) štete financijske naravi nisu pokrivene tim osiguranjem ni kada su posljedica osiguranih rizika.

Pravo pomorskog osiguranja poznaje tipizirane vrste osiguranih slučajeva prema posljedicama pod nazivom vrste (kategorije) šteta. Pomorski zakonik poznaje ove kategorije šteta:

- a) potpuni gubitak osiguranog predmeta,
- b) djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta,

- c) osiguranikovi troškovi spašavanja,
- d) troškovi neposredno uzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja,
- e) zajedničke havarije,
- f) nagrade za spašavanje,
- g) troškovi utvrđivanja i likvidacije štete pokrivena osiguranjem.

Ugovornim odredbama mogu se osigurati i samo neke kategorije tih šteta. Na primjer, osigurati se može samo potpuni gubitak osiguranog predmeta. Zakonom nije pokrivena odgovornost osiguranika za štete nanesene trećim osobama (čl.719, st.2.). Na primjer, ugovorna ili izvanugovorna odgovornost broдача. Za osiguranje odgovornosti potrebno je posebno ugovorno utanačenje.

11.2. Potpuni gubitak

Potpuni gubitak osiguranog predmeta može se javiti kao *stvarni potpuni gubitak* (engl. *Actual Total Loss*) ili kao *izvedeni potpuni gubitak* (engl. *Constructive Total Loss*). Osiguratelj i osiguranik jednu štetu mogu sporazumno riješiti kao potpuni gubitak premda osigurani predmet nije stvarno pretrpio potpuni gubitak. Taj se oblik potpunog gubitka naziva *sporazumni potpuni gubitak* (engl. *Compromised Total Loss*).

Ako nisu ispunjeni uvjeti da bi se jedna šteta tretirala kao potpuni gubitak, tada se radi o djelomičnom gubitku ili oštećenju osiguranog predmeta.

Stvarni potpuni gubitak

Stvarni potpuni gubitak može se manifestirati na tri različita načina:

- a) potpuni materijalni gubitak osiguranog predmeta (na primjer, fizičko uništenje osiguranog predmeta u požaru; potonuće osiguranog broда bez mogućnosti vađenja i sl.);
- b) osigurani je predmet oštećen u takvu opsegu ili su oštećenja takve naravi da njegov popravak nije moguć i prestaje biti stvar određene vrste;
- c) nestanak ili trajno oduzimanje cijelog osiguranog predmeta.

Kada je brod nestao i o njemu nema nikakvih vijesti, pretpostavlja se da je nastupio njegov potpuni gubitak, ako su od primitka posljednje vijesti o broду protekla tri mjeseca. Taj javni oblik potpunoga gubitka broда naziva se *pretpostavljeni gubitak* (engl. *Presumed Total Loss*).

Ako je vrijednost osiguranog predmeta ugovorena (*tzv. valutirane police*), kod potpunog se gubitka (stvarnog ili izvedenog) iz osiguranja naknađuje šteta u visini ugovorene vrijednosti. Ako je ugovorena vrijednost osigurana samo dje-

lomično, iz osiguranja se naknađuje šteta u visini osigurane svote. Kada vrijednost osiguranog predmeta *nije ugovorena*, kriterij je za određivanje naknade iz osiguranja stvarna vrijednost osiguranog predmeta, ali ne iznad osigurane svote (čl.722, st.2. PZ). Stvarna se vrijednost osiguranog predmeta ocjenjuje tek pri određivanju naknade iz osiguranja, a mjerodavna je ona vrijednost koju je osigurani predmet imao na početku osiguranja, ako nije drukčije izričito ugovoreno (čl.708. PZ).

Štete zbog potpunog gubitka naknađuju se iz osiguranja bez odbitka eventualno ugovorene franšize, osim ako nije drukčije izričito ugovoreno.

Isplatom naknade za štetu zbog potpunog gubitka osiguranog predmeta (stvarnog ili izvedenog) na osiguratelja prelaze sva prava koja osiguranik ima na osiguranom predmetu, npr. na osiguranom broду.

Izvedeni potpuni gubitak

Izvedeni potpuni gubitak jest ekonomski a ne fizički gubitak osiguranog predmeta. Pod pojmom izvedeni potpuni gubitak u smislu osigurane štete podrazumijevamo slučaj kada osigurani predmet nije potpuno fizički izgubljen (fizički i dalje postoji), ali su posljedice ostvarenja osiguranog rizika takve naravi i opsega da bi troškovi popravka osiguranog predmeta bili isti ili veći od njegove stvarne vrijednosti.

Da bi osiguranik ostvario pravo na osigurninu za izvedeni potpuni gubitak, neophodan je uvjet da objavi osiguratelju napuštanje osiguranog predmeta (engl. *abandonment*). U našem je pravu osiguranik dužan podnijeti obrazloženi pisani zahtjev za isplatu naknade (čl.723, st.3. PZ). Prihvatom izjave o napuštanju osiguratelj je obvezan isplatiti naknadu kao da je nastao potpuni gubitak.

U slučaju izvedenog potpunoga gubitka, naknada iz osiguranja obračunava se na isti način kao da je nastao stvarni potpuni gubitak. Osim naknade za potpuni gubitak, nadoknađuju se još samo osiguranikovi troškovi spašavanja. Pri obračunavanju naknade iz osiguranja ne primjenjuje se ugovorena franšiza. Osiguratelj nije u obvezi za nepopravljena oštećenja osiguranog predmeta nastala u prethodnim nezgodama.

Umjesto da traži naknadu štete zbog izvedenog potpunoga gubitka, osiguranik može popraviti osigurani predmet. Šteta će se tada tretirati kao djelomična šteta.

U osiguranju brodova izvedeni potpuni gubitak može nastati i zbog *deposesije* broда. Osiguranjem broда od ratnih rizika obuhvaćeni su i takvi rizici ostvarenjem kojih osiguranik na kraće ili duže vrijeme gubi mogućnost da se slo-

bodno koristi brodom ili njime raspolaže. Da bi osiguranik u takvim situacijama stekao pravo na zahtjev za izvedeni potpuni gubitak, potrebno je da protekne rok od dvanaest mjeseci od dana kada je izgubio faktičnu vlast na brodu.

11.3. Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta

Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta kao posebna kategorija štete obuhvaća

- a) potpuni gubitak dijela osiguranog predmeta,
- b) oštećenje osiguranog predmeta.

Takvu štetu, za razliku od potpunog gubitka, nazivamo *djelomičnom štetom* (engl. *partial loss*). *Djelomični gubitak* podrazumijeva potpuni gubitak dijela osiguranog predmeta. Na primjer, potpuni gubitak vijka broda. *Oštećenje* osiguranog predmeta podrazumijeva njegovo fizičko oštećenje. Izgubljeni se dijelovi zamjenjuju novima u postupku popravka, a oštećeni dovode popravkom u prijašnje stanje.

Djelomične štete koje nisu štete zajedničke havarije u engleskom se pravnom sustavu nazivaju *particular average*.

U slučaju oštećenja osiguranog predmeta ili gubitka jednoga njegova sastavnog dijela iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini troškova nužnih za popravak ili zamjenu izgubljenih dijelova i dovođenje osiguranog predmeta u prvobitno stanje, ali ne iznad osigurane svote. Osiguratelj je obavezan nadoknaditi *uzastopne štete* nastale za istog osiguranja i kad ukupna visina naknade za pokriveno štete prelazi osiguranu svotu.

Kod određivanja naknade za štetu zbog djelomičnog gubitka ili oštećenja uzima se u obzir je li osigurani predmet podosiguran ili nadosiguran. Kod *nevalutiranih polica* uspoređuje se osigurana svota i stvarna vrijednost osiguranog predmeta na početku osiguranja, a kod *valutiranih* osigurana svota i ugovorena vrijednost.

Ako je osigurani predmet *podosiguran*, troškovi popravka nadoknađuju se prema pravilu proporcije, tj. naknada se obračunava razmjerno odnosu između osigurane svote i njegove ugovorene vrijednosti, a ako vrijednost nije ugovorena, razmjerno odnosu osigurane svote i njegove stvarne vrijednosti. Ako je osigurani predmet *nadosiguran*, pri likvidaciji štete uzet će se u obzir samo ugovorena odnosno stvarna vrijednost osiguranog predmeta.

11.4. Osiguranikovi troškovi spašavanja

Pod pojmom osiguranikovi troškovi spašavanja podrazumijevaju se izvanredni troškovi osiguranika ili njegova punomoćnika nastali da bi se izbjegle štete od neposredne opasnosti ili smanjile već nastale štete. Time nisu obuhvaćene nagrade za spašavanje i zajedničke havarije u smislu instituta pomorskog prava.

Osiguranikovi troškovi spašavanja nadoknađuju se iz osiguranja i kada s ostalim naknadama iz osiguranja premašuju svotu na koju je sklopljeno osiguranje (čl. 728, st. 2. PZ). Specifičnost ove kategorije šteta ogleda se i u tome što osiguranik ima pravo na troškove spašavanja neovisno o tome je li poduzimanje radnji spašavanja bilo korisno ili nije (čl. 728, st. 2. PZ).

Obveza osiguratelja za osiguranikove troškove spašavanja po visini je dvjako ograničena: trošak mora biti razborit; gornja granica obveze osiguratelja za te troškove jest osigurana svota.

11.5. Troškovi neposredno uzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja

Troškovi uzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja naknadivi su iz osiguranja samo ako su neposredna posljedica osiguranog slučaja, a ne i kada su posredno time uzrokovani (čl. 728, st. 3. PZ). Dok su osiguranikovi troškovi spašavanja naknadivi i preko osigurane svote, ovi se troškovi nadoknađuju iz osiguranja samo do osigurane svote (čl. 728, st. 3. PZ).

Ako je osigurani predmet podosiguran, pri određivanju naknade iz osiguranja za ove troškove primjenjuje se pravilo podosiguranja.

11.6. Zajedničke havarije

Ugovorom o pomorskom osiguranju redovito su osiguranjem obuhvaćene zajedničke havarije i nagrade za spašavanje. U standardnim uvjetima za osiguranje brodova, robe i vozarina među osigurane štete svrstane su i zajedničke havarije i nagrade za spašavanje. Obuhvaćene su osiguranjem pomorskih i ratnih rizika.

Osiguranjem zajedničkih havarija iz osiguranja se nadoknađuju

- a) gubici ili oštećenja osiguranog predmeta i troškovi osiguranika u vezi s tim predmetom koji su priznati u pravovaljanoj diobnoj osnovi;
- b) doprinosi u zajedničku havariju koji su za osigurani predmet određeni u takvoj diobnoj osnovi.

Osigurane su samo one zajedničke havarije koje su nastale kao posljedica ostvarenja osiguranih rizika.

U slučaju gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta (havarije štete, *general average sacrifices*) osiguranik ima pravo na izravan zahtjev za naknadu iz osiguranja kao da se radi o posebnoj havariji (*particular average*).

11.7. Nagrade za spašavanje

Pod pojmom *nagrada za spašavanje* podrazumijevaju se potraživanja spašavatelja na temelju pomorsko-pravnih propisa. Kako se radnjom spašavanja ne zaštićuje samo interes osiguranika, nego i interes osiguratelja broda ili stvari s broda, pravo pomorskog osiguranja kao posebnu kategoriju osigurane štete poznaje i nagradu za spašavanje. Uključivanje nagrade za spašavanje u pokriće osiguranjem temelji se na pretpostavci

- a) da se radi o spašavanju osiguranog predmeta,
- b) da je spašavanje nastalo kao posljedica osiguranih rizika,
- c) da je spašavanje dalo koristan rezultat.

Nagrada za spašavanje kao kategorija osigurane štete odgovara nagradi iz odnosa spašavanja.

Iz osiguranja se nadoknađuju nagrade za spašavanje osiguranog predmeta od opasnosti pokrivenih osiguranjem, koje je osiguranik dužan platiti, te troškovi postupka utvrđivanja nagrade (čl.727. PZ). Pravo na zahtjev za naknadu iz osiguranja vezuje se samo za spašavanje od opasnosti uzrokovanih osiguranim rizicima.

11.8. Troškovi utvrđivanja i likvidacije štete

Ako je nastala šteta pokrivena osiguranjem, iz osiguranja se nadoknađuju troškovi koji su bili potrebni za utvrđivanje i likvidaciju štete. Ti se troškovi nadoknađuju u potpunosti i u slučaju podosiguranja, te kada zajedno s naknadom za štetu prelaze osiguranu svotu.

12. ŠTETE ISKLJUČENE IZ OSIGURANJA

Posebnu kategoriju šteta u pomorskom osiguranju čine štete isključene iz osiguranja (*engl. excluded losses*). štete isključene iz osiguranja mogu biti:

- a) propisane,
- b) ugovorene.

Štete koje su isključene iz osiguranja prema samom Pomorskom zakoniku dvojakе su naravi. Razlikuju se prema tome mogu li se osigurati posebnim ugovornim odredbama ili ne. Štete nastale posredno ili neposredno zbog namjernog postupka osiguranika ne mogu se osigurati ni izričitim ugovornim odredbama (čl.721, st.1. PZ). Drugu grupu isključenih šteta čine one štete koje se mogu osigurati posebnim ugovornim odredbama. U tu grupu spadaju štete nastale posredno ili neposredno zbog

- krajnje nepažnje osiguranika,
- namjernog postupka ili krajnje nepažnje osoba za čije postupke, prema samom zakonu, odgovara osiguranik,
- nastupanja ratnih i političkih rizika (čl.721, st.2.).

Iz osiguranja broda isključene su štete nastale posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za njih znao (čl.742, st.1.). Kod osiguranja robe, iz osiguranja su isključene štete nastale zbog mane ili prirodnih svojstava, ako nije drugačije ugovoreno (čl.746, st.1.).

Ugovornim odredbama stranke mogu, u granicama dopuštenim zakonom, mijenjati zakonske odredbe o štetama isključenim iz osiguranja. Ugovoriti se može osiguranje i onih šteta koje su zakonom isključene iz osiguranja. Tada će vrijediti ono što je ugovoreno, a ne ono što je propisano.

13. SUDJELOVANJE OSIGURANIKA U ŠTETI. FRANŠIZA

Stranke mogu ugovorom predvidjeti da osim osiguratelja dio osigurane štete snosi i osiguranik. Sudjelovanje osiguranika u šteti ugovorno se provodi ugovaranjem *franšize i samopridržaja osiguranika*.

Pod *franšizom* se podrazumijeva iznos ili postotak predviđen ugovorom o osiguranju do kojeg iznosa šteta nije naknadiiva iz osiguranja (snosi je osiguranik), premda je ta šteta inače pokrivena osiguranjem; može biti izražena u novčanom iznosu ili u postotku od osigurane svote. Osnovna je svrha primjene fran-

šize da potiče osiguranika na poduzimanje preventivnih mjera, te da se iz osiguranja isključuje male štete ili štete koje su posljedica normalnog gubitka. U suvremenom se pomorskom osiguranju uobičajeno primjenjuju dvije vrste franšiza: *odbitna (apsolutna)* i *integralna (relativna) franšiza*. Visina franšize jedan je od elemenata koji se uzima u obzir pri određivanju premije osiguranja. Što je franšiza veća, premija osiguranja je manja.

U sustavu *odbitne franšize* osiguranik snosi svaku štetu do ugovorenog iznosa franšize. Osiguratelj je obavezan nadoknaditi samo iznos pretrpljene štete koji premašuje ugovorenu franšizu. Ako je, naprimjer, šteta 100.000 USD, a ugovorena franšiza 50.000 USD, naknada iz osiguranja iznosit će 50.000 USD. Odbitna franšiza može biti izražena u apsolutnom iznosu ili u postotku (uobičajeno od osigurane svote). Franšiza izražena u apsolutnom iznosu redovito se primjenjuje u osiguranju brodova. Može se ugovoriti posebno za štete na trupu, a posebno za štete na strojevima. U osiguranju robe odbitna se franšiza uobičajeno određuje u postotku od vrijednosti cijele pošiljke ili pojedinog njena dijela (koleta, vagona, teglenice). Pri osiguranju dopunskih rizika franšiza se može ugovoriti samo za te rizike. Naprimjer, pruža se osiguranje rizika "manjka iz bilo kojeg uzroka" uz primjenu franšize u visini normalnog gubitka zbog kala, rasipanja, rastura, hlapljenja ili sl.

U sustavu *integralne franšize* osiguranik snosi štetu u cijelosti ako visina nastale štete nije premašila ugovoreni iznos (određen u apsolutnom iznosu ili u postotku od osigurane svote). Ako je nastala šteta po visini veća od ugovorenog iznosa franšize, štetu u cijelosti snosi osiguratelj. Naprimjer, ugovorena je franšiza 100.000. Nastala šteta iznosi 90.000. Štetu u cijelosti snosi osiguranik. Ako nastala šteta iznosi 150.000, štetu u cijelosti snosi osiguratelj.

Neki standardni uvjeti osiguranja sadrže posebnu odredbu o franšizi. Institutske klauzule za osiguranje brodova i osiguranje brodova u gradnji sadrže klauzulu o odbitnoj franšizi (Deductible Clause; opširnije, infra). U osiguranju brodova ugovorena se franšiza primjenjuje na sve djelomične štete, uključujući i štete iz odgovornosti za sudar brodova, zajedničku havariju, nagradu za spašavanje i osiguranikove troškove spašavanja. Ne primjenjuje se na štete zbog stvarnog ili izvedenog potpunog gubitka osiguranog predmeta. Kriterij za primjenu ugovorene odbitne franšize jest događaj. Uzimaju se u obzir iznosi svih šteta proisteklih iz svake pojedine nezgode ili događaja. Sustav integralne franšize sadrže danas samo institutske klauzule za osiguranje vozarine.

14. SUBROGACIJA OSIGURATELJA

U pravnom se poslu osiguranja pojmom *subrogacija* označava pravo osiguratelja da stupi u pravnu poziciju osiguranika u vezi sa štetom za koju je isplaćena osigurnina.

Prema Pomorskom zakoniku, isplatom naknade iz osiguranja sva prava osiguranika prema trećim osobama, nastala u vezi sa štetom za koju je isplaćena naknada, prelaze na osiguratelja, ali najviše do isplaćene svote (čl.736. st.1.). Pod pojmom treće osobe podrazumijevaju se bilo koje fizičke ili pravne osobe koje su počinile štetnu radnju, a nisu stranke iz ugovora o osiguranju. Odgovornost trećih osoba za štetu može biti dvojake naravi: a) ugovorna, b) izvanugovorna.

Pravo subrogacije osiguratelja opravdavaju dva osnovna pravna razloga: a) Opće je pravno načelo da oštećeni ne može ostvariti veću naknadu nego li je vrijednost pretrpljene štete. Zbog toga oštećeni ne može dva puta naplatiti istu štetu, jednom od osiguratelja a drugi put od osobe odgovorne za štetu; b) Treće osobe ne mogu imati koristi od činjenice što postoji ugovor o osiguranju u okviru kojeg one nemaju položaj stranke. Treće osobe tereti dužnost popravka štete neovisno o tome što je oštećeni (osiguranik) dobio naknadu iz osiguranja. U suprotnom bi se osoba odgovorna za nastanak štete neopravdano okoristila.

Za subrogaciju osiguratelja potrebno je ispunjenje ovih pravnih pretpostavki:

- a) da je osiguratelj isplatio osigurninu,
- b) da postoji odgovornost treće osobe za štetu za koju je isplaćena naknada iz osiguranja,
- c) da postoji materijalnopravni zahtjev osiguranika prema štetniku.

Na temelju instituta subrogacije, isplatom osigurnine osiguranik gubi a osiguratelj stječe u visini isplaćene naknade aktivnu obveznopravnu legitimaciju prema štetniku. Time osiguratelj postaje i aktivno procesno legitimiran, tj. stječe ovlaštenje da pokrene parnicu protiv štetnika.

Potraživanje osiguratelja na temelju prava subrogacije po visini je ograničeno na: a) iznos isplaćene naknade, b) iznos koji odgovorna osoba duguje osiguraniku prema propisu koji se primjenjuje na obveznopravni odnos odgovornosti za štetu.

15. ZASTARA PRAVA

Tražbine iz ugovora o pomorskom osiguranju zastarijevaju poslije pet godina. Taj rok teče od prvog dana nakon što protekne kalendarska godina u kojoj je nastala tražbina, a završava pošto protekne peta godina poslije toga. Peto-godišnji zastarni rok za tražbinu naknade za doprinos u zajedničku havariju i za nagradu za spašavanje počinje teći od dana kada su utvrđeni doprinos i nagrada koje treba platiti osiguranik, a za tražbinu naknade za štete nanosene trećim osobama (odgovornost prema trećima), od dana kada je osiguranik dobio zahtjev treće osobe za naknadu štete.

16. OSIGURANJE ROBE

16.1. Uvodne napomene

Pod pojmom *osiguranje robe* podrazumijeva se ugovor o osiguranju robe i drugih stvari koje se prenose ili prevoze brodovima, kopnenim prijevoznim sredstvima ili letjelicama. Razlikujemo osiguranje robe u pomorskom, kopnom i zračnom prijevozu i prijevozu unutarnjim plovnim vodama.

Predmet je osiguranja roba ili druge stvari izložene rizicima prijenosa ili prijevoza. Pod pojmom roba nije obuhvaćena samo roba u smislu stvari u trgovačkom prometu, nego svaka tjelesna pokretna stvar. Pri tom nije značajna priroda stvari, njen oblik, težina, način njezina pakiranja, kao ni vrijednost stvari.

Kako se pod predmetom osiguranja razumijevaju stvari u prijevozu, ovo se osiguranje naziva i *kargo osiguranje (Marine Cargo Insurance)*. U ovom osiguranju kao predmet osiguranja u okviru istog ugovora osim robe mogu se javiti i očekivana dobit, trošak osiguranja, vozarina i drugi troškovi.

Pomorsko osiguranje robe obuhvaća osiguranje robe u pomorskom prijevozu, kao i za vrijeme prijevoza kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu, uključujući i usputna uskladištenja (multimodalni prijevozi). Na ta se osiguranja primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika o ugovoru o pomorskom osiguranju. Te se odredbe primjenjuju i na osiguranje robe u prijevozu unutarnjim plovnim vodama. Pomorski zakonik sadržava osim općih odredbi o ugovoru o pomorskom osiguranju i posebne odredbe za osiguranje robe. Kako su te zakonske odredbe pretežno dispozitivne pravne naravi, prava i obveze stranaka redovito se reguliraju ugovornim odredbama.

U osiguranju robe koriste se standardizirane ugovorne klauzule. Najpoznatije su klauzule koje donosi *Institute of London Underwriters (Institute Cargo Clauses)*. U našoj se praksi te klauzule primjenjuju u osiguranju međunarodnog pomorskog karga. Primjena institutskih klauzula počiva na ugovoru stranaka. Ugovorene institutske klauzule sastavni su dio ugovora. Na taj način one postaju mjerodavne za utvrđivanje prava i obveza stranaka.

16.2. Osiguranje robe prema institutskim klauzulama

a) Općenito

Institutske klauzule za osiguranje robe mogu se prema namjeni podijeliti na opće i posebne. Posebne klauzule su namijenjene za osiguranje pojedinih vrsta roba. Poznate su pod nazivom *Institute Trade Clauses*. Postoje opće klauzule za osiguranje pomorskih (transportnih) rizika, a posebne za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka.

Za osiguranje pomorskih (transportnih) rizika postoje tri cjelovite zbirke institutskih klauzula:

- a) *Institute Cargo Clauses (A)*,
- b) *Institute Cargo Clauses (B)*,
- c) *Institute Cargo Clauses (C)*.

Te su klauzule donesene 1982. godine. Za osiguranje ratnih rizika postoje *Institute War Clauses (Cargo)*, a za osiguranje rizika štrajka *Institute Strikes Clauses (Cargo)*.

Opće institutske klauzule međusobno se razlikuju prema širini pokrića. Komplet *Institute Cargo Clauses (A)* pruža osiguranje *svih rizika (all risks)*. Klauzule (B) i (C) dva su tipa užih pokrića u odnosu na klauzule (A). Sadržaj pokrića tim je klauzulama određen različitim metodom. Klauzula (A) primjenjuje *all risks* metodu, dok su klauzulama (B) i (C) osigurani rizici određeni metodom *nabrojenih rizika (named perils)*.

Prema sadržaju, institutske su klauzule gotovo potpuni ugovorni regulativi. Primjenjuju se uz novi obrazac pomorske police - *MAR Form*. U praksi našeg osiguranja institutske se klauzule primjenjuju uz pomorske police naših osiguratelja.

Institutske klauzule pružaju osiguranje *od skladišta do skladišta*. Roba je osigurana ne samo za vrijeme pomorskog prijevoza, nego i za vrijeme prijevoza kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu (cestom ili željeznicom), kao

i za vrijeme dok se prije, u tijeku ili poslije prijevoza brodom nalazi u skladištima, stovarištima ili drugim mjestima. Time se uspostavlja jedinstven pravni sustav - pomorskopravni - neovisno o tome što se prijevoz obavlja osim morem i drugim granama prometa. Na taj način, premda predstavljaju uvjete pomorskog osiguranja, institutske klauzule imaju značajke uvjeta transportnog osiguranja.

Institutske klauzule A, B i C kompleti su od po 19 klauzula i *Napomene* na kraju kompleta. Međusobno se razlikuju samo prema prvoj klauzuli u kompletu - *Klauzuli o osiguranim rizicima*.

b) Institutske klauzule za osiguranje pomorskih rizika (A,B,C)

Osigurani rizici i štete

Institutske klauzule za osiguranje pomorskih rizika pod naslovom *Osigurani rizici (Risks covered)* sadrže tri klauzule:

- a) Klauzulu o osiguranim rizicima (*Risks Clause*),
- b) Klauzulu o zajedničkoj havariji (*General Average Clause*) i
- c) Klauzulu o sudaru uslijed obostrane krivnje (*Both to Blame Collision Clause*).

Pojedini kompleti klauzula međusobno se razlikuju prema prvoj klauzuli - klauzuli o osiguranim rizicima.

Prema **institutskoj klauzuli (A)**, osigurani su *svi rizici gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta*, osim onih izričito isključenih iz osiguranja.⁵ Pojmom svi rizici nisu obuhvaćene sve štete. Pod pojmom rizik podrazumijeva se neizvjestan događaj, nezgoda (*fortuity*), koji ima za posljedicu gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta. Uzrok njegova nastanka ne proizlazi iz mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta, nego izvan njega. Događaj, u pravilu, mora biti budući, tj. mora se zbiti nakon sklapanja ugovora. Nastup događaja mora biti neizvjestan.

Prema **institutskoj klauzuli (B)**, osigurani su:

- a) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pripisati
 - požaru ili eksploziji,
 - nasukanju, naslanjanju na dno, potonuću ili prevrnuću broda ili drugog plovila,
 - prevrnuću ili iskliznuću kopnenog vozila,
 - sudaru ili udaru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom,

⁵ Prijevod cjelovite zbirke Institute Cargo Clauses (A) vidi u PRILOGU XVI, infra.

- iskrcaju tereta u luci skloništa,
- potresu, vulkanskoj erupciji ili udaru groma.

- b) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog
 - žrtvovanja u zajedničkoj havariji,
 - izbacivanja tereta u more ili otplavljenja,
 - prodora morske, jezerske ili riječne vode u brod, drugo plovilo, spremište, vozilo, kontejner ili mjesto uskladištenja.
- c) Potpuni gubitak svakog koleta nastao padom u more ili padom za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja s broda, ili drugog plovila.⁶

Prema **institutskoj klauzuli (C)**, osigurani su:

- a) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pripisati
 - požaru ili eksploziji,
 - nasukanju, naslanjanju na dno, potonuću ili prevrnuću broda ili drugog plovila,
 - prevrnuću ili iskliznuću kopnenog vozila,
 - sudaru ili udaru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom,
 - iskrcaju tereta u luci skloništa.
- b) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog
 - žrtvovanja u zajedničkoj havariji,
 - izbacivanja tereta u more.⁷

Postoje ove klauzule o štetama isključenim iz osiguranja:

Opća klauzula o štetama isključenim iz osiguranja (*General Exclusion Clause*). Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene štete nastale zbog: namjernog postupka osiguranika (*wilful misconduct of the assured*), normalnog curenja, normalnog gubitka u težini ili zapremini ili uobičajenog trošenja osiguranog predmeta; nedovoljnog ili neodgovarajućeg pakiranja; unutrašnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta; zakašnjenja; insolventije brodarka; upotrebe u ratne svrhe atomske ili nuklearne fisije ili fuzije. Te odredbe sadrže sva tri seta općih klauzula (A, B, C). Klauzulom (B) i (C) osim navedenih isključene su i štete nastale zbog namjernog protupravnog postupka bilo koje osobe.

⁶ Prijevod cjelovite zbirke Institute Cargo Clauses (B) vidi u PRILOGU XVII, infra.

⁷ Prijevod cjelovite zbirke Institute Cargo Clauses (C) vidi u PRILOGU XVIII, infra.

Klauzula o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu (*Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause*). Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene štete nastale zbog nesposobnosti broda za plovidbu ili neprikladnosti broda, vozila ili kontejnera za siguran prijevoz osiguranog predmeta u slučaju kada je osiguraniku ta okolnost bila poznata u vrijeme ukrcanja robe u vozilo. Usuprotnom se osiguratelj odriče takva prigovora.

Klauzula o isključenju ratnog rizika (*War Exclusion Clause*). Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene štete nastale zbog rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka i sl.; zarobljavanja, zapljene i sl.; zaostalih mina, torpeda i sl.

Klauzula o isključenju rizika štrajka (*Strikes Exclusion Clause*). Ovom su klauzulom iz osiguranja isključene štete koje su prouzrokovali štrajkaši, radnici otpušteni s posla ili osobe koje sudjeluju u radničkim ili građanskim nemirima ili su posljedica tih pojava. Ovim uvjetima su prvi put isključenjima obuhvaćene i štete uzrokovane od strane terorista ili osoba koje djeluju s političkim pobudama.

Trajanje osiguranja

Institutske klauzule za osiguranje robe sadrže tri klauzule kojima je regulirano trajanje osiguranja.

Klauzula o prijevozu (*Transit Clause*). Prema ovoj klauzuli, osiguranje traje *od skladišta do skladišta*. Počinje kada roba napusti skladište u mjestu koje je u polici navedeno kao polazno, nastavlja se za vrijeme uobičajenog tijeka prijevoza i završava, u pravilu, dostavom robe u skladište primaoca u mjestu koje je u polici navedeno kao odredišno.

Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu (*Termination of Contract of Carriage Clause*). Ako prijevozni pothvat bez volje osiguranika završi u nekoj drugoj luci ili mjestu a ne u odredišnom mjestu navedenom u polici, odnosno ne završi na način predviđen prethodnom klauzulom, osiguranje ostaje na snazi pod uvjetom da se o tome neodgodivo obavijesti osiguratelj i plati dopunska premija.

Klauzula o promjeni putovanja (*Change of Voyage Clause*). Ako nakon stupanja osiguranja na snagu osiguranik promijeni odredišno mjesto, osiguranje prema ovoj klauzuli ostaje na snazi uz uvjet da o tome bude odmah obaviješten osiguratelj, u kojem slučaju osiguratelj može odrediti premiju i uvjete pokrića u odnosu na tu promjenu.

c) Institutske klauzule za osiguranje ratnih rizika

Osigurani rizici

Institute War Clauses (Cargo) sadrže dvije klauzule o osiguranim rizicima:

- a) Klauzulu o osiguranim rizicima i
- b) Klauzulu o zajedničkoj havariji.

Osigurani rizici svrstani su u tri grupe. Osiguran je gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog:

- rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka, građanskih sukoba ili bilo kojeg neprijateljskog akta od jedne zaraćene strane ili protiv nje;
- zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja ako su nastali kao posljedica ratnih rizika;
- zaostalih mina, torpeda, bombi i drugog napuštenog oružja.

Klauzulom su pokrivené samo štete koje su posljedica ratnog čina. Mora postojati ratno stanje. Tom klauzulom nisu pokriveni politički rizici, tj. posljedice akata državnih organa u vrijeme mira.

Prema institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika, osiguranje počinje od trenutka ukrcanja osiguranog predmeta na brod i traje do njegova iskrcanja s broda u odredišnoj luci. Taj kriterij proizlazi iztzv. Waterborne Agreement od 1938. godine.

d) Institutske klauzule za osiguranje rizika štrajka

Osigurani rizici

Institute Strikes Clauses (Cargo) sadrže dvije klauzule o osiguranim rizicima:

- a) Klauzulu o osiguranim rizicima i
- b) Klauzulu o zajedničkoj havariji.

Osigurani rizici svrstani su u dvije grupe. Osigurane su štete koje su prouzročili:

- štrajkaši, radnici otpušteni s posla ili osobe koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim nemirima;
- teroristi ili osobe koje djeluju s političkim pobudama.

Ovim osiguranjem pokriveni su samo fizički gubici ili oštećenja osiguranog predmeta, a ne i posljedični gubici.

17. OSIGURANJE BRODOVA

17.1. Uvodne napomene

Pod pojmom osiguranje brodova podrazumijeva se ugovor o osiguranju brodova i drugih plovnih objekata. Osigurati se mogu sve vrste plovnih objekata. Osnovna je podjela plovnih objekata koju usvaja osiguranje podjela na brodove i brodice (čamce).

Pomorski zakonik osim općih odredbi o ugovoru o pomorskom osiguranju sadrži i posebne odredbe o osiguranju brodova. Te su odredbe dispozitivne pravne naravi, pa je ugovor stranaka osnovno pravno vrelo za reguliranje odnosa iz ovog osiguranja. U osiguranju brodova koriste se standardizirani uvjeti osiguranja. Ugovoreni uvjeti osiguranja sastavni su dio ugovora.

Ne postoje jedinstveni uvjeti za osiguranje brodova i brodice. Redovito postoje posebni uvjeti osiguranja za brodove, a posebni za brodice (čamce). Za osiguranje ribarskih brodova, jahti i platformi za istraživanje podmorja također postoje posebni uvjeti osiguranja.

Najpoznatiji uvjeti za osiguranje brodova jesu institutske klauzule (*Institute Hull Clauses*). Institutske klauzule za osiguranje brodova zbirke su klauzula (kompleti) kojima se reguliraju najvažnija pitanja iz ugovornog odnosa. Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses - Hulls*) mogu se označiti kao temeljni uvjeti za osiguranje brodova. U svijetu postoje i drugi standardizirani uvjeti za osiguranje brodova (npr. American Hull Clauses, Dutch Hull Form, Norwegian Insurance Plan), ali se u nas uvriježila praksa da se za osiguranje brodova što plove izvan našeg teritorijalnog mora koriste engleske institutske klauzule. Brodice, jahte i manji brodovi pretežno se osiguravaju prema uvjetima osiguranja pojedinih domaćih osiguratelja. U 2002. godini na engleskom su tržištu publicirani novi uvjeti za osiguranje brodova - *International Hull Clauses*. Novi bi uvjeti u praksi trebali zamijeniti institutske klauzule.

Brodovlasnik redovito ima opravdani materijalni interes ne samo za osiguranje trupa i strojeva broda nego i za osiguranje niza drugih interesa vezanih za brod. Taj interes potječe iz nekog pravnog odnosa brodovlasnika kao nositelja rizika prema brodu. Osiguranje tih interesa provodi se sklapanjem ugovora o osiguranju broda ili drugih uzgrednih osiguranja, kao, na primjer, osiguranje ugovorne ili izvanugovorne odgovornosti, vozarine, troškova broda, troškova osiguranja, odgovornosti prema posadi broda i dr.

Sva ta osiguranja obuhvaćena su pojmom *pomorsko kasko osiguranje (marine hull insurance)*, pa se polica osiguranja broda naziva *pomorska kasko polica (marine hull policy)*. S obzirom na predmet osiguranja, ta se polica naziva i *hull and machinery policy*.

Sklapanjem ugovora o osiguranju broda brodovlasnik zaštićuje svoj vlasničko-pravni interes. U suvremenim uvjetima brodarska su poduzeća najčešće organizirana kao dionička društva. Pojedini dioničar nema osigurljiv interes za osiguranje broda. Taj interes ima samo dioničko društvo.

Sklapanjem ugovora o zakupu broda brodovlasnik potpuno prepušta brod na korištenje zakupoprimalju, pa imovinski interes za osiguranje toga broda stječe i zakupoprimalj.

Brodovlasnik odnosno brodar osim za osiguranje broda ima imovinski interes i za osiguranje vozarine, troškova osiguranja, troškova opskrbe broda, zajedničke havarije, nagrada za spašavanje i dr. Poseban interes brodar ima za osiguranje svoje odgovornosti.

17.2. Predmet osiguranja

U osiguranju brodova kao osigurani predmet javlja se brod ili drugi plovni objekt. Pravna definicija pojma *brod* vrijedi i za odnos iz osiguranja. Na primjer, sudar s objektom koji nije pravno brod ne potpada pod osiguranje prema *Collision Clause* iz institutskih klauzula.

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

Prije sklapanja ugovora o osiguranju broda potrebno je procijeniti njegovu vrijednost (*tzv. valutacija broda*). Kriterij za procjenu visinu svote na koju će se sklopiti osiguranje broda jest stvarna vrijednost broda. Kao stvarna vrijednost broda uzima se njegova tržišna vrijednost na početku osiguranja.

Pri procjeni vrijednosti broda za potrebe osiguranja uzimaju se u obzir svi njegovi elementi koji su obuhvaćeni osiguranjem broda. To znači da se ne uzima u obzir samo vrijednost trupa i strojeva broda nego i vrijednost brodske opreme, zaliha i dr.

17.3. Klasifikacija brodova i osiguranje

Ugovorom o osiguranju često se predviđa obveza postojanja klase broda. Klasa broda se u odnosima iz osiguranja uzima kao potvrda postojanja odgovarajućeg stupnja tehničkog standarda u stanju broda. Zbog toga se čitav sustav osiguranja broda temelji na pretpostavci da brod ima klasu nekog klasifikacijskog društva. Prema Institutskim klauzulama za osiguranje brodova od 1983., svaka promjena u klasi broda ima za posljedicu automatski prestanak osiguranja (*Termination Clause*). Porast šteta zbog ispodstandardnog održavanja brodova u novije je vrijeme naveo osiguravatelje da posebnim ugovornim odredbama ugovaraju postojanje klase određenog klasifikacijskog društva, s obvezom održavanja te klase. Zbog toga je u Institutske klauzule za osiguranje brodova od 1995. godine uvrštena posebna *Classification Clause*. Prema toj klauzuli, dužnost je osiguranika da pribavi klasu onog klasifikacijskog društva što ga je odobrio osiguratelj. Osiguranje broda automatski prestaje u slučaju promjene, suspenzije, prekida, otkaza ili isteka klase, kao i u slučaju zamjene klase jednog klasifikacijskog društva s klasom drugog.

17.4. Ugovorno ograničenje područja plovidbe

U osiguranju brodova na određeno vrijeme redovito se ugovorno ograničava područje plovidbe. To je potrebno zbog toga što je rizik plovidbe u nekim područjima uslijed učestalosti i intenziteta nevremena, opasnostima od leda i sl. značajno veći nego u drugima. Granice plovidbe ugovaraju se tako da se geografskim kriterijima određuju područja u kojima brod može ploviti. Pojedina područja i lokaliteti najčešće se isključuju za plovidbu u zimskim mjesecima. U tu je svrhu formulirana posebna institutska klauzula (*Institute Warranties Clause*). Novi međunarodni uvjeti za osiguranje brodova iz 2002. godine sadrže i popis područja isključenih za plovidbu (*Navigating Limits*).

Ugovorno ograničenje plovidbe ne znači i strogu zabranu uplovljenja broda u isključena područja. Osiguranje ostaje neprekinuto (*held covered*) uz uvjet da se o kršenju granica plovidbe obavijesti osiguratelj, te da se osiguranik suglasi s izmjenama u pokriću i plati dodatnu premiju ako je osiguratelj zatraži. To je izričito predviđeno institutskim klauzulama za osiguranje brodova na vrijeme.

Pravni je učinak ugovaranja granica plovidbe u tome što je osiguratelj oslobođen obveze za štete nastale kao posljedica ostvarenja rizika izvan ugovorenih granica. Pomorski zakonik o tome sadrži izričitu odredbu. Prema tom zakoniku, kod osiguranja na vrijeme iz osiguranja su isključene štete nastale posredno ili

neposredno zbog rizika ostvarenih izvan granice plovidbe predviđene ugovorom o osiguranju (čl. 742, st. 4.).

17.5. Jamstvo osiguranika u odnosu na sposobnost broda za plovidbu (*insurance warranties*)

Na ugovore o osiguranju broda na koje se primjenjuje englesko pravo, primijenit će se i odredbe Marine Insurance Acta (1906) o jamstvima osiguranika (*Insurance Warranties*). Pod pojmom *Warranties* podrazumijevaju se jamstva osiguranika osiguratelju da se hoće ili neće nešto učiniti, da će se neki uvjeti ispuniti ili da određeno činjenično stanje postoji ili ne postoji. Jamstvo se mora točno ispuniti. U slučaju povrede jamstva (*breach of warranty*), osiguratelj je od dana povrede jamstva oslobođen svake obveze naknade štete iz ugovora. Nije važno je li zbog povrede jamstva nastala šteta ili nije.

Jamstva osiguranika mogu biti izričita (*express warranties*) ili prešutna (*implied warranties*). Izričita jamstva se moraju ugovoriti u pisanom obliku. Na primjer, "Warranted no St Lawrence between 1 October and 1 April." Odredbe o izričitom jamstvu imaju prednost u primjeni u odnosu na sve druge odredbe ugovora. Ugovaranje izričitog jamstva ne isključuje primjenu prešutno ugovorenog jamstva.

Prešutno jamstvo je prešutni uglavak ugovora. Marine Insurance Actom (1906) predviđena su prešutna jamstva u odnosu na: a) sposobnost broda za plovidbu, b) pravnu dopuštenost pothvata. Kod ugovora "za putovanje" (*voyage policy*) propisano je prešutno jamstvo osiguranika da je brod sposoban za plovidbu na početku osiguranog putovanja. U osiguranju broda (*hull and machinery*) time se podrazumijeva: a) opća sposobnost za plovidbu, b) sposobnost da se obavi ugovoreno putovanje, a u osiguranju robe (*cargo insurance*) i osiguranju odgovornosti (*P & I Insurance*) osim toga još i c) sposobnost broda da preveze određenu robu na određenom putovanju. Za osiguranje "na određeno vrijeme" (*time policy*) nisu propisana prešutna jamstva. Međutim, činjenicu nesposobnosti broda za plovidbu osiguranik je dužan prijaviti osiguratelju. Ako je brod započeo putovanje u stanju koje ga čini nesposobnim za plovidbu, a to je osiguraniku poznato, osiguratelj nije obavezan za štete koje su nastale kao posljedica nesposobnosti broda za plovidbu.

U hrvatskom pravu pomorskog osiguranja nije propisano jamstvo osiguranika za sposobnost broda za plovidbu, ali osiguranjem nisu pokrivene štete nastale zbog nesposobnosti broda za plovidbu koja je osiguraniku bila poznata (čl. 742. PZ).

17.6. Osiguranje brodova prema institutskim klauzulama

a) Općenito

Prve institutske klauzule za osiguranje brodova donesene su 1888. godine (*Institute Time Clauses - Hulls*). S vremenom su se mijenjale i nadopunjavale. Posebnu ulogu u poboljšanju tih uvjeta osiguranja odigrala je engleska sudska i arbitražna praksa. Institutске klauzule za osiguranje brodova značajnije su revidirane 1983. godine u okviru temeljite revizije engleskih uvjeta pomorskog osiguranja. Noviji razvoj pomorskog prometa i suvremene pojave u brodarstvu iziskivale su potrebu da se te klauzule ponovno djelomično revidiraju, što je učinjeno 1995. godine. Zbirka klauzula iz 1995. godine nije u praksi šire prihvaćena, pa su se brodovi i dalje najčešće osiguravali prema klauzulama iz 1983. godine. S ciljem da se ti uvjeti poprave i usklade s najnovijim stanjem iz područja sigurnosti brodova, godine 2002. na londonskom su tržištu publicirani novi uvjeti za osiguranje brodova nazvani - *International Hull Clauses*. Koja će se od navedenih zbirki primijeniti na osiguranje nekog broda ovisi o ugovoru.

Institutske klauzule publicirane 1983. i 1995., kao i *International Hull Clauses*, primjenjuju se isključivo uz obrazac nove pomorske police (*New Marine Policy Form - Form MAR*). U poslovnoj praksi našeg osiguranja institutske se klauzule primjenjuju uz police naših osiguratelja.

Postoje posebne cjelovite zbirke klauzula za osiguranje pomorskih rizika i posebne za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka.

Postoji više institutskih klauzula za osiguranje pomorskih rizika. Međusobno se razlikuju prema širini pokrića. *Institute Time Clauses - Hulls* i *Institute Voyage Clauses - Hulls* pružaju najšire pokriće. Te su klauzule temeljni uvjeti za osiguranje brodova od pomorskih rizika.

Za osiguranje pomorskih rizika postoje ove osnovne cjelovite zbirke klauzula (1995.):

- a) *Institute Time Clauses - Hulls* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme, u nastavku: I.T.C.);
- b) *Institute Time Clauses - Hulls - Restricted Perils* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme - suženo pokriće);
- c) *Institute Time Clauses - Hulls, Total loss, General Average and 3/4 the Collision Liability* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme - uže pokriće);
- d) *Institute Time Clauses - Hulls, Total loss only* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme - samo za potpuni gubitak);

- e) *Institute Voyage Clauses - Hulls* (za osiguranje brodova za putovanje, u nastavku: I.V.C.);
- f) *Institute Voyage Clauses, Total loss, General Average and 3/4 the Collision Liability* (za osiguranje brodova za putovanje - uže pokriće).

International Hull Clauses iz 2002. godine također su klauzule za osiguranje pomorskih rizika.

Za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka ove su cjelovite zbirke klauzula (1995.):

- a) *Institute War and Strikes Clauses, Hulls - Time*;
- b) *Institute War and Strikes Clauses, Hulls - Voyage*.

b) Osiguranje brodova prema *Institute Time Clauses - Hulls* (1983). *Osiguranje na puno pokriće.*

Osigurani rizici

Odredbe o osiguranim rizicima sadržane su u dvije klauzule:

- a) *Perils Clause* i
- b) *Pollution Hazard Clause*.

U *Perils Clause* svi su osigurani rizici podijeljeni u dvije grupe. Osnovna je razlika između tih dviju grupa rizika u tome što je pokriće rizika druge grupe uvjetovano time da šteta nije nastala kao posljedica propusta *dužne pažnje* (*due diligence*) na strani osiguranika, dok takav uvjet za rizike prve grupe ne postoji.

U prvu se grupu ubrajaju gubici ili oštećenja osiguranog broda koja su nastala zbog

- opasnosti od mora (*perils of the seas*), rijeka, jezera ili drugih plovnih voda,
- požara, eksplozije,
- nasilne krađe od strane osoba izvan osiguranog broda,
- izbacivanja u more,
- piraterije,
- loma ili nezgode nuklearnih instalacija ili reaktora,
- dodira sa zrakoplovom ili drugim letjelicama, ili predmetima što iz njih ispadnu, kopnenim vozilom ili lučkom opremom odnosno uređajem,
- potresa, vulkanske erupcije ili udara groma.

U drugu se grupu ubrajaju gubici ili oštećenja osiguranog broda koja su nastala zbog

- nezgoda prilikom ukrcaja, iskrcaja ili premještanja tereta ili goriva,
- prsnuća kotlova, loma osovina ili neke skrivene mane u strojevima ili trupu broda,
- nepažnje zapovjednika, časnika, posade ili peljara,
- nepažnje popravljачa ili naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme pod uvjetom da te osobe nemaju svojstvo osiguranika iz ovog ugovora,
- baraterije zapovjednika, časnika ili posade.

Pojmom "*Perils of the seas*" obuhvaćeni su ovi rizici: sudar, udar u uronjeni ili plutajući predmet, udar u neki nepokretni predmet, potonuće ili prevrnuće, nasukanje, dodir broda s dnom, nevrijeme. Tim je pojmom obuhvaćen i svaki drugi izvanredni vanjski događaj u svezi s pomorskom plovidbom.

Štete nastale zbog rizika druge grupe osigurane su samo ako nisu nastale kao posljedica pomanjkanja *dužne pažnje (due diligence)* osiguranika, vlasnika ili upravitelja broda. Zapovjednik, časnici, posada ili peljari ne smatraju se vlasnicima broda (osiguranikom) u smislu ove klauzule ni ako su suvlasnici osiguranog broda.

Osiguranjem *skrivena mane (latent defect)* pokrivena su samo štetne posljedice postojanja skrivena mane, tj. pokrivena su samo posljedične štete. Šteta na dijelu trupa broda ili stroja koji je imao skrivenu manu nije naknadiva iz osiguranja. (To je jasno riješeno novim *International Hull Clauses, 2002.*) Predmetnom klauzulom pokrivena su štete nastale kao posljedica *nepažnje (negligence)* zapovjednika, časnika, posade ili peljara, što znači da tom klauzulom nisu pokrivena štete nastale zbog njihova namjernog postupanja (*wilful misconduct*). Takvo postupanje može imati karakteristike baraterije (*barratry*), što je također pokriven rizik prema ovim uvjetima.

Da bi nastala šteta bila naknadiva iz osiguranja, mora biti neposredna posljedica rizika navedenih u *Perils Clause*. U toj je klauzuli navedeno da je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog broda nastalo zbog (*caused by*) rizika navedenih u klauzuli. Izraz *caused by* podrazumijeva *neposredno (directly caused by)*.

Pollution Hazard Clause proširuje osiguranje tako da obuhvaća gubitak ili oštećenje broda ako je

- gubitak ili oštećenje broda uzrokovano postupkom organa državne uprave u sprječavanju nastanka ili smanjenju rizika onečišćenja,

- rizik onečišćenja neposredna posljedica oštećenja broda za koje je osiguratelj u obvezi prema ugovoru o osiguranju broda.

Ovo je osiguranje također uvjetovano time da šteta nije posljedica propusta dužne pažnje od strane osiguranika.

Rizici isključeni iz osiguranja

Institutskim klauzulama za osiguranje brodova na vrijeme izričito su iz osiguranja isključeni ratni rizici, rizici štrajka, zlonamjerni postupci s političkim pobudama i nuklearni rizici. Ti su rizici osigurani institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka.

Osigurane štete

Osiguranjem prema *Institute Time Clauses - Hulls* obuhvaćene se ove vrste (kategorije) šteta:

Potpuni gubitak broda. Osiguranjem je obuhvaćen stvarni potpuni gubitak i izvedeni potpuni gubitak.

Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog broda. Naknada iz osiguranja za djelomični gubitak ili oštećenje isplaćuje se bez ikakva odbitka s naslova *novo za staro (New for Old Clause)*.

Nagrade za spašavanje i zajedničke havarije (Salvage, Salvage Charges, General Average). Osiguranjem je pokriven odgovarajući doprinos osiguranog broda u troškovima spašavanja, nagradi za spašavanje ili zajedničkoj havariji pod uvjetom da su nastali kao posljedica osiguranih rizika. Osiguranik ima pravo za havarije štete (*sacrifices*) na brodu koje se priznaju kao zajednička havarija zahtijevati naknadu iz osiguranja kao da se radi o posebnoj (partikularnoj) havariji.

Troškovi izvanrednih mjera osiguranika za sprječavanje nastanka ili smanjenja štete (Sue and Labour Charges). Ti se troškovi nadoknađuju iz osiguranja i kada zajedno s naknadom za štetu premašuju osiguranu vrijednost broda i neovisno o tome je li spašavanje imalo koristan rezultat. Gornja je granica obveze osiguratelja za te troškove osigurana vrijednost.

Franšiza (Deductible). Naknada iz osiguranja prema *Institute Time Clauses - Hulls* isplaćuje se pošto se odbije ugovorena *odbitna franšiza*. Naknada iz osiguranja se isplaćuje samo kada ukupni iznos svih šteta proisteklih iz svake pojedine nezgode ili događaja premašuje ugovoreni iznos franšize.

Osiguranje tri četvrtine odgovornosti za štete iz sudara brodova. Institutske klauzule za osiguranje brodova sadrže i *Collision Liability Clause*.

Tom su klauzulom osigurane tri četvrtine odgovornosti osiguranika prema trećim osobama za štetu uzrokovane drugom brodu ili stvarima na tom drugom brodu zbog sudara brodova. Osigurana je izvanugovorna odgovornost osiguranika. Pokriće je ograničeno na tri četvrtine svote na koju je brod osiguran. Ostatak od jedne četvrtine odgovornosti redovito je osiguran preko P. & I. klubova.

Smatra se da je *Collision Liability Clause* poseban i pravno samostalan ugovorni uglavak pridodan osnovnom ugovoru o osiguranju broda. Zbog toga se naknada prema toj klauzuli isplaćuje neovisno o naknadama prema ostalim odredbama ugovora. Osiguratelj je obavezan da osim toga nadoknadi osiguraniku i tri četvrtine troškova pravnih radnji.

Prema *Collision Liability Clause* naknada iz osiguranja obračunava se primjenom načela dvojakog ili uzajamnog obračunavanja naknade (*Cross Liability Principle*). Tom se posebnom ugovornom odredbom izbjegava primjena općeg načela prava prema kojem se u odnosima iz sudara brodova naknada štete obračunava primjenom načela jednostruke odgovornosti (*Single Liability Principle*). Prema tom načelu brodar koji je brodaru drugog broda zbog odgovornosti iz sudara dužan platiti veći iznos, plaća tom brodu samo razliku, tj. ostatak nakon međusobnog prebijanja potraživanja. Obavlja se samo jedno plaćanje. Ako su njihova međusobna potraživanja u istoj visini, u cijelosti se prebijaju i jedan drugome neće imati što platiti. Primjena tog načela pri ostvarivanju naknade iz osiguranja stavlja stranke u nejednak položaj.

Primjer:

Brod A se sudario s brodom B i oba su u jednakom omjeru kriva za sudar (50 : 50).

| Vrsta šteta | brod A | brod B |
|---|-------------|-------------|
| Oštećenje broda | USD 100.000 | USD 200.000 |
| Financijski gubitak zbog nekorištenja broda za vrijeme popravka | USD 100.000 | / |
| Ukupna šteta: | USD 200.000 | USD 200.000 |

Kako su brod A i brod B pretrpjeli u sudaru štetu u istoj visini primjenom *Single Liability* načela, oni jedan drugome ne bi imali što platiti jer se njihova međusobna potraživanja prebijaju. S pretpostavkom da su oba broda osigurana (uključujući i 100% odgovornosti iz sudara), brod A ima pravo potraživati iz osiguranja naknadu za djelomičan gubitak ili oštećenje broda u visini od 100.000,

dok bi štetu u visini od 100.000 nastalu zbog zadržavanja broda snosio sam jer ta vrsta štete nije pokrivena osiguranjem broda. Brod B ima pravo potraživati iz osiguranja naknadu za djelomičan gubitak ili oštećenje broda u visini od 200.000.

Da bi se ispravio takav nejednak položaj brodara, naknada iz osiguranja obračunava se primjenom *Cross Liability* načela. Prema tom načelu, obračun naknade iz osiguranja obavlja se tako kao da je svaka strana stvarno platila drugoj strani naknadu štete u omjeru svoje odgovornosti prema njoj.

| | |
|--|---------|
| Odgovornost broda A prema brodu B: (50 % od 200.000) | 100.000 |
| Odgovornost broda B prema brodu A: | |
| • šteta na brodu (50 % od 100.000) | 50.000 |
| • šteta zbog zadržavanja (50 % od 100.000) | 50.000 |
| Brod A ukupno nadoknadije: | 150.000 |

Iz toga je vidljivo da bi brodar broda A primjenom *Cross Liability* načela ostvario naknadu u visini od 150.000, tj. 50.000 više zahvaljujući tome što bi od broda B naplatio 50% štete zbog zadržavanja broda.

Da bi se mogle primijeniti odredbe institutskih klauzula o obračunu naknade prema *Cross Liability* načelu, potrebno je

- da su oba broda kriva za sudar,
- da ni jedan od njih nije ograničio svoju odgovornost.

Štete isključene iz osiguranja. Ograničenja u pokriću

Štete isključene iz osiguranja mogu biti

- propisane,
- ugovorene.

Štete isključene iz osiguranja dispozitivnim zakonskim normama mogu se osigurati izričitim ugovornim odredbama. Ako se u tom pogledu ništa posebno ne ugovori, osiguranjem nisu pokrivena štete koje su isključene na temelju propisa. Štete nastale zbog *namjernog postupka osiguranika* ne mogu se osigurati ni izričitim ugovornim odredbama.

Institutske klauzule za osiguranje brodova sadrže više odredaba o isključenju nekih šteta iz osiguranja. Time se unose stanovita ograničenja u tzv. *puno* pokriće broda.

Postoje ova ograničenja i isključenja iz osiguranja:

Troškovi pripreme površine i bojenja podvodnog dijela broda. Ako je do oštećenja podvodnog dijela broda došlo zbog osiguranih rizika, pokriveni su samo troškovi pripreme površine novih limova namijenjenih za podvodni dio broda i nanošenja temeljne boje koje se izvodi u radionicama na obali; troškovi pripreme limova i nanošenja prvog premaza antikorozivne boje na limove koji su oštećeni prilikom izvođenja popravaka podvodnog dijela broda. Ostali troškovi nisu pokriveni, npr. antivegetativna boja.

Nepopravljena oštećenja osiguranog broda. Osiguratelj nije u obvezi ako osigurani predmet nije popravljen a naknadno, dok traje osiguranje ili njegovo produženje, nastupi potpuni gubitak broda - neovisno o tome je li šteta zbog potpunoga gubitka broda pokrivena osiguranjem ili nije.

Zarade i troškovi uzdržavanja posade broda. Novčana primanja i troškovi uzdržavanja posade broda pokriveni su osiguranjem broda jedino za vrijeme plovidbe iz jedne luke u drugu radi odvođenja broda na popravak ili za vrijeme probnih vožnji.

Zastupničke provizije. Osiguratelj nije u obvezi za zastupničke provizije kao ni za troškove osiguranika oko pribavljanja informacija i isprava u svezi sa štetom.

Postupak u slučaju oštećenja broda

Prema institutskim klauzulama, osiguranik je dužan u slučaju neke nezgode, koja bi mogla rezultirati odštetnim zahtjevom iz osiguranja, prije nego se pregleda šteta obavijestiti osiguratelja (*Notice of Claim and Tenders Clause*). Na taj način omogućuje da osiguratelj putem svoga vještaka utvrdi narav, uzrok, opseg i visinu štete. Osiguratelj je također ovlašten odrediti u koju će se luku brod uputiti radi dokovanja i popravka. Osiguratelj ima pravo zabrane u pogledu izbora mjesta za popravak i osobe popravljača.

Nakon što je šteta pregledana i sačinjena specifikacija radova popravka, dužnost je osiguranika pribaviti ponude od kompetentnih brodogradilišta. Prispjele ponude dostavljaju se osiguratelju na razmatranje i odlučivanje.⁸

c) Osiguranje brodova na vrijeme od pomorskih rizika - suženo pokriće

Brodovlasnik može sklopiti osiguranje broda na *puno* pokriće, uz plaćanje odgovarajuće premije osiguranja, ili osigurati brod na *suženo* pokriće, uz plaća-

nje mnogo niže premije osiguranja. Ta se dilema javlja osobito kod starijih brodova. Nerijetko se u praksi stari brodovi osiguravaju na suženo pokriće, posebice ako su namijenjeni rezanju.

Postoje dva kompleta institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme za suženo pokriće:

Institute Time Clauses - Hulls, Total Loss, General Average and 3/4th Collision Liability (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour), 1983; 1995.

Osiguranjem su pokrivena ove kategorije šteta:

- a) potpuni gubitak (stvarni i izvedeni),
- b) zajedničke havarije,
- c) troškovi i nagrade za spašavanje,
- d) osiguranikovi troškovi spašavanja (*Sue and Labour*),
- e) 3/4 odgovornosti za štete iz sudara brodova.

Ovim su institutskim klauzulama osigurani svi rizici koji su osigurani i prema *Institute Time Clauses - Hulls (1983)*. Osnovna razlika u odnosu na tzv. *puno* pokriće ogleda se u tome što ovim uvjetima nisu pokrivena djelomične štete, tj. djelomični gubici ili oštećenja osiguranog broda. Pokriven je samo potpuni gubitak broda (stvarni ili izvedeni).

Institute Time Clauses - Hulls, Total Loss Only (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour), 1983; 1995.

Ovim su institutskim klauzulama osigurani svi rizici koji su osigurani i prema *Institute Time Clause - Hulls (1983)*. Pokrivena su samo ove kategorije šteta:

- a) potpuni gubitak osiguranog broda (stvarni i izvedeni),
- b) doprinos broda u troškovima spašavanja i nagradi za spašavanje,
- c) osiguranikovi troškovi spašavanja (*engl. Sue and Labour*).

Ovim uvjetima ne samo da nisu pokrivena djelomične štete, nego nisu pokrivena ni zajedničke havarije, kao ni odgovornost za štete iz sudara brodova. Budući da je ovim osiguranjem pokriven samo potpuni gubitak broda, ne primjenjuje se franšiza.

⁸ O ulozi zapovjednika broda u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja v. pod 5, infra.

**d) Institutske klauzule za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka
(Institute War and Strikes Clauses - Hulls, 1983.)**

Uvodne napomene

Institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka pokriveni su ratni rizici i rizici štrajka isključeni iz osiguranja prema institutskim klauzulama za osiguranje pomorskih rizika.

Prema ovim institutskim klauzulama osigurane su samo štete nastale zbog ratnih rizika izričito navedenih u klauzulama ili bilo kojeg neprijateljskog akta jedne zaraćene strane protiv druge. U okvir ratnih rizika ulaze samo one štete koje su posljedica *neprijateljskog čina (hostile act)*. Taj čin mora biti poduzet od jedne zaraćene strane ili protiv nje. To znači da mora postojati ratno stanje. Neprijateljski čin mora biti izveden u sklopu rata, građanskog rata, ustanka i dr.

Time je izvršeno jasno razgraničenje između pomorskih i ratnih rizika. Na primjer: nasukanje broda koji prevozi ratni materijal nije ratni rizik; nasukanje broda koji je pogoden raketom u ratnim operacijama ratni je rizik ako je do nasukanja došlo kao posljedica raketnog napada.

Osigurani rizici

Institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka pokrivena su štete na osiguranom brodu nastale zbog

- a) rata, građanskog rata, revolucije, ustanka, pobune, građanskih sukoba koji zbog toga nastanu, ili bilo kojega neprijateljskog akta od jedne zaraćene strane ili protiv nje;
- b) zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja, kao i od posljedica tih akata ili pokušaja da se oni izvrše;
- c) zaostalih mina, torpeda, bombi i drugog napuštenog ratnog oružja;
- d) postupaka štrajkaša, radnika otpuštenih s posla ili osoba koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim nemirima;
- e) postupaka terorista ili bilo koje osobe koja djeluje zlonamjerno ili s političkim pobudama;
- f) konfiskacije ili eksproprijacije.

Prema *Detainment Clause*, ako osiguranik zbog ostvarenja ratnih rizika bude onemogućen slobodno se koristiti i raspolagati brodom u neprekidnom razdoblju od 12 mjeseci, tada će se smatrati da je brod pretrpio izvedeni potpuni gubitak.

e) Osiguranje brodova prema institutskim klauzulama od 1995.

***Institute Time Clauses, Hulls (1/11/95)*⁹**

Najznačajnije promjene u pomorskom pravu u novije vrijeme nastale su sve širom primjenom odredaba Međunarodne konvencije o spašavanju od 1989. godine i novom revizijom York-Antverpenskkih pravila od 1994. Bit promjena koje donosi novo pravo spašavanja odnosi se na zaštitu morskog okoliša stimuliranjem spašavatelja da sprječava nastanak ili smanjuje već nastale štete na okolišu. Valjalo je zbog toga u uvjetima za osiguranje brodova odrediti koji su troškovi spašavanja pokriveni osiguranjem, a koji nisu. Novim klauzulama je izričito osiguranjem pokriveno svako povećanje nagrade za spašavanje prema odredbama čl.13. Konvencije na ime vještine i napora spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu (to je jedno od mjerila koje se uzima u obzir pri određivanju visine nagrade za spašavanje)¹⁰. Međutim, izdaci za tzv. posebnu naknadu spašavatelju (*special compensation*), određenu u smislu odredaba čl.14. Konvencije i koju duguje osigurani brod, nisu pokriveni osiguranjem (*General Average and Salvage Clause*). Isto tako osiguranjem nije pokrivena ni odgovornost za onečišćenje kao ni troškovi preventivnih mjera u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja, neovisno o tome što ta odgovornost i troškovi preventivnih mjera mogu uz stanovite uvjete biti priznati u zajedničku havariju, koju zajedno s drugim interesima snosi i brod prema vrijednosti koja ulazi u dužničku masu (YAP 1974.). To znači da se obveza osiguratelja broda u takvu slučaju neće moći utvrditi iz diobne osnove, nego će to pitanje ostati otvoreno. Redaktori su revidiranih klauzula smatrali da ti izdaci po svojoj naravi ne spadaju u izdatke koji se mogu pokriti osiguranjem trupa i strojeva broda, pa makar i činili dio doprinosa broda u zajedničku havariju.

Drugi je važan razlog za izmjenu ovih uvjeta bio porast šteta na brodovima zbog njihova ispodstandardnog održavanja. Zato je s više odredaba u revidiranim klauzulama pogoršan položaj osiguranika i pokriće ograničeno u odnosu na prethodno stanje. Najznačajnije su promjene:

- a) Ako se za vrijeme prestanka osiguranja brod zatekne na moru, prema klauzulama prethodne revizije osiguranje je trajalo do dolaska broda u određenu luku (*Continuation Clause*). Novim klauzulama to je vrijeme ograničeno na dolazak broda u prvu sigurnu luku, uz uvjet da je brod bio ne samo u plovidbi nego i u opasnosti. U suprotnom, osiguranje prestaje u ugovorenom roku;

⁹ Prijevod cjelovite zbirke *Institute Time Clauses, Hulls (1995.)* vidi u PRILOGU XIX, infra.

¹⁰ Opširnije, str. 75, supra

- b) Unesena je nova klauzula o klasi broda - *Classification Clause*. Prema toj klauzuli, dužnost je osiguranika da osigurani brod ima klasu klasifikacijskog zavoda što ga je odobrio osiguratelj. Osiguranik mora udovoljiti svakoj preporuci ili zahtjevu klasifikacijskog društva u odnosu na sposobnost broda za plovidbu. U slučaju povrede tih dužnosti, osiguratelj je oslobođen obveze iz ovog osiguranja od dana takve povrede;
- c) Postojećim razlozima za automatski prestanak osiguranja iz *Termination Clause* pridodan je i novi: istek roka za pregled koji je odredio klasifikacijski zavod osim ako taj zavod ne produži rok. Ta se odredba neće primjenjivati ako je do zakašnjenja došlo zbog nastanka osiguranog slučaja;
- d) Proširen je krug osoba zbog kojih osiguranik, ako one propuste dužnu pažnju predviđenu Klauzulom o osiguranim rizicima (*Perils Clause*), gubi pravo na osigurninu. Osim osiguranika, brodovlasnika i upravitelja broda, sada su uključeni i nadzornici i uprava na kopnu;
- e) U *Pollution Hazard Clause* u odnosu na djelovanje organa državne uprave, od kojih mogu nastati fizička oštećenja broda, dodane su i preventivne mjere u zaštiti morskog okoliša, a ne samo mjere protiv onečišćenja;
- f) Obavijest o šteti treba dati osiguratelju čim osiguranik, vlasnici ili upravitelj saznaju ili su trebali saznati da je nastala šteta koja može rezultirati odštetnim zahtjevom prema osiguratelju (*Notice of Claim and Tenders Clause*). Ako osiguranik ne obavijesti osiguratelja o nastanku štete u roku od 12 mjeseci od njena nastanka, osiguratelj je oslobođen dužnosti naknade takve štete. To je potpuno nova odredba u uvjetima za osiguranje brodova.

Institute Time Clauses, Hulls, Restricted Perils (1/11/95)

Osim temeljne cjelovite zbirke ugovornih odredaba za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses - Hulls*), publicirana je i cjelovita zbirka ugovornih odredaba na suženo područje: *Institute Time Clauses - Hulls, Restricted Perils (1/11/95)*.

Ti su uvjeti u svemu identični uvjetima pod naslovom *Institute Time Clause - Hulls (1995)*, osim Klauzule o osiguranim rizicima (*Perils Clause*).

U usporedbi s *Perils Clause u Institute Time Clauses - 1995*. (tzv. *puno područje*), u klauzuli 6.2. ovih uvjeta izostavljani su ovi rizici:

- a) prsnuće kotlova, lom osovine,
- b) nepažnja zapovjednika, časnika ili posade broda,
- c) baraterija zapovjednika, časnika ili posade broda.

U tome se ogleda značenje izraza *restricted* u naslovu ove zbirke. Tekst *Perils Clause* (klauzula 6) u ostalom je dijelu istovjetan tekstu iz temeljne zbirke.¹¹

Institute War and Strikes Clauses-Hulls (1/11/95)

Revizijom 1995. obuhvaćene su i institutske klauzule za osiguranje brodova od ratnih rizika. Najznačajnija je promjena u odnosu na prijašnje stanje što je u ove uvjete prenesena nova odredba iz zbirke za osiguranje brodova od pomorskih rizika o obavijesti o šteti (*Notice of Claim and Tenders*).

Novim uvjetima iz osiguranja ratnih rizika izričito je isključen i rizik nuklearnog onečišćenja, pa tako taj rizik nije osiguran ni prema standardnim uvjetima za osiguranje pomorskih niti prema uvjetima za osiguranje ratnih rizika. Za njegovo pokrivanje potrebno je provesti posebno osiguranje.¹²

17.7. Osiguranje brodova prema International Hull Clauses (01/11/02)

a) Opće karakteristike

International Hull Clauses (2002) zbirka je ugovornih odredbi (klauzula) namijenjenih osiguranju prekomorskih brodova. Primjenjuju se uz važeći obrazac MAR pomorske police (New Marine Policy Form - Form MAR). Na ugovore koji se sklapaju prema International Hull Clauses iz 2002. primjenjuje se englesko pravo i praksa, a engleski je sud isključivo nadležan za rješavanje sporova. Pri uporabi ovih uvjeta izvan engleskog pravnog sustava moguće je ugovoriti i nadležnost suda neke druge države.

Novi su uvjeti publicirani u tri dijela:

Principal Insuring Conditions,
Additional Clauses,
Claims provisions.

Novi uvjeti u osnovi ne mijenjaju dosadašnje standardno područje u osiguranju brodova. U pravno su tehničkom smislu poboljšana verzija institutskih klauzula iz 1983. i 1995. nadopunjena brojnim novim odredbama ili izmjenama postojećih. Tim su postupkom novi uvjeti usklađeni s novim međunarodnim pravom o sigurnosti na moru i novim rješenjima engleske sudske i poslovne prakse.

¹¹ Prijevod zbirke *Institute Time Clauses, Hulls, Restricted Perils (1995)* vidi u PRILOGU XX, infra.

¹² Prijevod zbirke *Institute War and Strikes Clauses, Hulls (1995)* vidi u PRILOGU XXI, infra.

U novim uvjetima osigurani su rizici određeni na isti način, kao i u klauzula prethodne revizije, *metodom nabrojenih rizika* (*»named perils concept«*). Značajka je te metode, za razliku od osiguranja *»svih rizika«*, u tome što su osiguranjem obuhvaćeni samo oni rizici koji su popisani u odgovarajućim klauzulama. Novim je uvjetima predviđeno i više dopunskih osiguranja (4/4 odgovornosti za sudar, odgovornost za udar, dopunska osiguranja uz Perils clause i dr.).

b) Osigurani rizici

PERILS CLAUSE. U klauzuli o osiguranim rizicima - Perils (klauzula 2), svi su rizici, kao i u prijašnjoj verziji, podijeljeni u dvije grupe. Rizici prve grupe osigurani su kao takvi (*per se*), dok su rizici druge grupe osigurani pod uvjetom da šteta nije nastala kao posljedica propusta dužne pažnje (*due diligence*) na strani osiguranika, vlasnika ili upravitelja broda. Kao i u prijašnjim klauzulama, u okviru odnosa iz ovog osiguranja, zapovjednik, časnici, posada ili peljari neće se smatrati vlasnicima broda ni ako imaju suvlasničke dijelove.

U rizike prve grupe spadaju: *opasnosti od mora, rijeka, jezera ili drugih plovnih voda; požar, eksplozija; nasilna krada od strane osoba izvan osiguranog broda; izbacivanje u more; piraterija; dodir s kopnenim vozilom, lučkom opremom ili uređajem; potres, vulkanska erupcija ili udar groma; nezgoda prilikom ukrcaja, iskrcaja ili premještanja tereta, goriva, zaliha ili dijelova* (u prijašnjoj verziji nisu bile obuhvaćene zalihe i dijelovi); dodir sa satelitom, zrakoplovom, helikopterima ili sličnim letjelicama ili predmetima što iz njih ispadnu (u prijašnjoj verziji taj je rizik spadao u rizike druge grupe i podliječio uvjetu o nepostojanju propusta dužne pažnje).

Drugom grupom (tzv. Inchmaree Clause) obuhvaćene su štete nastale zbog: *prsnuća kotlova, loma osovina (ali su isključeni troškovi popravka ili zamjene prsnutog kotla ili puknute /slomljene/ osovine); skrivene mane u strojevima ili trupu broda (ali samo u onoj mjeri u kojoj troškovi popravka štete prouzročene skrivenom manom premašuju trošak uklanjanja same skrivene mane, v. infra); nepažnje zapovjednika, časnika, posade ili peljara; nepažnje popravljача ili naručitelja (iz Time Chartera) uz uvjet da te osobe nemaju svojstvo osiguranika iz ovog ugovora; baraterije zapovjednika, časnika ili posade.*

Odredba ovih uvjeta o osiguranju posljedičnih šteta prsnuća kotlova, loma osovina ili skrivene mane u strojevima ili trupu broda sada je sadržajno izmijenjena (klauzula 2.2.1). U povijesnom razvoju toga osiguranja prihvaćeno je rješenje da su osiguranjem pokrivena samo posljedice prsnuća kotla, loma osovina ili skrivene mane u strojevima ili trupu broda. Popravci samog kotla, oso-

vine ili skrivene mane, koji su uzrokovali posljedične štete, nisu pokriveni osiguranjem. Navođenjem riječi *»ali su isključeni troškovi popravka ili zamjene kotla koji pukne ili slomljene osovine«* u novoj verziji ovih uvjeta to je jasno riješeno. Taj je rizik dodatno moguće osigurati uključivanjem u ugovor Institute Additional Perils Clauses - Hulls, koja je sada sastavni dio novih uvjeta kao fakultativno osiguranje.

Zanimljivo je rješenje nove klauzule 2.2.2. Ta klauzula sada glasi: *»Svake skrivene mane u strojevima ili trupu broda, ali samo u onoj mjeri u kojoj troškovi popravka štete prouzročene skrivenom manom premašuju trošak popravka skrivene mane.«* Razlog zbog kojeg je to pitanje bilo potrebno ugovorno jasno riješiti je odluka engleskog Apelacijskog suda u predmetu *The Nukila* (Promet Engineering (Singapore) Pte Ltd v. Sturge, Lloyd's Law Reports, 1997/2, 146). U tom je predmetu Apelacijski sud smatrao da je osiguratelj morske platforme odgovoran za trošak popravka pukotina na stabilizatoru platforme koje su nastale zbog zamora uzrokovanog početnim nepravilnim zavarivanjem nosača (uz dodatno djelovanje mora). Čitavu štetu sud je tretirao kao posljedicu postojanja skrivene mane (nepravilno zavarivanje). Kada bismo novu stilizaciju te klauzule primijenili na slučaj *Nukila*, osiguratelji ne bi bili obvezni nadoknaditi trošak ponovnog zavarivanja nosača, a bili bi obvezni nadoknaditi troškove popravka pukotina na stabilizatoru.

POLUTION HAZARD CLAUSE. Prema toj klauzuli, pokriven je gubitak ili oštećenje broda koji su nastali zbog postupka organa državne uprave u sprječavanju nastanka ili smanjenju rizika onečišćenja kada je rizik onečišćenja neposredno uzrokovan oštećenjem broda za koje je osiguratelj obvezan prema ugovoru o osiguranju. Osiguranje je uvjetovano time da šteta nije posljedica propusta dužne pažnje (*due diligence*) od strane osiguranika. Ova klauzula sadržajno nije mijenjana osim što je stilski popravljena.

- 3/4th COLISION LIABILITY. U prvom dijelu novih uvjeta (*Principal Insuring Conditions*), sadržano je osiguranje tri četvrtine osiguranikove odgovornosti prema trećim osobama za štete uzrokovane drugom brodu ili stvarima na tom drugom brodu zbog sudara brodova. Osigurana je izvanugovorna odgovornost osiguranika. Pokriće je ograničeno na tri četvrtine svote na koju je brod osiguran. Osim stilizacijskih intervencija, ta klauzula sadržajno nije mijenjana osim u odnosu na pokriće troškova pravnih radnji (*legal costs*). Značajna je novina što je sada naknada za te troškove ograničena na samo 25 posto od osigurane svote broda, dok je prije i za te troškove vrijedio opći limit od tri četvrtine osigurane svote broda.

OSIGURANJE UNAJMLJENE OPREME I OPREME DOK JE IZVAN BRODA. Novim je uvjetima pokriveno prošireno i na osiguranje opreme koja je ugrađena na brod a nije u vlasništvu osiguranika nego se osiguranik njome koristi na temelju ugovora i za koju ugovorno odgovara (klauzula 3).

PROŠIRENO POKRIĆE. Prema odredbama *Additional Clauses (Part 2)* novim je uvjetima predviđena mogućnost proširenja osiguranja u odnosu na »*Principal Insuring Conditions*«, ako se to posebno ugovori. Proširenje se odnosi na:

- 4/4 odgovornosti iz sudara brodova (klauzula 40);
- 3/4 odgovornosti za štete iz udara osiguranog broda u neki nepokretni ili plutajući objekt (uz 3/4 odgovornosti za štete iz sudara brodova; klauzula 41);
- pravo osiguranika da zahtijeva potpunu naknadu u slučaju zajedničke havarije (general average in full), bez doprinosa drugih interesa (klauzula 43);
- osiguranje troškova popravka ili zamjene prsnutog kotla ili slomljene osovine kada je to uzrokovalo druge štete (posljedične) na osiguranom predmetu, osiguranje popravka neke skrivene mane koja je uzrokovala gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta, osiguranje gubitka ili oštećenja broda nastalo zbog nezgode ili nepažnje, nestručnosti ili greške u prosudbi bilo koje osobe. U svakom od slučajeva proširenog pokrivenja osiguranje je dano uz uvjet da na strani osiguranika nije postojao propust dužne pažnje (*due diligence*; klauzula 44).

Rizici isključeni iz osiguranja

U novim uvjetima postoje ova isključenja:

- Isključenje ratnih rizika (klauzula 29),
- Isključenje rizika štrajka (klauzula 30),
- Isključenje šteta zbog zlonamjernih postupaka (klauzula 31),
- Isključenje rizika radioaktivnog isključenja (klauzula 32).

Ova su isključenja postojala i prije. Potpuno je novo

- isključenje rizika kemijskog, biološkog, biokemijskog, elektromagnetskog oružja i napada na kompjutorske sustave (klauzula 33).

Plovidba osiguranog broda

Najvažnija izmjena sadržana je u odredbama klauzule 11 koja nosi naslov *Breach of Navigation Provisions*. Umjesto primjene instituta *warranty (Insurance warranties)* u odnosu na zabranu tegljenja, sada se sankcije svode samo

na razdoblje u kojemu se krše odredbe ugovora, ne i poslije toga. Prema toj klauzuli, u slučaju povrede odredaba klauzule 10, osiguratelj je oslobođen obveze naknade štete uzrokovane događajem koji je nastao za vrijeme povrede ugovornih odredbi, osim ako je osiguranik bez odgađanja obavijestio osiguratelja o kršenju odredaba ugovora i ako stranke postignu dogovor o izmjenama u pokrivenju i premiji.

Novi uvjeti osiguranja sadrže dodatne odredbe o granicama plovidbe (klauzula 34). Ta klauzula sadrži popis područja kuda brod ne smije ploviti. Klauzulom nisu predviđene nikakve sankcije za slučaj povrede ugovora. Može se pretpostaviti da to znači prestanak osiguranja dok je brod u zabranjenom području.

Uporaba helikoptera regulirana je posebnom klauzulom *Helicopter Engagement (klauzula 37)*. Angažman helikoptera za prijevoz osoblja, zaliha i opreme s broda i na brod neće utjecati na valjanost ovog osiguranja ako se radnje obavljaju u skladu s preporukama i procedurom sadržanima u *Guide to Helicopter/ship operation (1989) publiciranim od International Chamber of Shipping*.

Dužnosti osiguranika

Odredbe o dužnostima osiguranika sadržane su u više klauzula. Kao i u prijašnjim uvjetima, postoji klauzula pod naslovom *Duty of the Assured (Sue and Labour)*, Klauzula 9. Osim jezičnih intervencija, ta klauzula nije sadržajno mijenjana. Ona nameće dužnost osiguraniku da dok traje osiguranje poduzme sve mjere kako bi se spriječila ili smanjila šteta naknadiva ovim osiguranjem. Osiguranik ima pravo na naknadu razborito učinjenih troškova spašavanja neovisno o drugim isplata za gubitak ili oštećenje osiguranog broda, ali je naknada za te troškove (*Sue and Labour Charges*) ograničena na svotu na koju je brod osiguran.

Prema *Classification and ISM Clause (klauzula 13)*, dužnost je osiguranika da brod ima klasu onog klasifikacijskog društva s kojim se suglasio osiguratelj i da se ta klasa održava. U tom pogledu nema promjena. Novo je u toj klauzuli što ona sada sadrži dodatnu obvezu za vlasnike brodova u odnosu na zahtjeve *SOLAS konvencije (Management for the safe operation of ships, Poglavlje IX; ISM Code)*. Prema odredbama klauzule 13, vlasnik broda je u odnosu na osigurani brod obavezan posjedovati valjani *Document of Compliance* (Ispravu o ispunjenju zahtjeva ISM Coda, klauzula 13.1.4) i *Safety Management Certificate* (Svjedodžbu o sigurnom upravljanju, klauzula 13.1.5). Ne udovolji li se nekom od zahtjeva iz klauzule 13 automatski prestaje osiguranje od trenutka povrede ugovora, osim ako se osiguratelji pisano ne suglase drukčije. Međutim, ako je brod u plovidbi, automatski prestanak osiguranja bit će odgođen do dola-

ska broda u sljedeću luku (klauzula 13.2.1). Klauzula je o posljedicama gubitka klase broda izmijenjena. Prvo, ako je do gubitka klase broda došlo zbog štete koja je pokrivena ovim osiguranjem ili osiguranjem ratnih rizika, osiguranje će automatski prestati samo ako brod isplovi iz sljedeće luke bez odobrenja svoga klasifikacijskog društva; drugo, u slučaju automatskog prestanka osiguranja, osiguranik ima pravo na povrat razmjernog dijela (pro rata) dnevne neto-premije (klauzula 13.2.2).

Prema klauzuli *Management (klauzula 14)*, dužnost je osiguranika, vlasnika ili upravitelja na početku osiguranja i dok osiguranje traje ispunjavati sve zakonske zahtjeve države zastave broda u odnosu na brodsku konstrukciju, njegovo stanje, opremu, uporabu i rukovanje, kao i zahtjeve klasifikacijskog društva o prijavljivanju pomorske nezgode ili nekog nedostatka (mane) broda (14.4). U slučaju povrede neke dužnosti predviđene tom klauzulom, osiguratelj neće biti odgovorni za štete koje se mogu pripisati toj povredi.

Prema posebnoj odredbi *Recommissioning Condition (klauzula 36)*, pravni je uvjet za obvezu osiguratelja da brod ne isplovljava na vlastiti pogon s veza na kojem je stajao (*lay-up*) niti da plovi nakon imobilnosti od preko 180 uzastopnih dana, osim ako se ne dogovori s klasifikacijskim društvom ili vještakom osiguratelja njegov pregled i obave se popravci ili udovolji zahtjevima klasifikacijskog društva ili vještaka.

Automatski prestanak osiguranja

Klauzula Termination iz prijašnjih uvjeta zamijenjena je klauzulom pod naslovom *Management (klauzula 14)*. Kao i prije, osiguranje automatski prestaje u slučaju promjene vlasništva broda, zastave, predaje broda novom menadžmentu, predaje broda u zakup (bareboat), rekvizicije broda (14.1). Osiguranje sada prestaje i ako brod isplovi (s teretom ili bez njega) zato da bude izrezan ili prodan za rezanje (14.2). Prije to nije bio razlog za prestanak osiguranja, samo se naknada štete ograničavala na vrijednost broda kao starog željeza. Ako iz nekog od navedenih razloga dođe do prekida osiguranja, osiguranik ima pravo na povrat razmjerne (*pro rata*) neto premije, što prije nije bio slučaj (14.3).

Naknada iz osiguranja

Ugovorne odredbe koje se odnose na određivanje naknade iz osiguranja i ograničenja u pokriću, u najvećem su dijelu ostale neizmijenjene u odnosu na klauzule iz 1995. Načelo da se iz osiguranja isplaćuje naknada bez odbitka s naslova »*novo za staro*« (*New for old*) primjenjuje se i prema novim uvjetima (*New for old Clause, klauzula 16*). Pri određivanju naknade za štetu primjenjuje se odbitna franšiza (*Deductible(s) Clause, klauzula 15*). Naknada za šte-

tu neće se isplatiti ako ukupni iznos svih šteta proisteklih iz svake pojedine nezgode ili događaja ne premaši ugovoreni iznos franšize u kojem će se slučaju taj iznos odbiti od naknade. Značajnije su promijenjeni kriteriji za određivanje je li osigurani brod pretrpio izvedeni potpuni gubitak (*Constructive Total Loss*). Prema prijašnjem rješenju, pri utvrđivanju je li nastupio izvedeni potpuni gubitak, uspoređivala se osigurana vrijednost broda i procijenjeni troškovi popravka. Ako su troškovi popravka bili veći, smatralo se da su ispunjeni uvjeti da se šteta tretira kao izvedeni potpuni gubitak i osiguranik je imao pravo na naknadu kao da je nastupio potpuni gubitak broda. Sada se 80% osigurane vrijednosti broda uzima kao vrijednost broda u popravljenom stanju, što znači da će se smatrati da je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda ako procijenjeni troškovi popravka broda prijeđu 80% osigurane vrijednosti broda.

U novim su uvjetima zadržana istovjetna ograničenja u pokriću kao i u klauzulama iz 1995. u odnosu na naknadu za oštećeni podvodni dio broda (*Bottom treatment clause, klauzula 17*); zarade i troškove uzdržavanja posade broda (*Wages and maintenance clause, klauzula 18*); zastupničke provizije (*Agency commission clause, klauzula 19*); određivanje naknade za nepopravljeno oštećenje osiguranog broda (*Unrepaired damage Clause, klauzula 20*). Nije promijenjena ni Klauzula o odricanju od prava na vozarinu (*Freight waiver clause, Klauzula 22*). Prema toj klauzuli, u slučaju stvarnog ili izvedenog potpunog gubitka osiguratelji neće od osiguranika potraživati naplaćenu vozarinu, neovisno o tome je li osiguranik objavio napuštanje osiguranog broda ili nije.

Nije promijenjena ni Klauzula o uvjetima za dopunska osiguranja (*Disbursements warranty, klauzula 24*). Tom je klauzulom dopušteno provesti dopunska osiguranja za troškove broдача, vozarinu, povećanu vrijednost broda i osigurati isključene ratne rizike, rizike štrajka i druge isključene rizike (*klauzule 29, 30, 31, 32 i 33*).

Odredbe o odštetnim zahtjevima

Treći dio novih uvjeta (2002) posvećen je odštetnim zahtjevima (*Part 3 - Claims provision, klauzule 46 do 52*). U tom je dijelu detaljno regulirana procedura vezana za prijavu šteta i obradu odštetnih zahtjeva. To je važna značajka novih uvjeta. U tom su pogledu prijašnje odredbe proširene i pooštrene u odnosu na dužnosti osiguranika. Prema klauzuli *Notice of claims (klauzula 46)*, o svakoj se šteti bez odgađanja mora obavijestiti vodeći osiguratelj (leading underwriter) od dana kada su osiguranik, vlasnik ili upravitelj saznali za nastanak štete, kako bi se osigurateljima, ako to žele, omogućilo da imenuju vještaka za pregled štete (46.1). Ako obavijest nije dana u roku od 180 dana (smanjeno sa 12 mjeseci) otkako se za štetu saznalo ona neće biti naknativa osim ako

vodeći osiguratelj ne odluči drukčije (46.2). U klauzuli *Tender provisions (klauzula 47)* ponavlja se ista odredba iz prethodne redakcije ovih klauzula o diskrecijskom pravu vodećeg osiguratelja da odredi luku i osobu popravljача. Dužnosti osiguranika u odnosu na odštetni zahtjev sadržane su u klauzuli *Duties of the assured (klauzula 48)*. Osiguranik je dužan opskrbiti vodećeg osiguratelja svom potrebnom dokumentacijom o šteti; pomoći mu u ispitivanju uzroka štete pribavljanjem izjava osiguranikovih osoba, trećih osoba, vještaka, pregleda od strane klasifikacijskog društva i dr.

Prevarno postupanje

U Klauzuli *Duties of the assured (klauzula 48)* posebno se tretira slučaj prevarnog postupanja osiguranika radi ostvarenja pogodnosti pri obradi odštetnog zahtjeva. To je potpuno nova odredba u uvjetima za osiguranje brodova, a inspirirana je sudskom odlukom u predmetu "Agapitos v. Agnew" (The Aegeon, 2002). Prema toj odredbi, pravni je uvjet za obvezu osiguratelja da osiguranik u bilo kojem stadiju svjesno i bezobzirno ne obmanjuje ili ne pokuša obmanuti osiguratelja u valjanom razmatranju odštetnog zahtjeva i dokaza, kao i da osiguratelju ne zataji neku okolnost ili činjenicu koja bi mogla biti značajna za razmatranje ili osporavanje odštetnog zahtjeva (klauzula 48.3).

Prava trećih osoba

Klauzulom *Contracts (rights of third parties) act 1999 (klauzula 39)* osigurava se primjena engleskog zakona *Contracts (right of third parties)* iz 1999. u osiguranju brodova. To znači da će se načela toga zakona primjenjivati i kada se na ugovor ne primjenjuje englesko pravo. Taj zakon reproducira opća načela obveznog prava: a) *korist iz ugovora mogu imati samo stranke (osiguranik), osim ako nije izričito drukčije ugovoreno, b) ugovorne stranke mogu raskinuti ili izmijeniti ugovor bez suglasnosti bilo koje treće osobe, c) treća osoba nije aktivno legitimirana prema osiguratelju na tražbinu iz ugovora o osiguranju, osim ako na nju nisu prenesena prava iz ugovora.* Primjena ove odredbe ne ograničava pravo osiguranika da svoja prava iz ugovora ili samo pravo na naplatu osigurnine na odgovarajući način prenese na drugu osobu.

Odnosi iz suosiguranja (leading underwriter)

U klauzuli *Several liability (klauzula 27)* izloženo je načelo engleskog prava o *ugovoru o suosiguranju* prema kojem su suosiguratelji dužni nadoknaditi štetu samo razmjerno svom udjelu. U osiguranju jednog broda na engleskom tržištu osiguranja redovito sudjeluje više osiguratelja, koji svojim potpisom na slipu preuzimaju u pokriće određeni postotak osigurane svote. Njihova odgovornost nije solidarna. Oni osiguraniku ne odgovaraju za čitavu štetu, nego sa-

mo razmjerno svome udjelu (several and not joint). To drugim riječima znači da osiguranik ne može tužiti vodećeg osiguratelja ili bilo kojeg drugog sudjelujućeg osiguratelja ako od nekog od njih nije u cijelosti ili djelomično ostvario naknadu za štetu. Usputno napominjemo da je to rješenje i hrvatskog prava (čl.735. PZ).

U odnosima iz suosiguranja posebno je zanimljiv položaj vodećeg osiguratelja (leading underwriter). U odnosu iz osiguranja on ima centralni položaj, te je na temelju odredaba novih uvjeta u mnogim pitanjima ovlašten djelovati kao zastupnik svih sudjelujućih osiguratelja. Te su odredbe u skladu s tzv. *London market principles*. Tako je naprimjer, vodeći osiguratelj, naveden u slipu ili polici, ovlašten provoditi odredbe o premiji iz *Premium payment clause (klauzula 38)*, osim ako nije drukčije ugovoreno, ne samo u svoje ime nego i u ime svih suosiguratelja. To ne sprečava druge osiguratelje da svoja prava iz te klauzule ostvaruju i u svoje ime (Klauzula 38.5).

Što se tiče šteta i rješavanja odštetnih zahtjeva, uloga vodećeg osiguratelja još je značajnija i predviđena je u *Leading underwriters clause (klauzula 45)*. Prema toj klauzuli, leading underwriter je ovlašten: a) imenovati surveyora ili vještaka za pregled štete, likvidatora havarija i odvjetnika, b) provoditi dužnosti i obveze osiguratelja uključujući jamstva, c) voditi postupak obrade šteta i regresnih postupaka, d) obavljati sva plaćanja ili sklapati nagodbe s osiguranikom ili trećim osobama osim plaćanja *ex gratia* (klauzula 45.1). S druge strane, suosiguratelji su dužni odštetiti vodećeg osiguratelja za svaku štetu ili trošak koji bude snosio u provođenju dužnosti prema toj klauzuli. Za odnose između vodećeg osiguratelja i suosiguratelja nadležan je engleski prvostupanjski sud uz primjenu engleskog prava i prakse.

17.8. Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog broda - naknada iz osiguranja

a) Djelomične štete općenito

O djelomičnom se gubitku ili oštećenju osiguranog broda radi kada nije nastao njegov stvarni potpuni gubitak, niti je u toj mjeri oštećen da bi se smatralo da postoje pretpostavke za izvedeni potpuni gubitak. Djelomični gubitak ili oštećenje broda kao posebna kategorija štete obuhvaća

- a) potpuni gubitak dijela osiguranog broda,
- b) oštećenje osiguranog broda.

Takvu štetu, za razliku od potpunog gubitka, nazivamo *djelomičnom štetom* (*partial loss*).

Djelomični gubitak podrazumijeva potpuni gubitak dijela osiguranog broda ili njegova pripadka (*total loss of part*), na primjer, gubitak vijka, sidra, brodice i sl.

Oštećenje osiguranog broda podrazumijeva fizičko oštećenje trupa ili stroja. Izgubljeni se dijelovi zamjenjuju novima u postupku popravka, a oštećeni dovede popravkom u prijašnje stanje.

Djelomične štete na brodu mogu nastati zbog više razloga. Na primjer, u nevremenu mogu nastati deformacije u konstrukciji trupa broda; zbog nasukanja ili nasjedanja broda na dno mogu nastati oštećenja i deformacije oplata dna, oštećenje kormilarskog uređaja, gubitak vijka; u sudaru brodova ili udarom broda u neki predmet može biti oštećena struktura broda; u požaru mogu biti uništeni ili oštećeni dijelovi broda, njegove opreme ili namještaja.

Štete nastale zbog djelomičnog gubitka ili oštećenja osiguranog broda naknadive su iz osiguranja ako su posljedica ostvarenja osiguranih rizika. Djelomične štete koje nisu štete zajedničke havarije nazivaju se *posebne (zasebne) havarije* (*particular average*). Posebne havarije nastaju slučajno, djelovanjem nekog izvanrednog vanjskog uzroka. U tome se one bitno razlikuju od zajedničkih havarija gdje se namjerno žrtvuje dio imovine u zajedničkom interesu sudionika pomorskog pothvata.

Kao primjere posebnih (zasebnih) havarija možemo navesti štete nastale zbog sudara brodova, udara, nasukanja, nevremena, požara. Ali ako je zapovjednik namjerno nasukao brod za zajednički spas, štete i troškovi što su nastali zbog nasukanja priznat će se kao zajednička havarija.

b) Određivanje naknade iz osiguranja za djelomični gubitak ili oštećenje broda

Uvodne napomene

U slučaju oštećenja osiguranog broda ili gubitka jednoga njegova sastavnog dijela, iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini stvarnih troškova nužnih za popravak broda ili zamjenu dijelova, uz odbitak ugovorene franšize, ali ne preko osigurane svote za svaku nezgodu posebno. Popravak oštećenog osiguranog broda osim troškova materijala i vrijednosti ljudskog rada uključuje i razne druge troškove. Zbog toga se kao vrlo značajno javlja pitanje koji troškovi jesu a koji nisu naknadivi iz osiguranja. Naknada za pojedine troškove određuje se

prema ugovorenim pravilima ili standardiziranoj praksi likvidatora havarija. Ugovorena pravila u primjeni imaju prednost. Ne postoje općeuvojena međunarodna pravila za obradu odštetnih zahtjeva za djelomične štete na brodovima. Zbog toga je posebno važna standardizirana praksa. U nas se još nisu formulirala standardna pravila za obradu posebnih havarija. Zato se u našoj praksi, kao i zbog činjenice što se u nas primjenjuju engleske institutske klauzule, posebne havarije obrađuju prema Pravilima engleskog Udruženja likvidatora pomorskih havarija (*Rules of Practice of the Association of Average Adjusters*).

Ne postoji konačna lista troškova koji se priznaju u postupku likvidacije djelomičnih šteta na brodovima. Prema standardnoj praksi, priznaju se ovi troškovi:

- a) troškovi popravka (*repair accounts*),
- b) troškovi privremenih popravaka, uz stanovite uvjete (*temporary repairs*),
- c) troškovi premještanja broda radi popravka (*removal expenses*),
- d) lučki troškovi (*port charges*),
- e) troškovi dokovanja (*drydock expenses*),
- f) opći troškovi (*general expenses*),
- g) troškovi nabave rezervnih dijelova potrebnih za popravak (*supply of spare parts*),
- h) troškovi brodarova inspektora u nadzoru popravka (*superintendent's fee and expenses*),
- i) troškovi osigurateljevog vještaka (*underwriter's surveyor's fee and expenses*),
- j) troškovi vještaka klasifikacijskog zavoda (*classification society surveyor's fee and expenses*),
- k) zarade i troškovi uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade broda, ovisno o uvjetima police (*wages and maintenance of master, officers and crew*),
- l) gorivo posebno potrošeno u vezi s popravkom (*fuel*),
- m) troškovi likvidacije štete (*average adjuster's fee and expenses*).

Opisat ćemo pojedine troškove s obzirom na njihovu naknadivost iz ugovora o osiguranju broda. Prikaz je sačinjen prema odredbama *Institute Time Clauses - Hulls, Rules of Practice* engleskog Udruženja likvidatora havarija i suvremenoj praksi likvidatora pomorskih havarija (*average adjusters*).

Opis pojedinih troškova

Troškovi popravka broda (*Repair accounts*). Iz osiguranja se naknađuju iznosi koje je brodar platio brodopopravljaču za popravak, uz uvjet da su odobreni od strane vještaka kojeg je osiguratelj angažirao (*Salvage Association, Lloyd's Registrar i dr.*).

Troškovi privremenih popravaka (*Temporary Repairs*). **Troškovi konačnog popravka** (*permanent repairs*) uvijek su naknadivi iz osiguranja, a troškovi privremenih popravaka (*temporary repairs*) samo ako su ispunjene određene pretpostavke. Prema pretežnoj praksi *average adjustera*, troškovi privremenih popravaka naknađuju se samo u ovim slučajevima:

- a) Ako privremeni popravak smanjuje troškove konačnog popravka, do visine postignutih ušteda (npr. konačni popravak je odgođen do redovnog dokovanja ili do dolaska broda u luku gdje su troškovi popravka niži);
- b) Kod putničkih linijskih brodova i kargo brodova koji održavaju redovan servis prema objavljenom plovidbenom redu (za koji je brodar u obvezi ili po njenu točno postupiti), troškovi privremenih popravaka priznat će se kao *reasonable cost of repairs* bez obzira na to jesu li time postignute uštede;
- c) Ako u luci ili mjestu gdje se zatekao, oštećeni brod nije bilo moguće popraviti (npr. nije bilo doka), a brod se privremenim popravkom osposobio za plovidbu do luke ili mjesta gdje je moguće izvršiti konačni popravak;
- d) Kada neki dio ili materijal nužno potreban za potpuno dovršenje popravka nije moguće pribaviti u mjestu popravka, a brodar bi zbog značajnog odugovlačenja s popravkom pretrpio komercijalni gubitak koji bi bio u velikom nerazmjeru s uštedama što bi se čekanjem postigle.

Troškovi premještanja broda (*Removal expenses*). Kada se brod premješta iz jednog mjesta ili luke u drugu bilo zato što se popravak broda nije mogao obaviti u prvoj luci ili se nije mogao obaviti na odgovarajući način, razborito učinjeni troškovi premještanja broda smatrat će se dijelom razboritih troškova popravka i naknadivi su iz osiguranja. Štoviše, kao troškovi premještanja broda, iz osiguranja se priznaju i troškovi povratka broda u prvu luku neposredno poslije obavljenog popravka (ako je krcao teret, vrijedi posebno pravilo).

U troškove premještanja broda priznaju se troškovi nužnog privremenog popravka, novčana primanja i troškovi posade (kako je ugovoreno uvjetima osiguranja), peljarenje, tegljenje, posebno pomorsko osiguranje (npr. osiguranje tegljenja), lučke naknade, gorivo i zalihe. Ali, ako je premještanjem broda zaradena nova vozarina, od troškova premještanja broda odbit će se neto zaradena vozarina.

Poseban slučaj premještanja broda imamo kada osiguratelj odredi mjesto popravka. Prema *Notice of Claim and Tender Clause iz Institute Time Clauses - Hulls* (klauzula 10 u I.T.C.- Hulls, 1983.), osiguratelj ima pravo odrediti gdje će

se brod popraviti. U tom je slučaju osiguratelj u obvezi nadoknaditi stvarne dodatne troškove putovanja koji su nastali kako bi se udovoljilo njegovu zahtjevu.

Zarade i troškovi uzdržavanja posade (*Wages and maintenance of the crew*). Za naknadu novčanih primanja i troškova uzdržavanja posade (*wages and maintenance of the crew*) vrijedi posebno pravilo iz *Institute Time Clauses - Hulls* (klauzula 16 u I.T.C. - Hulls, 1983.). Prema toj klauzuli, ti se troškovi priznaju samo ako su nastali zbog nužnog premještanja broda iz jedne luke u drugu radi popravka štete pokrivena osiguranjem ili radi pokusnih vožnji u vezi s takvim popravcima, ali i tada samo za razdoblje dok ta plovidba traje. To znači da ti troškovi neće biti pokriveni ako se brod premještao i radi popravka za brodarov račun. Neće se, međutim, uzeti u obzir ako je brodar samo iskoristio činjenicu da je brod popravljan za osigurateljev račun pa usputno obavio i neke radove za svoj račun. Troškovi novčanih primanja i uzdržavanja posade nisu ni u kojem slučaju pokriveni za trajanja samog popravka.

Troškovi dokovanja (*Drydock expenses*). Troškovi dokovanja su troškovi ulaska i izlaska broda iz doka i troškovi doka prema danima stajanja broda u doku, tzv. dnevni najam doka. O okolnostima pojedinog slučaja ovisi naknađuje li osiguratelj 100% troškova dokovanja ili samo 50%.

- a) Osiguratelj u cijelosti snosi troškove dokovanja (100%).

Ako je za popravak štete pokrivena osiguranjem neophodna upotreba doka, troškovi dokovanja potrebni za popravak oštećenja u cijelosti se naknađuju iz osiguranja (100%), neovisno o tome je li brodar možda iskoristio dokovanje da za svoj račun obavi pregled za potrebe klasifikacije ili obavi neke radove (čak i po nalogu klasifikacijskog zavoda), uz uvjet

- da ti radovi nisu u izravnoj vezi s osposobljavanjem broda za plovidbu,
- da popravak nije odgođen do redovnog dokovanja.

Osiguratelj u cijelosti snosi troškove dokovanja (100%) i kada je dokovanje obavljeno samo zato da bi se pregledao podvodni dio broda nakon što se nasukao, neovisno o tome je li pronađeno oštećenje na tom dijelu broda ili nije, te neovisno o ugovorenoj franšizi (klauzula 12, I.T.C. 1983.).

- b) Osiguratelj i brodar snose svaki po 50% troškova dokovanja.

- Kada se istodobno s popravcima za koje su osiguratelji u obvezi obavljaju i popravci za brodovlasnikov račun da bi se brod osposobio za plovidbu;
- Kada se popravci za koje je osiguratelj u obvezi odgode (*deferred repairs*) do redovnog dokovanja i tada se istodobno obave s radovima za brodarov račun, neovisno o tome jesu li ti radovi u vezi s osposobljavanjem

broda za plovidbu ili nisu. Ako brod ostane u doku i poslije završetka radova za račun obadviju stranaka, za preostale će dane svih 100% troškova snositi ona stranka za čiju su račun obavljani ti radovi.

Popravak oštećenog podvodnog dijela broda. Troškovi pripreme površine i bojenja podvodnog dijela broda (*vessel's bottom*) priznaju se u ograničenom opsegu. Pod izrazom "*vessel's bottom*" razumijeva se vanjski dio brodskog trupa do lake vodene linije (LVL). Time nije obuhvaćena brodska oplata iznad lake vodene linije i teretne vodene linije. Osnovno je načelo institutskih klauzula da iz osiguranja, uz stanovite izuzetke, nisu naknadivi troškovi pljeskarenja i bojenja podvodnog dijela broda (*Bottom Treatment Clause*, klauzula 15 u I.T.C. - Hulls, 1983.) Izuzeci od tog osnovnog načela odnose se na

- a) troškove popravka oplata podvodnog dijela broda, koja je oštećena zbog ostvarenja osiguranog rizika (bilo da se limovi mijenjaju ili ravnaju);
- b) troškovi dobave i nanošenja prvog premaza temeljne antikorozivne boje na površine popravljene oplata.

Iz osiguranja nisu naknadivi troškovi pljeskarenja i bojenja kada je s podvodnog dijela broda boja samo sastrugana ili skinuta bez oštećenja limova. Ti su troškovi pokriveni samo ako se limovi oplata brodskog dna popravljaju. Za primjenu odredaba ove klauzule bez značenja je okolnost koliko je vremena prošlo od zadnjeg dokovanja odnosno zadnjeg bojenja podvodnog dijela broda.

Opći troškovi (General Expenses). Brodopopravljač ili poduzetnik doka redovito osim računa za troškove dokovanja ispostavlja i račun za uzgredne troškove (*general expenses*). U te troškove, na primjer, spadaju: tegljenje unutar luke - do i od doka, troškovi pripreme doka, troškovi posebne radne snage, troškovi električne energije za popravak štete i brodske potrebe, troškovi komprimiranog zraka, troškovi vode (za testiranje tankova, rad hladnjaka, za brodske potrebe), troškovi protupožarne službe, službe sigurnosti i dr. osoba, troškovi odvoza smeća, servis telefona i dr. Dio tih troškova odnosi se na popravak štete, a dio je učinjen za brodske potrebe. Nemoguće je u računu to posebno iskazati, pa su svi ti troškovi obuhvaćeni jedinstvenim računom. Budući da osiguratelj ne plaća brodske troškove (ako nisu osiguratelju postignute uštede), te je troškove potrebno razgraničiti. Kako to obično faktički nije moguće, problem se u praksi rješava tako da likvidatori havarija te troškove dijele na obje stranke prema slobodnoj procjeni, ovisno o okolnostima slučaja (50% - 50% ili drugačije).

Prekovremeni rad radi ubrzanja popravka (Overtime). Opće je pravilo da se povećana naknada za prekovremeni rad brodopopravljača radi ubrzanja

popravka ne naknadije iz ugovora o osiguranju broda. Opravdanje za takav tretman tih troškova proizlazi iz načela da osiguratelj nije u obvezi za posljedične štete koje pretrpi brodar za vrijeme imobilizacije broda, pa on nije posebno zainteresiran (suprotno od brodara) kojom će se brzinom izvoditi popravci.

Od ovog općeg načela u suvremenoj praksi likvidatora prave se ovi izuzeci:

- a) Ako su prekovremenim radom uštedeni ukupni troškovi popravka (npr. smanjen je broj dana stajanja broda u doku), prekovremeni rad se smatra dijelom *reasonable cost of repair* do visine uštedenih troškova;
- b) Kod linijskih brodova (putničkih i teretnih) u načelu se priznaje trošak prekovremenog rada. Uvjet je da brod održava redovan servis prema objavljenom plovidbenom redu za koji je brodar u obvezi ili po njemu točno postupa;
- c) Prekovremeni rad se priznaje (bez obzira na uštede) i onda kada je iz tehničkih razloga zbog naravi samog popravka neizbježan (rad se mora odvijati kontinuirano do završetka). Likvidator može priznati prekovremeni rad i u situacijama kada je u poslu, ugovorenom po posebnoj pogodbi, prekovremeni rad normalno - uobičajeno prisutan.

Nepopravljena oštećenja (Unrepaired Damage). Ako se zbog različitih razloga brod ne popravi dok traje osiguranje (najčešće do 31. prosinca tekuće godine), osiguranik prema institutskim klauzulama (*Unrepaired Damage Clause*, klauzula 18 u I.T.C. 1983.) ne gubi pravo na osigurninu za takvu štetu.

Ako osiguranik postavi odštetni zahtjev prije nego je brod popravljen, naknada iz osiguranja u takvu se slučaju utvrđuje u visini

- a) razborito procijenjenih troškova popravka,
- b) razborito procijenjenog gubitka tržišne vrijednosti broda zbog oštećenja, već prema tome koji je iznos niži.

Osiguranik nema pravo potraživanja iznad toga iznosa ako je poslije izvedeni popravak zapadao više. Eventualna inflacija ide na štetu osiguranika.

Osiguratelj nije u obvezi za nepopravljeno oštećenje ako poslije dok traje osiguranje nastupi potpuni gubitak broda. Osiguranik tada ima pravo na naknadu samo za potpuni gubitak, a ne i za nepopravljeno oštećenje. Zbog toga prije isteka osiguranja nema plaćanja naknade za nepopravljeno oštećenje.

Povećanje troškova zbog odgađanja popravka (Deferred repairs). Troškovi popravka oštećenog broda (*reasonable cost of repair*) ocjenjuju se prema troškovima popravka u prvoj povoljnoj prilici. Ako pretrpljeno ošteće-

nje broda ne ugrožava njegovu plovidbenu sposobnost, često se u praksi iz različitih razloga popravak odgađa za neku povoljniju priliku. Opće je pravilo da osiguratelj u takvu slučaju nije u obvezi za eventualno povećane troškove popravka, npr. zbog djelovanja inflacije. Izuzetak je od toga općeg načela slučaj kada se odgađanjem popravka smanjuju ukupni troškovi popravka ili se, u najmanju ruku, ne povećava visina odštetnog zahtjeva. Npr. odgađanje popravka do redovnog dokovanja ide i u prilog osiguratelja jer se tada troškovi dokovanja dijele. Odgađanje popravka može biti opravdano i kada nije moguće odmah nabaviti potreban dio za popravak.

Troškovi radnog tima koji se radi popravka šalje na brod (*Riding repair teams*). Nerijetko brodari šalju na brod poseban, "leteći", radni tim radi izvođenja popravka, pa se javlja pitanje naknadivosti tih troškova iz osiguranja. Umjesto u sklonišnoj luci radovi popravka se tada izvode za vrijeme plovidbe ili dok se obavljaju druge trgovačke operacije. Naknadivost tih troškova iz osiguranja ovisi o naravi oštećenja. Ako je oštećenje bilo takve naravi da je zahtijevalo neodgodivi popravak, troškovi putovanja i drugi troškovi takvog radnog tima naknadivi su iz osiguranja broda kao *reasonable cost of repair*. Kada se, međutim, brodar koristio tom metodom samo da bi osigurao kontinuirano obavljanje trgovačkih operacija bez zakašnjenja, naknadivost ovih troškova ovisi o tome jesu li povećani troškovi radnog tima kompenzirani uštedama u odnosu na popravak broda u luci. Npr. uštedeni su troškovi premještanja te ulaska i izlaska broda iz luke. Ako su u pitanju linijski brodovi, likvidator može tu okolnost, kao i kod drugih troškova, uzeti u obzir i priznati troškove radnog tima.

Pogonsko gorivo i zalihe upotrijebljene za popravak oštećenog broda (*Fuel and Stores*). U troškove popravka naknadive iz osiguranja uključuju se i troškovi potrošenog pogonskog goriva te zaliha upotrijebljene za popravak oštećenog broda (za rad strojeva, vitala i dr.) ili za premještanje broda s mjesta gdje se u luci nalazio do mjesta za popravak unutar te luke. Potrošnju goriva upravitelj stroja iskazuje u *Fuel and Engine Stores Account*.

Zastupničke provizije i troškovi (*Agency Commission*). Troškovi osiguranika u pripremi odštetnog zahtjeva nisu naknadivi iz osiguranja, pa ni kada tu uslugu u njegovo ime obavlja neka zastupnička ili menadžerska tvrtka (*Agency Commission Clause, klauzula 17 u I.T.C. - Hulls 1983.*). Međutim, iz osiguranja su naknadivi agencijski troškovi u pribavljanju jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju ilinagradi za spašavanje, kao i troškovi likvidacije zajedničke havarije. Isto tako, iz osiguranja su naknadivi razni troškovi učinjeni u svezi s nezgodom, kao što su poštanski troškovi, troškovi telefona, teleksa, faksa, prijevoz rezervnih dijelova i sl.

Troškovi zračnog prijevoza rezervnih dijelova. Troškovi zračnog prijevoza rezervnih dijelova, kao najskupljeg načina prijevoza, priznaju se kao dio razboritih troškova popravka samo

- a) kada se takvim načinom prijevoza postižu uštede u ukupnim troškovima popravka (npr. smanjuje se broj dana broda u doku ili u sklonišnoj luci);
- b) kada bi prijevoz rezervnog dijela morem ili kopnom nerazborito odužio popravak. To se naročito uzima u obzir kod linijskih brodova.

Troškovi brodarova vještaka u nadzoru popravka. Troškovi brodarova u organiziranju popravka i u njegovu nadzoru putem svojim vještaka - inspektora (*marine superintendent*), u praksi se tretiraju kao dio samog popravka i priznaju se iz osiguranja (*superintendents' fees*). Ako su se istodobno obavljali popravci za račun osiguratelja i za račun brodarova, likvidator će troškove brodarova superintendanta u nadzoru popravka podijeliti razmjerno međusobnom odnosu obavljenih radova, najčešće na dva jednaka dijela.

Troškovi osigurateljevog vještaka. Osiguratelj sam snosi troškove osobe koju je za svoj račun angažirao radi pregleda štete i nadzora nad izvođenjem popravka. To mogu biti njegovi službenici ili nezavisni ugovaratelji - specijalizirani za taj posao, npr. Salvage Association. Isto tako, osiguratelj snosi troškove likvidatora kojemu je povjerio likvidaciju štete (*average adjuster*).

Troškovi vještaka klasifikacijskog zavoda. Iz osiguranja broda naknadivi su troškovi vještaka klasifikacijskog zavoda u pregledu štete i nadzoru popravka, uz uvjet da je riječ o osiguranoj šteti.

Troškovi novčanih doznaka. Osiguranik ima pravo na naknadu iz osiguranja troškova novčanih doznaka za plaćanje izvršenog popravka ili neke usluge u svezi s nezgodom (bankarski troškovi, troškovi platnog prometa, takse i sl.).

c) Dokumentacija odštetnog zahtjeva

Pojedini se troškovi dokazuju vjerodostojnom dokumentacijom. Iz te dokumentacije *average adjuster* crpi informacije za likvidaciju štete, obračunava štetu i obračun dostavlja osiguratelju. Osiguratelj je prije isplate ovlašten za tražiti originalnu dokumentaciju i pojedinosti o plaćenim računima. Nepostojanje vjerodostojne dokumentacije može onemogućiti brodaru u ostvarivanju naknade iz osiguranja. Zato sve troškove naknadive iz osiguranja treba pratiti i o njima voditi evidenciju.

Kod troškova popravka potrebna je suglasnost osigurateljevog surveyora. Ta se suglasnost odnosi na visinu troškova popravka, kao i da je popravak u svezi s osiguranom štetom. Takvu suglasnost može pribaviti brodarov superintendent

u mjestu i u vrijeme popravka (što se preporučuje) ili u kasnijom prepisci između adjustera/osiguratelja i surveyora (najčešće je to *Salvage Association*), što može značajno odužiti postupak likvidacije. Odštetnom se zahtjevu prilaže ova opća dokumentacija:

- a) Polica osiguranja sa svim dodatnim ugovornim uglavcima;
- b) Izvod iz brodskog dnevnika i dnevnika stroja u odnosu na nezgodu (havariju) i eventualno za razdoblje dok je trajao popravak;
- c) Izvješće zapovjednika ili časnika stroja o nezgodi;
- d) Prijava pomorske nezgode koju je ovjerio bilježnik;
- e) Izvješće vještaka osiguratelja o pregledu štete s računom (ako je brodar podmirio taj trošak a ne osiguratelj);
- f) Izvješće klasifikacijskog zavoda s računom;
- g) Izvješće brodarova vještaka s računom;
- h) Račun popravka ili račun za rezervni dio dobavljen od brodarova za popravak, prihvaćeni od osigurateljevog surveyora kao korektni i razboriti;
- i) Računi za dokovanje i opće troškove u svezi s popravkom, koje je prihvatio osigurateljov surveyor;
- j) Računi za sve uzgredne troškove plaćene u luci popravka, kao što su lučki troškovi, troškovi čuvara, troškovi telefona, faksa i sl., troškovi agenta u svezi s popravkom i dr.;
- k) Podaci o potrošenom gorivu i zalihama stroja za vrijeme popravka, zajedno s troškovima njihova nadomještanja;
- l) Ako su se istodobno s popravkom osigurane štete izvodili i popravci za račun brodarova, likvidator može zatražiti i opis tih radova i račun za njih;
- m) Kopije brzjava, faksa, teleksa poslanih na udaljenu adresu u svezi s nezgodom zajedno s njihovim troškovima;
- n) Pojednosti o datumima izvršenih plaćanja svih računa.

18. OSIGURANJE POMORSKIH BRODARA OD ODGOVORNOSTI

18.1. Općenito

Pod osiguranjem odgovornosti podrazumijeva se ugovor o osiguranju osiguranika od odgovornosti za štete nanosene trećim osobama, prema kojemu je osiguratelj obavezan nadoknaditi osiguraniku svote koje je on dužan platiti tim osobama u vezi sa svojom odgovornošću pokrivenu osiguranjem. Predmet osi-

guranja jest odgovornost osiguranika za štetu, što podrazumijeva dužnost naknade štete iz nekog obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu.

Pri obavljanju plovidbenih djelatnosti na moru postoje tri moguća izvora odgovornosti za njihova nositelja:

- a) *ugovorna odgovornost* (odgovornost iz ugovora o prijevozu stvari, ugovora o tegljenju i dr.);
- b) *izvanugovorna odgovornost* (odgovornost iz sudara brodova, udara broda, uklanjanje podrtine, izljev ulja i dr.);
- c) *obveze prema vlastitoj posadi* (odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, troškovi liječenja, repatrijacije i sl.).

Za svaki od tih vidova moguće odgovornosti nositelj plovidbenog pothvata ima nesumnjiv interes za osiguranjem.

Ugovorna odgovornost brodarova nastaje povredom ispunjenja ugovorom preuzete obveze iz ugovora o prijevozu stvari morem (*contractual liability*). Ustaljena je praksa da tu odgovornost ne osiguravaju organizacije za osiguranje koje posluju na načelu premijskog osiguranja (osiguravajuća društva). Osiguranje toga interesa provodi se putem P & I klubova na načelu uzajamnosti.

Izvanugovorna odgovornost brodarova podrazumijeva dužnost naknade štete iz obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu koji proizlazi iz građanskog delikta. Na primjer, odgovornost iz sudara brodova. Dužnost naknade štete nastaje na temelju samog zakona. U obveznom odnosu brodar ima položaj štetnika, a oštećenik je osoba izvan ugovora, tj. treća osoba. Zbog toga se taj vid odgovornosti naziva i *odgovornost prema trećima* (*third party liability*).

Rizik odgovornosti se ne uklapa u tipizirane oblike osiguranja rizika gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta, kao što su npr. brod ili teret. Zbog toga pomorskim osiguranjem nije pokrivena odgovornost osiguranika za štete nanosene trećim osobama, ako ugovorom o osiguranju nije drugačije određeno. Takav izuzetak od općeg načela postoji u osiguranju brodova za štete nastale u sudaru brodova. Uvjeti za osiguranje brodova redovito sadrže posebnu odredbu o osiguranju odgovornosti prema trećima, nastale iz sudara brodova. Institutskim klauzulama za osiguranje brodova (*Institute Hull Clauses*) osigurane su tri četvrtine odgovornosti za štete iz sudara brodova. Jednu četvrtinu osiguravaju P & I klubovi. Na taj način brodari u praksi imaju pokriće 100 % svoje odgovornosti iz sudara brodova, ali u okviru dvaju ugovora o osiguranju. Osiguranje drugih mogućih vidova odgovornosti brodarova kao što su, na primjer, odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, oštećenja obale i lučkih uređaja, obvezno uklanjanje ili vađenje podrtine i dr., provodi se samo putem P & I klubova.

U novije je vrijeme naročito aktualno pitanje odgovornosti broдача za onečišćenje morskog okoliša. Taj rizik nije pokriven standardnim osiguranjem broда. Osigurava se učlanjenjem broда u neki P. & I. klub, ali i ti klubovi pokrivaju taj rizik samo do određene granice.

Pomorskim i radnim pravom za neke je slučajeve propisana odgovornost broдача prema članovima posade broда, odnosno njegova dužnost da snosi stanovite troškove. Na primjer, odgovornost za štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti članova posade broда; odgovornost za štete uzrokovane stvarima namijenjenima osobnoj upotrebi članova posade; obveze prema članovima posade za vrijeme liječenja i za troškove liječenja; dužnost podmirenja troškova povratnog putovanja članova posade broда (repatrijacija); dužnost naknade plaća zapovjedniku i članovima posade u slučaju brodoloma. Osiguranjem tih interesa ne bave se osiguravajuća društva uz premijsko osiguranje. Njihovo se osiguranje provodi učlanjenjem u P. & I. klub.

Sklapanje ugovora o osiguranju odgovornosti temelji se na slobodnoj dispoziciji stranaka. Iznimno je u našem pravnom sustavu Zakonom o osiguranju (1994.) propisano obvezno osiguranje od odgovornosti za vlasnike brođica na motorni pogon registrirane za šport i rasonodu s više od 15KW, i to samo za tjelesne štete (čl. 99.). Osim za tu kategoriju plovnih objekata, ne postoji zakonska obveza za sklapanje ugovora o osiguranju odgovornosti, niti je osiguratelj dužan prihvatiti ponudu za takvo osiguranje.

18.2. Osiguranje odgovornosti broдача putem P. & I. Klubova

a) Općenito

Okolnost da standardnim osiguranjem broда nije pokrivena većina mogućih vidova odgovornosti broдача, uvjetovala je nastanak posebnih organizacija za uzajamno osiguranje pomorskih broдача - *Protecting and Indemnity Associations (P. & I. Clubs)*. Na njihov je nastanak bitno utjecala upravo okolnost da osiguranjem broда nije pokrivena u cijelosti odgovornost vlasnika broда zbog sudara.

Suvremeni P. & I. klubovi osiguravaju širok spektar vidova odgovornosti i obveza koje za njihove članove mogu proizići iz poslovanja. Oni posluju prema načelu uzajamnosti (*mutual insurance*). Učlanjenjem u klub preuzima se prema svim ostalim članovima obveza zajedničkog sudjelovanja u snošenju šteta. Zbog toga članovi ne plaćaju fiksnu premiju, nego doprinos. Kod sklapanja ugovora plaća se *početni doprinos (advance call)*. Konačna visina dopri-

nosa ovisi o tome kakav je odnos uplaćene premije i šteta u određenoj poslovnoj godini. Ako fond formiran od početnih doprinosa nije dostatan za plaćanje šteta u odnosnoj poslovnoj godini, članovima se obračunava *dodatni doprinos (supplementary call)*. U ostalim se elementima te organizacije približavaju organizacijama za osiguranje uz plaćanje fiksne premije.

Suvremeni P. & I. klubovi osnovni su organizacijski oblik za osiguranje odgovornosti broдача. Njihovo se značenje za poslovanje brođarstva ne ogleda samo u tome što svojim članovima pružaju pokriće njihove odgovornosti, sretno se nadopunjujući s pokrićem osiguranja broда, nego i u tome što mrežom svojih stručnih korespondenata u svim značajnijim lukama svijeta pružaju brođarima učinkovitu pravnu i tehničku pomoć. Bez toga gotovo nije moguće zamisliti poslovanje pomorskih broдача u suvremenim uvjetima. P. & I. klubovi imaju vrlo važnu ulogu u preventivnom djelovanju na smanjenju šteta. Obraduju podatke o štetama, klasificiraju štete prema uzrocima i preporučuju pravodobno poduzimanje odgovarajućih mjera za sprječavanje njihova nastanka i smanjenje već nastalih šteta. Najveći broj P. & I. klubova formirao se i posluje u Engleskoj. Udruženi su u *International Group of P. & I. Clubs*.

b) Suvremeni sustav P. & I. osiguranja

Najviši je organ upravljanja P. & I. klubom *glavna skupština (General Meeting)*. Glavna skupština bira *Direktorij (Committee of Directors)* i donosi pravila kluba (*Rules of the club*). Direktorij vodi poslove kluba. Sastavljen je od predstavnika pojedinih članova. Poslovanje kluba obavljaju *upravitelji (managers)*.

Članstvo u klubu stječe se u odnosu na određeni brod. član je osiguran za odgovornost i troškove koji proizlaze iz interesa što ih on ima u odnosu na učlanjeni brod. Kao član kluba osim brođovlasnika može se javiti i suvlasnik broда, založni vjerovnik, zakupoprimalatelj, naručitelj i upravitelj broда. Učlanjenje se pribavlja na temelju prijave - ponude koju zainteresirani brođar šalje klubu na tipskom obrascu s potrebnim podacima o brodu. Uz ostalo se obično traže ovi podaci: o osiguranju trupa i strojeva broда; koje se P. & I. pokriće traži; vrst, veličina i godine starosti broда koji se prijavljuje; vrst tereta koju brod prevozi; geografska područja u kojima će brod ploviti; upravljanje brodom; nacionalnost posade; zastava broда; prijašnje štete. U prijavi brođar unaprijed izjavljuje da prihvaća klupska pravila osiguranja i druga pravila kluba. Ugovor je sklopljen kada klub prihvati ponudu za sklapanje ugovora. Za svaki učlanjeni brod klub izdaje *uvjerenje - Certificat of Entry*.

Klubovi posluju prema vlastitim *uvjetima osiguranja (Rules of the Club)*. Sklapanjem ugovora pravila kluba postaju njegovim sastavnim dijelom i mjerdavna su za utvrđivanje prava i obveza iz ugovora. Direktori kluba na temelju

svoga diskrecijskog prava mogu do određenih granica odlučiti i drukčije nego je predviđeno pravilima kluba. Za obveze iz ugovora o osiguranju odgovara samo klub, a ne i njegovi članovi. U slučaju spora može se tužiti samo klub.

c) Osiguranje prema pravilima P. & I. klubova

Uvodne napomene

Pokriće suvremenih P & I. klubova nije po visini ograničeno. Izuzetak su štete od onečišćenja morskog okoliša zbog izlivanja ulja, za koje je pravilima kluba određena gornja granica obveze osiguratelja. Osiguratelj pruža pokriće u granicama odgovornosti koje su propisane za brodar. To se odnosi na pravni temelj, opseg i visinu odgovornosti. Zato se ponekad govori da klub pruža pokriće zakonske odgovornosti. Kako brodar odgovara ograničeno, to vrijedi i za odnos iz osiguranja. Drugim riječima, klub je obavezan nadoknaditi osiguraniku iznose koje je on obavezan na temelju pomorskopravnih propisa platiti trećim osobama u vezi sa svojom odgovornošću. P. & I. osiguranjem obuhvaćena je ugovorna i izvanugovorna odgovornost, kao i mnogi drugi oblici obveza brodara.

Osigurani rizici i štete

Pravilima suvremenih P. & I. klubova obuhvaćeno je pokriće za ove vidove odgovornosti i obveza:

Odgovornost za štete iz sudara brodova. Iz osiguranja se nadoknađuju iznosi koje je osiguranik obavezan platiti u vezi sa svojom odgovornošću za štete iz sudara osiguranog broda s drugim brodom, a koji nisu naknadivi iz ugovora o osiguranju broda. Ovo je pokriće uvjetovala činjenica da je institutskim klauzulama za osiguranje brodova pokriveno 3/4 odgovornosti iz sudara brodova, pa je preostala 1/4 uključena u klupsko pokriće. U novije vrijeme neki klubovi nude osiguranje i 100 % odgovornosti iz sudara brodova.

Osiguranjem je obuhvaćena i odgovornost za druge štete nastale u sudaru brodova, a koje su tradicionalno isključene iz osiguranja broda:

- a) štete i troškovi u vezi dizanja, micanja, uklanjanja ili uništenja podrtine broda, tereta i drugih stvari;
- b) štete na nepokretnoj ili pokretnoj imovini ili stvarima (osim drugih brodova i stvari na njima);
- c) onečišćenje neke nepokretne ili pokretne imovine (osim drugih brodova i stvari na njima);
- d) gubitak ili oštećenje tereta ili drugih stvari na osiguranom brodu, ili doprinos u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja, plaćeni od strane vlasnika toga tereta ili stvari.

Oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata. Osiguranjem je pokrivena odgovornost za štete koju osigurani brod nanese operativnim obalama, lukobranama, lučkim uređajima i postrojenjima, pokretnim ili nepokretnim objektima na obali, plutačama, podvodnim i drugim kabelima. Osiguranjem je pokrivena odgovornost za štete na plutajućim objektima koji se pravno ne smatraju brodom. Odgovornost brodara za štete nanese lukama je objektivna (kauzalna odgovornost, čl.837. PZ).

Odgovornost za teret. Osiguranjem je pokrivena odgovornost brodara za gubitak, manjak ili oštećenje tereta primljenog na prijevoz na temelju ugovora o prijevozu stvari. Temeljna je pretpostavka za ovo osiguranje da brodar na temelju ugovornih odredaba ne odgovara strože nego je predviđeno Konvencijom o teretnici od 1924. odnosno Protokolom o njenoj izmjeni od 1968. (Haško-Visbyska pravila).

Klub ne pruža pokriće za *ad valorem* teretnice ako nisu odobrene od kluba; štete na teretu koji je iskrcan u drugoj a ne u odredišnoj luci; štete zbog namjernog prekrcajanja broda; prijevoza krijumčarene robe; štete na prtljagi putnika; štete zbog skretanja broda; prijevoza nuklearnoga goriva.

Odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod. Iz osiguranja se nadoknađuju iznosi koje je osiguranik obavezan platiti za gubitak ili oštećenje kontejnera, opreme, goriva i drugih stvari ukrcanih na osigurani brod, a koji nisu teret, kao i za osobne stvari svake osobe na tom brodu. Osiguranjem, međutim, nije pokrivena odgovornost za štete na imovini koja je sastavni dio broda ili je u vlasništvu osiguranika ili je on koristi na temelju ugovora o zakupu.

Odgovornost za tjelesne ozljede, bolest i smrt

- a) **Posada broda.** Klub je obavezan platiti naknadu za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, bolesti ili smrti svakog člana posade broda koji je na osiguranom brodu ili na putovanju do broda ili od njega. Klub je obavezan naknaditi i bolničke, liječničke, pogrebne i druge troškove nastale u vezi s tom ozljedom, bolesti ili smrti.
- b) **Druge osobe (putnici, lučki radnici i dr.).** Klub je obavezan platiti naknadu za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, bolesti ili smrti, kao i bolničke, liječničke, pogrebne i druge troškove nastale u vezi s tom ozljedom, bolesti ili smrti.

Obveze prema posadi broda. Klub je obavezan osim za tjelesne ozljede, bolest i smrt članova posade, naknaditi osiguraniku i druge troškove koje je on obavezan snositi članovima posade prema propisima ili ugovoru o radu. Tim su pokrićem obuhvaćene plaće članova posade za vrijeme liječničke ili bolničke

obrade u inozemstvu, za vrijeme čekanja na repatrijaciju kao i za vrijeme povratka.

Klupskim su pokrićem obuhvaćeni i troškovi repatrijacije i zamjene zapovjednika ili člana posade koji je umro ili je napustio brod zbog ozljede, bolesti ili svojevoljno. Klub je obavezan naknaditi brodaru troškove povratnog putovanja članova posade kada ta potreba proizlazi iz propisa ili ugovora o radu, koji su odobrili direktori.

U nekim su slučajevima plaće posade broda naknadive iz ugovora o osiguranju broda ili se priznaju u zajedničku havariju, pa u tim slučajevima i u mjeri u kojoj su naknadivi iz police osiguranja broda klub nije obavezan naknaditi brodaru te troškove.

Osobne stvari članova posade i drugih osoba. Klub je obavezan obešteti brodaru za iznose koje je on obavezan isplatiti članovima posade i drugim osobama na brodu za gubitak ili oštećenje njihovih osobnih stvari ("effects") osim za gotov novac, vrijednosne papire i dragocjenosti. Ako se odgovornost brodaru temelji na ugovoru, a brodar inače ne bi bio odgovoran, pokrće se pruža uz uvjet i do granica koje su prethodno odobrili direktori u pisanom obliku. Osiguranjem nije pokrivena ni odgovornost za stvari koje po mišljenju direktora ne spadaju u bitne potreptine pomoraca.

Novčane kazne. Klub je obavezan nadoknaditi brodaru novčane kazne (globe) koje je on na temelju odluke suda ili upravnih vlasti obavezan platiti u odnosu na osigurani brod. U klupskim se pravilima navode razlozi za izricanje kazni. Uz ostalo se navode kazne za

- a) povredu zakonskih i drugih propisa u odnosu na sigurnost na radu,
- b) manjak ili višak u predaji tereta ili propust u primjeni propisa koji se odnose na prijavljivanje tereta ili dokumentaciju o teretu,
- c) krijumčarenje ili povredu carinskih propisa,
- d) povredu propisa o useljavanju,
- e) istjecanje ulja ili drugih opasnih tvari iz osiguranog broda,
- f) postupak ili propust člana posade osiguranog broda ili drugog službenika odnosno zastupnika brodaru.

Brodar nema pravo od kluba potraživati naknadu ako je kazna za člana posade uslijedila zbog njegova namjernog propusta. Klub također nije obavezan nadoknaditi brodaru kazne izrečene zbog prekrčnosti njegova broda ili za nedopušten ribolov, i to zato što brodar mora snositi posljedice svoje neumjerenosti za većom zaradom. Neki klubovi za ovu kategoriju šteta predviđaju primjenu franšize.

Istražni i kazneni postupak. Uz uvjet da direktori prema svom diskrecijskom ovlaštenju to odobre, klub će obešteti brodaru za troškove i izdatke koje učini u zaštiti svojih interesa u istražnim postupcima glede gubitka ili nezgode osiguranog broda ili u vezi s obranom u kaznenom postupku koji se u inozemstvu vodi protiv zapovjednika ili člana posade osiguranog broda.

Karantenski troškovi. Klub će obešteti brodaru za izvanredne troškove koji su nastali kao izravna posljedica pojave neke zarazne bolesti na brodu. Ti troškovi općenito uključuju troškove broda za vrijeme karantene i troškove dezinfekcije broda. Tu spadaju troškovi goriva i tegljenja do mjesta određenog za karantenu ili od toga mjesta; troškovi ulaska broda u sklonišnu luku; troškovi iskrcaja i ponovnog ukrcaja tereta; troškovi iskrcaja i ponovnog ukrcaja putnika; plaće i troškovi uzdržavanja posade i dr.

Slijepi putnici. Klupskim osiguranjem pokrivena je odgovornost i troškovi brodaru nastali s obzirom na slijepu putnike na brodu. Prema istom su pravilu obično pokriveni i troškovi brodaru u odnosu na bjegunce, izbjeglice ili spašene osobe na moru, ali samo ako je član pravno odgovoran za troškove ili su poduzeti uz odobrenje direktora kluba.

Skretanje broda. Opće je načelo pomorskog prava da je opravdano namjerno skretanje broda od ugovorenog pravca putovanja isključivo radi spašavanja života osoba, bilo da su one na osiguranom brodu ili na drugom brodu koji je pozvao u pomoć. Klupsko je osiguranje zbog toga u takvim slučajevima prošireno i na naknadu troškova skretanja, i to samo za čiste troškove goriva, osiguranja, plaća, zaliha i lučkih troškova, uz uvjet da je odluka o skretanju bila razborito donesena i samo radi spašavanja života.

Osiguranje profesionalnih spašavatelja. Ako je član kluba vlasnik ili upravitelj tegljača ili drugih plovila specijaliziranih za spašavanje, uz poseban sporazum s direktorima kluba i utvrđene uvjete, klub pruža pokrće za odgovornost, globe i troškove koji mogu nastati u vezi s operacijom spašavanja u kojoj je sudjelovao član.

Spašavanje osoba. Iz osiguranja se nadoknađuju iznosi koje u rijetkim situacijama osigurani brod duguje trećim osobama za spašavanje osoba na osiguranom brodu, ali samo onda i u mjeri u kojoj ti iznosi kao troškovi spašavanja nisu naknadivi iz ugovora o osiguranju broda učlanjenog u klub.

Doprinosi u zajedničku havariju. Iz osiguranja se nadoknađuju troškovi zajedničke havarije ili spašavanja koje član kluba (brodar) potražuje od korisnika prijevoza na ime njegova doprinosa u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja, ali koje potraživanje pravno nije u mogućnosti realizirati.

Doprinos broda u zajedničku havariju. Klub će obešteti člana za dio doprinosa broda u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja, koji nije naknativ iz ugovora o osiguranju broda zbog podosiguranja, tj. zbog toga što je vrijednost broda prema kojoj je određen doprinos broda u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja (kontribuirajuća vrijednost) viša od osigurane vrijednosti iz police osiguranja broda. Klubovi svojim pravilima obvezuju brodare da tijekom godine ocjenjuju osigurane svote i usklađuju ih s promjenama na tržištu tako da one uvijek budu odgovarajuće (*proper value*).

Odgovornost u odnosu na podrtinu osiguranog broda. Klupskim su pokrićem, osim u okviru osiguranja odgovornosti iz sudara, obuhvaćeni i drugi slučajevi uklanjanja podrtine osiguranog broda. Osiguranjem su obuhvaćeni troškovi dizanja, micanja, uništenja i obilježavanja podrtine osiguranog broda kada je to obvezno na temelju zakona ili se te radnje izvode na trošak i rizik člana. Pokrivena je i odgovornost člana za štete koje iz toga mogu proizići. Vrijednost spašenih stvari i vrijednost same podrtine odbija se od tih troškova i nadoknađuje se samo ostatak. Ako je član prije poduzimanja čina uklanjanja podrtine ustupio podrtinu drugoj osobi (osim napuštaja u korist osiguratelja broda), klub nije obvezan nadoknaditi troškove njena uklanjanja.

Onečišćenje. P. & I. osiguranjem obuhvaćeno je pokriće odgovornosti, gubitka, oštećenja i troškova nastalih kao posljedica ispuštanja ili istjecanja ulja ili drugih opasnih tvari s osiguranog broda. Osiguranje uključuje i gubitak, oštećenje ili troškove koji proizlaze iz članstva u nekom ugovoru odobrenom od direktora, kao što je bio npr. *TOVALOP*. Osiguranjem su pokriveni i troškovi člana radi izbjegavanja šteta ili smanjenja već nastalih šteta od onečišćenja. Pokriće je odgovornosti za štete zbog onečišćenja morskog okoliša, za razliku od odgovornosti za druge vrste šteta, ograničeno. U vrijeme pisanja ovog rada limit pokrića za te štete iznosio je jednu milijardu USD.

Odgovornost iz tegljenja. Klupskim osiguranjem pokrivena je odgovornost člana za fizičke i tjelesne štete koja proizlazi iz ugovora o tegljenju osiguranog broda koje je uobičajeno radi ulaska, izlaska ili premještaja broda u luci. Klub pruža pokriće i za odgovornost iz komercijalnog tegljenja, ako je to osiguranje posebno ugovoreno s direktorima.

Troškovi nastali u vezi s napucima kluba. Osiguranjem su pokriveni gubici, oštećenja i troškovi razborito poduzeti od strane člana u izvršenju pisanih naputaka kluba u odnosu na osigurani brod.

Pravni troškovi. Klub će obešteti brodarka za troškove izvanrednih mjera koje su razborito poduzete poslije nezgode u kojoj je sudjelovao osigurani brod, radi zaštite od neopravdanih ili pretjeranih zahtjeva trećih osoba u vezi s nje-

govom odgovornošću pokrivenu osiguranjem, kao i za troškove pravnih postupaka.

Razni drugi troškovi. Prema tzv. *Omnibus Rule*, odbor direktora kluba na temelju svoga potpunog diskrecijskog prava može odlučiti da se članu nadoknadi osim navedenih i svaki drugi iznos u odnosu na gubitke, odgovornosti i troškove koji su proizišli iz gospodarenja brodom, a koji prema njihovu mišljenju općenito spadaju u okvir klupskog pokrića. Odluka se u tome mora donijeti jednoglasno i ne obrazlaže se.

d) Isključenja i ograničenja klupskog osiguranja

Osim zakonskih isključenja iz osiguranja, u odnosima iz *P & I* osiguranja primjenjuju se i ugovorena isključenja i ograničenja koja se nalaze u klupskim pravilima. Te se odredbe mogu razvrstati na opća isključenja, isključenja u odnosu na odgovornost za teret, odredbe o franšizama.

Opća isključenja

Postoje ova opća isključenja iz osiguranja: za nezakonite prijevoze; štete pokrivene osiguranjem broda (*bull insurance*); gubitak vozarine; odgovornost iz spašavanja osim prema sporazumu; štete uzrokovane ratnim rizicima; štete uzrokovane nuklearnim rizicima; štete namjerno uzrokovane od strane osiguravatelja. Osiguranje je članu pruženo u svojstvu brodovlasnika, a ne lučkog slugača, terminal operatora, skladištara ili sl. Pokriće je ograničeno na propisanu odgovornost (tzv. zakonska odgovornost). Za osiguranje odgovornosti šire od propisane potrebno je posebno ugovorno utanačenje.

Odgovornost za teret

U klupskim pravilima postoje brojna isključenja i ograničenja u odnosu na odgovornost člana kao pomorskog prijevoznika. Redovito postoje ova isključenja: za štete koje su nastale kao posljedica skretanja broda; iskrcaj tereta u luci koja nije i ugovorena odredišna luka; predaja tereta bez prezentacije originala teretnice; namjerno pogrešno datirana teretnica u dogovoru s krcateljem; ispostavljanje čiste teretnice usprkos postojanju razloga za unošenje identitetnih klauzula u odnosu na stanje tereta, vrstu ili obilježje njegove množine; uvjeti prijevoza ne smiju za brodarka biti teži od onih propisanih Haško-Visbyskim pravilima; nepravilno slaganje tereta; troškovi otpreme tereta iz iskrcajne luke do ugovorene odredišne luke; štete nastale zbog prekrcavanja broda; štete nastale prije ukrcaja ili poslije iskrcaja s pomorskog broda (osim prema *Combined Transport Bill of Lading* koju je odobrio klub); štete na teretu kovanog novca, plemenitih metala ili dragog kamenja, dragocjenosti, vrijednosnih papira i sl. bez pisane suglasnosti direktora.

Franšize

Sustav franšiza primjenjuje se i u *P & I* osiguranju, isto tako kao i u osiguranju brodova i tereta. Razlozi su istovjetni. Time se uštedeju troškovi kod malih šteta; osiguranik se stimulira za poduzimanje preventivnih mjera; visinom franšize utječe se na cijenu osiguranja. U pravilima samo nekih klubova postoje odredbe o primjeni franšize kod stanovitih šteta. To ne znači da se u drugim klubovima franšize ne primjenjuju, samo se one ugovaraju u izravnom kontaktu člana i kluba pri ugovaranju osiguranja. Inicijativu za primjenu franšize mogu dati obje ugovorne strane.

e) Druge vrste uzajamnog osiguranja

Suvremeni sustav *P & I* osiguranja, osim tradicionalnog *P & I* osiguranja za brodovlasnike, poznaje i brojne druge vrste organizacija za uzajamno osiguranje. Na primjer, *Freight, Demurrage and Defence; War Risks; Strikes Cover; Through Transport; Insurance for Charterers; Insurance for Shipbrokers and Agents; Hull and Machinery Risks*.

19. MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU

Na ugovor o pomorskom osiguranju i odnose koji iz njega proistječu primjenjuje se pravo koje su izabrale ugovorne stranke (čl.1004. PZ). Taj se kriterij naziva autonomija volje stranaka u izboru prava. Autonomija volje stranaka prema Pomorskom zakoniku nije neograničena. Ona je dopuštena samo kod ugovora s međunarodnim obilježjem. Ugovori koji nemaju to obilježje, tzv. interni ugovori, podvrgnuti su isključivo mjerodavnosti hrvatskog prava i kod tih ugovora stranke nemaju ovlaštenje da sporazumom zasnivaju mjerodavnost stranog prava. Zakonik razgraničuje interne odnose od međunarodnih tako da posebnim kriterijima određuje slučajeve za koje je obvezna primjena našeg prava. Prema tim odredbama, hrvatsko će se pravo obvezno primijeniti ako su *kumulativno* ispunjene ove pretpostavke:

- a) da su sve zainteresirane osobe u tom ugovoru državljani Republike Hrvatske s redovnim boravištem u Republici Hrvatskoj ili hrvatske pravne osobe sa sjedištem u Republici Hrvatskoj,
- b) da se radi o osiguranim predmetima koji su izloženi pokrivenim rizicima isključivo na području Republike Hrvatske.

Svi se drugi odnosi tretiraju kao međunarodno obilježeni. Na primjer, međunarodno obilježeni odnos je i ugovor u kojem su sve zainteresirane osobe hrvatske, a riječ je o osiguranom predmetu koji nije izložen osiguranim rizicima isključivo na području Republike Hrvatske. Na primjer, brod što plovi izvan teritorijalnog mora Republike Hrvatske, roba u uvozu ili izvozu i dr.

Sve institutske klauzule sadrže odredbu o primjeni engleskog prava na ugovor. Ta klauzula glasi: "This insurance is subject to English law and practice." Ugovaranje tih klauzula kod međunarodno obilježenih odnosa ima učinak izričitog ugovaranja primjene engleskog prava na ugovor. Ako se to ne želi, u polici valja navesti: "This insurance is subject to Croatian law", a citiranu klauzulu o primjeni engleskog prava isključiti iz ugovora. Npr. u polici navesti: "Subject to Institute Time Clauses - Hulls, 1/11/95, but wording This insurance is subject to English law and practice deleted."

20. ULOGA ZAPOVJEDNIKA U SLUČAJU OSTVARENJA OSIGURANOG SLUČAJA

20.1. Uvodne napomene

Brod i njegov teret redovito su osigurani. U tipičnoj situaciji svako putovanje broda prate tri osnovna ugovora o osiguranju: broda, tereta i brodarove odgovornosti. Ti su ugovori samostalni i međusobno potpuno pravno odvojeni. Sklapanjem ugovora o osiguranju broda i odgovornosti brodar zaštićuje svoj interes, dok sklapanjem ugovora o osiguranju tereta (robe) vlasnik tereta (odnosno nositelj interesa) prebacuje teret snošenja rizika prijevoza na osiguratelja. Neovisno o tome što su tim ugovorima zaštićeni interesi ne samo brodara nego i korisnika prijevoza, zapovjednik broda ima naglašeno značajnu ulogu u slučaju nezgode koja bi mogla imati za posljedicu gubitak ili oštećenje broda ili tereta, kao i odgovornost prema trećim osobama. U tom se pogledu zapovjednik broda nalazi u dvostrukoj ulozi. Kao zastupnik vlasnika broda (brodara) dužan je djelovati u zaštiti njegovih interesa, ali je zbog svoga specifičnog položaja dužan djelovati i u zaštiti interesa na strani tereta. To više što je temeljna dužnost pomorskog prijevoznika da teret primljen na prijevoz uredno preveze i na odredištu preda primatelju u količini i u stanju u kojem ga je preuzeo na prijevoz. Takva uloga zapovjednika broda dolazi do izražaja, na primjer, pri poduzimanju izvanrednih mjera za sprječavanje nastanka ili smanjenja štete; pri

pregledu štete, popravku štete; pribavljanju dokumentacije za pripremu odštetnog zahtjeva; zaštiti osigurateljevog prava subrogacije i drugim relevantnim pitanjima. Zbog toga uz opće zapovjednikove dužnosti valja razlikovati njegove specifične dužnosti u odnosu na brod, teret, kao i brodarovu odgovornost. Valja također imati na umu da se sve pomorske nezgode javljaju kao kategorije osiguranih šteta, pa sve što je o dužnostima zapovjednika prije rečeno kod obrade pojedinih pomorskih nezgoda vrijedi i ovdje.

20.2. Opće dužnosti

a) Poznavanje sadržaja ugovora o osiguranju broda i P. & I. osiguranja

Zapovjednik je dužan poznavati sadržaj ugovora o osiguranju broda i sadržaj ugovora o osiguranju odgovornosti putem P. & I. klubova. Dužan se upoznati s uvjetima osiguranja (pravilima) prema kojima je osiguran brod kojim zapovijeda. Najčešće će to biti institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses - Hulls*).

Jedino na taj način zapovjednik može štiti interese brodara u odnosu na osiguranje. Zbog istih razloga brodovlasnik bi trebao upoznati zapovjednika s uvjetima police osiguranja, visinom ugovorene franšize, ugovorenim granicama plovidbe, posebno ugovorenim uvjetima i dr.

Zapovjednik se također dužan upoznati sa strukturom i uvjetima P. & I. osiguranja. S tim u vezi brodovlasnik ili upravitelj dužan je u suradnji s odnosnim P. & I. klubom dostaviti brodu pravila kluba u koji je učlanjen brod (*Club Rules*), listu klupskih korespondenata (*List of Correspondents*) i listu učlanjenih brodova u klub (*List of Entered Ships*). Te informacije klubovi tiskaju u posebnim malim knjižicama. Iz njihova sadržaja zapovjednik će dobiti potrebne informacije o klubu u koji je učlanjen brod kojim zapovijeda; o imenima zastupnika kluba i u kojim se lukama nalaze (veliki P. & I. klubovi redovito imaju više od 400 korespondenata u svim značajnijim lukama svijeta), kao i o pravilima osiguranja, tj. o osiguranim rizicima i štetama, uvjetima pokrića i sl. Za zapovjednika je izuzetno važno da poznaje strukturu P. & I. osiguranja i odnos toga osiguranja prema osiguranju trupa i strojeva broda (*Hull and Machinery Insurance*). O sadržaju tih osiguranja ovise i njegove dužnosti u konkretnim situacijama.

b) Poduzimanje izvanrednih mjera spašavanja

Zapovjednik je u svojstvu zastupnika brodara dužan voditi brigu o osiguranom brodu pažnjom dobrog gospodarstvenika. Dužan je poduzimati sve raz-

borite i prikladne mjere i postupke za sigurnost osiguranog broda. Naročito je dužan poduzimati mjere da bi se izbjegla šteta od neposredne opasnosti ili se smanjile već nastale štete. Troškovi takvih mjera, ako su učinjeni razumno, naknadi su iz osiguranja kao osiguranikovi troškovi spašavanja bez obzira na koristan rezultat.

Ako nastupe događaji koji brod ili osobe na njemu dovedu u opasnost, opća je dužnost zapovjednika, propisana Pomorskim zakonikom, da poduzima sve mjere za spašavanje, uključujući i žrtvovanje tereta, drugih stvari, brodskih uređaja, opreme ili dijelova broda koji nisu nužni za plovidbu ili je njihovo žrtvovanje manje štetno za brodara ili osobe zainteresirane za teret.

c) Obavješćavanje brodara o nezgodi

O svakoj je većoj pretrpljenoj nezgodi s posljedicom gubitka ili oštećenja broda, tereta ili o mogućoj odgovornosti za naknadu štete trećim osobama, zapovjednik dužan bez odgađanja obavijestiti brodara u pisanom obliku. Svako usmeno izvješće naknadno treba potvrditi pisanim izvješćem. Na taj se način omogućuje brodaru, kao osiguraniku iz odnosa osiguranja, da obavi svoju ugovornu dužnost promptnog obavješćavanja osiguratelja o nezgodi, o čemu može ovisiti i ostvarivanje naknade iz osiguranja. Ta je dužnost npr. izričito propisana institutskim klauzulama za osiguranje brodova. Time se omogućuje osiguratelju broda da imenuje svoga vještaka koji će pregledati oštećeni brod i utvrditi štetu. U iznimnim slučajevima brodar može ovlastiti zapovjednika da izravno obavijesti osiguratelja o nezgodi. Daljnji postupak o šteti vode nadležne službe brodara.

Izvješće zapovjednika mora biti sažeto, objektivno i zasnovano na činjenicama, a ne na pretpostavkama. Izvješću treba priložiti skice i fotografije kadgod je to moguće.

Zapovjednik je dužan obavješćavati brodara i o svakoj drugoj okolnosti koja bi mogla biti relevantna sa stajališta osiguranja, npr. o svim promjenama rizika, kršenju ugovorenih granica plovidbe, neudovoljavanju ugovorenim uvjetima, broju dana stajanja broda u luci, na sidrištu ili na popravku, radi obračuna povrata premije i sl.

d) Opis događaja u brodskom dnevniku

Zapovjednik je dužan što je moguće prije u brodskom dnevniku opisati događaj koji je uzrokovao gubitak ili oštećenje broda ili tereta. Podaci se najprije unose u bilježnicu (*škartafac*), a naknadno se dotjerani tekst unosi u brod-

ski dnevnik. I upravitelj stroja je dužan temeljito voditi dnevnik stroja. To je naročito važno kada je riječ o štetama na brodskim strojevima.

U brodski dnevnik naročito valja zabilježiti sve izvanredne radnje poduzete radi spašavanja broda, tereta ili osoba i popisati sve troškove njihova poduzimanja. Opisi događaja u brodom dnevniku i dnevniku stroja ne smiju biti proturječni. Prijava pomorske nezgode mora biti suglasna s navodima u brodom dnevniku.

Bilješke u dnevnicima trebaju biti sažete, objektivne i utemeljene na činjenicama. Valja voditi računa o tome da su dnevnički važni dokazi u postupku likvidacije štete i da su izvaci iz njih redovito dio dokumentacije odštetnog zahtjeva iz osiguranja.

Opće preporuke o vođenju brodom dnevnika vrijede i ovdje. Bilješke treba upisivati tintom. Valja izbjegavati brisanja i naknadne izmjene teksta. Ako je nešto pogrešno upisano, taj tekst treba uredno prekriziti na način da ostane čitak i upisuje se novi tekst.

e) Priprema i čuvanje dokumentacije

Osim brodom dnevnika i dnevnika stroja na uredno vođenom brodu postoje i brojni drugi podaci i evidencije, koji mogu biti dragocjeni pri dokazivanju nastanka osigurane štete. Na primjer, knjiga o održavanju teretnih uređaja, bilješke o održavanju poklopaca brodomskih skladišta, bilješke o provjeri slaganja i učvršćenju tereta, detaljne bilješke o ventiliranju, s naznakama temperature zračenja i rosišta unutar i izvan skladišta te temperature mora, razne isprave, kao što su časnička potvrda, teretnica, brojački listići, očitavanja gaza broda, planovi tereta i protestna pisma. Sve te podatke i isprave treba čuvati odgovarajuće vrijeme. Slično tome, zapovjednik mora čuvati i odlagati kopije svih pisama, radio i teleks-poruka koje on šalje ili prima od brodomara, naručitelja, lučkih agenata, slugača, krcatelja i dr. u vezi s poslovanjem broda. U slučaju šteta na brodomskim uređajima i opremi, valja sačuvati manjkavi dio, jer poslije može poslužiti kao dokaz o postojanju i uzroku štete.

f) Zaštita osigurateljevog prava subrogacije

Štetu na brodu može uzrokovati i treća osoba, npr. drugi brod u sudaru, slugatelj, krcatelj, trgovačko društvo koje obavlja lučke djelatnosti i dr. Dužnost je zapovjednika u takvu slučaju da kao zastupnik brodomara djeluje u zaštiti prava na naknadu štete od trećih osoba odgovornih za štetu, npr. ulaganjem protesta, zajedničkim zapisnikom, prijavom lučkim vlastima i sl.

Ispunjenjem te dužnosti omogućit će se osiguratelju da na temelju svoga prava subrogacije ostvari naknadu štete od osoba odgovornih za štetu. Valja imati na umu da je riječ o ugovornoj dužnosti osiguranika - brodomara, pa neudovoljavanje toj dužnosti može imati za posljedicu djelomični ili potpuni gubitak prava na osigurninu.

20.3. Posebne dužnosti u odnosu na hull & machinery osiguranje

a) Obavješćavanje klasifikacijskog zavoda o nezgodi

Brodomar je dužan, na temelju zapovjednikova izvješća, bez odgaganja obavijestiti klasifikacijski zavod ako pretrpljena nezgoda ili pronađeni nedostaci mogu utjecati na sposobnost broda za plovidbu pa su relevantni sa stajališta održavanja klase. Propust brodomara u tom pogledu može se u odnosima iz osiguranja označiti kao *propust dužne pažnje (due diligence)*, što bi moglo onemogućiti brodomara u ostvarivanju naknade iz osiguranja. Naime, osiguranjem broda mnogi su rizici pokriveni, pod uvjetom da na strani osiguranika nije postojao propust dužne pažnje (rizik nepažnje posade broda, skrivene mane, baraterije zapovjednika, nepažnje brodompopravljča).

b) Izvješće o šteti

Savjestan zapovjednik i upravitelj stroja o svakom će značajnijem gubitku ili oštećenju trupa ili stroja broda sastaviti pisano izvješće. S obzirom na to da izvješće zapovjednik sastavlja na temelju vlastitog opažanja i neposredno nakon nezgode, ono ima posebnu vrijednost u odnosima iz osiguranja. U izvješću treba precizno i istinito prikazati okolnosti nastanka događaja. Navod izvješća o uzroku nezgode mora se temeljiti na utvrđenom činjeničnom stanju, a ne na pretpostavkama. Valja izbjegavati ocjene da je šteta posljedica nekog točno određenog rizika, što bi moglo dovesti u pitanje ostvarivanje prava iz osiguranja, kao što su, na primjer, dotrajalost, skrivena mana i sl. Bolje je to prepustiti vještacima klase i osiguratelja. Korisno je u izvješću navesti svjedoke događaja, a izvješće potkrijepiti snimkama i video zapisom.

c) Suradnja s vještakom osiguratelja

Osiguratelj, nakon što primi obavijest osiguranika o nastanku štete, imenuje vještaka koji će pregledati oštećeni brod i utvrditi uzrok, opseg i visinu štete. To će najčešće biti vještak organizacije *Salvage Association*. Zapovjednik je dužan

omogućiti vještaku da pregleda oštećenja i utvrdi gubitke broda, staviti mu na uvid dnevnik palube i dnevnik stroja, kao i drugu potrebnu dokumentaciju i podatke. U suradnji s vještakom valja prezentirati svaki dokaz, podatak, oštećeni zamijenjeni dio i sl., ako se procjenjuje da to ide u prilog brodaru u odnosima iz osiguranja (npr. dokaz o zadnjem overhauulu, satima rada stroja od zadnjeg popravka i sl.).

d) Pribavljanje ponuda i popravak broda

Brodar je dužan, nakon što je štetu pregledao osigurateljv vještak, pribaviti više ponuda od kompetentnih brodogradilišta. U pribavljanju ponuda i kontaktu s potencijalnim brodogradnjačima brodar može uključiti i zapovjednika broda. Prispjele ponude dostavljaju se osiguratelju na razmatranje. Osiguratelj može odbiti sve prispjele ponude i sam zatražiti nove ponude. Za vrijeme popravka dužnost je zapovjednika da suraduje s brodogradnjačem, obavještava brodara o tijeku popravka, koordinira rad glede nabave novih dijelova, te da uredno vodi evidencije o troškovima broda u svezi s popravkom (gorivo, mazivo, struja, voda, prekovremeni rad posade i dr.).

e) Privremeni popravak broda

Ako pretrpljena nezgoda utječe na plovidbenu sposobnost broda, dužnost je zapovjednika da u suradnji s brodarom bez odgađanja poduzme radnje da se brod osposobi za plovidbu. To je potrebno učiniti i radi održavanja klase broda. Ako na odnosnoj lokaciji ili u njenoj blizini nije moguće obaviti konačni popravak, pribjegava se privremenom popravku. Svrha je toga popravka da se brod osposobi za plovidbu do mjesta gdje ga je moguće konačno popraviti. Privremeni popravak mora odobriti klasifikacijski zavod radi održavanja klase broda.

Ako je radi popravka brod potrebno premjestiti od mjesta nezgode do mjesta ili luke gdje je popravak moguć, zapovjednik je dužan organizirati vođenje evidencije o troškovima premještanja broda (troškovi privremenog popravka, novčana primanja i troškovi posade, gorivo i zalihe, peljarenje, tegljenje i dr.). Valja voditi računa o tome da su razboriti troškovi premještanja broda naknadi- vi iz osiguranja.

20.4. Posebne dužnosti u odnosu na osiguranje tereta

a) Savjesno staranje o teretu

Temeljna je dužnost brodara kao prijevoznika da se savjesno brine o teretu koji je primio na prijevoz. Tu svoju dužnost brodar izvršava pomoću osoba s kojima se u svom poslovanju služi, prije svega zapovjednika broda. Zbog toga je zapovjednik broda, na primjer, dužan pridržavati se uputa krcatelja o prijevozu nekog tereta; pripremiti skladišta broda za siguran smještaj tereta; obustaviti ukrcaj/iskrcaj tereta i pokriti grotla broda za vrijeme kiše ako vlaga šteti teretu; ventilirati teret dok traje putovanje odnosno smanjiti ventilaciju ako to zahtijevaju nepogodne vremenske prilike; pratiti temperaturu tereta; voditi bilješke o temperaturi zraka i točki rosišta unutar i izvan skladišta, o temperaturi mora i o razdobljima ventiliranja; s dužnom pažnjom održavati poklopce skladišta da brtve (*hatch covers*).

b) Kontrola krcateljevih podataka o teretu

S obzirom na dokaznu snagu teretnice, njen sadržaj u odnosu na elemente tereta ima presudno značenje za odnose iz osiguranja i dokumentarnog akreditiva. Pretpostavlja se da je brodar primio na prijevoz teret u količini i u stanju kako to proizlazi iz teretnice, a kada je teretnica prenesena na treću osobu, ti podaci imaju neoporivu dokaznu snagu. Zapovjednik je dužan u zaštiti interesa brodara i P. & I. kluba pri ispostavljanju teretnice kontrolirati istinitost krcateljevih podataka o vrsti, količini i drugim obilježjima tereta. Te podatke krcatelj prijavljuje i osiguratelju, a na temelju njih se ispostavlja kargo polica osiguranja.

Utvrđivanje količine kod nekih tereta relativno je jednostavno, dok je kod drugih izuzetno složeno, npr. kod rasutih suhih ili tekućih tereta. To više što neki tereti redovito gube na težini ili zapremnini za vrijeme prijevoza (*ordinary loss*), dok se drugi ukrcavaju u mokrom stanju (rudače, ugljen) pa se za vrijeme prijevoza voda cijedi i završi u kaljuži. Sve to može imati za posljedicu da primatelj odnosno njegov osiguratelj postavi odštetni zahtjev za naknadu štete zbog manjka, iako stvarnog manjka nema. Preporučuje se zbog toga da zapovjednik poslije završenog ukrcaja putem gaza broda provjeri podatke krcatelja o količini tereta. Ako se pokaže značajnija razlika između navoda krcatelja i očitavanja gaza, treba zajedno s krcateljem istražiti što je tome uzrok. U suprotnom, potrebno je u teretnicu unijeti podatak utvrđen očitavanjem gaza i identitetnim klauzulama u teretnici ograditi se od krcateljevih navoda u pogledu količine ukrcanog tereta.

c) Jamčevna pisma

Zapovjednik je dužan kontrolirati i vanjski izgled i stanje tereta. On mora poduzeti krajnje mjere opreza ako krcatelj zahtijeva da se u zamjenu za čistu teretnicu prihvati njegovo jamčevno pismo, usprkos tome što teret prema vanjskom izgledu nije u dobrom stanju. U takvoj se situaciji zapovjednik mora obratiti brodaru ili najbližem predstavniku P. & I. kluba u koji je učlanjen njegov brod. U svakom slučaju zapovjednik ili časnici moraju odbiti primiti teret na brod koji nije u dobrom stanju, ili na valjan način unijeti obrazloženu primjedu u teretnicu, tzv. identitetnu klauzulu.

d) Pribavljanje jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju

Dužnost je broдача da u odnosima iz zajedničke havarije i spašavanja štiti ne samo svoj interes nego i interes ostalih sudionika u pomorskom pothvatu. Uobičajeni je način zaštite tih interesa pribavljanje odgovarajućeg jamstva dužnika za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju ili nagradi za spašavanje, pod prijetnjom zadržavanja tereta. Iz toga proizlazi da je zapovjednik dužan prije predaje tereta primatelju pribaviti od njega odgovarajuće jamstvo da će platiti doprinos u zajedničku havariju ili nagradi za spašavanje određen u pravovaljanoj diobnoj osnovi (dispaši). Preporučuje se da se osim havarijske obveznice (*Average Bond*) dodatno zatraži i jamstvo osiguratelja (*General Average Guarantee*).

20.5. Posebne dužnosti u odnosu na P. & I. Osiguranje

a) Obavješćavanje P. & I. kluba o nezgodi

Zapovjednik je dužan osim broдача obavijestiti i P. & I. klub, izravno ili putem njegova predstavnika, o svakoj nezgodi koja bi mogla rezultirati odštetnim zahtjevom iz odgovornosti. Normalna je praksa da zapovjednik obavještava klupskog predstavnika u luci u kojoj se nalazi, ili u najbližoj luci. Ime, adresa i brojevi za vezu klupskog predstavnika tiskani su u knjižici koju P. & I. klubovi dostavljaju za svaki brod (*List of Correspondents*). Predstavnika kluba treba bez odgađanja obavijestiti naročito onda kada je nastali događaj takve naravi da zahtijeva žurno poduzimanje potrebnih pravnih i procesnih radnji. Na primjer, donošenje privremene mjere zabrane isplovljenja drugog broда odgovornog za štetu (iz sudara i sl.); osiguranje dokaza (slagač je prouzrokovao štetu na teretu i sl.); tjelesne ozljede člana posade broда ili lučkog radnika; otkriće slijepih putnika; odbijanje preuzimanja tereta od strane primatelja; globe ili kazne. Nakon toga slučaj vode klupski pravnici.

O svakoj značajnijoj nezgodi koja se tiče P. & I. kluba zapovjednik je dužan napisati izvješće. Ono mora biti sažeto, objektivno i temeljiti se na činjenicama, a ne na pretpostavkama. Po mogućnosti izvješću treba priložiti fotografije ili video zapis.

b) Traženje suglasnosti osiguratelja za priznanje odgovornosti

U odnosima iz osiguranja odgovornosti osiguranik je dužan prije priznavanja svoje obveze na naknadu štete zatražiti suglasnost osiguratelja i držati se njegovih uputa. U suprotnome, osiguratelj može odbiti isplatu naknade, potpuno ili djelomice, ako smatra (dokaže) da osiguranik nije bio odgovoran za nastalu štetu ili da je njegova odgovornost manja od one koju je priznao. To opće načelo vrijedi i za P. & I. osiguranje. Iz toga slijedi da zapovjednik bez pisane suglasnosti broдача ili P. & I. kluba nije ovlašten sklapati nagodbu niti priznavati odgovornost za nastanak štete, npr. iz sudara brođova.

c) Upućivanje protestnih pisama

Kao važni dokazi u odnosima iz odgovornosti javljaju se i zapovjednikova protestna pisma ili njegove izjave o pridržavanju prava. Protestno pismo je izjava zapovjednika broда upućena trećoj osobi kojom obavještava tu osobu da je smatra odgovornom za nastanak štete. Zapovjednik je dužan u zaštiti interesa broдача i P. & I. kluba uputiti protestno pismo trećoj osobi odgovornoj za štetu, npr. drugom brodu, slagačima, krcatelju, naručitelju. Ta dužnost proizlazi iz opće dužnosti da djeluje u sprječavanju nastanka štete ili smanjenju već nastale štete. Preporučuje se da zapovjednik pošalje kopiju protesta brodaru, te da čuva svu dokumentaciju, prepisku s drugom stranom i sl. U ozbiljnijim slučajevima zapovjednik je dužan zatražiti pomoć od broдача ili P. & I. kluba.

d) Predaja tereta na odredištu bez predočenja teretnice

Brodar je dužan na odredištu predati teret ovlaštenom imatelju originala teretnice. Iz različitih razloga u praksi je čest slučaj da se zahtijeva predaja tereta i bez predočenja originala teretnice (teretnica nije na vrijeme prispjela u odredišnu luku ili iz drugih razloga). Moguće su štetne posljedice udovoljavanja takvom zahtjevu evidentne. Nakon takve isporuke postoji mogućnost da se javi pravi imatelj originala teretnice i brodar bi mogao odgovarati za pričinjenu štetu. To je razlog što su iz klupskog pokrića isključene štete nastale zbog predaje tereta bez predočenja originala teretnice. Zbog toga P. & I. klubovi savjetuju brođarima da ne prihvaćaju odredbe ugovora o prijevozu prema kojima bi brodar bio dužan predati teret i bez teretnice. Ako iz poslovnih razloga postoji takav interes broдача, preporučuje se da se prije predaje tereta zatraži jam-

čevno pismo potvrđeno od prvoklasne banke. O tome zapovjednik mora voditi strogo računa. P. & I. klubovi su u tu svrhu tiskali standardni obrazac jamčevnog pisma. Primjer takvog pisma redovito se nalazi uz klupska Pravila.

Provjera znanja

1. Na koja se sve osiguranja primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika o pomorskom osiguranju?
2. Navedite stranke ugovora o pomorskom osiguranju?
3. Nabrojite vrste ugovora s obzirom na njegovo trajanje?
4. Kako se prenose prava iz ugovora o osiguranju?
5. Koji su pravni učinci primjene sustava »ugovorene vrijednosti« osiguranog predmeta?
6. Što je to osigurani slučaj?
7. Nabrojite i navedite osnovna obilježja pojedinih kategorija šteta u pomorskom osiguranju?
8. Koje su najpoznatije standardizirane klauzule za osiguranje robe i brodova?
9. Što je obuhvaćeno osiguranjem robe "od svih rizika"?
10. Što je predmet osiguranja u osiguranju brodova i što je obuhvaćeno tim osiguranjem?
11. Koji su rizici osigurani osiguranjem broda prema Institute Time Clauses?
12. Koji su rizici obuhvaćeni pojmom "perils of the seas"?
13. Objasnite kako je osigurana odgovornost broдача za štete iz sudara brodova.
14. Kako se određuje naknada iz osiguranja za djelomični gubitak ili oštećenje broda?
15. Koje su dužnosti zapovjednika u slučaju gubitka ili oštećenja broda?
16. Kakva je uloga P. & I. klubova u osiguranju interesa broдача?
17. Koji su oblici odgovornosti broдача osigurani P. & I. osiguranjem?
18. Koji su rizici i štete obuhvaćeni P. & I. osiguranjem?
19. Koje su dužnosti zapovjednika u odnosima s P. & I. klubom?

PRILOZI

- I. Lloyd's Average Bond, Valuation Form
- II. Lloyd's Average Bond
- III. Havarijska obveznica
- IV. General Average Deposit Receipt - Lloyd's Form
- V. General Average Guarantee
- VI. Havarijsko jamstvo
- VII. Prijava pomorske nezgode
- VIII. Salvage Association Survey Report
- IX. York-Antwerpenska pravila, 1994.
- X. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 95)
- XI. Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 2000)
- XII. Popis ulja prema MARPOL konvenciji
- XIII. Certificate of Insurance (or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage)
- XIV. Lloyd's Marine policy (Form MAR 91)
- XV. Hrvatska pomorska polica
- XVI. Institute Cargo Clauses (A)
- XVII. Institute Cargo Clauses (B)
- XVIII. Institute Cargo Clauses (C)
- XIX. Institute Time Clauses - Hulls (1995.)
- XX. Institute Time Clauses - Hulls, Restricted Perils (1995.)
- XXI. Institute War and Strikes Clauses - Hulls (1995.)

APPENDIX 2

Lloyd's Average Bond (LAB 77) and
Valuation Form

LLOYD'S AVERAGE BOND.

LAB 77

To.....
Owner(s) of the.....
Voyage and date.....
Port of shipment.....
Port of destination/discharge.....
Bill of lading or waybill number(s).....

| Quantity and description of goods |
|-----------------------------------|
| |

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value and
- (ii) make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

Date..... Signature of receiver of goods.....

Full name and address.....

APPENDIX 2

VALUATION FORM

To.....
Owner(s) of the.....
Voyage and date.....
Port of shipment.....
Port of destination/discharge.....
Bill of lading or waybill number(s).....

| Quantity and description of goods | Particulars of value | |
|-----------------------------------|--|--------------------|
| | A Invoice value (specify currency) | B Shipped value |
| | | |
| | Currency | |

1. If the goods are insured please state the following details (if known):—

Name and address of insurers or brokers.....
Policy or certificate number and date..... Insured value.....

2. If the goods arrived subject to loss or damage, please state nature and extent thereof.....

and ensure that copies of supporting documents are forwarded either direct or through the insurers to the average adjusters named below.

3. If a general average deposit has been paid, please state:—

(a) Amount of the deposit..... (b) Deposit receipt number.....
(c) Whether you have made any claim on your insurers for reimbursement.....

Date..... Signature.....

Full name and address.....

NOTE

1. If the goods form the subject of a commercial transaction, fill in column A with the amount of the commercial invoice rendered to you, and attach a copy of this invoice therewith.
2. If there is no commercial invoice covering the goods, state the shipped value, if known to you, in column B.
3. In either case, state the currency involved.
4. The shipowners have appointed as average adjusters.....

to whom this form should be sent duly completed together with a copy of the commercial invoice.

PRILOG II.

LLOYD'S AVERAGE BOND

To
 Owner(s) of the:
 Voyage and date:

Port of shipment:
 Port of destination/discharge:
 Bill of Lading or waybill number(s):

QUANTITY AND DESCRIPTION OF GOODS

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value and
- (ii) make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyance, rights and liabilities in General Average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under the law applicable or under the Contract of Affreightment.

The basis of contribution of General Average of the property involved shall be the values on delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination; but where none of her cargo is carried forward in the vessel she shall contribute on the basis of her actual value on the date she completes discharge of her cargo.

Signature of receiver of goods: Date:

Full name and address:

Tel No: Fax No: Telex:

The Average Adjusters are:-

Richards Hogg Lindley Ltd., Mansell Court, 69 Mansell Street, London E1 8AN
 Tel: 0171 488 1122, Telex: 28118/9 RHILDN G. Telefax (Group 2/3) 0171 480 6893

PRILOG III.

HAVARIJSKA OBVEZNICA

Brodaru M/b-a

Putovanje :

Luka ukrcaja :

Luka iskrcaja:

PODACI O TERETU

| Teretnica | Opis i oznake | Količina | Vrijednost* |
|-----------|---------------|----------|-------------|
| | | | |

Preuzimajući gore naznačeni teret osobno ili po svom nalogu, za uzvrat obvezujemo se platiti odgovarajući dio nagrade za spasavanje i doprinosa u zajedničku havariju prema obvezi krcatelja, primaoca ili vlasnika tereta iz diobne osnove, sačinjene prema odredbama ugovora o prijevozu, odnosno prema pravu i običajima mjesta gdje je pomorski pothvat završen.

Ova se obveznica odnosi isključivo na doprinos gore naznačenog tereta.

Također se obvezujemo dostaviti vam kopije faktura kao podatke o vrijednosti tereta. Ako fakture nisu bile izdane, obavijestit ćemo vas o vrijednosti tereta na ukrcaju.

U dana

Potpis primaoca tereta:

* CIF faktura na ukrcaju, odnosno ako je navedena neka druga vrijednost treba to izričito navesti.

(Puni naziv i adresa tvrtke)

Lloyd's Form of Deposit Receipt

NOTE FOR DEPOSITORS: If insured you may wish to send this receipt together with the original policy or certificate of insurance to your broker who, subject to the policy conditions, may be required to pay the sum insured. **INSURED** you should notify the Average Adjusters of your interest and retain this receipt until the adjustment is issued unless any credit balance can be obtained.

NOTE FOR INSURERS: When a copy of this receipt has been made, advise the Average Adjusters and then make in final settlement. **NO DUPLICATES OF THIS RECEIPT CAN BE ISSUED.**

GENERAL AVERAGE DEPOSIT RECEIPT.

LLOYD'S FORM.

No. _____

Dated at _____ 19____
 Vessel _____ from _____ to _____
 Nature and date of Accident _____

RECEIVED from Messrs. _____
 the sum of _____
 deposit on account of General Average and or Salvage and or Charges,
 being _____ per cent on _____
 provisionally adopted as the contributory value of the following goods, viz: _____

Place and No. of Insurers to be inserted here.

B/L or Waybill No. _____

_____ (for and on behalf of the Trustee(s) or nominated representative(s)).
N.B.—The refund, if any, will be made only to the bearer of, and in exchange for, this Receipt, and will be the whole balance of the deposit after satisfying the General Average and or Salvage and or Charges, without deduction or set off of any other claims of the Shipowner against the Shipper or Consignee.

The General Average will be adjusted in _____ and the Shipowner have given the necessary instructions to Messrs. _____ Average Adjusters

No. _____

General Average Deposit Receipt.

LLOYD'S FORM.

Dated at _____ 19____

Vessel _____
 Depositors, Messrs. _____

Contributory Value (provisional) _____

B/L or Waybill No. _____
 Amount of Deposit _____

Description of Goods: _____

APPENDIX 3

The following is the form of General Average Guarantee recommended by the Association of Average Adjusters for use within the United Kingdom. There is a similar form (but omitting the jurisdiction clause) recommended for use overseas.

AVERAGE GUARANTEE

Wording approved by the Association of Average Adjusters and the Institute of London Underwriters

NOTE: This guarantee will be accepted provided that no additions, deletions or amendments are made to it.

TO: the Owners of the vessel named below and other parties to the adventure as their interests may appear.

VESSEL _____ from _____ to _____

CASUALTY and DATE _____

In consideration of the delivery in due course of the goods specified below to the consignees thereof without collection of a deposit, we, the undersigned insurers, hereby undertake to pay to the shipowners or to the Average Adjusters, [NAME] on behalf of the various parties to the adventure as their interests may appear, any contribution to General Average and/or Salvage and/or Special Charges which may hereafter be ascertained to be properly due in respect of the said goods.

We further agree:-

- (a) to make prompt payment(s) on account of such contribution as may be reasonably and properly due in respect of the said goods, as soon as the same may be certified by the said Average Adjusters.
- (b) to furnish to the said Average Adjusters at their request all information which is available to us relative to the value and condition of the said goods.

This agreement shall be governed by English Law and the High Court of Justice, London shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising out of this agreement, and each party shall irrevocably submit to the jurisdiction of the English Court.

| PORT OF LOADING | PORT OF DISCHARGE | BILL OF LADING | QUANTITY & DESCRIPTION OF GOODS | INSURED VALUE | POLICY/REF NO & PREMIUM (IF KNOWN) |
|-----------------|-------------------|----------------|---------------------------------|---------------|------------------------------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

SIGNATURE OF INSURERS: _____
 NAME AND ADDRESS: _____

TEL NO: _____ FAX NO: _____ TELEX NO: _____

DATE: _____

The Average Adjusters are:-

Form of Salvage Guarantee

(as approved by the International Salvage Union)

Salvors _____
 date/time of salvage services _____ rendered to
 the vessel, named _____ her cargo and freight.
 Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, dated _____
Particulars of cargo covered by this guarantee:
 Port of shipment _____
 Port of destination/discharge _____
 Bill of Lading or way bill number(s) _____

| Quantity and description of goods |
|-----------------------------------|
| |

Clause 1 :

In consideration of your refraining from calling for the completion of security by means of an insured Guarantee in the form prescribed by the Committee of Lloyds in connection with your claim for remuneration in respect of salvage services referred to above, we hereby undertake to pay to you on demand any sum or sums, together with interest and costs which may be agreed between you and the Owners of the salvaged property in respect of which this undertaking is given or which may be awarded to you in respect of the said salvaged property by an Arbitrator or Appeal Arbitrator appointed by the Committee of Lloyds under the terms of the said Lloyds Standard Form of Salvage Agreement "No Cure — No Pay".

Clause 2 :

The undertaking is given in respect of the cargo referred to and detailed above.

The clauses 3, 4 and 5 printed on the reverse of this document form part of and are incorporated in this guarantee.

Name Cargo-Underwriters : _____ Signature of Cargo-Underwriters:
 Address : _____
 Policy/Certificate/File no. : _____

Date _____
 Insurance Brokers File:

Clause 3

In the event of an amicable settlement being reached, and in the absence of any agreement as to date of payment and interest accruing thereafter it is hereby agreed that payment of the settlement monies will be effected within 28 calendar days after the date of such settlement and, in the event of non-payment within that period, we undertake to pay, in addition to the principal sum, interest thereon at the rate of percent per annum from and including the day after the due date for payment specified above until and including the date upon which payment is received and credited for value to your account with

Clause 4

Any monies paid by the undersigned hereunder shall be deemed to have been paid by the undersigned as surety for the party or parties by whom your remuneration shall be payable, provided that, notwithstanding anything hereinbefore contained, the liability of the undersigned as between the undersigned on the one hand and you on the other hand shall be that of a principal debtor and the undersigned shall not be released by time being given or other indulgence shown to the party or parties hereby guaranteed or by any other act, matter or thing whereby the undersigned if liable as a surety only, would or might have been released.

Clause 5

This undertaking shall be governed by and construed in accordance with English law and we undertake, when called upon to do so, to give irrevocable instructions to English Solicitors to accept service of proceedings issued on your behalf against us in relation to this undertaking.

PRILOG VI.

HAVARIJSKO JAMSTVO

Brod :
 Putovanje :
 Datum nezgode:

U cilju predaje niže naznačenog tereta primaocima bez plaćanja pologa, obvezujemo se na vaš zahtjev podmiriti dio doprinosa u zajedničku havariju ili nagradu za spasavanje, što ga ovaj teret duguje prema diobnoj osnovi ili drugom pravičnom proračunu.

Obvezujemo se nadalje platiti akontaciju na doprinos, u iznosu kojega ovlaštani likvidator utvrdi za ovaj teret.

PODACI O TERETU

| Luko ukrcoja | Broj teretnice Oznake na teretu | Količina | Polica osiguranja | Osigurana vrijednost |
|--------------|------------------------------------|----------|-------------------|----------------------|
| | | | | |

U dana

Potpis osiguratelja:

PRILOG VII.

REPUBLIKA HRVATSKA
 MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I VEZE

LUČKA KAPETANIJA
 Ispostava:
 KLASA:
 Ur. broj:
 Datum:

PRIJAVA POMORSKE NEZGODE BRODA

1. Podaci o brodu

Ime: Luka upisa: Pozivni znak:
 DWT: GT: NT: Lpp: R: H:
 Gaz: Kategorija plovidbe: Namjena/vrsta:
 Vrsta pogona: OKW: Godina gradnje: Vlasnik broda:
 Brodar:

Stanje brodskih isprava i knjiga za vrijeme nastanka nezgode:

| | |
|--|-------------------|
| Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda | vrijedi do |
| Svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda | " |
| Svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda | " |
| Svjedodžba o sigurnosti radio telegrafskog uređaja | " |
| Svjedodžba o sigurnosti radio telefonskog uređaja | " |
| Međunarodna svjedodžba o teretnoj liniji | " |
| Međunarodna svjedodžba o sprečavanju zagađivanja mora uljem | " |
| Registar teretnog uređaja | " |
| Potvrda o sposobnosti pomorskog broda za krcanje svakog tereta | " |
| Potvrda o sposobnosti krcanja hlađenog tereta | " |
| Knjiga o uljima | zadnji upis |
| Dozvola za rad brodske radio-stanice | vrijedi do |
| Svjedodžba o oslobađanju | " |
| Svjedodžba o sposobnosti pomorskog broda za plovidbu | " |

0-02-57/1

PRILOG VII.

2. Podaci o vremenu i mjestu nezgode:

Datum: Vrijeme nezgode: Pozicija (geografska širina i duljina, luka, kanal)

..... Kurs pravi Varijacija

Devijacija Zanos Brzina Okretaji vijka Gaz. pramac krma Stranica broskog dnevnika

3. Podaci o hidro-meteorološkim uvjetima u vrijeme nezgode

| | | | |
|------------------------------|-----------------|------------------|--------------|
| Vjetar | | More živo | |
| smjer | jačina | smjer | stanje |
| More mrtvo | | Morska struja | |
| smjer | stanje | smjer | brzina |
| Vidljivost | Barometar | Termometar | |
| Tekstualni opis stanja | | | |

4. Podaci o stanju objekata sigurnosti plovidbe u vrijeme nezgode

Navedi funkcioniranje - svjetionika, obalnih svjetala i drugih navigacijskih pomagala na obali

5. Podaci o putovanju i plovidbi

Luka odlaska Odredište

Manevar broda za vrijeme nezgode (ukrcaj - iskrcaj putnika i ili tereta, prekrcaj, ukrcaj goriva itd.)

Trgovačke operacije u vrijeme nezgode (ukrcaj - iskrcaj putnika i ili tereta, prekrcaj, ukrcaj goriva itd.)

Sastav straže na zapovjedničkom mostu i u stroju

| | | |
|-----------------------------------|----------------|---------------------|
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |
| Sastav dežurstva u luci (trećina) | | |
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |
| Ime i prezime | funkcija | ovlaštenje br. |

O-02-57/2

PRILOG VII.

6. Podaci o zapovjedniku i posadi

Navedi podatke o zapovjedniku, putnicima, pejarima, privezivačima i ostalim osobama čije je djelovanje vezano uz nezgodu

.....

.....

.....

.....

.....

7. Podaci o žrtvama nezgode

Navedi ime, prezime te stupanj ozljeda i štete

.....

.....

.....

.....

.....

8. Podaci o teretu

Navedi količinu, smještaj, manipulaciju tereta i balasta

.....

.....

.....

.....

.....

9. Podaci o poduzetim mjerama traganja i spašavanja

Ime, pozivni znak, vrijeme, frekvencija i ostali podaci o stranici od koje je zatražena pomoć

.....

.....

.....

.....

.....

Ime, vrijeme i ostali podaci o brodovima koji su pružili odnosno kojima je pružena pomoć

.....

.....

.....

.....

.....

O-02-57/3

PRILOG VII.

10. Ostali podaci vezani za utvrđivanje tijeka nezgode

.....
.....
.....
.....

Naznačiti da li je uzrok nezgode vezan za neodgovarajuće propise iz oblasti sigurnosti plovidbe

Tekstualni dio

(Detaljnji opis nastanka nezgode te vrsta i opseg oštećenja broda, tereta i obale).

TOČNOST PODATAKA
OVJERAVA ZAPOVJEDNIK BRODA

O-02-57/4

PRILOG VIII.

SURVEYING MARINE DAMAGE

SALVAGE ASSOCIATION SURVEY REPORT FORMAT B 10

Report No :

Instructions : (Date of instructions)

THIS IS TO CERTIFY THAT the undersigned surveyor did, at the request of The General Manager of the Salvage Association on behalf of the underwriters concerned, and with the consent of the owners, survey the (type of vessel)

(VESSEL'S NAME)

of the Port of (Port of Registry)

(gross tons)

lying afloat (or in dry dock) at (berth)

on (date)

and subsequently

for the purpose of ascertaining (cause, nature and extent of damage)

reported to have been sustained in the following circumstances :

(Date and general circumstances)

Log books / extracts / examined. (State / attach copies)

Survey was attended by (Owner's representative)

(Third party representative)

(Repairer's representative)

(Classification surveyor)

(Underwriter's surveyor)

(Others)

Damage

(Found)

(Recommended)

Repairs are being carried out by (name of contractors)

* Last dry docking date

The Owner's allegation as to the cause was

(agreed — "the damage found was considered reasonably attributable to the alleged cause on the information provided")

(in doubt)

(not agreed)

* Permanent repairs (carried out or not carried out)

APPENDICES

- * Temporary repairs (carried out or not carried out)
- * Deferred repairs (carried out or not carried out)
- * Other damage / Owner's repairs (carried out)
 - (were Owner's repairs necessary for seaworthiness ?)
 - (if so, estimated time afloat / dry dock)

Repairs commenced (date)

- * vessel dry docked
- * vessel undocked
- * Estimated time (if carried out separately, working / running days, afloat and in dry dock)
- * if overtime worked (number of days saved afloat and in dry dock)
- * Excess costs of overtime (amount)
- * Credits
- * Repair costs (amount agreed, also amounts separately for dry docking and dues, tank cleaning and general expenses)

OR

- * At the time of issuing this report no repair accounts have been sighted. If received and approved they will form an addendum to this report.

At (this port)

Today's date

Surveyor

*Annex

Log extracts

Classification Society Reports

Etc

- * Include when applicable.

[Although this format is specifically that required by the Salvage Association it is entirely suitable for most situations in which a surveyor is required to report damage to a commercial vessel. The preceding examples of reports closely follow this format, although not exactly.]

YORK - ANTWERPENSKA PRAVILA, 1994.

Pravilo za tumačenje

Prilikom likvidacije zajedničke havarije primijenit će se sljedeća pravila, isključujući primjenu bilo kojeg njima protivnog prava ili prakse. Uz iznimku onoga što je predviđeno u Vrhovnom pravilu i u pravilima označenim brojevima, zajednička havarija likvidirat će se prema pravilima koja su označena slovima.

Vrhovno pravilo

Ni u kojem slučaju neće se priznati žrtva ili izdatak, osim ako su razborito bili učinjeni ili uloženi.

Pravilo A

Čin zajedničke havarije postoji samo onda kad se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sačuvala od opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu.

Žrtve i izdatke zajedničke havarije snosit će različiti pridonoseći interesi prema ovdje navedenoj osnovi.

Pravilo B

Zajednički pomorski pothvat postoji kada jedan ili više brodova tegle ili potiskuju drugi brod ili brodove, pod uvjetom da svi sudjeluju u gospodarskoj djelatnosti, a ne u operaciji spašavanja.

Ako su poduzete kakve mjere radi spašavanja brodova i njihova tereta od zajedničke opasnosti, primijenit će se ova Pravila.

Brod nije u zajedničkoj opasnosti s drugim brodovima ili brodom ako bi se jednostavnim odvajanjem od njih našao u sigurnosti. Međutim, ako je samo odvajanje čin zajedničke havarije, zajednički pomorski pothvat se nastavlja.

Pravilo C

Kao zajednička havarija priznat će se samo oni gubici, štete i troškovi koji su izravna posljedica čina zajedničke havarije.

Ni u kojem slučaju neće se priznati u zajedničku havariju gubici, štete ili troškovi uloženi u vezi sa štetama na okolišu ili kao posljedica istjecanja ili ispuštanja onečišćavajućih tvari iz imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim pothvatom.

Prekostonjnice, gubitak tržišta te svaki gubitak ili pretrpljena šteta ili trošak uložen zbog zakašnjenja tijekom ili nakon putovanja, kao ni svaki takav posredan gubitak, neće se priznati kao zajednička havarija.

Pravilo D

Prava na doprinos iz zajedničke havarije ostaju na snazi iako se događaj koji je prouzročio žrtvu ili trošak može pripisati pogrešci neke stranke u pothvatu, ali se time ne sprječava pravo na primjenu svih pravnih sredstava i prigovora, što bi se mogli iznijeti protiv ili u prilog stranke koja je pogriješila.

Pravilo E

Teret dokaza da je riječ o gubitku ili trošku koji se ima stvarno priznati kao zajednička havarija na onoj je stranci koja potražuje iz zajedničke havarije.

Sve stranke koje potražuju iz zajedničke havarije dužne su likvidatora havarije pismeno izvijestiti o gubicima ili troškovima za koje traže doprinos unutar 12 mjeseci od dana završetka zajedničkog pomorskog pothvata.

Ako bi izostala takva obavijest ili ako u roku od 12 mjeseci nakon zahtjeva neka stranka propusti dostaviti dokaze kojima bi potkrijepila najavljenу tražbinu ili potankosti o vrijednostima pridonosećih interesa, likvidatoru havarije pripada pravo da visinu naknade ili doprinosa procijeni na temelju obavijesti koje su mu dostupne, a takva se procjena može osporiti jedino ako je očito netočna.

Pravilo F

Svaki dodatni trošak podnijet umjesto nekog drugog troška, koji bi bio priznat kao zajednička havarija, smatrat će se također zajedničkom havarijom i tako će biti priznat, bez obzira na moguće uštede drugim sudionicima, ali samo do iznosa uštedenog troška zajedničke havarije.

Pravilo G

Zajednička havarija će se likvidirati kako u pogledu gubitka, tako i u pogledu doprinosa, na osnovi vrijednosti u ono vrijeme i na onome mjestu gdje je pothvat završio.

Ova odredba ne utječe na određivanje mjesta u kojem se diobna osnova treba izraditi.

Ako se brod nalazi u nekoj luci ili mjestu u okolnostima koje daju osnove za naknadu iz zajedničke havarije po odredbama pravila X. i XI., a teret ili dio tereta se otpo šalje do odredišta na drugi način, prava će i obveze u zajedničkoj havariji, uz uvjet da se interesi tereta po mogućnosti o tome izvijeste, ostati u najvećoj mjeri jednaki onima kakvi bi bili da teret nije tako otposlان, odnosno

da se pothvat nastavio izvornim brodom, sve dok je to u skladu s ugovorom o prijevozu i s pravom koje se ima primijeniti.

Udjel u zajedničkoj havariji što ga snosi teret na osnovi primjene stavka 3. ovog Pravila ne smije biti veći od cijene koju bi vlasnici tereta podnijeli da je teret bio otposlان na njihov trošak.

Pravilo I. Izbacivanje tereta

Nikakvo izbacivanje tereta neće se priznati kao zajednička havarija ako se taj teret nije prevezio u skladu s priznatim trgovačkim običajima.

Pravilo II. Gubitak ili šteta od žrtvovanja za zajednički spas

Gubitak ili šteta na imovini uključenoj u zajednički pomorski pothvat uslijed žrtvovanja ili kao posljedica žrtvovanja za zajednički spas, kao i štete od slijevanja vode kroz otvorena brodska grotla ili kroz druge otvore napravljene radi izbacivanja tereta za zajednički spas, priznat će se u zajedničku havariju.

Pravilo III. Gašenje požara na brodu

Štete načinjene brodu ili teretu ili kojemu od njih od vode ili na drugi način, uključujući štetu od nasukivanja ili potapjanja zapaljenog broda zbog gašenja požara na brodu, naknadit će se kao zajednička havarija, uz iznimku da se nikakva naknada neće priznati za štete izazvane dimom, bez obzira na to kako su nastale, niti za štete od vreline požara.

Pravilo IV. Rezanje podrtine

Gubitak ili šteta nastali rezanjem podrtine ili dijelova broda koji su već prije bili otrgnuti ili su bili stvarno uništeni od posljedica nezgode, neće se priznati kao zajednička havarija.

Pravilo V. Namjerno nasukavanje

Kada se brod namjerno nasuče radi zajedničkog spasa, bez obzira na to je li mogao biti bačen na obalu ili nije, nastali gubitak ili šteta na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu priznat će se u zajedničku havariju.

Pravilo VI. Nagrada za spašavanje

(a) Izdaci koje stranke u pothvatu ulože zbog spašavanja, bilo po ugovoru ili na drugi način, priznat će se u zajedničku havariju pod uvjetom da su operacije spašavanja bile obavljene zbog očuvanja od opasnosti imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim pothvatom. Izdaci koji se priznaju u zajedničku havariju

ju uključuju svaku nagradu za spašavanje kod koje su uzeti u obzir vještina i naponi spašavatelja u zaštiti ili smanjenju štete na okolišu, kao što se to propisuje u članku 13, stavak 1(b) Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989.

(b) Posebna naknada koju spašavatelju plaća vlasnik broda prema članku 14. naznačene Konvencije, u omjeru utvrđenom u stavku 4. toga članka, ili prema drugoj odredbi jednakog značenja, neće se priznati u zajedničku havariju.

Pravilo VII. Šteta na strojevima i kotlovima

Šteta nastala na nekom stroju ili na kotlovima broda koji je nasukan i u opasnom položaju, u naporima za odsukavanje, priznat će se u zajedničku havariju ako se dokaže da je nastala u stvarnoj namjeri da se brod odsuče radi zajedničkog spasa, uz rizik takve štete; ali ako brod pluta, nikakav gubitak ili šteta prouzročeni radom pogonskog uređaja i kotlova neće se ni u kakvim okolnostima naknaditi kao zajednička havarija.

Pravilo VIII. Troškovi olakšanja nasukanog broda i štete s time u svezi

Kada je brod nasukan, pa se teret, pogonsko gorivo, zalihe ili bilo što od toga iskrca u sklopu čina zajedničke havarije, dodatni troškovi olakšanja, zakupa teglenica i ponovnog ukrcavanja na brod (ako ih je bilo), te svaki gubitak ili šteta na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu koji odatle proizađu, priznat će se u zajedničku havariju.

Pravilo IX. Teret, brodske stvari i zalihe upotrijebljene za gorivo

Teret, brodske stvari i zalihe ili što od toga nužno upotrijebljeno kao gorivo zbog zajedničkog spasa u vrijeme opasnosti, priznat će se kao zajednička havarija, ali kada se takvo priznavanje učini za cijene brodskih stvari i zaliha, zajedničkoj havariji će se odobriti procijenjeni trošak za gorivo koje bi se inače bilo potrošilo u nastavku namjeravanog putovanja.

Pravilo X. Troškovi u sklonišnoj luci i dr.

(a) Ako bi brod uplovio u koju luku ili sklonišno mjesto, ili ako se vrati u luku ili ukrcajno mjesto zbog posljedica nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti koje su izazvale takvu potrebu zbog zajedničkog spasa, troškovi ulaska u takvu luku ili mjesto priznat će se kao zajednička havarija; nadalje, ako bi brod odatle isplovio sa svojim izvorno ukrcanim teretom ili dijelom toga tereta, odgovarajući troškovi isplovljavanja iz takve luke ili mjesta, ako su posljedica prethodnog uplovljavanja ili povratka, također će se priznati kao zajednička havarija.

Ako se brod nalazi u nekoj luci ili sklonišnom mjestu, pa se nužno premjesti u drugu luku ili mjesto jer se popravci nisu mogli obaviti u prvoj,

odredbe ovog Pravila primijenit će se na drugu luku ili mjesto, kao da su oni luka ili sklonišno mjesto, a troškovi takvog premještaja zajedno s privremenim popravcima i tegljenjem priznat će se kao zajednička havarija. Odredbe Pravila XI. primijenit će se na produljenje putovanja prouzročeno takvim premještajem.

(b) Troškovi rukovanja na brodu ili iskrcaja tereta, goriva i zaliha u luci ili mjestu ukrcaja, pristajanja i zakloništa priznat će se kao zajednička havarija kada su rukovanje ili iskrcavanje bili neophodni za zajednički spas ili kako bi se omogućio popravak štete na brodu koja je bila izazvana žrtvom ili nezgodom, ako su ti popravci bili nužni za siguran nastavak putovanja, osim u slučajevima kada se oštećenje broda otkrilo u luci ili mjestu ukrcaja ili pristajanja, a da nikakva nezgoda niti druga izvanredna okolnost u svezi s takvom štetom nije nastala tijekom putovanja.

Troškovi rukovanja na brodu ili iskrcavanja tereta, goriva ili zaliha neće biti priznati kao zajednička havarija ako su nastali samo zbog preslaganja izazvanog pomicanjem tijekom putovanja, osim kada je takvo preslaganje potrebno zbog zajedničkog spasa.

(c) Kadgod se trošak rukovanja ili iskrcavanja tereta, goriva ili zaliha može priznati kao zajednička havarija, troškovi uskladištenja, uključujući troškove osiguranja ako su razborito učinjeni, te ponovno ukrcavanje i slaganje takvog tereta, goriva i zaliha bit će također priznati kao zajednička havarija. Odredbe Pravila XI. primijenit će se na razdoblje dodatnog zadržavanja prouzročeno takvim ponovnim ukrcavanjem ili slaganjem.

Međutim, ako brod bude proglašen nesposobnim za plovidbu ili ako ne nastavi svoje izvorno putovanje, troškovi uskladištenja bit će priznati kao zajednička havarija samo do dana proglašenja broda nesposobnim za plovidbu ili odustajanja od putovanja, odnosno do dana završetka iskrcavanja tereta, ako je proglašenje broda nesposobnim ili odustanak od putovanja uslijedilo prije toga dana.

Pravilo XI. Plaće i uzdržavanje posade te drugi troškovi nastali usklonišnoj luci i s njom u svezi

(a) Plaće i troškovi uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade razborito uloženi, kao i gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme produžetka putovanja nastalog ulaskom u luku ili sklonišno mjesto ili povratkom u luku ili ukrcajno mjesto bit će priznati kao zajednička havarija kada se troškovi ulaska u takvu luku mogu priznati u zajedničku havariju u skladu s Pravilom X.(a).

(b) Ako bi brod uplovio ili bio zadržan u nekoj luci ili mjestu zbog nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti koje su to učinile neophodnim za zajed-

nički spas ili da bi se omogućio popravak štete izazvane žrtvom ili nezgodom, ako su ti popravci bili neophodni za siguran nastavak putovanja, plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade razborito učinjeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda u takvoj luci ili mjestu, bit će priznati kao zajednička havarija sve dok brod bude ili je trebao biti osposobljen za nastavak putovanja.

Gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda priznat će se kao zajednička havarija, osim onoga goriva i zaliha koji su utrošeni pri izvršenju popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.

Lučke pristojbe plaćene za vrijeme dodatnog zadržavanja priznat će se također kao zajednička havarija, osim onih pristojbi koje su bile plaćene samo zbog popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.

Međutim, kada se oštećenje broda otkrije u luci ili mjestu ukrcavanja ili pristajanja, a da nezgoda ili druga izvanredna okolnost povezana s tom štetom nije nastala tijekom putovanja, plaće i uzdržavanje zapovjednika i posade, te gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda zbog popravka tako otkrivenih oštećenja, neće se priznati kao zajednička havarija, pa ni onda ako su popravci bili neophodno potrebni za siguran nastavak putovanja.

Bude li brod proglašen nesposobnim za plovidbu ili ako ne nastavi svoje izvorno putovanje, plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade te utrošeno gorivo i zalihe priznat će se kao zajednička havarija samo do dana proglašenja broda nesposobnim ili odustajanja od putovanja, odnosno od dana završetka iskrcavanja tereta, ako je proglašenje broda nesposobnim ili odustajanje od putovanja uslijedilo prije tog dana.

(c) U smislu ovog i drugih pravila, plaće obuhvaćaju sve izdatke koji idu u korist zapovjednika, časnika i posade bilo da je na takve isplate brodovlasnik obvezan po zakonu, ili po uvjetima ugovora o zaposlenju.

(d) Troškovi mjera poduzetih za sprječavanje ili smanjenja štete na okolišu priznat će se u zajedničku havariju ako su bili učinjeni u nekoj od ovih okolnosti ili u svima njima:

(i) kao dio neke operacije poduzete za zajednički spas koja bi, da je bila poduzeta od neke stranke izvan zajedničkoga pomorskog pothvata, dala takvoj stranci pravo na nagradu za spašavanje;

(ii) kao uvjet za ulazak ili odlazak iz neke luke ili mjesta u okolnostima propisanim u Pravilu X.(a).

(iii) kao uvjet za ostanak u nekoj luci ili mjestu u okolnostima propisanim u Pravilu X.(a), s tim da se kad stvarno dođe do izlivanja ili ispuštanja onečišćavajućih tvari, cijena dodatnih mjera poduzetih zbog sprječavanja ili smanjenja štete od onečišćenja neće priznati kao zajednička havarija;

(iv) nužni troškovi u svezi s iskrcavanjem, uskladištenjem ili ponovnim ukrcavanjem tereta, uvijek kada su troškovi tih operacija prihvatljivi kao zajednička havarija.

Pravilo XII. Štete na teretu prilikom iskrcavanja i drugo

Šteta ili gubitak tereta, goriva ili zaliha, pretrpljeni kao posljedica njihova rukovanja, iskrcavanja, uskladištenja, ponovnog ukrcaja i slaganja priznat će se kao zajednička havarija samo i isključivo onda kada je trošak takvih mjera priznat kao zajednička havarija.

Pravilo XIII. Odbici od troškova popravaka

Popravci koji se priznaju u zajedničku havariju neće biti podložni odbicima "novo za staro" kada se stari materijal ili dijelovi nadomještaju novim, osim ako je brod stariji od 15 godina, u kojem se slučaju odbija jedna trećina. Odbici će se određivati prema stupnju starosti broda, računajući od 31. prosinca one godine u kojoj je gradnja broda dovršena pa do dana čina zajedničke havarije, osim za izolaciju, brodice za spašavanje i slične, uređaje i opremu za veze i navigaciju te strojeve i kotlove, za koje će se odbici određivati prema starosti pojedinih dijelova na koje se primjenjuju.

Odbici će se primjenjivati samo na cijene novog materijala i dijelova kada su bili dogotovljeni i spremni za ugradnju na brod.

Nikakvi se odbici neće primjenjivati na namirnice, zalihe, sidra i sidrene lance.

Pristojbe doka i navoza te troškovi premještaja broda priznat će se u cijelosti.

Troškovi čišćenja, bojenja i premazivanja dna neće se priznati kao zajednička havarija, osim ako je dno bilo obojeno i premazano u roku od dvanaest mjeseci prije čina zajedničke havarije, u kojem će se slučaju priznati polovica takvih troškova.

Pravilo XIV. Privremeni popravci

Kada se u luci ukrcavanja, pristajanja ili zakloništa na brodu izvrše privremeni popravci radi zajedničkog spasa ili radi otklanjanja štete prouzročene žrtvom zajedničke havarije, troškovi takvih popravaka priznat će se kao zajednička havarija.

Kada se izvrše privremeni popravci slučajnih šteta zato da se omogući završetak pothvata, troškovi takvih popravaka priznat će se kao zajednička havarija bez obzira na uštede, ako ih je bilo, drugim sudionicima, ali samo do iznosa uštede u onim troškovima koji bi bili napravljeni i priznati kao zajednička havarija da takvi popravci tamo nisu bili izvršeni.

Nikakvi odbici "novo za staro" neće se primjenjivati na troškove privremenih popravaka koji se priznaju kao zajednička havarija.

Pravilo XV. Gubitak vozarine

Gubitak vozarine koji proizide iz štete ili gubitak tereta priznat će se kao zajednička havarija bilo da je prouzročen činom zajedničke havarije, bilo da se šteta ili gubitak tereta nadoknađuju kao takvi.

Od bruto izgubljene vozarine odbit će se troškovi koje bi njen vlasnik imao da bi zaradio takvu vozarinu, ali do toga nije došlo zbog žrtvovanja.

Pravilo XVI. Iznos koji se nadoknađuje za teret izgubljen ili oštećen žrtvovanjem

Iznos koji se mora nadoknaditi kao zajednička havarija za štetu ili gubitak žrtvovanog tereta predstavljat će gubitak koji je pri tome pretrpljen, zasnovan na vrijednosti u vrijeme iskrcavanja utvrđenoj iz trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvog računa nema, na ukrcajnoj vrijednosti. Vrijednost u vrijeme iskrcavanja uključivat će troškove osiguranja i vozarine, osim ako je takva vozarina u riziku nekog drugog, a ne interesenta na teretu.

Ako se tako oštećeni brod proda, a iznos štete nije bio na drugi način sporazumno utvrđen, gubitak koji se ima naknaditi iz zajedničke havarije bit će razlika između neto utroška od prodaje i neto vrijednosti tereta u zdravom stanju, izračunane u skladu s prvim stavkom ovog Pravila.

Pravilo XVII. Vrijednosti koje pridonose

Doprinos u zajedničku havariju izračunat će se na osnovi stvarnih neto vrijednosti imovine na završetku pothvata, osim što će kao vrijednost tereta biti uzeta vrijednost u vrijeme iskrcavanja utvrđena iz trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvog računa nema, ukrcajna vrijednost. Vrijednost tereta uključivat će troškove osiguranja i vozarine, osim ako je takva vozarina u riziku nekog drugog a ne interesenta na teretu, uz odbitak svakog gubitka ili štete koju je teret pretrpio prije ili u vrijeme iskrcavanja. Vrijednost broda utvrdit će se ne uzimajući u obzir povoljan ili nepovoljan utjecaj bilo kakvog ugovora o zakupu ili brodarskog ugovora na vrijeme pod kojim bi se brod mogao nalaziti.

Ovim vrijednostima dodat će se iznos koji se za žrtvovanu imovinu priznaje kao zajednička havarija, ako već nije uključen, a od vozarine i prevoznine u riziku odbit će se one pristojbe i plaće posade koje ne bi bile utrošene prilikom zarađivanja vozarine da su brod i teret bili potpuno izgubljeni na dan čina zajedničke havarije; od vrijednosti imovine odbit će se također svi dodatni izdaci koji su s njom u vezi nastali poslije čina zajedničke havarije, osim onih izdataka koji su priznati kao zajednička havarija ili koji terete brod kao posebna naknada prema članku 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. ili prema nekoj drugoj odredbi jednakog značenja.

Uz okolnosti predviđene u Pravilu G, teret i druga imovina pridonosit će na osnovi svoje vrijednosti na izvornom odredištu, osim ako su prodani ili se s njima na drugi način raspolagalo prije tog odredišta, a brod će pridonositi prema svojoj stvarnoj neto vrijednosti u vrijeme završetka iskrcaja tereta.

Kada se teret proda prije odredišta, on će pridonositi na osnovi stvarnog neto utrška od prodaje, uz dodatak svakog iznosa koji se priznaje kao zajednička havarija.

Poštanske pošiljke, putnička prtljaga, osobne stvari i praćena privatna motorna vozila, neće pridonositi u zajedničku havariju.

Pravilo XVIII. Oštećenje broda

Iznos koji se ima priznati kao zajednička havarija za oštećenje ili gubitak broda, njegovih strojeva i/ili opreme, prouzročen činom zajedničke havarije bit će:

(a) Kada se popravljiva ili nadomješta, stvarna razborita cijena popravka ili nadomještaja takve štete ili gubitka, uz odbitke u skladu s Pravilom XIII;

(b) Kada se ne popravljiva ni nadomješta, razborito smanjenje vrijednosti koje proistječe iz takve štete ili gubitka, ali koje ne prelazi procijenjene troškove popravka. Međutim, kada brod predstavlja stvarni potpuni gubitak ili bi troškovi popravaka nadišli vrijednost broda u popravljenom stanju, iznos koji se ima priznati kao zajednička havarija bit će razlika između procijenjene vrijednosti broda u zdravom stanju nakon odbitka procijenjenih troškova popravka štete koja nije zajednička havarija - i vrijednosti broda u njegovu oštećenom stanju, koja se može odrediti prema neto utršku od prodaje, ako ga je bilo.

Pravilo XIX. Neprijavljeni ili netočno prijavljeni teret

Šteta ili gubitak prouzročeni dobrima ukrcajnim bez znanja vlasnika broda ili njegova agenta, ili dobrima koja su u vrijeme ukrcajanja namjerno pogrešno opisana, neće se priznati kao zajednička havarija, ali ako su takva dobra spašena, ostatak će obvezna na doprinos.

Šteta ili gubitak prouzročeni dobrima koja su prilikom ukrcajanja bila netočno prijavljena na nižu vrijednost od njihove stvarne vrijednosti, nadoknađivat će se prema njihovoj prijavljenoj vrijednosti, ali će takva dobra pridonositi prema svojoj stvarnoj vrijednosti.

Pravilo XX. Pribavljanje sredstava

U zajedničku havariju priznat će se provizija od 2% na izdatke zajedničke havarije, osim onih za plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade, te goriva i zaliha koje nisu bile nadomještene tijekom putovanja.

Novčani gubitak što ga pretrpe vlasnici dobara koja su bila prodana zbog stvaranja fondova za podmirenje izdataka zajedničke havarije priznat će se u zajedničku havariju.

Troškovi osiguranja izdataka zajedničke havarije također će se priznati u zajedničku havariju.

Pravilo XXI. Kamate na gubitke koji se naknađuju u zajedničkoj havariji

Na izdatke, žrtve i naknade u zajedničkoj havariji priznat će se kamate po stopi od 7% godišnje do tri mjeseca poslije objave diobne osnove zajedničke havarije, uzimajući u obzir svaku isplatu na račun interesa koji pridonose ili iz sredstava pologa zajedničke havarije.

Pravilo XXII. Postupak s polozima u gotovini

Ako su s obzirom na obveze tereta prema zajedničkoj havariji, spašavanju ili posebnim izdacima prikupljeni polozi u gotovini, takvi će se polozi bez odgađanja uplatiti na poseban račun pod zajedničkim imenom jednog predstavnika kojega imenuje brodovlasnik i jednog predstavnika kojega imenuju polagači, i to u banku koju obojica odobre. Tako položen iznos, zajedno s priraslim kamatama ako ih bude, držat će se kao pokriće za isplatu strankama koje su na to ovlaštene iz osnova zajedničke havarije, spašavanja ili posebnih izdataka, a koje duguje teret od kojega su polozi prikupljeni. Isplate s toga računa ili vraćanje pologa mogu uslijediti samo na osnovi pismenog odobrenja likvidatora. Takvi polozi, isplate ili vraćanja neće utjecati na konačnu odgovornost stranaka.

L O F 1995.

LLOYD'SOV STANDARDNI OBRAZAC UGOVORA O SPAŠAVANJU

(OBRAZAC ODOBRILO I OBJAVILO VIJEĆE LLOYD'SA)

BEZ USPJEHA - NEMA NAGRADE

Na brodu

Dana

Ovim se ugovara između zapovjednika u ime i za račun vlasnika broda ".....", tereta, vozarine, bunkera, zaliha i drugih stvari na brodu (u nastavku teksta pod jedinstvenim nazivom: "vlasnik") i u ime i za račun (u nastavku teksta: "ugovaratelj"):

1. (a) Ugovaratelj će uložiti sve svoje napore da
 - (i) spasi "....." i/ili njegov teret, vozarinu, bunker, zalihe i druge stvari na brodu i dovede ih u ili neko drugo mjesto, kako bude ugovoreno, kada će se to mjesto smatrati sigurnim ili, ako to mjesto nije ugovoreno, u neku drugu sigurnu luku i
 - (ii) pri spašavanju spriječi ili smanji štetu na okolišu.
- (b) Pod uvjetima predviđenim zakonskim odredbama koje se odnose na posebnu naknadu, usluga spašavanja će se dati i prihvatiti prema načelu "bez uspjeha - nema nagrade".
- (c) Ugovaratelju će nagradu odrediti arbitraža u Londonu onako kako je predviđeno ovim ugovorom, a na isti će se način arbitraži prepustiti da rješava sva među strankama sporna pitanja iz ugovora, kao i njegovu realizaciju.
- (d) U slučaju da je ugovaratelj prije nego je potpisan ovaj ugovor već pružio usluge za spašavanje broda, tereta, vozarine, bunkera, zaliha i drugih stvari na brodu, na takve će se usluge primijeniti odredbe ovog ugovora.
- (e) Jamstvo koje se ima pribaviti Vijeću Lloyd'sa (u nastavku teksta: Vijeće), spašena vrijednost (-ti), arbitražna odluka i/ili privremena arbitražna odluka i/ili odluka žalbene arbitraže bit će u valuti.

- (f) Ako u tekstu prethodne klauzule nije unesena odredba o valuti, jamstvo će se dati, a spašena će vrijednost (-ti), arbitražna odluka o nagradi i/ili privremena arbitražna odluka o nagradi i/ili odluka o nagradi u žalbenom postupku biti u britanskim funtama.
- (g) Osim ako se drukčije izričito ne ugovori, na ovaj će se ugovor i arbitražu primijeniti englesko pravo, uključujući englesko pravo spašavanja.

ODREDBE O SPAŠAVANJU

- 2. *Definicije:* U ovom ugovoru izraz "Konvencija" podrazumijeva Međunarodnu konvenciju o spašavanju od 1989. kako je ugrađena u Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994 (i svaku njegovu izmjenu). Izrazi "ugovaratelj", "usluga" ili "usluga spašavanja" navedeni u ovom ugovoru imaju isto značenje kao i izrazi "spašavatelj" i "djelatnost spašavanja" u člancima Konvencije.
- 3. *Suradnja vlasnika:* Vlasnik, njegovi službenici i zastupnici potpuno će surađivati s ugovarateljem pri izvođenju i u svezi sa spašavanjem uključujući i pribavljanje dozvole za uplovljenje u ugovoreno ili sigurno mjesto, kako je to predviđeno u klauzuli 1. Ugovaratelj se može razborito bez naknade koristiti brodskim strojevima, uređajima opreme, sidrima, lancima, zalihama i ostalim priborom tijekom spašavanja i radi njega, a da ih nepotrebno ne ošteti, napusti ili žrtvuje, kao ni drugu imovinu koja je predmet ovog ugovora.
- 4. *Pravo vlasnika broda na prestanak spašavanja:* Kada više ne postoje razboriti izgledi za koristan rezultat koji bi omogućio ostvarivanje nagrade za spašavanje u skladu s člankom 13. Konvencije o spašavanju, vlasnici su broda ovlašteni obustaviti usluge Ugovaratelja tako što će mu u pisanom obliku dati razboriti otkazni rok.

ODREDBE O JAMSTVU

- 5. (a) Ugovaratelj će čim završi usluga spašavanja obavijestiti Vijeće, a kada je to praktično i vlasnike, o iznosu na koji se traži jamstvo (uključujući troškove, izdatke i kamate) od svakog vlasnika posebno.
- (b) Kada se postavi ili kada bi se mogao postaviti odštetni zahtjev za posebnu naknadu, vlasnici broda će na traženje Ugovaratelja, uvijek kada on to zatraži, dati jamstvo za Ugovarateljev odštetni zahtjev za posebnu naknadu uz uvjet da se takav zahtjev postavi unutar dvije godine od dana završetka usluge spašavanja.
- (c) Visina traženog jamstva bit će razborito određena prema saznanjima dostupnim ugovaratelju u vrijeme kad se postavlja zahtjev. Osim ako drukčije nije ugovoreno, takvo će jamstvo biti dano (i) Vijeću, (ii) u obliku

odobrenom od Vijeća i (iii) od osoba, poduzeća ili društva koje je prihvatljivo za ugovaratelja ili je njihovo sjedište u U.K. i prihvatljivi su za Vijeće. Vijeće neće biti odgovorno ako bilo koje jamstvo ne bude dostatno (u pogledu visine ili na drugi način) zbog neispunjenja obveza ili insolencije bilo koje osobe, poduzeća ili društva koje je jamstvo dalo.

- (d) Vlasnik broda, njegovi službenici i zastupnici uložiti će sve napore da vlasnici tereta pruže razmjernan dio svoga jamstva prije nego im se preda teret.

- 6. (a) Sve dok ne dobije jamstvo na taj način, ugovaratelj će imati pomorski privilegij na spašenoj imovini za tražbinu na osnovi nagrade za spašavanje.
- (b) Spašena se imovina neće bez pisane suglasnosti ugovaratelja (koja neće biti nerazborito zadržana) premještati iz mjesta gdje ju je preuzeo ugovaratelj prema klauzuli 1(a). Kada je Ugovaratelj dao takvu suglasnost uz uvjet da mu se priskrbi privremeno jamstvo do završetka putovanja, Ugovarateljev pomorski privilegij na spašenoj imovini ostaje na snazi koliko je to potrebno da bi se omogućilo Ugovaratelju pribavljanje jamstva u skladu s klauzulom 5(c).
- (c) Ugovaratelj neće poduzeti privremenu mjeru zaustavljanja ili neće zadržati spašenu imovinu osim ako
 - (i) jamstvo nije pribavljeno u roku od 14 dana od završetka spašavanja (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su),
 - (ii) ima razloga vjerovati da bi premještanje spašene imovine bilo suprotno klauzuli 6(b), ili
 - (iii) postoji pokušaj premještanja imovine suprotno klauzuli 6(b).
- (d) Arbitar, određen prema klauzuli 7, ili žalbeni arbitar (-tri), određen prema klauzuli 13(d), ima apsolutno diskrecijsko pravo pri odlučivanju da u iznos nagrade za spašavanje, u cijelosti ili dijelom, uključi svaki razborito uloženi trošak ugovaratelja u
 - (i) utvrđivanju, traženju i pribavljanju iznosa jamstva traženog u skladu s klauzulom 5,
 - (ii) pribavljanju i/ili zaštiti osiguranjem, ili na drugi način, ili poduzimanju razboritih koraka u provođenju i/ili zaštiti prava na pomorski privilegij.

ODREDBE O ARBITRAŽI

- 7. (a) Bilo jamstvo dano ili ne, Vijeće će imenovati arbitra po primitku zahtjeva u pisanom obliku, upućenog pismom, teleksom, telefaksom ili u nekom drugom nepromjenljivom obliku, pod uvjetom da svaka stranka koja je tražila to imenovanje, ako to Vijeće zatraži, preuzme obvezu da će

platiti razborite honorare i troškove Vijeća i/ili arbitra ili žalbenog arbitra (-tara).

(b) Kada se imenuje arbitar, a stranke ne nastave arbitražni postupak, Vijeće može postaviti zahtjev za naknadu svojih troškova i izdataka.

8. Ugovaratelju će nagradu i/ili posebnu naknadu odrediti arbitar, imenovan prema odredbama klauzule 7. Nagrada se neće umanjiti zbog toga što se primijenila iznimka od načela "bez uspjeha - nema nagrade" u obliku posebne naknade.

ZASTUPANJE

9. Svaka ugovorna stranka, koja želi arbitraži izložiti svoj stav ili podnijeti dokaze, imenovat će neku osobu iz U.K. da je u arbitraži zastupa. Ako do toga ne dođe, arbitar ili žalbeni arbitar nastaviti će postupak kao da se ta stranka odrekla prava da bude saslušana ili da podnese dokaze.

ARBITRAŽNI POSTUPAK

10. (a) Arbitar ima pravo

(i) prihvatiti svaki usmeni ili pismeni dokaz ili obavještenje koje ocijeni primjerenim,

(ii) u svakom pogledu voditi arbitražu na način koji smatra prikladnim uzimajući u obzir postupovna pravila koje Vijeće odobri,

(iii) izdati nalog Ugovaratelju, prema svom apsolutnom diskrecijskom pravu, plaćanja u cijelosti ili djelomično troškova u pribavljanju jamstva ako je iznos zatraženog jamstva previsok ili jamstva koji je bio nerazborito tražen prema klauzuli 5(b) i odbiti tu svotu od nagrade za spašavanje i/ili posebne naknade,

(iv) donijeti privremenu arbitražnu odluku (-ke), uključujući plaćanje predujma, primjenom mjerila koje ocijeni pravičnim i primjerenim,

(v) izdati nalog za plaćanje troškova, honorara i izdataka koje ocijeni pravičnim i primjerenim, uključujući i one koje je Vijeće odredilo prema klauzulama 10(b) i 14(b).

(b) Arbitar i Vijeće mogu zaračunati razborite honorare i troškove za svoju uslugu, neovisno o tome je li održano raspravno ročište ili nije, a svi će se ti honorari i troškovi smatrati kao dio troškova arbitraže.

(c) Svaka arbitražna odluka (uz mogućnost žalbe kako je to predviđeno ovim ugovorom) bit će konačna i obvezujuća za sve stranke kojih se tiče, neovisno o tome jesu li bile zastupane u arbitražnom postupku ili nisu.

KAMATE I TEČAJEVI

11. *Kamate*: Arbitar će odrediti godišnju kamatnu stopu (uz mogućnost žalbe kako je to predviđeno ovim ugovorom), a kamate će se platiti, uzimajući u obzir već plaćene iznose, na svaki dosuđeni iznos nagrade:

(i) od završetka spašavanja, osim ako arbitar na temelju svog apsolutnog diskrecijskog prava ne odluči drukčije, do objave arbitražne odluke i/ili privremene arbitražne odluke (-ka) od strane Vijeća,

(ii) protekom 21 dana (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su) od objave arbitražne odluke i/ili privremene arbitražne odluke (-ka) do dana kada ugovaratelj ili Vijeće primi uplaćeni iznos, uključujući oba ta dana.

Za potrebe primjene pod-klauzule (ii) izraz "dosuđeni iznos nagrade" uključivati će honorare i troškove određene u klauzuli 10(b).

12. *Ispravak tečaja valuta*: Pri razmatranju koje je sve novčane izdatke imao Ugovaratelj pružajući usluge spašavanja i/ili pri utvrđivanju iznosa nagrade za spašavanje i/ili privremene arbitražne odluke i/ili odluke žalbene arbitraže, arbitar ili žalbeni arbitar (-tri) priznat će, u mjeri u kojoj je to pravično i primjereno, posljedice svake promjene u važećim valutnim tečajevima do koje može doći u vremenu od završetka spašavanja do dana donošenja arbitražne odluke i/ili privremene arbitražne odluke (-ka) i/ili odluke žalbene arbitraže.

ODREDBE O ŽALBI

13. (a) Izjava o žalbi podnosi se Vijeću u roku od 14 dana (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su) nakon što je Vijeće objavilo arbitražnu odluku i/ili privremenu arbitražnu odluku (-ke).

(b) Izjava o protužalbi podnosi se Vijeću u roku od 14 dana (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su) nakon što je Vijeće obavijestilo stranke da je primilo izjavu o žalbi. Ako je takva obavijest poslana poštom, smatrat će se da je primljena sljedeći radni dan pošto je predana pošti.

(c) Izjava o žalbi i protužalbi podnosi se Vijeću pismom, teleksom, telefaksom ili u nekom drugom nepromjenljivom obliku.

(d) Pošto primi izjavu o žalbi, Vijeće će imenovati žalbenog arbitra (-tre) i podnijeti mu žalbu na raspravljanje i odlučivanje

(e) Ako je neka izjava o žalbi ili protužalbi povučena, žalbeni će se postupak nastaviti u odnosu na one žalbe i protužalbe koje nisu povučene.

(f) Svaka odluka u žalbenom postupku bit će konačna i obvezujuća za sve stranke kojih se tiče, neovisno o tome jesu li bile zastupane u arbitražnom postupku ili u žalbenom arbitražnom postupku ili nisu.

ŽALBENI POSTUPAK

14. (a) Žalbeni arbitar (-tri) osim ovlaštenja koje ima arbitar na temelju klauzule 10(a) i 11 ima još i pravo
- (i) uvažiti dokaze u arbitražnom postupku s bilješkama arbitra i njegovim obrazloženjem arbitražne odluke i/ili privremene arbitražne odluke (-ka), svaki prijepis dokaznih isprava, kao i provesti dodatne dokaze koje smatra (-ju) primjerenim,
 - (ii) potvrditi, povećati ili smanjiti dosudeni iznos naknade utvrđen u arbitražnoj odluci i izdati nalog za plaćanje kamata na iznos koji smatra (-ju) primjerenim.
 - (iii) potvrditi, ukinuti ili izmijeniti svaki nalog i/ili objavljenu arbitražnu odluku.
 - (iv) dosuditi kamate na bilo koje honorare i troškove zaračunate na temelju paragrafa (b) ove klauzule pošto protekne 21 dan (ne računajući subote i nedjelje ili druge praznične dane u Lloyd'su) od objave od strane Vijeća odluke žalbene arbitraže i/ili privremene odluke žalbene arbitraže do dana kada Vijeće primi uplaćeni iznos, uključujući oba ta dana.
- (b) Žalbeni arbitar (-tri) i Vijeće mogu zaračunati razborite honorare i troškove za svoju uslugu u svezi sa žalbenim postupkom, neovisno o tome je li održano raspravno ročište ili nije, a svi će se ti honorari i troškovi smatrati kao dio troškova arbitraže.

ODREDBE O PLAĆANJU

15. (a) Ako Vijeće ne primi izjavu o žalbi na arbitražnu odluku u skladu s klauzulom 13(a), pozvat će stranku ili stranke kojih se to tiče da plate iznos nagrade. Ako plaćanje izostane, Vijeće će, pod uvjetom da mu se ugovaratelj na odgovarajući način obveže da će snositi sve troškove koji iz toga nastanu, realizirati ili izvršiti jamstvo i doznačiti ugovaratelju (uz pisanu potvrdu primitka) dosudeni iznos zajedno s kamatama, ako su priznate. Ugovaratelj će refundirati strankama kojih se to tiče svaki primljeni iznos za koji je dosudeni iznos niži od iznosa uplaćenih na račun ili u svezi s arbitražnom odlukom ili privremenom arbitražnom odlukom (-kama).
- (b) Ako Vijeće primi izjavu o žalbi u skladu s klauzulom 13, ono će čim objavi odluku žalbene arbitraže pozvati stranku ili stranke kojih se to tiče da plate dosudeni iznos. Ako plaćanje izostane, Vijeće će, pod uvjetom da mu se ugovaratelj na odgovarajući način obveže da će snositi

sve troškove koji iz toga nastanu, realizirati ili izvršiti jamstvo i doznačiti ugovaratelju (uz pisanu potvrdu primitka) dosudeni iznos zajedno s kamatama, ako su priznate. Ugovaratelj će refundirati strankama kojih se to tiče svaki primljeni iznos za koji je dosudeni iznos niži od iznosa uplaćenih na račun ili u svezi s arbitražnom odlukom ili privremenom arbitražnom odlukom (-kama).

- (c) Ako neki iznos treba uplatiti ugovaratelju kao naknadu za njegovu uslugu i/ili kamatu i/ili troškove na temelju ugovora sklopljenog između ugovaratelja i vlasnika ili svakog od njih posebno, a plaćanje izostane, Vijeće će, pod uvjetom da mu se ugovaratelj na odgovarajući način obveže da će snositi sve troškove koji iz toga nastanu, realizirati ili izvršiti jamstvo i doznačiti ugovaratelju (uz pisanu potvrdu primitka) dužni iznos.
- (d) Ako arbitražnom odlukom ili privremenom arbitražnom odlukom i/ili odlukom žalbene arbitraže bude određeno da troškove arbitraže i/ili žalbene arbitraže, ili samo neki dio tih troškova, snosi ugovaratelj, ti se iznosi mogu odbiti od dosudenog ili dogovorenog iznosa prije nego ga Vijeće doznači ugovaratelju, osim ako ugovaratelj ne pruži zadovoljavajuće jamstvo za plaćanje tih troškova.
- (e) Odgovornost Vijeća je ograničena u svakom pojedinom slučaju do iznosa pribavljenog jamstva, što ničim ne utječe na odredbe klauzule 5(c).

OPĆE ODREDBE

16. *Širina ovlaštenja*: Zapovjednik ili druga osoba koja potpisuje ovaj ugovor u ime imovine koja se ima spašavati, nastupa kao zastupnik broda, tereta, vozarine, bunkera, zaliha i drugih stvari na brodu i njihovih vlasnika i obvezuje svakog od njih (ali ne jednoga za drugoga ili sebe osobno) na ispunjenje ugovorenog.
17. *Obavijest*: Za svaku arbitražnu odluku, obavijest, nalog ili drugu ispravu koju je potpisao predsjednik Lloyd'sa ili duga osoba koju Vijeće na to ovlasti, smatrat će se da je sačinjena ili izdana od strane Vijeća i u svakom će pogledu imati istu snagu ili učinak kao da ju je potpisao svaki član Vijeća.
18. *Pod-ugovaratelj (-lji)*: Ugovaratelj može zahtijevati da se plati nagrada za spašavanje i zatražiti izvršenje svake arbitražne odluke ili ugovora sklopljenog između ugovaratelja i vlasnika o jamstvu, pribavljenog u skladu s klauzulom 5. ili drugačije za račun svakog podugovaratelja, njegovih službenika ili zastupnika, uključujući zapovjednika i članove posade broda koje je

zaposlio on ili neki podugovaratelj radi spašavanja, pod uvjetom da ugovaratelj prije toga osigura vlasniku odgovarajuće razboritu odštetu za sve odštetne zahtjeve tih osoba ili odgovornosti prema njima.

19. *Zabrana navođenja*: Ni jedna osoba koja potpisuje ovaj ugovor ili stranka u čije je ime ugovor potpisan neće nikad ni na koji način omogućiti ili obećati da će omogućiti ostvarenje zahtjeva ili da će na drugi način navoditi na sklapanje ovog ugovora.

U ime i za račun
ugovaratelja

(Potpisuje ugovaratelj osobno ili zapovjednik broda spašavatelja ili druga osoba čije je ime upisano u četvrtom retku ovog ugovora.)

U ime i za račun vlasnika
imovine u opasnosti

(Potpisuje zapovjednik ili druga osoba čije je ime upisano u prvom retku ovog ugovora.)

MEĐUNARODNA KONVENCIJA O SPAŠAVANJU 1989.

Navedene konvencijske odredbe daju se samo radi informacije.

Članak 1.

Definicije

- (a) *Operacija spašavanja* - je svaki čin ili djelatnost poduzeta da bi se pružila pomoć brodu ili drugoj imovini u opasnosti na plovnim vodama ili bilo kojim drugim vodama.
- (b) *Brod* - je svaki brod, plovilo ili naprava sposobna za plovidbu.
- (c) *Imovina* - je svaka imovina koja nije trajno i namjerno pričvršćena za obalu, te uključuje vozarinu izloženu riziku.
- (d) *Šteta na okolišu* - je znatno fizičko oštećenje ljudskog zdravlja, života u moru ili prirodnog bogatstva u priobalnim ili unutarnjim vodama ili na područjima koja s njima graniče, uzrokovano zagađenjem, onečišćenjem, vatrom, eksplozijom ili sličnim težim nezgodama.
- (e) *Plaćanje* - je svaka nagrada, naknada ili odšteta koja se duguje prema ovoj Konvenciji.

Članak 6.

Ugovori o spašavanju

1. Ova će se Konvencija primjenjivati na sve operacije spašavanja, osim ako je ugovorom izričito drukčije predviđeno ili iz njega proizlazi.
2. Zapovjednik ima ovlaštenje sklapati ugovore o spašavanju u ime vlasnika broda. Zapovjednik ili vlasnik broda ima ovlaštenje sklapati takve ugovore u ime vlasnika imovine na brodu.

Članak 8.

Dužnosti spašavatelja, vlasnika i zapovjednika

1. Spašavatelj je dužan, u odnosu prema vlasniku broda ili druge imovine u opasnosti:
 - (a) obaviti operacije spašavanja s dužnom pažnjom;
 - (b) pri izvršavanju dužnosti naznačene u točki a), posvetiti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš;
 - (c) uvijek kada to okolnosti razborito nalažu, zatražiti pomoć od drugih spašavatelja, i

- (d) prihvatiti pomoć drugih spašavatelja kada vlasnik ili zapovjednik broda ili druge imovine u opasnosti razborito zatraže da to učini, s tim da to ne utječe na visinu njegove nagrade ako se poslije pokaže da takav zahtjev nije bio razborit.
2. Vlasnik i zapovjednik broda ili vlasnik druge imovine u opasnosti, dužni su u odnosu prema spašavatelju:
- (a) u cijelosti s njim surađivati tijekom operacije spašavanja;
- (b) pri tome primijeniti dužnu pažnju u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš, i
- (c) kada brod ili druga imovina budu dopremljeni na sigurno mjesto, prihvatiti njihovu predaju ako to razborito zatraži spašavatelj.

Članak 13.

Mjerila za određivanje visine nagrade za spašavanje

1. Visina nagrade za spašavanje odredit će se tako da potiče akcije spašavanja, uzimajući u obzir sljedeća mjerila, neovisno o redoslijedu kojim su ovdje navedena:
- (a) spašenu vrijednost broda i druge imovine,
- (b) vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš,
- (c) stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao,
- (d) narav i stupanj opasnosti,
- (e) vještinu i napore spašavatelja u spašavanju broda, druge imovine i osoba,
- (f) utrošeno vrijeme te uložene troškove i gubitke spašavatelja,
- (g) rizik odgovornosti i druge rizike kojima su se izložili spašavatelji ili njihova oprema,
- (h) brzinu kojom su usluge pružene,
- (i) dostupnost i uporabu brodova ili druge opreme namijenjene operacijama spašavanja,
- (j) stanje pripravnosti i učinkovitost opreme spašavatelja, te njenu vrijednost.
2. Nagradu za spašavanje, određenu prema odredbama stavka 1., platit će brod i drugi imovinski interesi razmjerno njihovoj spašenoj vrijednosti.
3. Nagrada za spašavanje, ne računajući kamate i priznate pravne troškove, neće biti veća od vrijednosti spašenog broda i druge imovine.

Članak 14.

Posebna naknada

1. Ako je spašavatelj obavio spašavanje broda koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom za okoliš, a nije primjenom mjerila iz članka 13. uspio zaslužiti nagradu za spašavanje barem u visini posebne naknade u skladu s ovim člankom, imat će pravo na posebnu naknadu od vlasnika toga broda u visini svojih uloženi troškova, kako su ovim člankom određeni.
2. Ako je spašavatelj, u okolnostima predviđenim u stavku 1. ovog članka, pružajući uslugu spašavanja spriječio ili smanjio štete na okolišu, posebna naknada koju vlasnik broda ima platiti spašavatelju prema odredbama stavka 1. može se povećati najviše do 30% od iznosa troškova koje je spašavatelj uložio. Međutim, ako to smatra pravednim i opravdanim, te vodeći računa o odgovarajućim mjerilima utvrđenima u članku 13. stavku 1. sud može dodatno povećati takvu posebnu naknadu, ali ukupno povećanje ni u kojem slučaju neće biti veće od 100% iznosa troškova što ih je spašavatelj uložio.
3. Troškovi spašavatelja, u smislu stavka 1. i 2. ovog članka, podrazumijevaju gotovinske izdatke koje je spašavatelj razborito uložio pri spašavanju i pravednu naknadu za opremu i osoblje koji su stvarno i razborito bili uključeni u operaciji spašavanja, primjenjujući mjerila predviđena u čl. 13, stavak 1.(h), (i) i (j).
4. Ukupna posebna naknada prema ovom članku platit će se jedino onda i u onom omjeru za koliko je ta naknada veća od bilo koje naknade koja spašavatelju pripada prema članku 13.
5. Ako je spašavatelj svojom krivnjom propustio spriječiti ili smanjiti štetu na okolišu, može biti dijelom ili u cijelosti lišen posebne naknade na koju bi imao pravo primjenom odredaba ovog članka.
6. Odredbe ovog članka ni na koji način neće utjecati na regresna prava vlasnika broda.



**LLOYD'S STANDARD FORM OF
SALVAGE AGREEMENT**
(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

NO CURE - NO PAY

| | |
|---|--|
| 1. Name of the salvage Contractors: (referred to in this agreement as "the Contractors") | 2. Property to be salvaged. The vessel: her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property") |
| 3. Agreed place of safety: | 4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars) |
| 5. Date of this agreement: | 6. Place of agreement: |
| 7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative: Yes/No | |
| 8. Person signing for and on behalf of the Contractors Signature: | 9. Captain or other person signing for and on behalf of the property Signature: |

A. Contractors' basic obligation: The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to save the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

B. Environmental protection: While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.

(continued on the reverse side)

- C. Scopic Clause:** Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.
- D. Effect of other remedies:** Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors' services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.
- E. Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.
- F. Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:
- (i) the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;
 - (ii) the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;
 - (iii) the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.
- G. Rights of termination:** When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.
- H. Deemed performance:** The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.
- I. Arbitration and the LSSA Clauses:** The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses ("the LSSA Clauses") and Lloyd's Procedural Rules. The provisions of the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.
- J. Governing law:** This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.
- K. Scope of authority:** The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
- L. Inducements prohibited:** No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

IMPORTANT NOTICES :

1. **Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause 1. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.
2. **Incorporated provisions.** Copies of the Scopic Clause; the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.

Tel.No. + 44(0)20 7327 5408

Fax No. +44(0)20 7327 6827

E-mail: lloyds-salvage@lloyds.com.

www.lloyds.com

LLOYD'S

15.1.08
3.12.04
13.10.28
12.4.50
10.6.53
20.12.67
23.2.72
21.5.80
5.9.90
1.1.95
1.9.2000

- 3.4. "Council" means the Council of Lloyd's
- 3.5. "days" means calendar days
- 3.6. "Owners" means the owners of the property referred to in box 2 of the Agreement
- 3.7. "owners of the vessel" includes the demise or bareboat charterers of that vessel.
- 3.8. "special compensation" refers to the compensation payable to salvors under Article 14 of the Convention.
- 3.9. "Scopic Clause" refers to the agreement made between (1) members of the International Salvage Union (2) the International Group of P&I Clubs and (3) certain property underwriters which first became effective on 1st August 1999 and includes any replacement or revision thereof. All references to the Scopic Clause in the Agreement shall be deemed to refer to the version of the Scopic Clause current at the date the Agreement is made.
- 4. PROVISIONS AS TO SECURITY, MARITIME LIEN AND RIGHT TO ARREST**
- 4.1. The Contractors shall immediately after the termination of the services or sooner notify the Council and where practicable the Owners of the amount for which they demand salvage security (inclusive of costs expenses and interest) from each of the respective Owners.
- 4.2. Where a claim is made or may be made for special compensation the owners of the vessel shall on the demand of the Contractors whenever made provide security for the Contractors claim for special compensation provided always that such demand is made within 2 years of the date of termination of the services.
- 4.3. The security referred to in clauses 4.1. and 4.2. above shall be demanded and provided in the currency specified in Box 4 or in United States Dollars if no such alternative currency has been agreed.
- 4.4. The amount of any such security shall be reasonable in the light of the knowledge available to the Contractors at the time when the demand is made and any further facts which come to the Contractors' attention before security is provided. The arbitrator appointed under clause 5 hereof may, at any stage of the proceedings, order that the amount of security be reduced or increased as the case may be.
- 4.5. Unless otherwise agreed such security shall be provided (i) to the Council (ii) in a form approved by the Council and (iii) by persons firms or corporations either acceptable to the Contractors or resident in the United Kingdom and acceptable to the Council. The Council shall not be responsible for the sufficiency (whether in amount or otherwise) of any security which shall be provided nor the default or insolvency of any person firm or corporation providing the same.
- 4.6. The owners of the vessel including their servants and agents shall use their best endeavours to ensure that none of the property salvaged is released until security has been provided in respect of that property in accordance with clause 4.5.
- 4.7. Until security has been provided as aforesaid the Contractors shall have a maritime lien on the property salvaged for their remuneration.
- 4.8. Until security has been provided the property salvaged shall not without the consent in writing of the Contractors (which shall not be unreasonably withheld) be removed from the place to which it has been taken by the Contractors under clause A. Where such consent is given by the Contractors on condition that they are provided with temporary security pending completion of the voyage the Contractors maritime lien on the property salvaged shall remain in force to the extent necessary to enable the Contractors to compel the provision of security in accordance with clause 4.5.
- 4.9. The Contractors shall not arrest or detain the property salvaged unless:
- security is not provided within 21 days after the date of the termination of the services or
 - they have reason to believe that the removal of the property salvaged is contemplated contrary to clause 4.8. or
 - any attempt is made to remove the property salvaged contrary to clause 4.8.
- 5. APPOINTMENT OF ARBITRATOR**
- 5.1. Whether or not security has been provided the Council shall appoint an arbitrator ("the Arbitrator") upon receipt of a written request provided that any party requesting such appointment shall if required by the Council undertake to pay the reasonable fees and expenses of the Council including those of the Arbitrator and the Appeal Arbitrator.
- 5.2. The Arbitrator and the Council may charge reasonable fees and expenses for their services whether the arbitration proceeds to a hearing or not and all such fees and expenses shall be treated as part of the costs of the arbitration.
- 6. ARBITRATION PROCEDURE AND ARBITRATORS POWERS**
- 6.1. The arbitration shall be conducted in accordance with the Procedural Rules approved by the Council ("Lloyd's Procedural Rules") in force at the time the Arbitrator is appointed.
- 6.2. The arbitration shall take place in London unless (i) all represented parties agree to some other place for the whole or part of the arbitration and (ii) any such agreement is approved by the Council on such terms as to the payment of the Arbitrator's travel and accommodation expenses as it may see fit to impose.

- 6.3. The Arbitrator shall have power in his absolute discretion to include in the amount awarded to the Contractors the whole or part of any expenses reasonably incurred by the Contractors in:
- ascertaining demanding and obtaining the amount of security reasonably required in accordance with clause 4.5
 - enforcing and/or protecting by insurance or otherwise or taking reasonable steps to enforce and/or protect their lien
- 6.4. The Arbitrator shall have power to make but shall not be bound to make a consent award between such parties as so consent with or without full arbitral reasons
- 6.5. The Arbitrator shall have power to make a provisional or interim award or awards including payments on account on such terms as may be fair and just
- 6.6. Awards in respect of salvage remuneration or special compensation (including payments on account) shall be made in the currency specified in Box 4 or in United States dollars if no such alternative currency has been agreed.
- 6.7. The Arbitrator's award shall (subject to appeal as provided in clause 10) be final and binding on all the parties concerned whether they were represented at the arbitration or not and shall be published by the Council in London.
- 7. REPRESENTATION OF PARTIES**
- 7.1. Any party to the Agreement who wishes to be heard or to adduce evidence shall appoint an agent or representative ordinarily resident in the United Kingdom to receive correspondence and notices for and on behalf of that party and shall give written notice of such appointment to the Council.
- 7.2. Service on such agent or representative by post or facsimile shall be deemed to be good service on the party which has appointed that agent or representative.
- 7.3. Any party who fails to appoint an agent or representative as aforesaid shall be deemed to have renounced his right to be heard or adduce evidence.
- 8. INTEREST**
- 8.1. Unless the Arbitrator in his discretion otherwise decides the Contractors shall be entitled to interest on any sums awarded in respect of salvage remuneration or special compensation (after taking into consideration any sums already paid to the Contractors on account) from the date of termination of the services until the date on which the award is published by the Council and at a rate to be determined by the Arbitrator.
- 8.2. In ordinary circumstances the Contractors' interest entitlement shall be limited to simple interest but the Arbitrator may exercise his statutory power to make an award of compound interest if the Contractors have been deprived of their salvage remuneration or special compensation for an excessive period as a result of the Owners gross misconduct or in other exceptional circumstances.
- 8.3. If the sum(s) awarded to the Contractors (including the fees and expenses referred to in clause 5.2) are not paid to the Contractors or to the Council by the payment date specified in clause 11.1 the Contractors shall be entitled to additional interest on such outstanding sums from the payment date until the date payment is received by the Contractors or the Council both dates inclusive and at a rate which the Arbitrator shall in his absolute discretion determine in his award.
- 9. CURRENCY CORRECTION**
- In considering what sums of money have been expended by the Contractors in rendering the services and/or in fixing the amount of the award and/or appeal award the Arbitrator or Appeal Arbitrator shall to such an extent and insofar as it may be fair and just in all the circumstances give effect to the consequences of any change or changes in the relevant rates of exchange which may have occurred between the date of termination of the services and the date on which the award or appeal award is made.
- 10. APPEALS AND CROSS APPEALS**
- 10.1. Any party may appeal from an award by giving written Notice of Appeal to the Council provided such notice is received by the Council no later than 21 days after the date on which the award was published by the Council.
- 10.2. On receipt of a Notice of Appeal the Council shall refer the appeal to the hearing and determination of an appeal arbitrator of its choice ("the Appeal Arbitrator").
- 10.3. Any party who has not already given Notice of Appeal under clause 10.1 may give a Notice of Cross Appeal to the Council within 21 days of that party having been notified that the Council has received Notice of Appeal from another party.
- 10.4. Notice of Appeal or Cross Appeal shall be given to the Council by letter telex facsimile or in any other permanent form. Such notification if sent by post shall be deemed received on the working day following the day of posting.
- 10.5. If any Notice of Appeal or Notice of Cross Appeal is withdrawn prior to the hearing of the appeal arbitration, that appeal arbitration shall nevertheless proceed for the purpose of determining any matters which remain outstanding.
- 10.6. The Appeal Arbitrator shall conduct the appeal arbitration in accordance with Lloyd's Procedural Rules so far as applicable to an appeal.
- 10.7. In addition to the powers conferred on the Arbitrator by English law and the Agreement, the Appeal Arbitrator shall have power to:
- admit the evidence or information which was before the Arbitrator together with the Arbitrator's Notes and Reasons for his award, any transcript of evidence and such additional evidence or information as he may think fit; confirm increase or reduce the sum(s) awarded by the Arbitrator and to make such order as to the payment of interest on such sum(s) as he may think fit;
 - confirm revoke or vary any order and/or declaratory award made by the Arbitrator;
 - award interest on any fees and expenses charged under clause 10.8 from the expiration of 28 days after the date of publication by the Council of the Appeal Arbitrator's award until the date payment is received by the Council both dates inclusive.

H.6

SALVAGE, TOWAGE AND GENERAL AVERAGE

- 10.8. The Appeal Arbitrator and the Council may charge reasonable fees and expenses for their services in connection with the appeal arbitration whether it proceeds to a hearing or not and all such fees and expenses shall be treated as part of the costs of the appeal arbitration.
- 10.9. The Appeal Arbitrator's award shall be published by the Council in London.

II. PROVISIONS AS TO PAYMENT

- 11.1. When publishing the award the Council shall call upon the party or parties concerned to pay all sums due from them which are quantified in the award (including the fees and expenses referred to in clause 5.2) not later than 28 days after the date of publication of the award ("the payment date").
- 11.2. If the sums referred to in clause 11.1 (or any part thereof) are not paid within 56 days after the date of publication of the award (or such longer period as the Contractors may allow) and provided the Council has not received Notice of Appeal or Notice of Cross Appeal the Council shall realise or enforce the security given to the Council under clause 4.5 by or on behalf of the defaulting party or parties subject to the Contractors providing the Council with any indemnity the Council may require in respect of the costs the Council may incur in that regard.
- 11.3. In the event of an appeal and upon publication by the Council of the appeal award the Council shall call upon the party or parties concerned to pay the sum(s) awarded. In the event of non-payment and subject to the Contractors providing the Council with any costs indemnity required as referred to in clause 11.2 the Council shall realise or enforce the security given to the Council under clause 4.5 by or on behalf of the defaulting party.
- 11.4. If any sum(s) shall become payable to the Contractors in respect of salvage remuneration or special compensation (including interest and/or costs) as the result of an agreement made between the Contractors and the Owners or any of them, the Council shall, if called upon to do so and subject to the Contractors providing to the Council any costs indemnity required as referred to in clause 11.2 realise or enforce the security given to the Council under clause 4.5 by or on behalf of that party.
- 11.5. Where (i) no security has been provided to the Council in accordance with clause 4.5 or (ii) no award is made by the Arbitrator or the Appeal Arbitrator (as the case may be) because the parties have been able to settle all matters in issue between them by agreement the Contractors shall be responsible for payment of the fees and expenses referred to in clause 5.2 and (if applicable) clause 10.8. Payment of such fees and expenses shall be made to the Council within 28 days of the Contractors or their representatives receiving the Council's invoice failing which the Council shall be entitled to interest on any sum outstanding at UK Base Rate prevailing on the date of the invoice plus 2% per annum until payment is received by the Council.
- 11.6. If an award or appeal award directs the Contractors to pay any sum to any other party or parties including the whole or any part of the costs of the arbitration and/or appeal arbitration the Council may deduct from sums received by the Council on behalf of the Contractors the amount(s) so payable by the Contractors unless the Contractors provide the Council with satisfactory security to meet their liability.
- 11.7. Save as aforesaid all sums received by the Council pursuant to this clause shall be paid by the Council to the Contractors or their representatives whose receipt shall be a good discharge to it.
- 11.8. Without prejudice to the provisions of clause 4.5 the liability of the Council shall be limited to the amount of security provided to it.

GENERAL PROVISIONS

12. **Lloyd's documents:** Any award notice authority order or other document signed by the Chairman of Lloyd's or any person authorised by the Council for the purpose shall be deemed to have been duly made or given by the Council and shall have the same force and effect in all respects as if it had been signed by every member of the Council.
13. **Contractors personnel and subcontractors.**
- 13.1. The Contractors may claim salvage on behalf of their employees and any other servants or agents who participate in the services and shall upon request provide the owners with a reasonably satisfactory indemnity against all claims by or liabilities to such employees servants or agents.
- 13.2. The Contractors may engage the services of subcontractors for the purpose of fulfilling their obligations under clauses A and B of the Agreement but the Contractors shall nevertheless remain liable to the Owners for the due performance of those obligations.
- 13.3. In the event that subcontractors are engaged as aforesaid the Contractors may claim salvage on behalf of the subcontractors including their employees servants or agents and shall, if called upon so to do provide the Owners with a reasonably satisfactory indemnity against all claims by or liabilities to such subcontractors their employees servants or agents.
14. **Disputes under Scope Clause.**
Any dispute arising out of the Scope Clause (including as to its incorporation or invocation) or the operations thereunder shall be referred for determination to the Arbitrator appointed under clause 5 hereof whose award shall be final and binding subject to appeal as provided in clause 10 hereof.
15. **Lloyd's Publications.**
Any guidance published by or on behalf of the Council relating to matters such as the Convention the workings and implementation of the Agreement is for information only and forms no part of the Agreement.

LLOYD'S

1.9.2000

H.7

LLOYD'S PROCEDURAL RULES

H.7 LLOYD'S PROCEDURAL RULES (revised 2000)

LLOYD'S

LLOYD'S STANDARD FORM OF
SALVAGE AGREEMENT

(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

PROCEDURAL RULES

(pursuant to Clause I of LOF 2000)

1. Arbitrators Powers

In addition to all powers conferred by the Arbitration Act 1996 (or any amendment thereof) the Arbitrator shall have power:

- to admit such oral or documentary evidence or information as he may think fit;
- to conduct the arbitration in such manner in all respects as he may think fit subject to these Procedural Rules and any amendments thereto as may from time to time be approved by the Council of Lloyd's ("the Council");
- to make such orders as to costs, fees and expenses including those of the Council charged under clauses 5.2 and 10.8 of the Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses ("the LSSA clauses") as may be fair and just;
- to direct that the recoverable costs of the arbitration or of any part of the proceedings shall be limited to a specified amount;
- to make any orders required to ensure that the arbitration is conducted in a fair and efficient manner consistent with the aim to minimise delay and expense and to arrange such meetings and determine all applications made by the parties as may be necessary for that purpose;
- to conduct all such meetings by means of a conference telephone call if the parties agree;
- on his own initiative or on the application of a party to correct any award (whether interim provisional or final) or to make an additional award in order to rectify any mistake error or omission provided that (i) any such correction is made within 28 days of the date of publication of the relevant award by the Council (ii) any additional award required is made within 56 days of the said date of publication or, in either case, such longer period as the Arbitrator may in his discretion allow.

2. Preliminary Meeting

- Within 6 weeks of being appointed or so soon thereafter as may be reasonable in the circumstances, the Arbitrator shall convene a preliminary meeting with the represented parties for the purpose of giving directions as to the manner in which the arbitration is to be conducted.
- The Arbitrator may dispense with the requirement for a preliminary meeting if the represented parties agree a consent order for directions which the Arbitrator is willing to approve. For the purpose of obtaining such approval, the Arbitrator must be provided by the contractors or their representatives with a brief summary of the case in the form of a check list, any other party providing such comments as they deem appropriate so that the Arbitrator is placed in a position to decide whether to approve the consent order.
- In determining the manner in which the arbitration is to be conducted, the Arbitrator shall have regard to:
 - the interests of unrepresented parties;
 - whether some form of shortened and/or simplified procedure is appropriate including whether the arbitration may be conducted on documents only with concise written submissions;
 - the overriding objectives set out in clause 2 of the LSSA clauses.

3. Order for Directions

Unless there are special reasons, the initial order for directions shall include:-

- a date for disclosure of documents including witness statements (see Rule 4);
- a date for proof of values;

H.7

SALVAGE, TOWAGE AND GENERAL AVERAGE

- (c) a date by which any party must identify any issue(s) in the case which are likely to necessitate the service of pleadings;
- (d) a date for a progress meeting or additional progress meetings unless all represented parties with reasonable notice agree that the same is unnecessary;
- (e) unless agreed by all represented parties to be premature, a date for the hearing and estimates for the time likely to be required by the Arbitrator to read evidence in advance and for the length of the hearing;
- (f) any other matters deemed by the Arbitrator or any party to be appropriate to be included in the initial order.
4. **Disclosure of documents**
Unless otherwise agreed or ordered, disclosure shall be limited to the following classes of document:
- (a) logs and any other contemporaneous records maintained by the shipowners personnel and personnel employed by the Contractors (including any subcontractors) and their respective surveyors or consultants in attendance during all or part of the salvage services;
- (b) working charts, photographs, video or film records;
- (c) contemporaneous reports including telexes, facsimile messages or prints of e-mail messages;
- (d) survey reports;
- (e) documents relevant to the proof of:
- (i) out of pocket expenses
- (ii) salvaged values
- (iii) the particulars and values of all relevant salvaging tugs or other craft and equipment
- (f) statements of witnesses of fact or other privileged documents on which the party wishes to rely.
5. **Expert Evidence**
- (a) No expert evidence shall be adduced in the arbitration without the Arbitrator's permission.
- (b) The Arbitrator shall not give such permission unless satisfied that expert evidence is reasonably necessary for the proper determination of an issue arising in the arbitration.
- (c) No party shall be given permission to adduce evidence from more than one expert in each field requiring expert evidence save in exceptional circumstances.
- (d) Any application for permission to adduce expert evidence must be made at the latest within 14 days after disclosure of relevant documents has been effected.
6. **Mediation**
The Arbitrator shall ensure that in all cases the represented parties are informed of the benefit which might be derived from the use of mediation.
7. **Hearing of Arbitration**
- (a) In fixing or agreeing to a date for the hearing of an arbitration, the Arbitrator shall not unless agreed by all represented parties fix or accept a date unless the Arbitrator can allow time to read the principal evidence in advance, hear the arbitration and produce the award to the Council for publication in not more than 1 month from conclusion of the hearing.
- (b) The date fixed for the hearing shall be maintained unless application to alter the date is made to the Arbitrator within 14 days of the completion of discovery or unless the Arbitrator in the exercise of his discretion determines at a later time that an adjournment is necessary or desirable in the interests of justice or fairness.
- (c) Unless all parties represented in the arbitration agree otherwise the Arbitrator shall relinquish his appointment if a hearing date cannot be agreed, fixed or maintained in accordance with rule 7(a) and/or (b) above due to the Arbitrator's commitments. In that event the Council shall appoint in his stead another arbitrator who is able to meet the requirements of those rules.
8. **Appeals**
- (a) All references in these Rules to the Arbitrator shall include the Arbitrator on Appeal where the circumstances so permit.
- (b) In any case in which a party giving notice of appeal intends to contend that the Arbitrator's findings on the salvaged value of all or any of the salvaged property were erroneous, or that the Arbitrator has erred in any finding as to the person whose property was at risk, a statement of such grounds of appeal shall be given in or accompanying the notice of appeal.
- (c) In all cases grounds of appeal or cross-appeal will be given to the Arbitrator on Appeal within 21 days of the notice of appeal or cross-appeal unless an extension of time is agreed.
- (d) Any respondent to an appeal who intends to contend that the award of the Original Arbitrator should be affirmed on grounds other than those relied upon by the Original Arbitrator shall give notice to that effect specifying the grounds of his contention within 14 days of receipt of the grounds of appeal mentioned in (c) above unless an extension of time is agreed.

LLOYD'S

5.9.90
17.5.94
1.9.95
11.2.97
1.9.2000

SCOPIC 2000

H.8

H.8 SCOPIC 2000

SCOPIC 2000

SCOPIC CLAUSE

1. **General**
This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of Clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be submitted by the method of assessment set out hereinafter. If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.
2. **Invoking the SCOPIC Clause**
The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").
3. **Security for SCOPIC Remuneration**
- (i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.
- (ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.
4. **Withdrawal**
If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.
5. **Tariff Rates**
- (i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.
- (ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix "A". This tariff will apply until reviewed and amended by the SCR Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.
- (iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:
- (a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.
- (b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Shipowner's Casualty Representative ("SCR") being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all the circumstances.
- (iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total
- (a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the tariff rate, or
- (b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.
6. **Article 13 Award**
- (i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) after currency adjustment but before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.

1.8.1999
1.9.2000

H.8

SALVAGE, TOWAGE AND GENERAL AVERAGE

- (ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.
 - (iii) The salvage award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "No Cure - No Pay" in the form of SCOPIIC remuneration.
7. **Discount**
If the SCOPIIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (after currency adjustment but before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.
8. **Payment of SCOPIIC Remuneration**
- (i) The date for payment of any SCOPIIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.
 - (a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at US prime rate plus 1%.
 - (b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed SCOPIIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
 - (ii) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.
9. **Termination**
- (i) The Contractor shall be entitled to terminate the services under this SCOPIIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of:
 - (a) The value of the property capable of being salvaged; and
 - (b) All sums to which he will be entitled as SCOPIIC remuneration
 - (ii) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIIC remuneration after the SCOPIIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.
 - (iii) The termination provisions contained in sub-clause 9(i) and 9(ii) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government, Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.
10. **Duties of Contractor**
The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to save the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.
11. **Shipowner's Casualty Representative ("SCR")**
Once this SCOPIIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B.
12. **Special Representatives**
At any time after the SCOPIIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the "Special Hull Representative" and the "Special Cargo Representative" and collectively called the "Special Representatives") at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.
13. **Pollution Prevention**
The assessment of SCOPIIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.
14. **General Average**
SCOPIIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.
15. Any dispute arising out of this SCOPIIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

SCOPIIC 2000

H.8

SCOPIIC 2000

APPENDIX A (SCOPIIC)

1. PERSONNEL

- (a) The daily tariff rate, or pro rata for part thereof, for personnel reasonably engaged on the contract, including any necessary time in proceeding to and returning from the casualty, shall be as follows:

| | |
|---|------------|
| Office administration, including communications | US\$ 1,000 |
| Salvage Master | US\$ 1,500 |
| Naval Architect or Salvage Officer/Engineer | US\$ 1,250 |
| Assistant Salvage Officer/Engineer | US\$ 1,000 |
| Diving Supervisor | US\$ 1,000 |
| Diver | US\$ 750 |
| Salvage Foreman | US\$ 750 |
| Riggers, Fitters, Equipment Operators | US\$ 600 |
| Specialist Advisors - Fire Fighters, Chemicals, Pollution Control | US\$ 1,000 |
- (b) The crews of tugs, and other craft, normally aboard that tug or craft for the purpose of its customary work are included in the tariff rate for that tug or craft but when because of the nature and/or location of the services to be rendered, it is a legal requirement for an additional crew member or members to be aboard the tug or craft, the cost of such additional crew will be paid.
- (c) The rates for any personnel not set out above shall be agreed with the SCR or, failing agreement, be determined by the Arbitrator.
- (d) For the avoidance of doubt, personnel are "reasonably engaged on the contract" within the meaning of Appendix A sub-clause 1(a) hereof if, in addition to working, they are eating, sleeping or otherwise resting on site or travelling to or from the site; personnel who fall ill or are injured while reasonably engaged on the contract shall be charged for at the appropriate daily tariff rate until they are demobilised but only if it was reasonable to mobilise them in the first place.
- (e) SCOPIIC remuneration shall cease to accrue in respect of personnel who die on site from the date of death.

2. TUGS AND OTHER CRAFT

- (a) (i) Tugs, which shall include salvage tugs, harbour tugs, anchor handling tugs, coastal/ocean towing tugs, off-shore support craft, and any other work boat in excess of 500 b.h.p., shall be charged at the following rates, exclusive of fuel or lubricating oil, for each day, or pro rata for part thereof, that they are reasonably engaged in the services, including proceeding towards the casualty from the tugs' location when SCOPIIC is invoked or when the tugs are mobilised (whichever is the later) and from the tugs' position when their involvement in the services terminates to a reasonable location having due regard to their employment immediately prior to their involvement in the services and standing by on the basis of their certificated b.h.p.:

| | |
|--|-----------|
| For each b.h.p. up to 5,000 b.h.p. | US\$ 2.00 |
| For each b.h.p. between 5,001 & 10,000 b.h.p. | US\$ 1.50 |
| For each b.h.p. between 10,001 & 20,000 b.h.p. | US\$ 1.00 |
| For each b.h.p. over 20,000 b.h.p. | US\$ 0.50 |
- (ii) Any tug which has aboard certified fire fighting equipment shall, in addition to the above rates, be paid:

| |
|---|
| US\$500 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with F I F I 0.5 |
| US\$1,000 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with F I F I 1.0 |

 for that period in which the tug is engaged in fire fighting necessitating the use of the certified fire fighting equipment.
- (iii) Any tug which is certified as "Ice Class" shall, in addition to the above, be paid US\$1,000 per day, or pro rata for part thereof, when forcing or breaking ice during the course of services including proceeding to and returning from the casualty.
- (iv) For the purposes of paragraph 2(a)(i) hereof tugs shall be remunerated for any reasonable delay or deviation for the purposes of taking on board essential salvage equipment, provisions or personnel which the Contractor reasonably anticipates he shall require in rendering the services which would not normally be found on vessels of the tugs size and type.
- (b) Any launch or work boat of less than 500 b.h.p. shall, exclusive of fuel and lubricating oil, be charged at a rate of US\$3.00 for each b.h.p.
- (c) Any other craft, not falling within the above definitions, shall be charged out at a market rate for that craft, exclusive of fuel and lubricating oil, such rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (d) All fuel and lubricating oil consumed during the services shall be paid at cost of replacement and shall be treated as an out-of-pocket expense.
- (e) For the avoidance of doubt, the above rates shall not include any portable salvage equipment normally aboard the tug or craft and such equipment shall be treated in the same manner as portable salvage equipment and the Contractors shall be remunerated in respect thereof in accordance with Appendix A paragraphs 3 and 4 (i) and (ii) hereof.

1.8.1999
1.9.2000

P.T.O.

PRILOG XI.

H.8

SALVAGE, TOWAGE AND GENERAL AVERAGE

(f) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of tugs and other craft which become a commercial total loss from the date they stop being engaged in the services plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises whilst engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

3. PORTABLE SALVAGE EQUIPMENT

(a) The daily tariff, or pro rata for part thereof, for all portable salvage equipment reasonably engaged during the services, including any time necessary for mobilisation and demobilisation, shall be as follows:

| Generators | Rate - US\$, | Welding & Cutting Equipment | Rate - US\$, |
|-----------------------------------|-------------------------|--|--------------|
| Up to 50 kW | 60 | Bolt Gun | 300 |
| 51 to 100 kW | 125 | Gas Detector | 100 |
| 101 to 300 kW | 200 | Hot Tap Machine, | |
| Over 301 kW | 350 | including supporting equipment | 1,000 |
| Portable Inert Gas Systems | | Oxy-acetylene Surface Cutting Gear | 25 |
| 1,000m ³ /hour | 1,200 | Underwater Cutting Gear | 50 |
| 1,500m ³ /hour | 1,400 | Underwater Welding Kit | 50 |
| | | 250 Amp Welder | 150 |
| | | 400 Amp Welder | 200 |
| Compressors | | Pollution Control Equipment | |
| High Pressure | 100 | Oil Boom, 24", per 10 metres | 30 |
| 185 Cfm | 150 | Oil Boom, 36", per 10 metres | 100 |
| 600 Cfm | 250 | Oil Boom, 48", per 10 metres | 195 |
| 1200 Cfm | 400 | | |
| Air Manifold | 10 | Lighting Systems | |
| Blower; 1,500m ³ /min. | 850 | Lighting String, per 50 feet | 25 |
| Pumping Equipment | | Light Tower | 50 |
| Air | | Underwater Lighting System, 1,000 watts | 75 |
| 2" | 75 | Winches | |
| Diesel | | Up to 20 tons, including 50 metres of wire | 200 |
| 2" | 50 | Storage Equipment | |
| 4" | 90 | 10' Container | 25 |
| 6" | 120 | 20' Container | 40 |
| Electrical Submersible | | Miscellaneous Equipment | |
| 2" | 50 | Air Bags, less than 5 tons lift | 40 |
| 4" | 150 | 5 to 15 tons lift | 200 |
| 6" | 500 | Air Lift 4" | 100 |
| Hydraulic | | 6" | 200 |
| 6" | 600 | 8" | 300 |
| 8" | 1,000 | Air Tugger, up to 3 tons | 75 |
| Hoses | | Ballesi/Fuel Oil Storage Bins, 50,000 litres | 100 |
| Air Hoses | | Chain Saw | 20 |
| 3/4" per 30 metres or 100 feet | 20 | Damage Stability Computer and Software | 250 |
| 2" per 30 metres or 100 feet | 40 | Echo Sounder, portable | 25 |
| Layflat | | Extension Ladder | 20 |
| 2" | per 6 metres or 20 feet | Hydraulic Jack, up to 100 tons | 75 |
| 4" | per 6 metres or 20 feet | Hydraulic Powerpack | 75 |
| 6" | per 6 metres or 20 feet | Pressure washer, | 250 |
| Rigid | | water | 450 |
| 2" | per 6 metres or 20 feet | steam | 400 |
| 4" | per 6 metres or 20 feet | heavy | 200 |
| 6" | per 6 metres or 20 feet | Light | 50 |
| 8" | per 6 metres or 20 feet | Drill | 400 |
| Fenders | | Splitter | 20 |
| Yokohama | | Steel Saw | 10 |
| 1.00m. x 2.00m. | 75 | Tirfors, up to 5 tonnes | 250 |
| 2.50m. x 5.50m. | 150 | Thermal Imaging Camera | 175 |
| 3.50m. x 6.50m. | 250 | Tool Package, per set | 20 |
| Low Pressure Inflatable | | Ventilation Package | 10 |
| 3 metres | 70 | VHF Radio | 200 |
| 6 metres | 70 | Z Boat, including outboard up to 14 feet | 350 |
| 9 metres | 150 | over 14 feet | |
| 12 metres | 250 | | |
| 16 metres | 250 | | |

PRILOG XI.

SCOPIC 2000

H.8

| Shackles | Rate - US\$, | Protective Clothing | Rate - US\$, |
|----------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|
| Up to 50 tonnes | 10 | Breathing Gear | 50 |
| 51 to 100 tonnes | 20 | Hazardous Environment Suit | 100 |
| 101 to 200 tonnes | 30 | | |
| Over 200 tonnes | 50 | Diving Equipment | |
| | | Decompression Chamber, | |
| | | 2 man, including compressor | 500 |
| Distribution Boards | | 4 man, including compressor | 700 |
| Up to 50 kW | 60 | Hot Water Diving Assembly | 250 |
| 51 to 100 kW | 125 | Underwater Magnets | 20 |
| 101 to 300 kW | 200 | Underwater Drill | 20 |
| Over 301 kW | 350 | Shallow Water Dive Spread | 225 |

(b) Any portable salvage equipment engaged but not set out above shall be charged at a rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.

(c) The total charge (before bonus) for each item of portable salvage equipment, owned by the contractor, shall not exceed the manufacturer's recommended retail price on the last day of the services multiplied by 1.5.

(d) Compensation for any portable salvage equipment lost or destroyed during the services shall be paid provided that the total of such compensation and the daily tariff rate (before bonus) in respect of that item do not exceed the actual cost of replacing the item at the Contractors' base with the most similar equivalent new item multiplied by 1.5.

(e) All consumables such as welding rods, boiler suits, small ropes etc. shall be charged at cost and shall be treated as an out of pocket expense.

(f) The Contractor shall be entitled to remuneration at a stand-by rate of 50% of the full tariff rate plus bonus for any portable salvage equipment reasonably mobilised but not used during the salvage operation provided

(i) It has been mobilised with the prior agreement of the owner of the vessel or its mobilisation was reasonable in the circumstances of the casualty, or

(ii) It comprises portable salvage equipment normally aboard the tug or craft that would have been reasonably mobilised had it not already been aboard the tug or craft.

(g) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of portable salvage equipment which becomes a commercial total loss from the date it ceases to be useable plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises while it is engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

4. DOWNTIME

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or is damaged without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services it should be paid for during the repair while on site at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus uplift pursuant to sub-clause 5(v) of the SCOPIC clause.

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or otherwise becomes inoperable without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services and cannot be repaired on site then:

(a) If it is not used thereafter but remains on site then no SCOPIC remuneration is payable in respect of that tug or piece of portable salvage equipment from the time of the breakdown.

(b) If it is removed from site, repaired and reasonably returned to the site for use SCOPIC remuneration at the standby rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(v) of the SCOPIC clause shall be payable from the breakdown to the date it is returned to the site.

(c) If it is removed from the site and not returned SCOPIC remuneration ceases from the breakdown but is, in addition, payable for the period that it takes to return it directly to base at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(v) of the SCOPIC clause.

SCOPIC 2000

APPENDIX B (SCOPIC)

1. (a) The SCR shall be selected from a panel (the "SCR Panel") appointed by a Committee (the "SCR Committee") comprising of representatives appointed by the following:
 - 3 representatives from the International Group of P and I Clubs
 - 3 representatives from the ISU
 - 3 representatives from the IUMI
 - 3 representatives from the International Chamber of Shipping
- (b) The SCR Committee shall be responsible for an annual review of the tariff rates as set out in Appendix A.
- (c) The SCR Committee shall meet once a year in London to review, confirm, reconfirm or remove SCR Panel members.
- (d) Any individual may be proposed for membership of the SCR Panel by any member of the SCR Committee and shall be accepted for inclusion on the SCR Panel unless at least four votes are cast against his inclusion.
- (e) The SCR Committee shall also set and approve the rates of remuneration for the SCR's for the next year.
- (f) Members of the SCR Committee shall serve without compensation.
- (g) The SCR Committee's meetings and business shall be organised and administered by the Salvage Arbitration Branch of the Corporation of Lloyd's (hereinafter called "Lloyd's") who will keep the current list of SCR Panel members and make it available to any person with a bona fide interest.
- (h) The SCR Committee shall be entitled to decide its own administrative rules as to procedural matters (such as quorums, the identity and power of the Chairman etc.)
2. The primary duty of the SCR shall be the same as the Contractor, namely to use his best endeavours to assist in the salvage of the vessel and the property thereon and in so doing to prevent and minimise damage to the environment.
3. The Salvage Master shall at all times remain in overall charge of the operation, make all final decisions as to what he thinks is best and remain responsible for the operation.
4. The SCR shall be entitled to be kept informed by or on behalf of the Salvage Master or (if none) the principal contractors' representative on site (hereinafter called "the Salvage Master"). The Salvage Master shall consult with the SCR during the operation if circumstances allow and the SCR, once on site, shall be entitled to offer the Salvage Master advice.
5. (a) Once the SCOPIC clause is invoked the Salvage Master shall send daily reports (hereinafter called the "Daily Salvage Reports") setting out:
 - the salvage plan (followed by any changes thereto as they arise)
 - the condition of the casualty and the surrounding area (followed by any changes thereto as they arise)
 - the progress of the operation
 - the personnel, equipment, tugs and other craft used in the operation that day.
- (b) Pending the arrival of the SCR on site the Daily Salvage Reports shall be sent to Lloyd's and the owners of the vessel. Once the SCR has been appointed and is on site the Daily Salvage Reports shall be delivered to him.

1.8.1999
1.9.2000

P.T.O.

- (c) The SCR shall upon receipt of each Daily Salvage Report:
 - (i) Transmit a copy of the Daily Salvage Report by the quickest method reasonably available to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and (if any) to the Special Hull Representative and Special Cargo Representative (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) if they are on site; and if a Special Hull Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports direct to the leading Hull Underwriter or his agent (if known to the SCR) and if a Special Cargo Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports to such cargo underwriters or their agent or agents as are known to the SCR (hereinafter in this Appendix B such Hull and Cargo property underwriters shall be called "Known Property Underwriters").
 - (ii) If circumstances reasonably permit consult with the Salvage Master and endorse his Daily Salvage Report stating whether or not he is satisfied and
 - (iii) If not satisfied with the Daily Salvage Report, prepare a dissenting report setting out any objection or contrary view and deliver it to the Salvage Master and transmit it to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and to any Special Representatives (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) or, if one or both Special Representatives has not been appointed, to the appropriate Known Property Underwriter.
 - (iv) If the SCR gives a dissenting report to the Salvage Master in accordance with Appendix B(5)(c)(iii) to the SCOPIC clause, any initial payment due for SCOPIC remuneration shall be at the tariff rate applicable to what is in the SCR's view the appropriate equipment or procedure until any dispute is resolved by agreement or arbitration.
- (d) Upon receipt of the Daily Salvage Reports and any dissenting reports of the SCR, Lloyd's shall distribute upon request the said reports to any parties to this contract and any of their property insurers of whom they are notified (hereinafter called "the Interested Persons") and to the vessel's liability insurers.
- (e) As soon as reasonably possible after the Salvage services terminate the SCR shall issue a report (hereinafter call the "SCR's Final Salvage Report") setting out:
 - the facts and circumstances of the casualty and the salvage operation insofar as they are known to him.
 - the tugs, personnel and equipment employed by the Contractor in performing the operation.
 - A calculation of the SCOPIC remuneration to which the contractor may be entitled by virtue of this SCOPIC clause.

The SCR's Final Salvage Report shall be sent to the owners of the vessel and their liability insurers and to Lloyd's who shall forthwith distribute it to the Interested Persons.
6. (a) The SCR may be replaced by the owner of the vessel if either:
 - (i) the SCR makes a written request for a replacement to the owner of the vessel (however the SCR should expect to remain on site throughout the services and should only expect to be substituted in exceptional circumstances); or
 - (ii) the SCR is physically or mentally unable or unfit to perform his duties; or
 - (iii) all salvaged interests or their representatives agree to the SCR being replaced.
- (b) Any person who is appointed to replace the SCR may only be chosen from the SCR Panel.
- (c) The SCR shall remain on site throughout the services while he remains in that appointment and until the arrival of any substitute so far as practicable and shall hand over his file and all other correspondence, computer data and papers concerning the salvage services to any substitute SCR and fully brief him before leaving the site.
- (d) The SCR acting in that role when the services terminate shall be responsible for preparing the Final Salvage Report and shall be entitled to full co-operation from any previous SCR's or substitute SCR's in performing his functions hereunder.
7. The owners of the vessel shall be primarily responsible for paying the fees and expenses of the SCR. The Arbitrator shall have jurisdiction to apportion the fees and expenses of the SCR and include them in his award under the Main Agreement and, in doing so, shall have regard to the principles set out in any market agreement in force from time to time.

H.8

SALVAGE, TOWAGE AND GENERAL AVERAGE

SCOPIC 2000

APPENDIX C (SCOPIC)

The Special Representatives

1. The Salvage Master, the owners of the vessel and the SCR shall co-operate with the Special Representatives and shall permit them to have full access to the vessel to observe the salvage operation and to inspect such of the ship's documents as are relevant to the salvage operation.
2. The Special Representative shall have the right to be informed of all material facts concerning the salvage operation as the circumstances reasonably allow.
3. If an SCR has been appointed the SCR shall keep the Special Representatives (if any and if circumstances permit) fully informed and shall consult with the said Special Representatives. The Special Representatives shall also be entitled to receive a copy of the Daily Salvage Reports direct from the Salvage Master or, if appointed, from the SCR.
4. The appointment of any Special Representatives shall not affect any right that the respondent ship and cargo interests may have (whether or not they have appointed a Special Representative) to send other experts or surveyors to the vessel to survey ship or cargo and inspect the ship's documentation or for any other lawful purpose.
5. If an SCR or Special Representative is appointed the Contractor shall be entitled to limit access to any surveyor or representative (other than the said SCR and Special Representative or Representatives) if he reasonably feels their presence will substantially impede or endanger the salvage operation.

1.8.1999
1.9.2000

Appendix I

List of oils

Asphalt solutions
Blending stocks
Roofers flux
Straight run residue

Gasoline blending stocks
Alkylates - fuel
Reformats
Polymer - fuel

Oils

Clarified
Crude oil
Mixtures containing crude oil
Diesel oil
Fuel oil no. 4
Fuel oil no. 5
Fuel oil no. 6
Residual fuel oil
Road oil
Transformer oil
Aromatic oil (excluding vegetable oil)
Lubricating oils and blending stocks
Mineral oil
Motor oil
Penetrating oil
Spindle oil
Turbine oil

Gasolines
Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight run
Fuel oil no. 1 (kerosene)
Fuel oil no. 1-D
Fuel oil no. 2
Fuel oil no. 2-D

Jet fuels
JP - 1 (kerosene)
JP - 3
JP - 4
JP - 5 (kerosene, heavy)
Turbo fuel
Kerosene
Mineral spirit

Distillates

Straight run
Flashed feed stocks

Gas oil
Cracked

Naphtha
Solvent
Petroleum
Heartcut distillate oil

ANNEX. CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

| Name of Ship | Distinctive Number or Letters | Port of Registry | Name and Address of Owner |
|--------------|-------------------------------|------------------|---------------------------|
| | | | |

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Type of Security

Duration of Security

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

At On
(Place) (Date)

Signature and Title of issuing or certifying official.

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry 'Duration of Security' must stipulate the date on which such security takes effect.



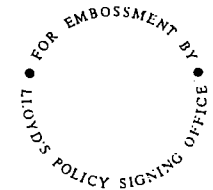
Lloyd's Marine Policy

We, The Underwriters, hereby agree, in consideration of the payment to us by or on behalf of the Assured of the premium specified in the Schedule, to insure against loss damage liability or expense in the proportions and manner hereinafter provided. Each Underwriting Member of a Syndicate whose definitive number and proportion is set out in the following Table shall be liable only for his own share of his respective Syndicate's proportion.

This insurance shall be subject to the exclusive jurisdiction of the English Courts, except as may be expressly provided herein to the contrary.

In Witness whereof the General Manager of Lloyd's Policy Signing Office has subscribed his Name on behalf of each of Us .

LLOYD'S POLICY SIGNING OFFICE
General Manager



MAR 91
LPO 62A (1.11.91)

SCHEDULE

POLICY NUMBER

NAME OF ASSURED

VESSEL

VOYAGE OR PERIOD OF INSURANCE

SUBJECT-MATTER INSURED

AGREED VALUE
(if any)

AMOUNT INSURED HEREUNDER

PREMIUM

CLAUSES, ENDORSEMENTS, SPECIAL CONDITIONS AND WARRANTIES

THE ATTACHED CLAUSES AND ENDORSEMENTS FORM PART OF THIS POLICY.



CROATIA INSURANCE

founded 1884

CROATIA INSURANCE COMPANY Ltd. ZAGREB
MARINE DEPARTMENT, BRANCH OFFICE SPLIT

COPY

MARINE POLICY No. 88-221110-006019

We hereby agree to insure : KAIROS MARITIME INC., MONROVIA, LIBERIA

against loss damage liability or expense to the extent and in the manner hereinafter provided

Vessel: "KAIROS"

Voyage of period insurance: 1st January 1998 and ending on the
31st December 1998 both days inclusive.

Subject - matter insured: Hull and machinery etc.

Sum insured: USD 2.000.000.- (so valued)

Deductible: USD 50.000.-

Premium to be paid in United States Dollars (per annum)

Conditions and Warranties:

Subject to the Institute Time Clauses Hulls Cl. 280 - 1/10/83, but wording »This insurance is subject to English law and practice« deleted. Clauses 3/4ths Collision Liability deleted. Subject to the Institute Warranties Clauses Cl. 26 - 1/07/76. Subject to the INSTITUTE RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CLAUSE Cl. 356 - 1/10/90. Subject to Additional Perils-Hulls Cl. 290-1/10/83.

LOSS PAYABLE CLAUSE AS ATTACHED.

The Insurer has the right to cancel this insurance cover, if the premium due is not paid till the expiry date indicated in the Invoice.

Cover expires on the seventh day from the date of rendering the notice of cancellation.

In this case premium will be accounted pro rata temporis.

This insurance is subject to Croatian law.

The Undersigned being duly authorized by the Assurer and on behalf of him has hereinto set his hand.

Split, 19th February 1998



»CROATIA«
INSURANCE COMPANY LTD.
ZAGREB
BRANCH OFFICE SPLIT

Marine Policy No.

Be it known that

is insured against loss damage liability or expense according to the hereinafter provided

Amount insured hereunder (Agreed Value):

Subject-matter insured:

Conveyance:

Voyage:

Conditions and Warranties:

— Subject to Institute Cargo Clauses (A) — Cl. 252., 1/1/1982

The Undersigned being duly authorized by the Assurer and on behalf of him has hereinto set his hand.

Split, the day,

P.T.O.

INSYS-MK-030

(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

RISKS COVERED
1. The insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured...
2. This insurance covers general average and salvage charges...
3. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability...
4. In no case shall this insurance cover...
5.1. Unseaworthiness of vessel or craft...
5.2. The Underwriters waive any breach of the implied warranties...
6. In no case shall this insurance cover...
6.1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse...
6.1.1. on delivery to the Consignee...
6.1.2. on delivery to any other warehouse...
6.1.2.1. for storage other than in the ordinary course...
6.1.2.2. or on the expiry of 60 days...
6.2. other discharge overboard from the vessel...
6.3. This insurance shall remain in force...
7.1. resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances...
7.2. resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances...
7.3. caused by any terrorist or any person acting from a political motive.
DURATION
8.1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse...
8.1.1. on delivery to the Consignee...
8.1.2. on delivery to any other warehouse...
8.1.2.1. for storage other than in the ordinary course...
8.1.2.2. or on the expiry of 60 days...
8.2. other discharge overboard from the vessel...
8.3. This insurance shall remain in force...
BENEFIT OF INSURANCE
15. The insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.
MINORING LOSSES
16. It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder...
16.1. to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing such loss, and...
16.2. to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised...
17. Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of averting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment...
LAW AND PRACTICE
18. This insurance is subject to English law and practice.

Termination of Contract of Carriage Clause
Change of Voyage Clause
Insuburable Interest Clause
Forwarding Clause
Constructive Total Loss Clause
Increased Value Clause
Not to Inure Clause
Duty of Assured Clause
Waiver Clause
Reasonable Dispatch Clause
English Law and Practice Clause
NOTE: — It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is their covered under the insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to stop cover is dependent upon compliance with this obligation.
CL. 252 Sold by Withersy & Co. Ltd., London.

In case of loss damage liability during the transport immediate notice has to be given to:
LIABILITY OF CARRIERS, BAILEES OR OTHER THIRD PARTIES
In case of loss damage, liability which may lead to claim under this Policy the Assured and their Agents are particularly required:
1. To claim immediately on the Carriers, Port Authorities and other Bailees for any missing packages.
2. In no circumstances, except under written protest, to give clean receipts where goods are in doubtful condition.
3. When delivery is made by Consignee, to ensure that the Container and its seals are examined immediately by their responsible official. If the Container is delivered damaged or with seals broken or missing or with seals other than as stated in the shipping documents, to cause the delivery receipt accordingly and retain all defective or irregular seals for subsequent identification.
4. To apply immediately for survey by Carriers' or other Bailees' Representatives if any loss or damage be apparent and claim on the Carriers or other Bailees for any actual loss or damage found at such survey.
5. To give notice in writing to the Carriers or other Bailees within 3 days of delivery if the loss or damage was not apparent at the time of taking delivery.
Note — The Consignee or their Agents are recommended to make themselves familiar with the Regulations of the Port Authorities at the port of discharge.

To enable claims to be dealt with promptly the Assured or their Agents are advised to submit all available supporting documents without delay, including when applicable:
1. Original Policy of Insurance
2. Original or copy of shipping invoices, together with shipping specification and/or weight notes
3. Original Bill of Lading and/or other contract of carriage
4. Survey report or other documentary evidence to show the extent of the loss or damage
5. Landing account and weight notes at final destination
6. Correspondence exchanged with the Carriers and other Parties regarding their liability for the loss or damage.

»CROATIA«
INSURANCE COMPANY LTD.
BRANCH OFFICE SPLIT
58000 SPLIT, Kraj sv. Marije 1

Phone: 058 / 46-866
46-867
Telefax: 058 / 361-629
48-949
Telex: 26 193

NOTE: — The Assured are particularly requested to read their policies. Should the contracting party within 48 Hours after receipt of the policy not return the policy, it will be considered as agreed to.

(ISKLUČIVO ZA UPOTREBU UZ NOVI OBLIK POMORSKE POLICE)

INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ROBE (A)

OSIGURANI RIZICI

- 1 Ovo osiguranje pokriva sve rizike gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta, osim šteta isključenih iz osiguranja prema klauzulama 4, 5, 6 i 7 ovih uvjeta. Klauzula o osiguranim rizicima
- 2 Ovo osiguranje pokriva zajedničku havariju i nagrade za spašavanje, obračunate ili određene u skladu s odredbama ugovora o prijevozu i/ili mjerodavnim pravom i praksom, koji su nastali da bi se izbjegla šteta ili su s tim u vezi, a posljedica su bilo kojeg uzroka osim onih uzroka isključenih ovim osiguranjem, navedenih u klauzulama 4, 5, 6 i 7 ili na drugome mjestu ovih uvjeta. Klauzula o zajedničkoj havariji
- 3 Ovo se osiguranje proširuje i na odštetu osiguranika koju mora platiti za dio odgovornosti na osnovi klauzule ugovora o prijevozu o sudaru uslijed obostrane krivnje, a tiče se štete naknadive ovim osiguranjem. U slučaju bilo kakvih zahtjeva brodarka za naknadu na osnovi navedene klauzule, osiguranik se obvezuje o tome obavijestiti osiguratelja koji ima pravo o svom trošku braniti osiguranika od takvih zahtjeva. Klauzula o sudaru uslijed obostrane krivnje

ISKLUČENJA IZ OSIGURANJA

- 4 Iz osiguranja su isključene ove štete:
- 4.1 gubitak, oštećenje ili trošak koji se mogu pripisati namjernom postupku osiguranika; Opća klauzula o isključenju šteta iz osiguranja
- 4.2 normalno curenje, redoviti gubitak u težini ili zapremini ili uobičajeno habanje osiguranog predmeta;
- 4.3 gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog manjkavog ili neodgovarajućeg pakiranja ili nepripremljenosti osiguranog predmeta (izraz "pakiranje" u smislu ove klauzule uključuje i slaganje robe u kontejner, ali samo ako se slaganje obavi prije stupanja na snagu ovog osiguranja ili ako ga obavi osiguranik odnosno njegov službenik);
- 4.4 gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog unutrašnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta;
- 4.5 gubitak, oštećenje ili trošak nastali neposredno zbog zakašnjenja, čak i onda kad je to zakašnjenje nastalo zbog osiguranog rizika (osim troškova naknadivih prema klauzuli 2 ovih uvjeta);
- 4.6 gubitak, oštećenje ili trošak uzrokovani insolvencijom ili neizvršavanjem finansijskih obveza od strane vlasnika, naručitelja u brodarkom ugovoru, brodarka, poslovođe ili poduzetnika broda;
- 4.7 gubitak, oštećenje ili trošak uzrokovani upotrebom u ratne svrhe atomske ili nuklearne fizije i/ili fuzije ili drugog oružja sličnog djelovanja odnosno radioaktivne sile ili tvari.
- 5 5.1 Ovo osiguranje ne pokriva gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta ili troškove nastale zbog: - nesposobnosti broda ili drugog plovila za plovidbu, - neprikladnosti broda, drugog plovila ili kontejnera (liftvana) za siguran prijevoz osiguranog predmeta kada je osiguraniku ili njegovim službenicima u vrijeme ukrcanja bilo poznato da brod nije sposoban za plovidbu ili da nije prikladan za siguran prijevoz osiguranog predmeta. Klauzula o isključenju šteta zbog nesposobnosti broda za plovidbu
- 5.2 Osiguratelj neće prigovarati glede sposobnosti broda za plovidbu ili njegove prikladnosti za prijevoz osiguranog predmeta do odredišta, osim ako je osiguraniku ili njegovim službenicima bilo poznato da brod nije sposoban za plovidbu ili da nije prikladan za odnosni prijevoz.
- 6 Ovo osiguranje ne pokriva gubitak, oštećenja ili troškove nastale zbog:
- 6.1 rata, građanskog rata, revolucije, ustanka, pobune ili nekoga drugog građanskog sukoba koji zbog toga nastane, ili bilo kojeg neprijateljskog akta od jedne zaraćene strane ili protiv nje; Klauzula o isključenju ratnih rizika
- 6.2 zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja (s izuzetkom piraterije), kao i posljedica tih akata ili pokušaja da se ovi izvrše;
- 6.3 zaostalih mina, torpeda, bombi ili drugoga ratnog oružja.
- 7 Ovo osiguranje ne pokriva gubitak, oštećenje ili troškove
- 7.1 koje su prouzrokovali štrajkaši, radnici otpušteni s posla, ili osobe koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima, ili građanskim nemirima; Klauzula o isključenju rizika štrajka
- 7.2 koje su posljedica štrajkova, radničkih nemira, nasilja ili građanskih nemira;
- 7.3 koje su prouzrokovali teroristi ili bilo koja osoba što djeluje s političkim pobudama.

TRAJANJE OSIGURANJA

- 8 8.1 Ovo osiguranje stupa na snagu od trenutka kada roba napusti skladište ili mjesto uskladištenja u mjestu navedenom u polici kao polaznom, nastavlja se za vrijeme uobičajenog toka prijevoza i završava: Klauzula o prijevozu
- 8.1.1 isporukom robe u primateljevo skladište ili drugo krajnje skladište ili skladišno mjesto u određenoj mjestu navedenom u polici, ili
- 8.1.2 isporukom robe u bilo koje drugo skladište ili skladišno mjesto, bez obzira na to nalazi li se ono u određenoj mjestu navedenom u polici ili prije njega koje je osiguranik izabrao
- 8.1.2.1 za uskladištenje izvan uobičajenog toka prijevoza,
- 8.1.2.2 za dostavu ili razdiobu ili
- 8.1.3 istekom roka od 60 dana nakon što je iskrkana osigurana roba s pomorskog broda u krajnjoj iskrkajnoj luci, već prema tome što prije nastupi.
- 8.2 Ako nakon iskrkaja s pomorskog broda u krajnjoj luci iskrkaja, ali prije prestanka ovog osiguranja, roba treba biti otpremljena u drugo odredište a ne u ono predviđeno ugovorom, ovo osiguranje ostaje na snazi prema naprijed navedenim uvjetima o prestanku osiguranja, ali će osiguranje prestati u trenutku kad započne prijevoz u to drugo odredište.
- 8.3 Ovo će osiguranje ostati na snazi (prema naprijed navedenim uvjetima i odredbama klauzule 9 ovih uvjeta) za vrijeme zakašnjenja koje je uslijedilo bez znanja osiguranika, za vrijeme bilo kojeg skretanja, prisilnog iskrkaja, ponovnog ukrcanja ili prekrcaja i za vrijeme bilo koje izmjene u pomorskom pothvatu nastale zbog korištenja ovlaštenja koje brodovlasnik ili naručitelj ima prema ugovoru o prijevozu.
- 9 Ako bi zbog okolnosti izvan volje osiguranika izvršenje ugovora o prijevozu prestalo u nekoj drugoj luci ili određenoj mjestu, a ne u odredištu predviđenom ugovorom, ili bi prijevoz završio na drugi način prije isporuke robe, kako je predviđeno klauzulom 8 ovih uvjeta, ovo će osiguranje također prestati osim ako o tome ne bude odmah obaviješten osiguratelj i ne zatraži se produženje osiguranja. U tom slučaju osiguranje ostaje na snazi, uz plaćanje dodatne premije ako to osiguratelj bude zahtijevao sve dok se roba ne proda i isporuči u toj luci ili mjestu, ili ako nije drukčije posebno ugovoreno, do isteka roka od 60 dana nakon prispjeća osigurane robe u tu luku ili mjesto, već prema tome što prije nastupi ili ako roba bude otpremljena u navedenom roku od 60 dana (ili u ugovorenom produženom roku) na odredište navedeno u polici ili koje drugo odredište, sve dok ne završi u skladu s odredbama gore navedene klauzule 8. Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu
- 9.1
- 9.2
- 10 Kada nakon što stupi na snagu ovo osiguranje bude promijenjeno određeno mjesto od strane osiguranika, osiguranje ostaje na snazi uz premiju i uvjete koji će se odrediti, s tim da o toj promjeni bude odmah obaviješten osiguratelj. Klauzula o promjeni putovanja

ODŠTETNI ZAHTEVI

- 11 11.1 Da bi dobio naknadu iz ovog osiguranja, osiguranik mora imati određeni osigurljivi interes u odnosu na osigurani predmet u trenutku kad je nastao osigurani slučaj. Klauzula o osigurljivom interesu
- 11.2 Ako su ispunjeni uvjeti iz prethodnog stava, osiguranik će biti ovlašten na naknadu za osiguranu štetu nastalu za vrijeme dok traje ovo osiguranje premda je šteta nastala prije nego je sklopljen ugovor o osiguranju, osim ako je osiguraniku bilo poznato da se ostvario osigurani slučaj, a osiguratelju nije.
- 12 Ako je zbog nastupanja osiguranog rizika osigurano putovanje završilo u nekoj drugoj luci ili mjestu a ne u onom predviđenom ovim osiguranjem, osiguratelj će naknaditi osiguraniku svaki dodatni odgovarajući i razborito učinjen trošak radi iskrkaja, uskladištenja ili otpreme osiguranog predmeta na odredište predviđeno ugovorom. Klauzula o troškovima otpreme
- Na osiguranje prema klauzuli 12. koja se ne primjenjuje na zajedničku havariju i nagradu za spašavanje, primjenjuju se odredbe o štetama isključenim iz osiguranja sadržane u klauzulama 4, 5, 6 i 7 ovih uvjeta, a nisu pokriveni ni troškovi nastali zbog propusta, nepažnje, insolventije ili neizvršavanja finansijskih obveza od strane osiguranika ili njegovih službenika.
- 13 Iz ovog se osiguranja neće pružiti naknada za izvedeni potpuni gubitak osim ako je osigurani predmet razborito napušten jer je nastupio njegov stvarni potpuni gubitak - koji se nije mogao izbjeći - ili zato što bi troškovi popravka, dovođenja u ispravno stanje i troškovi otpreme osiguranog predmeta do odredišta iznosili više od njegove vrijednosti koju bi imao na odredištu. Klauzula o izvedenom potpunom gubitku
- 14 14.1 Ako osiguranik, osim svote na koju je sklopljeno osiguranje robe ovim ugovorom, osigura tu robu na dodatnu osiguranu svotu, uzet će se da ugovorenu vrijednost osiguranog predmeta čini zbroj svote osigurane ovim ugovorom i svih dodatno osiguranih svota ako pokrivaju nastalu štetu. Naknada za štetu obračunat će se razmjerno odnosu osigurane svote iz ovog ugovora prema ukupno osiguranoj svoti. U slučaju zahtjeva za naknadu iz ovog osiguranja osiguranik će pribaviti osiguratelju dokaze o svotama iz svih drugih osiguranja. Klauzula o osiguranju na dodatnu svotu
- Kada se ovo osiguranje provede na dodatnu osiguranu svotu, primjenjivat će se ova klauzula:

- 14.2 Smatra se da ugovorenu vrijednost robe čini zbroj svote na koju je sklopljeno prvobitno osiguranje i zbroj svih svota na koje je osiguranik proveo dodatno osiguranje ako pokrivaju štetu. Naknada za štetu obračunat će se razmjerno odnosu osigurane svote iz ovog ugovora prema ukupno osiguranoj svoti. U slučaju zahtjeva za naknadu iz osiguranja osiguranik će pribaviti osiguratelju dokaze o svotama iz svih drugih osiguranja.

KORIST OD OSIGURANJA

- 15 Ovim se osiguranjem ne mogu koristiti prijevoznici, skladištari i ostale treće osobe.

Klauzula o nevaljanosti ugovora u korist trećih osoba

SMANJENJE ŠTETA

- 16 Dužnost je osiguranika, njegovih službenika ili zastupnika u odnosu na štetu naknadivu ovim osiguranjem poduzeti razborite mjere da bi se spriječile ili smanjile takve štete, te
- 16.1 na pogodan način osigurati i sačuvati sva prava prema prijevoznicima, skladištarama i ostalim trećim osobama.
- 16.2 Osiguratelj će osim štete naknadive ovim osiguranjem naknaditi osiguraniku i svaki odgovarajući i razborito učinjen trošak koji se odnosi na naprijed predviđene radnje.
- 17 Poduzimanje mjera od strane osiguranika ili osiguratelja radi očuvanja, zaštite ili spašavanja osiguranog predmeta, neće imati značenje odricanja od prava na napuštanje ili njegov prihvata, a niti će na drugi način utjecati na prava jedne ili druge stranke.

Klauzula o dužnostima osiguranika

Klauzula o odricanju od prava iz ugovora

IZBJEGAVANJE ZAKAŠNENJA

- 18 Osiguranje se pruža uz uvjet da osiguranik djeluje s razboritom hitnošću u svim slučajevima kad je to moguće.

Klauzula o razboritoj hitnosti

PRIMJENA PRAVA I PRAKSE

- 19 Na ovo osiguranje primijenit će se englesko pravo i praksa.

Klauzula o primjeni engleskog prava i prakse

NAPOMENA: Osiguranici čim saznaju za slučaj na koji se prema uvjetima ovog osiguranja primjenjuje načelo "roba ostaje osigurana", moraju neodgodivo obavijestiti osiguratelja jer je pravo na takvo pokrivenje uvjetovano ispunjenjem ove obveze.

Cl."A" 252.1/1/82.

ICCL252.TRK

(ISKLUČIVO ZA UPOTREBU UZ NOVI OBLIK POMORSKE POLICE)

INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ROBE (B)

OSIGURANI RIZICI

- 1 Ovo osiguranje pokriva, osim izuzetaka predviđenih klauzulama 4, 5, 6 i 7 ovih uvjeta, ove rizike:
- 1.1 Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pripisati
- 1.1.1 - požaru ili eksploziji;
- 1.1.2 - nasukanju, naslanjanju na dno, potonuću ili prevrnuću broda ili drugog plovila;
- 1.1.3 - prevrnuću ili iskliznuću kopnenog vozila;
- 1.1.4 - sudaru ili udaru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom;
- 1.1.5 - iskrcaju tereta u sklonišnoj luci;
- 1.1.6 - potresu, vulkanskoj erupciji ili udaru groma;
- 1.2 Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog
- 1.2.1 - žrtvovanja u zajedničkoj havariji;
- 1.2.2 - izbacivanja tereta u more ili otplavljenja;
- 1.2.3 - prodora morske, jezerske ili riječne vode u brod, drugo plovilo, spremište, vozilo, kontejner ili mjesto uskladištenja.
- 1.3 Potpuni gubitak svakog koleta nastao padom u more ili padom za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja s broda, ili drugog plovila.
- 2 Ovo osiguranje pokriva zajedničku havariju i nagrade za spašavanje, obračunate ili određene u skladu s odredbama ugovora o prijevozu i/ili mjerodavnim pravom i praksom, koji su nastali da bi se izbjegla šteta ili su s tim u vezi, a posljedica su bilo kojeg uzroka osim onih uzroka isključenih ovim osiguranjem, navedenih u klauzulama 4, 5, 6 i 7 ili na drugome mjestu ovih uvjeta.
- 3 Ovo se osiguranje proširuje i na odštetu osiguranika koju mora platiti za dio odgovornosti na osnovi klauzule ugovora o prijevozu o sudaru uslijed obostrane krivnje, a tiče se štete naknadive ovim osiguranjem. U slučaju bilo kakvih zahtjeva brodarka za naknadu na osnovi navedene klauzule, osiguranik se obvezuje o tome obavijestiti osiguratelja koji ima pravo o svom trošku braniti osiguranika od takvih zahtjeva.

Klauzula o osiguranim rizicima

Klauzula o zajedničkoj havariji

Klauzula o sudaru uslijed obostrane krivnje

ISKLUČENJA IZ OSIGURANJA

- 4 Iz osiguranja su isključene ove štete:
- 4.1 gubitak, oštećenje ili trošak koji se mogu pripisati namjernom postupku osiguranika;
- 4.2 normalno curenje, redoviti gubitak u težini ili zapremini ili uobičajeno habanje osiguranog predmeta;
- 4.3 gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog manjkavog ili neodgovarajućeg pakiranja ili nepripremljenosti osiguranog predmeta (izraz "pakiranje" u smislu ove klauzule uključuje i slaganje robe u kontejner, ali samo ako se slaganje obavi prije stupanja na snagu ovog osiguranja ili ako ga obavi osiguranik odnosno njegov službenik);
- 4.4 gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog unutrašnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta;
- 4.5 gubitak, oštećenje ili trošak nastali neposredno zbog zakašnjenja, čak i onda kad je to zakašnjenje nastalo zbog osiguranog rizika (osim troškova naknadivih prema klauzuli 2 ovih uvjeta);
- 4.6 gubitak, oštećenje ili trošak uzrokovani insolvencijom ili neizvršavanjem finansijskih obveza od strane vlasnika, naručitelja u brodarkom ugovoru, brodarka, poslovođe ili poduzetnika broda;
- 4.7 namjerno oštećenje ili namjerno potpuno ili djelomično uništenje osiguranog predmeta protupravnim djelovanjem bilo koje osobe ili osoba;
- 4.8 gubitak, oštećenje ili trošak uzrokovani upotrebom u ratne svrhe atomske ili nuklearne fizije i/ili fuzije ili drugog oružja sličnog djelovanja odnosno radioaktivne sile ili tvari.

Opća klauzula o isključenjima iz osiguranja

NAPOMENA

U odnosu na Institute Cargo Clauses (A)-1983. postoje ove razlike:

- dok su institutskim klauzulama "A" osigurani "svi rizici", Institutskim klauzulama "B" osigurani su samo oni rizici koji su navedeni u "Risk Clause" (1);
- osim šteta isključenih iz osiguranja prema klauzulama "A" iz osiguranja su isključene i štete namjerno prouzrokovane protupravnim djelovanjem (klauzula 4.7).

Ostale klauzule u Institute Cargo Clauses (B) istovjetne su klauzulama pod istim naslovom u Institute Cargo Clauses (A).

Cl."B" 253.1/1/82.

ICCL.253.TRK

(ISKLUČIVO ZA UPOTREBU UZ NOVI OBLIK POMORSKE POLICE)

INSTITUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE ROBE (C)

OSIGURANI RIZICI

- 1 Ovo osiguranje pokriva, osim izuzetaka predviđenih klauzulama 4, 5, 6 i 7 ovih uvjeta, ove rizike:
- 1.1 Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pripisati
- 1.1.1 -požaru ili eksploziji;
- 1.1.2 -nasukanju, naslanjanju na dno, potonuću ili prevrnuću broda ili drugog plovila;
- 1.1.3 -prevrnuću ili iskliznuću kopnenog vozila;
- 1.1.4 -sudar u udaru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom;
- 1.1.5 -iskrcaju tereta u sklonišnoj luci;
- 1.2 Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog
- 1.2.1 -žrtvovanja u zajedničkoj havariji;
- 1.2.2 -izbacivanja tereta u more ili otplavljenja;
- 2 Ovo osiguranje pokriva zajedničku havariju i nagrade za spašavanje, obračunate ili određene u skladu s odredbama ugovora o prijevozu i/ili mjerodavnim pravom i praksom, koji su nastali da bi se izbjegla šteta ili šteta s tim u vezi, a posljedica su bilo kojeg uzroka osim onih uzroka isključenih ovim osiguranjem, navedenih u klauzulama 4, 5, 6 i 7 ili na drugome mjestu ovih uvjeta.
- 3 Ovo osiguranje se proširuje i na oštetu osiguranika koju mora platiti za dio odgovornosti na osnovi klauzule ugovora o prijevozu o sudaru uslijed obostrane krivnje, a tiče se štete naknadive ovim osiguranjem. U slučaju bilo kakvih zahtjeva brodarka za naknadu na osnovi navedene klauzule, osiguranik se obvezuje o tome obavijestiti osiguratelja koji ima pravo o svom trošku braniti osiguranika od takvih zahtjeva.

Klauzula o osiguranim rizicima

Klauzula o zajedničkoj havariji

Klauzula o sudaru uslijed obostrane krivnje

ISKLUČENJA IZ OSIGURANJA

- 4 Iz osiguranja su isključene ove štete:
- 4.1 gubitak, oštećenje ili trošak koji se mogu pripisati namjernom postupku osiguranika;
- 4.2 normalno curenje, redoviti gubitak u težini ili zapremini ili uobičajeno habanje osiguranog predmeta;
- 4.3 gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog manjkavog ili neodgovarajućeg pakiranja ili nepripremljenosti osiguranog predmeta (izraz "pakiranje" u smislu ove klauzule uključuje i slaganje robe u kontejner, ali samo ako se slaganje obavi prije stupanja na snagu ovog osiguranja ili ako ga obavi osiguranik odnosno njegov službenik);
- 4.4 gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog unutrašnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta;
- 4.5 gubitak, oštećenje ili trošak nastali neposredno zbog zakašnjenja, čak i onda kad je to zakašnjenje nastalo zbog osiguranog rizika (osim troškova naknadivih prema klauzuli 2 ovih uvjeta);
- 4.6 gubitak, oštećenje ili trošak uzrokovani insolvencijom ili neizvršavanjem financijskih obveza od strane vlasnika, naručitelja u brodarskom ugovoru, brodarka, poslovođe ili poduzetnika broda;
- 4.7 namjerno oštećenje ili namjerno potpuno ili djelomično uništenje osiguranog predmeta protupravnim djelovanjem bilo koje osobe ili osoba;
- 4.8 gubitak, oštećenje ili trošak uzrokovani upotrebom u ratne svrhe atomske ili nuklearne fizije i/ili fuzije ili drugog oružja sličnog djelovanja odnosno radioaktivne sile ili tvari.

Opća klauzula o isključenjima iz osiguranja

NAPOMENA

U odnosu na Institute Cargo Clauses (A) i Institute Cargo Clauses (B) postoje ove razlike:

- Institutskim klauzulama "C" osigurani su samo oni rizici koji su popisani u "Risks Clause"(1);
- Osim šteta isključenih iz osiguranja prema klauzulama "A" iz osiguranja su isključene i štete namjerno prouzrokovane protupravnim djelovanjem (klauzula 4.7).

Ostale klauzule u Institute Cargo Clauses (C) istovjetne su klauzulama pod istim naslovom u Institute Cargo Clauses (A) i (B).

CL"C"254.1/1/82.

ICCL254.TRK

1/11/95 (samo za upotrebu uz važeći oblik MAR pomorske police)

Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme
(Institute Time Clauses - Hulls)

Na ovo osiguranje primijenit će se englesko pravo i praksa.

1. Plovidba

- 1.1. Brod je osiguran, u skladu s odredbama ovog ugovora, za čitavo vrijeme dok traje osiguranje bez prekida u pokriću i može isploviti i ploviti, s peljarom ili bez njega, obavljati probne vožnje i pružiti pomoć te tegliti brodove ili druga plovila ako su u opasnosti. Osiguranje se pruža uz uvjet da osigurani brod neće biti tegljen - osim kada je to uobičajeno ili se tegli do prve sigurne luke odnosno mjesta kada mu je potrebna pomoć - kao i da neće tegliti ni pružiti usluge spašavanja na temelju ugovora koji je prethodno sklopio osiguranik i/ili vlasnik broda i/ili brodar i/ili upravitelj i/ili naručitelj u brodarskom ugovoru. Prema ovoj su klauzuli (1.1) osigurana uobičajena tegljenja u vezi s ukrcajem ili iskrcajem tereta.
- 1.2. Na valjanost ovog osiguranja neće utjecati okolnost ako osiguranik sklopi ugovor o peljarenju ili uobičajenom tegljenju prema kojem je ugovoru odgovornost peljara i/ili tegljača i/ili tegljenog broda i/ili njihovih vlasnika isključena ili ograničena, te ako osiguranik ili njegov zastupnik prihvati ili bude primoran prihvatiti takve ugovore prema važećem domaćem pravu ili praksi.
- 1.3. Uzimanje helikoptera radi prijevoza osoblja broda i opreme do broda ili od broda neće utjecati na valjanost ovog osiguranja.
- 1.4. Ako je osigurani brod zaposlen na prijevozima koji zahtijevaju da se na moru obavi ukrcaj ili iskrcaj tereta s jednog broda na drugi (time nisu obuhvaćena lučka ili obalna plovila - teglenice), iz ovog se osiguranja neće pružiti naknada za gubitak ili oštećenje osiguranog broda ili za njegovu odgovornost prema drugom brodu koji bi proizašli iz takvih ukrcajno-iskrcajnih operacija, uključujući i štete nastale dok brodovi prilaze jedan drugome, stoje jedan uz drugi ili za vrijeme njihova razdvajanja, osim ako se osiguratelji prethodno ne obavijeste da će brod biti zaposlen u takvim operacijama i ako se ne postigne dogovor o izmjenama uvjeta pokrića te o dodatnoj premiji koju osiguratelji zatraže.
- 1.5. Ako osigurani brod isplovi (s teretom ili bez njega) zato da bude izrezan, prodan za rezanje, bilo kakva naknada za gubitak ili oštećenje osiguranog

broda nastali poslije takva isplovljenja bit će ograničeni do visine tržišne vrijednosti broda kao starog željeza u vrijeme nastanka štete, osim ako se osiguratelji prethodno o tome ne obavijeste i ako se ne postigne dogovor o izmjenama uvjeta pokrića, osiguranoj vrijednosti i premiji koju traže osiguratelji. Odredbe ove klauzule (1.5) ničim ne diraju u pravo na naknadu iz osiguranja prema klauzulama 8 i/ili 10 ovih uvjeta.

2. Produljenje osiguranja

Ako je osigurani brod u trenutku prestanka ovog osiguranja u plovidbi u opasnosti ili je nestao, osiguranje se, uz uvjet da se o tome prethodno obavijesti osiguratelj, produljuje do dolaska broda u prvu narednu luku u sigurnosti, ili, ako je u luci i u opasnosti, do trenutka kada bude u sigurnosti, uz plaćanje razmjernje mjesečne premije.

3. Povreda jamstva

Osiguranje ostaje na snazi u slučaju bilo kakve povrede jamstva osiguranika u odnosu na teret, trgovinu, granice plovidbe, tegljenje, spašavanje ili na datum isplovljenja, uz uvjet da osiguranik, pošto to sazna, bez odgađanja obavijesti osiguratelja i suglasi se s izmjenama u pokriću i s dodatnom premijom koju zatraži osiguratelj.

4. Klasifikacija

- 4.1. Dužnost je osiguranika, vlasnika i upravitelja broda da na početku i dok traje ovaj ugovor osiguraju
 - 4.1.1. da brod ima klasu klasifikacijskog društva kojeg su odobrili osiguratelji i da se ta klasa održava,
 - 4.1.2. provođenje svake preporuke ili ograničenja klasifikacijskog društva u odnosu na sposobnost broda za plovidbu ili za njegovo održavanje u stanju sposobnom za plovidbu i u rokovima koje klasifikacijsko društvo odredi.
- 4.2. U slučaju povrede dužnosti, navedene u klauzuli 4.1, osiguratelji su oslobođeni obveze iz ovog osiguranja od dana takve povrede, osim ako se osiguratelji u pisanom obliku ne suglase drukčije, a ako je brod u plovidbi, dan od kojeg su osiguratelji oslobođeni obveze iz ovog osiguranja odgađa se do dolaska broda u sljedeću luku.
- 4.3. Svaki nedostatak ili oštećenje uzrokovano nezgodom, za koje klasifikacijsko društvo može preporučiti da ih osiguranik, vlasnici ili upravitelji po-

prave ili obave neku drugu radnju, mora se odmah prijaviti klasifikacijskom društvu.

- 4.4. Ako se osiguratelji žele izravno obratiti klasifikacijskom društvu za informaciju i/ili dokumentaciju, osiguranik će pribaviti osigurateljima potrebno ovlaštenje.

5. Prestanak pokrića

Ova će klauzula (5) imati prednost pred bilo kojom drugom pisanom, tipkanom ili tiskanom odredbom ovog ugovora ako s njom nije u skladu.

Ako se osiguratelji pisano ne suglase drukčije, ovo će osiguranje automatski prestati u trenutku

- 5.1. zamjene klase osiguranog broda jednog klasifikacijskog društva s klasom drugog društva ili u trenutku promjene, suspenzije, prekida, otkaza ili isteka klase broda, ili isteka roka klasifikacijskog društva za pregled, a klasifikacijsko društvo nije odobrilo njegovo produženje, osim ako se osigurani brod u tom trenutku ne zatekne u plovidbi na moru, pa u tom slučaju osiguranje neće automatski prestati sve dok brod ne stigne u prvu narednu luku. Međutim, kada je promjena, suspenzija, prekid ili otkaz klase, ili istek roka za pregled, posljedica gubitka ili oštećenja broda pokrivenog prema klauzuli 6 općih uvjeta, ili bi bio pokriven da je osiguranje broda provedeno prema važećim institutskim klauzulama za osiguranje broda "na vrijeme" protiv ratnih rizika i rizika štrajka, do prekida osiguranja automatski će doći jedino ako osigurani brod isplovi iz te prve naredne luke bez prethodnog odobrenja klasifikacijskog društva ili kada je istekao rok za pregled a klasifikacijsko se društvo nije suglasilo s tim da se produži rok za pregled;
- 5.2. bilo koje promjene, dobrovoljne ili ne, u osobi vlasnika ili zastave osiguranog broda, prijenosa prava upravljanja brodom ili davanja broda u zakup (bare boat charter), ili rekvizicije prava vlasništva ili prava na korištenje roba, ali ako se na brodu nalazi teret i ako je već isplovio iz luke ukrcaja ili je na otvorenom moru u balastu, takav će se automatski prestanak osiguranja odgoditi, ako se to zatraži, sve dok brod nastavljaajući svoje predviđeno putovanje ne stigne u posljednju iskrcajnu luku kad je s teretom ili u odredišnu luku kad je u balastu. Međutim, u slučaju rekvizicije prava vlasništva ili prava na korištenje broda bez prethodnog pisanog pristanka osiguranika, takav automatski prestanak osiguranja nastupit će pošto istekne 15 dana nakon takve rekvizicije neovisno o tome je li brod u plovidbi ili u luci.

Osiguratelji će vratiti razmjerni dio neto premije obračunat po danima, uz uvjet da potpuni gubitak broda nije nastao dok je trajalo ovo osiguranje ili njegovo produženje, neovisno o tome je li gubitak uzrokovan osiguranim rizicima ili nije.

6. Opasnosti

- 6.1. Ovim je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog
- 6.1.1. opasnosti od mora, rijeka, jezera ili drugih plovnih voda,
 - 6.1.2. požara, eksplozije,
 - 6.1.3. nasilne krađe od strane osoba izvan osiguranog broda,
 - 6.1.4. izbacivanja u more,
 - 6.1.5. piraterije,
 - 6.1.6. dodira s kopnenim vozilom, lučkom opremom ili uređajem,
 - 6.1.7. potresa, vulkanske erupcije ili udara groma,
 - 6.1.8. nezgoda prilikom ukrcaja, iskrcaja ili premještanja tereta ili goriva.
- 6.2. Pod uvjetom da gubitak ili oštećenje nisu posljedica pomanjkanja dužne pažnje osiguranika, vlasnika broda, brodara, upravitelja broda ili nadzornika odnosno neke njihove uprave na kopnu, ovim je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog
- 6.2.1. prsnuća kotlova, loma osovina ili neke skrivene mane u strojevima ili trupu broda,
 - 6.2.2. nepažnje zapovjednika, časnika, posade ili peljara,
 - 6.2.3. nepažnje popravljača ili naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme pod uvjetom da te osobe nemaju svojstvo osiguranika iz ovog ugovora,
 - 6.2.4. baraterije zapovjednika, časnika ili posade,
 - 6.2.5. dodira sa zrakoplovom, helikopterima ili drugim letjelicama, ili predmetima što iz njih ispadnu.
- 6.3. Zapovjednik, časnici, posada ili peljari neće se smatrati vlasnicima broda u smislu ove klauzule (6) ni ako su suvlasnici osiguranog broda.

7. Rizik onečišćenja

Ovim je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog broda uzrokovano ovlaštenim postupkom organa državne uprave na sprječavanju nastanka ili smanjenju rizika onečišćenja ili nastanku štete na okolišu ili prijetnje njena nastanka, kada je onečišćenje neposredna posljedica oštećenja broda za koje je osiguratelj prema ovom ugovoru u obvezi, pod uvjetom da do takvog postupka državnog organa nije došlo zbog pomanjkanja dužne pažnje od strane osiguranika, vlasnika broda, brodara

ili upravitelja broda ili bilo kojeg od njih u sprječavanju ili smanjenju takve opasnosti ili prijetnje njena nastanka. Zapovjednik, časnici, posada ili peljari neće se smatrati vlasnicima broda u smislu ove klauzule (7) ni onda kada su suvlasnici osiguranog broda.

8. 3/4 odgovornosti za sudar

- 8.1. Osiguratelj je suglasan osiguraniku nadoknaditi tri četvrtine svakog iznosa koji je osiguranik platio bilo kojoj drugoj osobi ili većem broju osoba zato što je pravovaljano utvrđena njegova odgovornost za
- 8.1.1. gubitak ili oštećenje bilo kojega drugog broda ili stvari na drugom brodu,
 - 8.1.2. zakašnjenje ili nemogućnost korištenja takvog drugog broda ili stvari na njemu,
 - 8.1.3. zajedničku havariju ili spašavanje (na temelju ugovora o spašavanju ili bez njega) takvog drugog broda ili stvari na njemu, ako su takva plaćanja od strane osiguranika posljedica sudara osiguranog broda s nekim drugim brodom.
- 8.2. Naknada iz osiguranja prema ovoj klauzuli (8) isplatit će se neovisno o naknadama koje su predviđene ostalim odredbama ovog ugovora o osiguranju i njena će se visina utvrditi prema ovim pravilima:
- 8.2.1. Kada se osigurani brod sudari s drugim brodom i oba su kriva za sudar, a ni za jedan od njih nije proveden postupak ograničenja odgovornosti, naknada za štetu prema ovoj klauzuli (8) obračunat će se primjenom načela uzajamne odgovornosti, tj. kao da je svaki u sudaru involvirani brod bio dužan platiti drugom brodu onaj dio njegove štete koji je pravilno bio utvrđen pri određivanju razlike između međusobnog dugovanja i potraživanja, ili iznosa koji zbog sudara osiguranik treba da plati drugom brodu ili drugi brod njemu.
 - 8.2.2. Ukupne obveze osiguratelja prema klauzulama 8.1 i 8.2 ni u kojem slučaju neće biti veće od njihova razmjernog dijela od 3/4 osigurane vrijednosti broda za svaki pojedini sudar.
- 8.3. Osiguratelj će također platiti 3/4 troškova pravnih radnji koje osiguranik bude imao ili koje je dužan platiti zbog toga što je osporavao svoju odgovornost ili zbog vođenja postupka za ograničenje odgovornosti, ako je tako postupao uz prethodnu pisanu suglasnost osiguratelja.

Isključenja

- 8.4. Osiguranje prema ovoj klauzuli (8) ni u kojem slučaju ne obuhvaća iznose koje će osiguranik platiti za ili u vezi s

- 8.4.1. uklanjanjem ili uništenjem prepreka, podrtine, tereta ili bilo kojih drugih predmeta,
- 8.4.2. bilo kojom nepokretnom ili pokretnom imovinom ili stvarima osim drugih brodova ili stvari na njima,
- 8.4.3. teretom ili drugim stvarima na osiguranom brodu ili obvezama tog broda,
- 8.4.4. gubitkom života, tjelesnim ozljedama ili bolešću,
- 8.4.5. onečišćenjem ili kontaminacijom, ili opasnosti njihova nastanka, bilo koje nepokretne ili pokretne imovine ili stvari (osim drugih brodova s kojima se osigurani brod sudario ili stvari na njima) ili šteti na okolišu, odnosno opasnosti njihova nastanka, osim što se ovo isključenje neće primijeniti na iznose koje će osiguranik platiti za nagradu za spašavanje ili glede nje, a koja je određena uzimajući u obzir i vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu kako je predviđeno člankom 13, paragraf 1(b) Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine.

9. Klauzula o sudaru brodova istog broдача

Ako se osigurani brod sudari s brodom ili primi usluge spašavanja od broда koji u cijelosti ili dijelom pripada istom vlasniku ili je pod istom upravom, osiguranik će imati ista prava iz ovog osiguranja kao što bi ih imao da je brod s kojim se sudario samo u vlasništvu osoba koje nemaju interes na osiguranom brodu. U takvim će slučajevima odluku o odgovornosti i o iznosima koje treba platiti za pružene usluge spašavanja donijeti arbitar pojedinač kojega sporazumno odrede osiguratelj i osiguranik.

10. Zajednička havarija i spašavanje

- 10.1. Ovim je osiguranjem pokriven odgovarajući doprinos osiguranog broда u troškovima spašavanja, nagradi za spašavanje i/ili zajedničkoj havariji, a naknada iz osiguranja za taj će se doprinos u slučaju podosiguranja proporcionalno umanjiti. U slučaju šteta zbog gubitka ili oštećenja broда koje se priznaju u zajedničkoj havariji, osiguranik ima pravo zahtijevati naknadu iz osiguranja za čitavu štetu a da prethodno ne ostvari svoja prava na doprinos od drugih sudionika u pomorskom pothvatu.
- 10.2. Zajednička havarija će se obračunati prema pravu i praksi završne luke plovidbenog pothvata, neovisno o tome što je ugovorom o prijevozu u tom pogledu predviđeno, ali ako je tim ugovorom predviđena primjena York - Antverpenskih pravila, havarija će se obračunati prema tim pravilima.

- 10.3. Kada je brod u balastu i ne plovi na temelju brođarskog ugovora, primjenit će se odredbe York - Antverpenskih pravila, 1994 (isključujući odredbe pravila XI(b), XX. i XXI.) i smatrat će se da putovanje traje od polazne luke ili mjesta do dolaska broда u prvu luku ili mjesto koje nije luka ili mjesto skloništa, ili luka ili mjesto u koje je brod uplovio samo zato da bi uzeo gorivo. Ako se u nekoj od tih usputnih luka ili mjesta odustane od daljnjeg izvršenja prvobitno zamišljenog pomorskog pothvata, smatrat će se da je putovanje završeno u toj luci ili mjestu.
- 10.4. Neće se prihvatiti odštetni zahtjev prema ovoj klauzuli (10) ako šteta nije nastala kao posljedica izbjegavanja ili u vezi s izbjegavanjem osiguranih rizika.
- 10.5. Neće se prihvatiti odštetni zahtjev prema ovoj klauzuli (10) za ili s obzirom na
 - 10.5.1. posebnu naknadu koja se plaća spašavatelju prema članku 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. ili prema nekoj drugoj odredbi bilo kojeg zakona, pravila, prava ili ugovora sličnog sadržaja,
 - 10.5.2. izdatke ili odgovornost zbog štete pričinjene okolišu, ili prijetnje od nastanka takve štete, ili kao posljedica istjecanja ili ispuštanja onečišćavajućih tvari s broда, ili prijetnje od nastanka takva istjecanja ili ispuštanja.
- 10.6. Odredbama klauzule 10.5 nisu, međutim, iz osiguranja isključeni iznosi koje će osiguranik platiti za nagradu za spašavanje ili glede nje, a koja je određena uzimajući u obzir i vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete na okolišu kako je predviđeno člankom 13. paragraf 1(b) Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine.

11. Dužnost osiguranika (Sue and Labour)

- 11.1. U slučaju bilo koje štete ili nezgode dužnost je osiguranika, njegovih službenika ili punomoćnika, da poduzme sve razborite mjere kako bi se spriječila ili smanjila šteta naknadiva ovim osiguranjem.
- 11.2. Ako su ispunjeni uvjeti iz odredaba što slijede i odredaba klauzule 12, osiguratelj će sudjelovati u troškovima koje su osiguranik, njegovi službenici ili punomoćnici primjereno i razborito učinili u provedbi naprijed predviđenih radnji. Zajednička havarija, nagrada za spašavanje (osim onoga predviđenog u klauzuli 11.5), posebna naknada ili izdaci predviđeni u klauzuli 10.5 i troškovi obrane od odštetnih zahtjeva ili ostvarenja naknade štete u odnosima iz sudara brodova nisu naknadivi prema ovoj klauzuli (11).

- 11.3.** Poduzimanje mjera od strane osiguranika ili osiguratelja da bi se očuvao, zaštitio ili spasio osigurani predmet neće imati značenje odricanja od prava na napuštaj ili njegov prihvata, niti će na drugi način utjecati na prava jedne ili druge stranke.
- 11.4.** Kada su u skladu s odredbama ove klauzule (11) učinjeni troškovi, naknada za štetu iz ovog osiguranja neće biti veća od dijela tih troškova koji odgovara odnosu između ovim ugovorom osigurane svote i ugovorene vrijednosti broda ili vrijednosti osiguranog broda u neoštećenom stanju u trenutku nastupa događaja koji je uzrokovao troškove ako je ta vrijednost veća od ugovorene vrijednosti. Kada osiguratelji prihvate odštetni zahtjev za potpuni gubitak, a imovina osigurana ovim ugovorom bude spašena, gornje odredbe se neće primijeniti osim ako su troškovi spašavanja osiguranika veći od vrijednosti spašene stvari, u kojem slučaju će se primijeniti samo na onaj dio troškova spašavanja koji prelazi vrijednost spašene imovine.
- 11.5.** Kada je prihvaćen odštetni zahtjev za potpuni gubitak iz ovog osiguranja, a troškovi su bili razborito učinjeni da bi se spasio ili pokušao spasiti osigurani brod i druga imovina na brodu a nije ništa spašeno ili troškovi premašuju spašenu vrijednost, tada će se iz ovog osiguranja priznati razmjerni dio učinjenih troškova ili dijela troškova koji premašuju spašenu vrijednost (već prema tome o kojem se slučaju radi) za koje se opravdano može smatrati da su učinjeni u odnosu na osigurani brod, isključujući posebne naknade i izdatke predviđene u klauzuli 10.5. Ako je brod bio osiguran na nižu svotu od svoje vrijednosti u neoštećenom stanju u trenutku događaja koji je uzrokovao troškove, iznos naknada prema ovoj klauzuli bit će smanjen razmjerno podosiguranju.
- 11.6.** Iznos naknada prema ovoj klauzuli (11) pribrojit će se drugim naknadama za štete pokrivena ovim osiguranjem, ali ni u kojem slučaju ne može premašiti svotu na koju je brod osiguran ovim ugovorom.

12. Odbitna franšiza

- 12.1.** Iz ovog se osiguranja neće pružiti naknada za štete koje su nastale kao posljedica osiguranih rizika ako ukupni iznos svih takvih šteta proisteklih iz svake pojedine nezgode ili događaja (uključujući i odštetne zahtjeve prema klauzulama 8, 10 i 11) ne premaši ugovoreni iznos franšize u kojem će se slučaju taj iznos odbiti od naknade. Usprkos tome, naknada će se razborito učinjeni troškovi pregleda podvodnog dijela broda poslije nasukanja i kada nisu pronađena nikakva oštećenja. Ova se klauzula (12.1) neće primijeniti na zahtjeve za naknadu štete zbog stvarnog ili izvedenog potpunog gubitka broda, a u takvu se slučaju neće primijeniti ni

na odštetne zahtjeve za troškove prema klauzuli 11 koji su nastali zbog istog događaja ili nezgode.

- 12.2.** Kada se odštetni zahtjevi odnose na štete nastale zbog nevremena dok se odvija jedna plovidba između dviju uzastopnih luka, smatrat će se da su one proistekle iz jednog događaja. U slučaju da se tonevrijeme produži i nakon što protekne ugovoreni rok trajanja ovog osiguranja, na štete pokrivena ovim osiguranjem primijenit će se dio ugovorene odbitne franšize koji je razmjerni odnosu između trajanja nevremena u danima u osiguranom razdoblju i ukupnog trajanja nevremena u danima dok brod plovi između tih dviju luka. Smatrat će se da izraz "nevrijeme" u ovoj klauzuli (12.2) obuhvaća i dodir sa santama leda.
- 12.3.** Iznosi ostvareni od trećih osoba odgovornih za nastanak štete koje su naknadbive iz ovog osiguranja, uz odbitak ugovorene franšize, u cijelosti će se priznati osigurateljima, ne uzimajući u obzir obračunate kamate, i to do iznosa za koji ukupne naknade iz osiguranja premašuju ugovorenu franšizu bez odbitka iznosa ostvarenih od trećih osoba.
- 12.4.** Iznos kamata sadržan u ostvarenom zahtjevu za naknadu štete od trećih osoba podijelit će se između osiguranika i osiguratelja, uzimajući u obzir iznose što su ih osiguratelji isplatili i datume kada su ta plaćanja izvršena, bez obzira na to što bi osiguratelji zbog ostvarenih iznosa od kamata mogli dobiti veći iznos nego je iznosila naknada za štetu koju su isplatili.

13. Obavijest o šteti i ponude za popravak

- 13.1.** Ako u slučaju nastanka neke nezgode postoji mogućnost da se osigurateljima postavi odštetni zahtjev za naknadu štete zbog gubitka ili oštećenja osiguranog broda, o tome se neodgodivo moraju obavijestiti osiguratelji od dana kada su osiguranik, vlasnici ili upravitelji saznali ili su trebali saznati za nastanak štete i prije pregleda štete, kako bi se osigurateljima omogućilo da, ako to žele, imenuju vještaka koji će ih predstavljati. Ako osiguratelji nisu obaviješteni u roku od dvanaest mjeseci od dana kada je osiguranik saznao za štetu, osiguratelji su automatski oslobođeni dužnosti naknade štete u odnosu na svaki odštetni zahtjev iz ovog osiguranja koji se odnosi ili je proizašao iz takve nezgode ili gubitka odnosno oštećenja, osim ako se osiguratelji pisano ne suglase drugačije.
- 13.2.** Osiguratelji imaju pravo odrediti u koju će luku brod biti upućen radi dokovanja i popravka (s tim što će se osiguraniku nadoknaditi stvarni dodatni troškovi putovanja nastali da bi se udovoljilo zahtjevima osiguratelja). Osiguratelji imaju pravo zabrane u pogledu izbora mjesta za popravak i osobe popravljача.

13.3. Osiguratelji također mogu pribavljati ponude ili zahtijevati da se pribave dodatne ponude za popravak osiguranog broda. Kada se takve ponude pribave i jedna se od njih prihvati uz odobrenje osiguratelja, odobrit će se naknada u visini od 30% osigurane vrijednosti godišnje za izgubljeno vrijeme od trenutka kada su na zahtjev osiguratelja zatražene dodatne ponude pa do prihvata ponude, ali samo u onoj mjeri u kojoj je vrijeme izgubljeno zbog pribavljanja dodatnih ponuda i pod uvjetom da je ponuda prihvaćena bez odgađanja pošto su se s ponudom suglasili osiguratelji. Tako obračunana naknada umanjit će se za svaki iznos koji je već naknaden za gorivo, zalihe, plaće i troškove zapovjednika, časnika i posadu ili za bilo kojeg njezina člana, uračunavajući i iznose priznate u zajedničkoj havariji, kao i iznose naknadene od trećih osoba za štetu nastalu zbog zadržavanja i/ili gubitka zarade i/ili tekućih troškova, ako se naknadeni iznosi odnose na period za koji je obračunata naknada za izgubljeno vrijeme ili samo na jedan njegov dio.

Kada dio troškova za popravak osiguranog broda nije naknativ iz ovog osiguranja, ne uzimajući u obzir ugovorenu franšizu, naknada za izgubljeno vrijeme razmjerno će se smanjiti.

13.4. Ako se ne postupi u skladu s odredbama klauzule 13.2 i/ili 13.3, odbit će se 15% od utvrđene naknade za štetu.

14. Novo za staro

Naknada za štete isplaćuje se bez odbitka s naslova novo za staro.

15. Oštećenja podvodnog dijela broda

Neće se prihvatiti odštetni zahtjev za troškove struganja, pjeskarenja i/ili neku drugu pripremu površine, kao ni za bojenje podvodnog dijela broda, osim što će se kao dio razboritih troškova popravka oplata podvodnog dijela broda - koji je oštećen zbog ostvarenja nekog od osiguranih rizika - naknaditi troškovi:

15.1. pjeskarenja i/ili neke druge pripreme površine novih limova namijenjenih za podvodni dio broda, kao i troškovi dobave temeljne boje i njeno nanošenje na te limove, koji se radovi izvode izvan broda - u radionicama na obali;

15.2. pjeskarenja i/ili neke druge pripreme:

- površine zakovica ili površine oplata oštećene prilikom zavarivanja i/ili popravka a koja se oplata nalazi neposredno uz obnovljenu ili popravljenu oplatu;

- površine oplata oštećene prilikom ravnjanja bilo na licu mjesta ili na obali;

15.3. dobave i nanošenja prvog premaza temeljne antikorozivne boje na površine oplata navedene pod 15.1 i 15.2.

16. Zarade i troškovi uzdržavanja posade

Neće se prihvatiti odštetni zahtjev za zarade i troškove uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade broda ili za bilo kojeg njezina člana (a nije zahtjev iz zajednička havarije), osim ako su ti troškovinastali samo zbog nužnog premještanja broda iz jedne luke u drugu radi popravka štete pokrivene osiguranjem ili radi pokusnih vožnji u vezi s takvim popravcima, ali i tada samo za one zarade i troškove uzdržavanja koji se odnose na vrijeme dok ta plovidba traje.

17. Zastupničke provizije

Iz ovog osiguranja neće se odobriti bilo koji iznos na ime naknade osiguraniku za utrošeno vrijeme i radnje oko pribavljanja i dostavljanja informacija i isprava ili u ime provizije ili nagrade nekom direktoru, zastupniku, zastupničkoj ili njoj sličnoj organizaciji, angažiranih od strane ili u ime osiguranika da pruže takve usluge.

18. Nepopravljeni oštećeni osigurani predmet

18.1. Ako se oštećeni osigurani brod ne popravi dok osiguranje traje, šteta se nadoknadije u visini razborito procijenjenog gubitka tržišne vrijednosti broda zbog oštećenja u trenutku isteka roka osiguranja, ali ne iznad razborito procijenjenih troškova potrebnih za popravak osiguranog broda.

18.2. Osiguratelj neće biti u obvezi ako osigurani brod nije popravljen a naknadno, dok traje ovo osiguranje ili njegovo produženje, nastupi potpuni gubitak broda - neovisno o tome je li šteta zbog potpunog gubitka broda pokrivena ovim osiguranjem ili nije.

18.3. Ako se oštećeni osigurani brod ne popravi dok osiguranje traje, osiguratelj neće biti u obvezi iznad osigurane vrijednosti broda u trenutku prestanka ovog osiguranja.

19. Izvedeni potpuni gubitak

19.1. Pri utvrđivanju je li nastupio izvedeni potpuni gubitak broda, kao vrijednost broda u popravljenom stanju uzet će se osigurana vrijednost ne uzi-

majući u obzir vrijednost broda u oštećenom stanju ili njegovu vrijednost kao starog željeza odnosno podrtine.

19.2. Neće se prihvatiti odštetni zahtjev za izvedeni potpuni gubitak koji se temelji na troškovima potrebnim za obnovu i/ili popravak broda, osim ako ti troškovi nisu veći od osigurane vrijednosti. Pri donošenju odluke u obzir će se uzeti troškovi koji se odnose samo na jednu nezgodu ili na niz oštećenja koja su nastala u jednoj te istoj nezgodi.

20. Odricanje od vozarine

U slučaju stvarnog ili izvedenog potpunog gubitka osiguratelji neće od osiguranika potraživati naplaćenu vozarinu, neovisno o tome je li osiguranik objavio napuštaj osiguranog broda ili nije.

21. Prijenos prava iz ugovora

Osiguratelje neće obvezivati niti će se oni suglasiti s prijenosom ugovornih prava osiguranika na drugu osobu, prijenosom samo nekih njegovih prava ili novčanih potraživanja koja postoje ili koja mogu nastati, osim ako se u policu ne unese izjava o takvu prijenosu s datumom prijenosa i potpisom osiguranika ili cedenta u slučaju daljnjeg prijenosa, te se tako indosirana polica ne podnese osigurateljima prije isplate naknade za štetu ili povrata premije iz ovog osiguranja.

22. Posebni uvjeti za dopunska osiguranja

22.1. Dopušteno je u okviru ovog ugovora sklopiti ova dopunska osiguranja:

22.1.1. Troškovi, menadžerske provizije, dobit ili višak ili povećanu vrijednost trupa ili strojeva: za iznos koji ne prelazi 25% od osigurane vrijednosti iz ovog ugovora;

22.1.2. Vozarina, vozarina ugovorena brodarskim ugovorom na vrijeme ili očekivana vozarina, osigurana na određeno vrijeme: za iznos koji ne prelazi 25% od osigurane vrijednosti iz ovog ugovora, umanjen za iznose osigurane pod 2.1.1, bez obzira na to što je osigurano;

22.1.3. Vozarina ugovorena brodarskim ugovorom za putovanje: za iznos koji ne prelazi bruto vozarinu za tekuće putovanje i naredno putovanje (osiguranje obuhvaća, ako se to zatraži, i putovanje koje prethodi i jedno međuputovanje bez tereta) uvećan za troškove osiguranja. Kod brodarskog ugovora za putovanje u kojem je vozarina određena po jedinici vremena, svota koja se može osigurati

odredit će se prema procijenjenom trajanju putovanja, uz ograničenje od dva putovanja s teretom u jednom pravcu, kako su ovdje opisana. U obzir će se uzeti svaki iznos koji je osiguran prema 22.1.2 i samo se višak iznad toga iznosa može osigurati, taj će se višak smanjiti s obzirom na to kako vozarina bude akontirana ili zaradena, i to za bruto akontiranu ili zaradenu vozarinu;

22.1.4. Očekivana vozarina kada je brod u balastu i ne plovi na temelju brodarskog ugovora: za iznos koji nije veći od očekivane bruto-vozarine za narednu plovidbu s teretom. Taj će se iznos razborito procijeniti prema tekućim vozarinskim stavovima u trenutku sklapanja osiguranja uvećan za troškove osiguranja. U obzir će se uzeti svaki iznos osiguran prema 22.1.2 i samo se višak iznad toga može osigurati;

22.1.5. Vozarina po brodarskom ugovoru na vrijeme ili po brodarskom ugovoru za više putovanja: za iznos koji ne prelazi 50% bruto vozarine koja će se zaraditi na temelju brodarskog ugovora za vrijeme ne duže od 18 mjeseci. Svaki iznos osiguran prema 22.1.2 uzet će se u obzir i samo se višak preko toga može osigurati, koji će se iznos smanjiti s obzirom na to kako vozarina bude akontirana ili zaradena prema ugovoru, i to za 50% bruto-iznosa koji je tako akontiran ili zaraden, ali osiguranu svotu na treba smanjiti sve dok ukupne svote osigurane prema 22.1.2 i 22.1.5 ne premaše 50% od još nezaradene bruto-vozarine prema ugovoru. Osiguranje prema ovom odjeljku može početi u trenutku potpisivanja brodarskog ugovora;

22.1.6. Premije: za iznos koji ne prelazi visinu ukupnih premija za sve interese osigurane za vrijeme ne duže od 12 mjeseci (ne računajući premije osigurane prema gore navedenim točkama ali uključujući, ako se to zatraži, premiju ili procijenjene doprinose za pandi osiguranje, za osiguranje ratnih ili sličnih rizika) srazmjerno smanjujući osiguranu svotu svaki mjesec;

22.1.7. Povrat premije: za iznos koji ne prelazi stvarni iznos premije koji se osiguraniku može vratiti prema bilo kojem osiguranju, ali koji iznos prema tim osiguranjima nije naknativ u slučaju potpunog gubitka broda neovisno o tome da li je taj gubitak posljedica osiguranih rizika ili nije;

22.1.8. Osiguranja bez obzira na visinu iznosa: svaki rizik isključen iz osiguranja klauzulama br. 24, 25, 26 i 27 ovih uvjeta.

22.2. Osiguranje se pruža uz uvjet da nije sklopljeno i da se neće sklopiti nijedno osiguranje interesa navedenih u klauzulama od broja 22.1.1 do 22.1.7

iznad iznosa predviđenog tim klauzulama od strane ili u korist osiguranika, brodovlasnika, poslovođe broda ili založnih vjerovnika, niti neko drugo osiguranje koje obuhvaća osiguranje potpunog gubitka broda prema P.P.I., F.I.A. ili drugim sličnim uvjetima, a koje bi se osiguranje vremenski poklapalo s trajanjem ovog osiguranja. Osiguratelji neće zbog povrede ovog jamstva imati pravo odbiti odštetni zahtjev založnog vjerovnika koji je ovo osiguranje prihvatio, a nije mu bilo poznato da postoji takva povreda ugovorenih uvjeta.

23. Vraćanje premije zbog imobilnosti broda i prestanka osiguranja

23.1. Premija će se vratiti prema ovim pravilima:

23.1.1. Razmjernu mjesečnu neto-premiju za svaki mjesec u kojem osiguranje nije započelo ako je do prestanka osiguranja došlo suglasnošću stranaka,

23.1.2. Za svaki period od 30 uzastopnih dana kada brod stoji u luci ili u području za sidrenje, pod uvjetom da su tu luku ili sidrište odobrili osiguratelji (uz niže navedena posebna ovlaštenja)

(a) posto od neto-premije ako se na brodu ne obavljaju popravci,
(b) posto od neto-premije ako se na brodu obavljaju popravci.

23.1.3. Neće se smatrati da je brod na popravku kada je popravak poduzet u svezi s uobičajenim habanjem osiguranog broda i/ili radi udovoljavanja preporukama iz izvještaja klasifikacijskog zavoda o pregledu štete, ali će se svaki popravak broda zbog gubitka ili oštećenja, uključujući i strukturne preinake broda, smatrati popravkom, neovisno o tome je li pokriven ovim osiguranjem ili nije.

23.1.4. Ako se na brodu obavljaju popravci samo u dijelu razdoblja za koji se traži vraćanje premije, iznos premije za vraćanje odrediti će se razmjerno broju dana pod (a) i pod (b).

23.2. Premija se vraća uz ove uvjete:

23.2.1. Dok traje ovo osiguranje da nije nastupio potpuni gubitak broda, neovisno o tome je li taj gubitak posljedica osiguranih rizika ili nije;

23.2.2. Ni u kojem se slučaju neće odobriti povrat premije za razdoblje u kojem brod stoji u nevremenu na izloženim ili nezaštićenim područjima ili u luci, odnosno području za sidrenje brodova koje nisu odobrili osiguratelji;

23.2.3. Ukrcavanje ili iskrcavanje tereta, kao i činjenica da se na brodu nalazi teret, neće biti prepreka za vraćanje premije, ali se povrat premije neće odobriti za razdoblje u kojem se osigurani brod

koristio za uskladištenje tereta ili za ukrcajno - iskrcajne operacije u okviru luke;

23.2.4. U slučaju bilo kakve izmjene godišnje premijske svote na odgovarajući će se način izmijeniti i stope navedene pod 23.1.2;

23.2.5. Ako se u slučaju povrata premije na temelju ove klauzule (23), vrijeme od 30 uzastopnih dana proteže i na sukcesivno osiguranje - u odnosu na istog osiguranika, iz ovog osiguranja postoji obveza povrata premije samo za iznos obračunat razmjerno stopama navedenim pod 23.1.2. (a) i/ili (b) za broj dana obuhvaćenih ovim osiguranjem na koje se povrat premije stvarno može primijeniti. Razdoblje na koje se odnosi više osiguranja početak će prema izboru osiguranika teći ili od prvog dana imobilizacije broda ili od prvog dana odnosnog razdoblja od 30 uzastopnih dana, kako je predviđeno pod 23.1.2 (a) ili (b).

Naredne će klauzule imati prednost pred svim drugim klauzulama i svaka ugovorna odredba koja s njima nije u skladu neće proizvesti nikakav pravni učinak.

24. Isključenje ratnih rizika

Ovo osiguranje ne pokriva gubitak, oštećenje, odgovornost ili troškove nastale zbog

24.1. rata, građanskog rata, revolucije, ustanka, pobune ili nekoga drugog građanskog sukoba koji zbog toga nastane, ili bilo kojeg neprijateljskog akta od jedne zaraćene strane ili protiv nje,

24.2. zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja (s izuzetkom baraterije ili piraterije), kao i posljedica tih akata ili pokušaja da se oni izvrše,

24.3. zaostalih mina, torpeda, bombi ili drugoga ratnog oružja.

25. Isključenje rizika štrajka

Ovo osiguranje ne pokriva gubitak, oštećenje, odgovornost ili troškove koje su prouzrokovali

25.1. štrajkaši, radnici otpušteni s posla, ili osobe koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim nemirima,

25.2. teroristi ili osobe koje djeluju s političkim pobudama.

26. Isključenje šteta zbog zlonamjernih postupaka

Ovo osiguranje ne pokriva gubitak, oštećenje, odgovornost ili troškove nastale

- 26.1. detonacijom eksploziva,
- 26.2. upotrebom ratnog oružja, zbog zlonamjernog postupka neke osobe ili djelovanja s političkim pobudama.

27. Isključenje rizika radioaktivnog onečišćenja

Ovo osiguranje ne pokriva gubitak, oštećenje, odgovornost ili troškove koji su izravno ili neizravno, djelomično ili u cijelosti nastali zbog

- 27.1. ionizirajuće radijacije ili onečišćenja od radioaktivnosti bilo kojeg nuklearnog goriva, nuklearnog otpada ili izgaranja nuklearnog goriva,
- 27.2. radioaktivnih, otrovnih, eksplozivnih ili drugih opasnih ili onečišćenih stvari koje pripadaju bilo kojoj nuklearnoj instalaciji, reaktoru ili drugim nuklearnim sklopovima,
- 27.3. upotrebe ratnog oružja za koje se koristi atomska ili nuklearna fisija i/ili fuzija ili neka druga slična reakcija ili radioaktivna sila ili tvar.

1/11/95 (Samo za upotrebu uz važeći oblik MAR pomorske police)

Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme - suženo pokriće (Institute Time Clauses Hulls - Restricted Perils)

Na ovo osiguranje primijenit će se englesko pravo i praksa.

1. Opasnosti

- 1.1. Ovim je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog
 - 1.1.1. opasnosti mora, rijeka, jezera ili drugih plovnih voda,
 - 1.1.2. požara, eksplozije,
 - 1.1.3. nasilne krađe od strane osobe izvan osiguranog broda,
 - 1.1.4. izbacivanja u more,
 - 1.1.5. piraterije,
 - 1.1.6. dodira s kopnenim vozilom, lučkom opremom ili uređajem,
 - 1.1.7. potresa, vulkanske erupcije ili udara groma,
 - 1.1.8. nezgoda prilikom ukrcaja, iskrcaja ili premještanja tereta ili goriva.
- 1.2. Pod uvjetom da gubitak ili oštećenje nisu posljedica pomanjkanja dužne pažnje osiguranika, vlasnika broda, broдача, upravitelja broda ili nadzornika odnosno neke njihove uprave na kopnu, ovim je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog
 - 1.2.1. neke skrivene mane u strojevima ili trupu broda,
 - 1.2.2. nepažnje peljara uz uvjet da peljar nije zapovjednik, časnik ili član posade broda,
 - 1.2.3. nepažnje popravljača ili naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme pod uvjetom da te osobe nemaju svojstvo osiguranika iz ovog ugovora,
 - 1.2.4. dodira sa zrakoplovom, helikopterima ili drugim letjelicama, ili predmetima što iz njih ispadnu.
- 1.3. Zapovjednik, časnici, posada ili peljari neće se smatrati vlasnicima broda u smislu ove klauzule (6) ni ako su suvlasnici osiguranog broda.

Napomene:

Ove institutske klauzule istovjetne su klauzulama u Institute Time Clauses (1995) osim što je smanjen broj osiguranih rizika navedenih u klauzuli br. 6

"Perils Clause", što se vidi i iz samog naslova ove zbirke. Rizici navedeni u klauzuli 6.1 istovjetni su u obje zbirke; u zbirci na "puno" i na "suženo" pokriće.

U klauzuli 6.2 u odnosu na "puno" pokriće izostavljeni su ovi rizici:

- "prsnuće kotlova, lom osovine",
- "nepažnja zapovjednika, časnika ili posade broda",
- "baraterija zapovjednika, časnika ili posade broda".

1/11/95 (Samo za upotrebu uz važeći oblik MAR pomorske police)

**Institutske klauzule za osiguranje brodova
na određeno vrijeme od ratnih rizika i rizika štrajka
(Institute War and Strikes Clauses, Hulls - time)**

Na ovo osiguranje primijenit će se englesko pravo i praksa.

1. Osigurani rizici

Ovo osiguranje, osim šteta isključenih iz osiguranja niže navedenim odredbama, pokriva gubitak ili oštećenje broda nastalo zbog

- 1.1. rata, građanskog rata, revolucije, ustanka, pobune, građanskih sukoba koji zbog toga nastanu, ili bilo kojeg neprijateljskog akta od jedne zaraćene strane ili protiv nje;
- 1.2. zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja, kao i od posljedica tih akata ili pokušaja da se oni izvrše;
- 1.3. zaostalih mina, torpeda, bombi i od drugog napuštenog ratnog oružja;
- 1.4. postupaka štrajkaša, radnika otpuštenih s posla ili osoba koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim nemirima;
- 1.5. postupaka terorista ili bilo koje osobe koja djeluje zlonamjerno ili s političkim pobudama;
- 1.6. konfiskacije ili eksproprijacije.

2. Uključivanje u ugovor klauzula za osiguranje pomorskih rizika

Institutske klauzule za osiguranje brodova na određeno vrijeme od 1.11.1995. (uključujući i Klauzulu o sudaru - za 100% odgovornosti), osim klauzula 1.4, 2, 3, 4, 5, 6, 12, 22.1.8, 23, 24, 25, 26 i 27, smatraju se sastavnim dijelom ovog ugovora, ako nisu u suprotnosti s odredbama ovih uvjeta.

Osiguranje će ostati na snazi i u slučaju povrede jamstva u odnosu na tegljenje i usluge spašavanja, pod uvjetom da se odmah pošto se to sazna o tome obavijeste osiguratelji i prihvati dopunska premija koju osiguratelji zatraže.

3. Rizik depozesije broda

Ako je zbog zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja, zadržavanja, konfiskacije i eksproprijacije osiguranog broda osiguranik onemogućen u slobod-

nom korištenju ili raspolaganju brodom u neprekidnom razdoblju od 12 mjeseci, tada će se kod utvrđivanja je li osigurani brod pretrpio izvedeni potpuni gubitak smatrati da je osiguranik lišen posjeda broda bez ikakva izgleda da će ga ponovno dobiti.

4. Obavijest o šteti i ponude za popravak

Ako u slučaju nastanka neke nezgode postoji mogućnost da se osigurateljima postavi odštetni zahtjev za naknadu štete zbog gubitka ili oštećenja osiguranog broda, o tome se neodgodivo moraju obavijestiti osiguratelji od dana kada su osiguranik, vlasnici ili upravitelji saznali ili su trebali saznati za nastanak štete i prije pregleda štete, kako bi se osigurateljima omogućilo da, ako to žele, imenuju vještaka koji će ih predstavljati.

Ako osiguratelji nisu obaviješteni u roku od dvanaest mjeseci od dana kada je osiguranik saznao za štetu, osiguratelji su automatski oslobođeni dužnosti naknade štete u odnosu na svaki odštetni zahtjev iz ovog osiguranja koji se odnosi ili je proizašao iz takve nezgode ili gubitka odnosno oštećenja, osim ako se osiguratelji pisano ne suglase drugačije.

5. Isključenja iz osiguranja

Ovo osiguranje ne pokriva:

- 5.1.** Gubitak, oštećenje, odgovornost ili trošak koji su nastali zbog
 - 5.2.1.** izbijanja rata (bez obzira na to je li rat objavljen ili nije) između bilo koje od ovih zemalja: Ujedinjenog Kraljevstva, SAD, Francuske, Ruske Federacije, Narodne Republike Kine;
 - 5.2.2.** rekvizicije ili prisilne prodaje;
 - 5.2.3.** zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja, zadržavanja, konfiskacije ili eksproprijacije od strane ili po nalogu državne, neke javne ili lokalne vlasti zemlje čije državljanstvo ima vlasnik ili zemlja u kojoj je brod upisan u upisnik brodova;
 - 5.2.4.** zaustavljanja, ograničenja, zadržavanja, konfiskacije i eksproprijacije na temelju propisa o karanteni ili zbog povrede carinskih ili trgovinskih propisa;
 - 5.2.5.** pokretanja redovnih sudskih postupaka, propusta u pružanju jamstva ili u plaćanju globe ili kazne ili zbog nekog drugog uzroka financijske naravi;
 - 5.2.6.** piraterije (ovo isključenje neće utjecati na pokriće prema klauzuli 1.4).
- 5.2.** gubitak, oštećenje ili trošak, koji su izravno ili neizravno, djelomično ili u cijelosti nastali zbog

- 5.2.1.** ionizirajuće radijacije ili onečišćenja od radioaktivnosti bilo kojeg nuklearnog goriva, nuklearnog otpada ili izgaranja nuklearnog goriva,

- 5.2.2.** radioaktivnih, otrovnih, eksplozivnih ili drugih opasnih ili onečišćenih stvari koje pripadaju bilo kojoj nuklearnoj instalaciji, reaktoru ili drugim nuklearnim sklopovima,

- 5.2.3.** upotrebe ratnog oružja za koje se koristi atomska ili nuklearna fisija i/ili fuzija ili neka druga slična reakcija ili radioaktivna sila ili tvar.

- 5.3.** Gubitak, oštećenje, odgovornost ili trošak osiguranik prema Institutskim klauzulama za osiguranje brodova na određeno vrijeme od 1.11.1995. (uključujući Klauzulu o sudaru - za 100% odgovornosti iz sudara) ili bi bili naknadivi prema tim klauzulama kad ne bi bilo klauzule br. 12.

- 5.4.** Odštetne zahtjeve za iznose koji su naknadivi prema bilo kojem drugom osiguranju u odnosu na osiguranik brod ili bi prema tim osiguranjima bili naknadivi kad ovog osiguranja ne bi bilo.

- 5.5.** Odštetne zahtjeve za troškove uzrokovane zakašnjenjem osim onih troškova zbog zakašnjenja koji bi načelno bili naknadivi prema engleskom pravu i praksi u primjeni York - Antwerpenskih pravila, 1994.

6. Prestanak osiguranja

- 6.1.** Osiguratelj i osiguranik mogu jednostranom izjavom raskinuti ovaj ugovor uz otkazni rok od 7 dana (takav raskid stupa na snagu pošto protekne rok od 7 dana računajući od ponoći onog dana kada je osiguratelj ili osiguranik izjavio raskid). Osiguratelj je međutim suglasan s tim da ovo osiguranje održi na snazi, uz uvjet da se prije isteka otkaznog roka postigne sporazum između osiguratelja i osiguranika o novim premijskim stopama i/ili uvjetima osiguranja i/ili jamstvima.

- 6.2.** Bez obzira na to je li izjavljen raskid ugovora ili nije, ovo će osiguranje **AUTOMATSKI PRESTATI**:

- 6.2.1.** u trenutku detonacije u neprijateljske svrhe nekog nuklearnog ratnog oružja, kako je definirano u klauzuli br. 4.1.1, bez obzira na to gdje je i kada do takve detonacije došlo i je li osiguranik brod bio uključen u taj događaj ili nije;

- 6.2.2.** u trenutku izbijanja rata (bez obzira na to je li rat objavljen ili nije) između bilo koje od ovih zemalja: Ujedinjenog Kraljevstva, SAD, Francuske, Ruske federacije, Narodne Republike Kine;

- 6.2.3.** ako brod bude rekviriran, pravno ili faktično.

6.3. U slučaju prestanka ovog ugovora izjavom o raskidu jedne od stranaka ili automatski na temelju odredaba klauzule br. 5, kao i u slučaju prodaje broda, osiguranik ima pravo na povrat razmjernog dijela neto-premije. Ovaj ugovor neće proizvesti nikakav pravni učinak ako poslije sklapanja ugovora, a prije početka snošenja rizika od strane osiguratelja, nastupi neki događaj zbog kojeg bi ovo osiguranje automatski prestalo na temelju odredaba klauzule br. 6 ovih uvjeta.

LITERATURA

- Arnould's Law of Maritime Insurance and Average (Mustil, Gilman), London 1981.
- Aržek, Zvonimir - Transport i osiguranje, Zagreb 1991.
- Brice, Geoffrey - Maritime Law of Salvage, London 1983.
- Brown, Robert - Marine Insurance, Vol. 1, Principles and Basic Practice, London 1986.
- Brown, Robert - Marine Insurance, Vol. 2, Cargo Practice, London 1985.
- Brown, Robert - Marine Insurance, Vol. 3, Hull Practice, London 1993.
- Buglass, Leslie - Marine Insurance Claims, Cambridge-Maryland, 1972.
- Buglass, Leslie - Marine Insurance and General Average in the US, Centreville, Maryland 1981.
- Čorić, Dorotea - Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem, Zagreb 2002.
- Dela Rue, Colin - Anderson, Charles - Shipping and the Environment, Law and Practice, London 1998.
- Dover, Victor - Handbook to Marine Insurance, London 1975.
- Ferrarini, Sergio - Le assicurazioni marittime, Milano 1984.
- Franasović, Ante - Praksa transportnih osiguranja, Zagreb 1987.
- Frančisković, Ivan - Sustav transportnih osiguranja, Zagreb 1994.
- Gilmore, G. - Black, C. - The Law of Admiralty, New York 1975.
- Goodacre, Kenneth - Marine Insurance Claims, London 1996.
- Grabovac, Ivo - Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split 1995.
- Grabovac, Ivo - Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split 2003.
- Hazelwood, Steven - P and I Clubs, Law and Practice, London 1989.
- Hlača, Vinko - Stanković, Gordan - Pravo zaštite morskog okoliša, Rijeka 1997.
- Hill, Robertson, Hazelwood - An Introduction to P & I, London 1988.
- Holdert, H.M.C. - Buzek, F.J. - Collision Cases, Judgments and Diagrams, London 1984.
- Hudson, Geoffrey - The York - Antwerp Rules, London 1996.
- Hudson, Geoffrey, - The Institute Clauses, London 1999.
- Hudson, N.G. - Allen, J.C. - Marine Claims Handbook, London 1996.
- Hughes G. - Cornah R. - A guide to general avarage, London 1994.
- Hodges, Susan - Law of Marine Insurance, London 1997.
- Ivamy, Hardy - Marine Insurance, London 1985.
- Jakaša, Branko - Pravo osiguranja, Zagreb 1984.

- Jakaša, Branko - Udžbenik plovodbenog prava, Zagreb 1984.
- Jankovec, Ivica - Pomorske havarije, Beograd 1965.
- Kačić, Hrvoje - Naknada štete u slučaju sudara brodova, Zagreb 1968.
- Kennedy's Law of Salvage, London 1985.
- Lloyd's Survey Handbook, London 1985.
- Lowndes - Rudolf, General Average and York-Antwerp Rules, 1990.
- Luddeke, F. Cristof - Marine Claims, London 1993.
- Marsden - Collision at Sea, London 1982.
- O'May, D. - Hill, J. - On Marine Insurance, London 1993.
- Parks, Alex - The Law and Practice of Marine Insurance and Average, 1. i 2. knjiga London 1988.
- Pavić, Drago - Pomorsko osiguranje I, Zagreb 1986.
- Pavić, Drago - Pomorsko osiguranje II, Zagreb 1994.
- Pavić, Drago - Institutske klauzule pomorskog osiguranja, Zagreb 1991.
- Pavić, Drago - Pravo pomorskog osiguranja, Zagreb 1997.
- Petranović, Vladimir - Osiguranje i reosiguranje, Zagreb 1984.
- Pirš, Andrej - Transportno zavarovanje, Portorož 2000.
- Radović, Zoran - Osiguranje spašavanja na moru, Beograd 1980.
- Ritter - Abraham - Des recht der seeversicherung, Hamburg 1967.
- Rodière, René - Droit maritime, Pariz 1983.
- Rogers Nigel - Ahern John - A guide to marine hull insurance claims, London 1993.
- Rose, F.D. - General Average: Law and Practice, London 1997.
- Seršić, Maja - Međunarodno-pravna zaštita morskog okoliša, Zagreb 2003.
- Stanković, Predrag - Spasavanje u plovodbenom pravu Jugoslavije, Rijeka 1988.
- Stanković, Predrag - Pomorske havarije, Zagreb 1988.
- Sturt, R.H.B. - The Collision Regulations, London 1984.
- Thompson, C.B. - Surveying Marine Damage, London 1994.
- Tomašić, Veljko - Transportno osiguranje, Beograd 1987.
- Tomašić, Veljko - Ugovor o plovodbenom osiguranju, Beograd 1990.
- Vincenzini, Enrico - International Salvage Law, London 1992.
- Winter, D. William - Marine Insurance, Its Principles and Practice, New York 1952.

INDEKS POJMOVA

A

abandonment, 153
 accident, 24
 accidental damage, 28
 actio directa, 102
 actual total loss, 152
 agreed value, 148
 aktivna legitimacija osiguratelja, 159
 all risks, 6, 161, 162
 autonomno pravo, 59
 avarija, 4
 average adjuster, 42
 average bond, 45, 51

B

bank guarantee, 44, 47
 baraterija, 172
 Both to blame collision clause, 126
 brod kao osigurani predmet, 167
 brodolom, 7
 Bunker konvencija, 99

C

call
 - advance call, 200
 - supplementary call, 201
 Cargo Policy, 146
 certifikat osiguranja, 146
 cesija prava, 145
 Civil Liability Convention, 100, 104
 Classification Clause, 168, 180
 Collision Liability Clause, 173, 202

common safety, 14
 compromised total loss, 152
 constructive total loss, 152
 contributory value, 33
 Cost, insurance, freight, 36, 38
 Council of Lloyd's, 69, 91
 CRISTAL, 105
 cross liability principle, 174

D

Deductible clause, 158
 djelomični gubitak ili oštećenje, 154
 djelomično osiguranje, 149
 doprinos u zajedničku havariju, 37,
 39, 42
 doprinoseća vrijednost, 33, 37
 dopunska osiguranja broda, 184
 dopunski rizici, 147
 Due diligence, 171, 172
 Duty of assured clause, 188
 dužna pažnja, 171, 172
 dužnička masa, 33, 34, 37, 39
 dužnosti osiguranika, 176, 185

E

elementi ugovora o osiguranju, 143
 English law and practice clause, 209

F

fleet insurance, 144
 flotantna polica, 144
 franšiza, 157
 Fund Convention, 102, 104

G

general average, 4, 9
general average adjustment, 32
general average deposit, 46, 224
general average guarantee, 44, 46
globalno ograničenje odgovornosti,
120, 130

H

havarija, 4
havarijska obveznica, 45, 220, 222
havarijski depozit, 46, 224
havarije štete, 16, 17
havarije troškovi, 16, 22
hostile act, 178
hull and machinery, 48, 213
Hull and Machinery Policy, 146
Hull classification clause, 168

I

implied warranties, 169
Institute Cargo Clauses, 161
Institute Cargo Clauses (A), 161, 162
Institute Cargo Clauses (B), 161, 162
Institute Cargo Clauses (C), 161, 163
Institute Hull Clauses, 170
Institute of London Underwriters,
161
Institute Strikes clauses (Cargo),
165
Institute Time Clauses-Hulls, 170,
171, 179
Institute Voyage Clauses-Hulls, 170
Institute War and Strikes Clauses,
Hulls, 178

Institute War Clauses (Cargo), 165
institutske klauzule, 161, 170, 179,
283
Institute warranties clause, 168
International Hull Clauses, 166,
170, 171, 181
isključeni rizici, 157, 163, 173, 175
ISM Code, 86, 185
izbacivanje tereta u more, 17, 163
izvedeni potpuni gubitak, 153

J

jamstva osiguranika, 169
jamstva banke, 44, 47
jamstvo osiguratelja, 44, 46, 225
jednostrana krivnja, 126
jettison, 17

K

kategorije šteta, 151, 152
uzročni odnos između rizika i štete,
150
klasifikacija brodova i osiguranje,
168
Klauzula "od skladišta do skladišta",
164
Klauzula o isključenim štetama
zbog nesposobnosti broda za
plovidbu, 164
Klauzula o isključenju ratnih rizika,
164
Klauzula o isključenju rizika štrajka,
164
Klauzula o isključenju šteta zbog
zlonamjernih postupaka, 175

Klauzula o isključenju nuklearnog
rizika, 298
Klauzula o nepopravljenom osigu-
ranom predmetu, 176
Klauzula o obavještanju o šteti i
ponudama za popravak, 176
Klauzula o odbitnoj franšizi, 173
Klauzula o odbitku "novo za staro",
173
Klauzula o odštetnim zahtjevima,
187
Klauzula o osiguranim rizicima,
102, 171, 182
Klauzula o osiguranju 3/4 odgo-
vornosti iz sudara, 173, 183
Klauzula o oštećenju podvodnog
dijela broda, 176, 194
Klauzula o plovidbi, 184
Klauzula o prestanku osiguranja,
145, 164
Klauzula o prijevozu, 164
Klauzula o primjeni engleskog
prava i prakse, 209
Klauzula o promjeni putovanja, 164
Klauzula o riziku deposesije broda,
153
Klauzula o riziku onečišćenja, 172
Klauzula o sudaru uslijed obostrane
krivnje, 126, 162
Klauzula o štetama isključenim iz
osiguranja, 163, 175
Klauzula o zajedničkoj havariji i
spašavanju, 162, 173
Klauzula o zaradama i troškovima
uzdržavanja posade, 176
Konvencija o spašavanju, 5, 22, 57,
58, 61, 253
krajnja nepažnja osiguranika, 157

L

latent defect, 32, 172
Lisabonska pravila, 120, 128
Lloyd's agents, 52
Lloyd's average bond, 45, 220, 222
Lloyd's Open Form, 60, 66, 69, 88,
245
Lloyd's standard form of salvage
agreement, 60, 66, 69, 70, 88,
245, 256

M

maintenance, 193
marine cargo insurance, 160
marine hull insurance, 167
MARPOL konvencija, 95, 105
MERSAR, 59
marine hull policy, 167
mjerodavno pravo za ugovor, 82,
208
mutual insurance, 200
mutual associations, 200

N

nadosiguranje, 149
nagrada za spašavanje, 71, 77, 173
napuštanje, 153
nasukanje, 7, 18
neskrivljeni sudari, 124
nestanak broda, 7
nevalutirane police, 148
New Marine Policy Form, 146, 161,
170, 273
no cure - no pay, 58, 69, 88, 256

nova pomorska policia, 146, 161,
170, 273

novo za staro, 173, 186

O

obvezno spašavanje, 63

obvezno osiguranje, 200

odgovornost broдача, 198

odgovornost spašavatelja, 80

onečišćenje morskog okoliša, 8, 95

opći ugovori, 144

osigurana svota, 148

osigurane štete, 151

osigurani predmet, 147, 160, 167

osigurani rizici, 147, 162, 171

osigurani slučaj, 150

osiguranik, 143

osiguranje brodova, 166

osiguranje na vrijeme, 144

osiguranje odgovornosti, 198

osiguranje ratnih rizika, 165, 178,
181

osiguranje robe, 160

osiguranje samo potpunog gubitka,
177

osiguranje spašavanja, 83

osiguranje "svih rizika", 161, 162

osiguranje za putovanje, 144

osiguranikovi troškovi spašavanja,
155

osiguratelj, 143

osigurateljstvo, 44, 46, 225

osigurljiv interes, 143

osnovni rizici, 147

oštećenje osiguranog predmeta,
189, 190

P

partial loss, 4, 154

particular average, 49, 154, 190

perils of the seas, 6

podosiguranje, 149

pojedinačni ugovori, 144

policia osiguranja, 146

pomorska havarija, 3

pomorska nezgoda, 3

pomorski pothvat, 13, 14

Pomorski zakonik, 10, 141

pomorsko osiguranje, 141

posebna havarija, 4, 9

posebna naknada, 58, 74

posljedične štete, 151

potonuće broда, 7

potpuni gubitak

- stvarni potpuni gubitak, 152

- izvedeni potpuni gubitak, 153

- sporazumni potpuni gubitak,
152

- pretpostavljeni gubitak, 152

požar, 7, 17, 162, 163, 171

pravo pomorskog osiguranja, 141

pravo subrogacije osiguratelja, 159

premija osiguranja, 150

pretpostavljeni potpuni gubitak, 152

prijenos prava iz ugovora, 145

predmet osiguranja, 147

privremeni popravak, 27, 192

Protecting and Indemnity Clubs,
75, 84, 200

Proximate cause, 151

Puno osiguranje, 149

R

ratni i politički rizici, 148, 157, 165,
178

rizici

- isključeni, 173

- osigurani, 147, 165, 171

rizici mora - pomorski rizici, 171,
172

roba kao osigurani predmet, 160

S

salvage, 61, 62

Salvage association, 51, 213

salvage operation, 61

Scopic klauzula, 75

sea protest, 49

segregated ballast tanks, 107, 229

S.G. policy Form, 146

single liability principle, 174

sklonišna luka, 23

skrivena mana, 172

skrivljeni sudari, 125

Small general average clause, 50

Solas konvencija, 59, 64, 119

spašavanje, 55

spašavanje osoba, 64

spacial compensation, 23, 58, 74

Special Drawing Right, 101, 131

spontano spašavanje, 65

sporazumni potpuni gubitak, 152

stranke ugovora, 143

stvarna vrijednost osiguranog pred-
meta, 148, 149

stvarni potpuni gubitak, 152

subrogacija osiguratelja, 159

substituted expenses, 29

sudar brodova, 6, 117, 121, 132

Š

štete isključene iz osiguranja, 157,
175

štete nastale krivnjom osiguranika,
157, 175

štete nastale zbog mane i nespo-
sobnosti broда za plovidbu, 146

štete nastale zbog skrivene mane,
172

T

temporary repairs, 27, 192

time policy, 144

total loss, 152, 177

total loss only, 177

TOVALOP, 104

trajanje ugovora

- ugovor za putovanje, 144

- ugovor na vrijeme, 144

transportno osiguranje, pojam, 141
troškovi bojenje podvodnog dijela
broда, 176

troškovi dokovanja, 193

troškovi neposredno uzrokovani
osiguranim slučajem, 155

troškovi premještanja broда, 192

troškovi utvrđivanja i likvidacije
štete, 156

U

ugovaratelj osiguranja, 143

ugovor na vrijeme, 144

ugovor o pomorskom osiguranju,
142, 145

ugovor o spašavanju, 66, 87, 90, 245

ugovor za putovanje, 144
ugovorena vrijednost, 148
ugovorene granice plovidbe, 168,
185
ugovorna odgovornost broдача, 199
ugovorno spašavanje, 63
unrepaired damage, 176
unseaworthiness, 164
unvalued policy, 148
uvjeti osiguranja, 142
uzajamno osiguranje (mutual insurance), 200
uzastopne štete, 145

V

vađenje potonulih stvari, 84
valutacija broда, 167
valutirane police, 148
vessel, pojam, 122
vinkulacija police osiguranja, 145
vjerovnička masa, 33, 35
vozarina, 36
vrste ugovora o osiguranju
- opći ugovori, 144
- pojedinačni ugovori, 144

W

Wages and maintenance, 26, 176,
193
war and strikes clauses, 165, 178
Warehouse to warehouse clause,
161
Waterborne agreement, 165
wilful misconduct of assured, 163

Z

zajednička havarija, 9
- kategorija štete, 155
- pojam, 13
zajednička krivnja za sudar, 126

Y

York-antwerpenska pravila, 11, 19,
60, 235