

Pravni aspekti osiguranja tereta u pomorskom prijevozu

Nadinić, David

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:172189>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-30**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Preddiplomski sveučilišni studij Nautike i tehnologije pomorskog prometa (jednopedmetni -
izvanredni)

The seal of the University of Zadar is a circular emblem. It features a central illustration of a building with a dome and several windows. The text "SVEUČILIŠTE" is written along the top inner edge, and "U ZADRU" along the top outer edge. The bottom inner edge contains "UNIVERSITAS STUDIORUM JADERTINA" and the bottom outer edge contains "1961" on the left and "2022" on the right.

David Nadinić

**Pravni aspekti osiguranja tereta u pomorskom
prijevozu**

Završni rad

Zadar, 2023.

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Preddiplomski sveučilišni studij Nautike i tehnologije pomorskog prometa (jednopedmetni -
izvanredni)

Pravni aspekti osiguranja tereta u pomorskom prijevozu

Završni rad

Student/ica:

David Nadinić

Mentor/ica:

doc. dr. sc. Marija Pijaca

Komentor/ica:

upišite zvanje, ime i prezime komentora/ice

Zadar, 2023.



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **David Nadinić**, ovime izjavljujem da je moj **završni** rad pod naslovom **Pravni aspekti osiguranja tereta u pomorskom prijevozu** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 3. srpnja 2023.

SADRŽAJ:

1. UVOD	1
2. POMORSKI PRIJEVOZ I OSIGURANJE TERETA.....	2
2.1. Povijesni razvoj i obilježja pomorskog prijevoza.....	2
2.2. Važnost osiguranja tereta u pomorskom prijevozu	3
2.3. Vrste pomorskog osiguranja.....	5
2.3.1. Kargo osiguranje	5
2.3.2. Kasko osiguranje.....	6
2.4. Rizici u pomorskom prijevozu	8
2.4.1. Osigurani rizici u pomorskom prometu	9
2.5. Sigurnost plovidbe	9
2.6. Trendovi razvoja pomorskog osiguranja	10
3. MEĐUNARODNI PRAVNI OKVIR ZA OSIGURANJE TERETA	12
3.1. Međunarodne konvencije - općenito	12
3.2. Konvencije donesene u Haagu.....	13
3.3. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem (CLC).....	14
4. VAŽNI POJMOVI U VEZI OSIGURANJA TERETA U POMORSKOM PRIJEVOZU ..	15
5. POSEBNO O OSIGURANJU OPASNOG TERETA.....	17
5.1. Propisi o prijevozu opasnih tereta morem	17
5.2. Zakonski izvori prijevoza opasnih tereta u RH	17
5.3. Međunarodni izvori prijevoza opasnih tereta	19
6. ZAKLJUČAK	21
7. LITERATURA:.....	22
SAŽETAK.....	25
ABSTRACT	26

1. UVOD

Pravni aspekti osiguranja tereta u pomorskom prijevozu predstavljaju važan i neizostavan dio poslovnog okruženja u kojem se odvija međunarodna trgovina. Pomorski prijevoz, kao jedan od najvažnijih načina prijevoza robe, nosi sa sobom različite rizike i potencijalne gubitke. Upravo radi tih rizika, osiguranje tereta postaje ključan instrument zaštite interesa svih sudionika lanca opskrbe [3, 4, 5].

Osiguranje tereta pruža financijsku sigurnost i zaštitu od mogućih gubitaka koji se mogu dogoditi tijekom transporta robe morem. Međutim, kako bi osiguranje tereta bilo učinkovito, nužno je razumjeti i primijeniti relevantne pravne izvore koji reguliraju prava i obveze svih uključenih strana. Međunarodni pravni okvir za osiguranje tereta u pomorskom prijevozu sastoji se od raznih konvencija i propisa koji pružaju smjernice za postupanje u slučaju šteta i sporova [6, 15, 16]. Neke od konvencija imaju ključnu ulogu u reguliranju odgovornosti prijevoznika tereta, ograničenjima odgovornosti i rješavanju sporova. Ujedno, važnu ulogu u reguliranju prava i obveza stranaka iz odguranja tereta imaju i institutske klauzule koje se uobičajeno koriste u međunarodnom prijevozu tereta [2].

Stoga su u ovom radu istraženi pravni aspekti osiguranja tereta u pomorskom prijevozu i njihova uloga u zaštiti interesa sudionika lanca opskrbe. Analizirane su međunarodne konvencije i propisi koji reguliraju osiguranje tereta te ključni elementi ugovora o osiguranju tereta. Također, istaknuta je i važnost pravovremenog prijavljivanja šteta i procjene štete u osiguranju tereta.

Konačno, razumijevanje pravnih aspekata osiguranja tereta u pomorskom prijevozu ključno je za uspješno upravljanje rizicima i osiguravanje sigurnosti transporta tereta tijekom prijevoza. Ujedno, kroz detaljnu analizu pravnih okvira i njihove primjene može se pridonijeti unaprjeđenju efikasnosti i zaštite interesa svih sudionika u pomorskom prijevozu.

2. POMORSKI PRIJEVOZ I OSIGURANJE TERETA

Pomorski prijevoz smatra se ključnom granom međunarodne trgovine i logistike te predstavlja jedan od najstarijih oblika prijevoza tereta u svijetu koji omogućava prijevoz velikih količina tereta na globalnoj razini, povezivanjem zemalja i kontinenata. Pomorski prijevoz pruža prednosti kao što su veliki kapacitet, ekonomičnost te globalna pokrivenost. Uzimajući u obzir prirodu pomorskog prijevoza, prisutan je određen stupanj rizika koji prati prijevoz tereta morem. Ovi rizici uključuju gubitak, oštećenje ili kašnjenje tereta, gubitak broda pa čak i incidente koji mogu dovesti do onečišćenja mora. Da bi se smanjio rizik, ali i osigurala zaštita interesa strana koje su uključene, važnu ulogu ima osiguranje tereta [9, 11,13,14].

Osiguranje tereta, koje pruža zaštitu vlasnicima tereta od financijskih gubitaka, ima važnu ulogu uslijed događaja koji su neželjeni tijekom prijevoza. Ti događaji mogu biti gubitak tereta zbog havarije broda, potonuća, krađe, gubitka ili štete na teretu koja je uzrokovana lošim uvjetima transporta. Vlasnici kroz osiguranje tereta prenose određen dio rizika na samog osiguravatelja koji će nastankom štete nadoknaditi financijski gubitak ili pružati kompenzaciju koja je odgovarajuća. Osiguravanjem tereta se žele zaštititi svi sudionici u lancu opskrbe. Naime, osiguranje tereta pruža sigurnost vlasnicima tereta, brodovlasnicima i špediterima te im omogućava da se usredotoče na poslovne aktivnosti bez straha od nastanka štete.

2.1. Povijesni razvoj i obilježja pomorskog prijevoza

Prvi pravni propisi o plovidbi nađeni su u Babilonskom zakoniku kralja Hamurabija oko 2000. godina prije naše ere. Započete pomorsko pravne odnose iz stare civilizacije dodatno je razvilo grčko i rimsko doba. Naime, Rimsko pravo poznavnato je po pravilu *receptum nautarum* prema kojem je odgovornost pomorskih prijevoznika prestajala u slučaju kada je do štete došlo višom silom [1].

Nakon raspada Rimskog carstva stvorilo se startutarno pravo.

Nadalje, u Velikoj Britaniji uveden je *Responsibility of Shipowners Act*, 1733., dok je u Francuskoj uveden *Code de Commerce*, 1807. godine. Ovi pravni izvori predstavljaju prve nacionalne kodifikacije pomorskog prava [15]. Uz ove pravne izvore, austrijski Politički edikt za pomorsku plovidbu bio je, također, važan pravni izvor pomorskog prava svog vremena. Ovi zakoni obrađivali su važna pomorsko pravna pitanja. Npr. tako je francuski *Code de Commerce* sve do 1959. godine određivao odgovornost brodarka u trgovačkom i nautičkom kontekstu [4].

Harter Act, kao preteča reguliranja ugovorne odgovornosti za prijevoz stvari morem kao i oslobađanja prijevoznika od odgovornosti za štete od nautičke odgovornosti, usvojena je u

Sjedinjenim Američkim Državama (u nastavku: SAD) 1893. godine. Ujedno, *Harter Act* je bio model zakona prema kojem su potom stvorena Haaška pravila. Naime, Haaška pravila su međunarodna konvencija koja je regulirala prijevoz tereta morem te pitanje odgovornosti za slučaj štete na teretu u prijevozu. Upravo je SAD 1937. godine među prvima ratificirala Haaška pravila pa je to rezultiralo globalnim prihvaćanjem istih pravila među državama [15].

Ratificiranje Haaških pravila, od strane bivše države SFRJ, bilo je donošenjem Zakona o ugovorima za iskorištavanje pomorskih brodova, a potom i Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi koji je poznat i kao Plovidbeni zakon. Ovi pravni izvori poslužili su kao model prvog Pomorskog zakonika u Republici Hrvatskoj (u nastavku: RH) donesenog 1994. godine. Pomorski zakonik je prvi pravni izvor s područja pomorskog prava u RH koji unutar svojih odredbi obuhvaća i odredbe o osiguranju tereta u pomorskom prijevozu. Deset godina nakon donošenja Pomorskog zakonika, odnosno 2004. godine, donesen je novi Pomorski zakonik (u nastavku: PZ) koji je, s nekoliko izmijena i dopina, na snazi i danas. Ujedno, isti pravni izvor, kao i prethodni, sadrži pravne odredbe o osiguranju tereta u pomorskom prijevozu.

2.2. Važnost osiguranja tereta u pomorskom prijevozu

Osiguranje tereta u pomorskom prijevozu važan je dio međunarodnog transporta robe. Pomorski transport pripada kategoriji plovidbenog transporta koji uključuje i unutarnju plovidbu rijekama, kanalima i jezerima uz plovidbu morem. Razvojem brodova, pomorski transport dobio je sve veći značaj u cilju postizanja veće sigurnosti i ekonomičnosti pri prijevozu robe. To je, također, potaknulo povećanje razmjene robe i trgovine preko mora. Brodovi koji se koriste za prijevoz robe moraju ispunjavati određene karakteristike pa se razlikuju trgovački brodovi (npr. teretni i putnički) od ratnih brodova te brodova namijenjenih upravnim, zdravstvenim i drugim ustanovama. Brodovi za prijevoz robe se dalje razlikuju prema vrsti robe koju prevoze, kao što su tankeri, brodovi za rasuti teret, opći teret, hladnjače, plinoviti teret, kontejnerski brodovi i sl. Također, brodovi mogu biti kategorizirani kao linijski brodovi ili brodovi slobodne plovidbe. Linijski brodovi slijede određenu rutu ili liniju, dok slobodna plovidba omogućuje prijevoz tereta bez potrebe za razvrstavanjem tereta na palubi, što olakšava proces iskrcaja i ukrcanja [5].

Kako bi se osigurao teret koji se prevozi morem, upotrebljava se engleska pomorska policia *Marine Policy*, koja predstavlja ispravu o sklopljenom ugovoru pomorskog osiguranja i koja sadržava institutske klauzule. Pomorsko osiguranje omogućuje slobodan prijenos policia i zajedno s pomorskom teretnicom čini ključan dokument u pravnoj sigurnosti međunarodne kupoprodaje. Institutskim klauzulama definiraju se odgovornosti prijevoznika, prodavatelja i

kupca robe koja se prevozi određenim prijevoznim sredstvom. U samoj pomorskoj polici nalaze se tri opće klauzule (A, B, C) koje osiguravaju transportne rizike. Svaka grupa općih institutskih klauzula sastoji se od 19 odredbi, pri čemu se razlikuju samo po prvoj odredbi, dok su ostale jednake u svakoj grupi. Prva odredba odnosi se na osigurane rizike [5].

U pomorskom prijevozu važna su i međunarodna pravila koja se odnose na tumačenje trgovinskih termina. Npr. kada se govori klauzulama pod nazivom INCOTERMS, uvjedno vrlo značajnim klauzulama u pomorskom prijevozu, pravila koja govore o prijevozu morem jesu:

- franko uz bok broda (FAS) (ukazuje na činjenicu da prodavatelj izvršava isporuku kada postavi robu uz bok broda, a od tada kupac snosi troškove kao i rizike robe) [3]



Slika 1. FAS INCOTERMS (preuzeto s: <https://internationalcommercialterms.guru/incoterms-fas/>)

- franko brod (FOB) (koristi se kada prodavatelj isporučuje robu na plovilo koje je odabrao kupac; kada roba bude stavljena na plovilo, kupac preuzima rizik; ova klauzula također obvezuje prodavatelja da obavi izvoznu carinu za robu) [3]



Slika 2. FOB INCOTERMS (preuzeto s: <https://www.sino-shipping.com/incoterm-free-on-board-complete-guide/>)

- trošak i vozarina (CFR) (obvezuju prodavatelja da dopremi robu na odabrano plovilo u određenoj luci, preuzimajući rizik za robu sve dok ne stigne u tu luku; sve troškove, uključujući i vozarine, tijekom prijevoza robe do određene luke, snosi prodavatelj; kada roba pređe brodsku

ogradu prilikom ukrcaja u luku, rizik prelazi na kupca kako bi se izbjegla eventualna oštećenja robe) [3]



Slika 3. CFR INCOTERMS (preuzeto s: <https://www.dripcapital.com/resources/blog/cfr-incoterms-cost-and-freight>)

- cijena, osiguranje i vozarina (CIF) (klauzula kojom troškove i vozarine dopreme robe plaća prodavatelj kako bi se roba dopremila u određenu luku; koristi se kod ugovaranja osiguranja koje se odnosi na eventualnu propast ili oštećenje; na prodavatelju je rizik sve do isporučenja robe) [3].

2.3. Vrste pomorskog osiguranja

Pojam pomorskog osiguranja obuhvaća pravni sporazum o osiguranju koji se odnosi na osiguranje brodova, tereta koji se prevozi brodovima te drugih interesa koji su izloženi rizicima mora ili u vezi s pomorskim putovanjem. Širi pojam od pomorskog osiguranja je transportno osiguranje u koje spadaju i pomorsko osiguranje te osiguranje u drugim granama transporta [15].

Transportno osiguranje predstavlja granu osiguranja koja se bavi osiguranjem interesa koji su izloženi rizicima pri prijevozu putem mora, unutarnjim vodama, kopnom i zrakom, bilo da se radi o samo jednoj vrsti prijevoza ili kombinaciji više vrsta prijevoza [14].

U smislu pomorskog osiguranja, može se nadalje razlikovati više podvrsta osiguranja, poput kargo, kasko i klupskog osiguranja [16].

2.3.1. Kargo osiguranje

Kargo osiguranje se koristi za osiguravanje robe u međunarodnom, ali i u domaćem/nacionalnom prijevozu. Poznato je i kao pomorsko osiguranje, odnosno kao *Marine cargo insurance* [19].

U domaćem se prijevozu primjenjuju opći uvjeti domaćih osiguravatelja dok se u međunarodnom prijevozu koriste *Institute London* ili *American Cargo Clauses A,B i C*. Svota koja je osigurana u kargo osiguranju obuhvaća vrijednost robe, troškove prijevoza i osiguranja, te carine, špedicije i očekivanu dobit koja iznosi do 20% stvarne vrijednosti robe. Ugovaratelj može odabrati osiguranje protiv svih rizika ili samo nekih jasno naznačenih u polici [15, 16, 19].

Poznata je *New Policy Form (MAR)*, odnosno polica koja se koristi za ovakvu vrstu osiguranja, a sadrži pet osnovnih kompleta klauzula pokrića. Ugovaratelj može birati između A, B i C pokrića osiguranja od pomorskih rizika. Osiguranje A pruža najopsežnije pokriće, B pruža nešto uže pokriće od A, dok C predstavlja minimalno pokriće [19]. Prikaz pokrića, odnosno klauzula kargo osiguranja naznačen je u tablici 1. u nastavku.

Tablica 1. Prikaz klauzula i njihova pokrića kod kargo osiguranja [19]:

A	B	C
Osigurani rizici (engl. <i>Risks Clause</i>)	– požar ili eksplozija, – nasukanje, nasjedanje na dno, potonuće ili prevrnuće broda ili drugog plovila, – prevrnuće ili iskliznuće kopnenog vozila, – sudar ili dodir broda, drugog plovila ili prijevoznog sredstva s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom, – iskrcaj tereta u luci skloništa, – zemljotres, vulkanska erupcija i udar groma.	Isključeni rizici zemljotresa, vulkanske erupcije i udara groma
Zajednička havarija (engl. <i>General Average Clause</i>)	– zajednička havarija, – bacanje tereta u more ili otplavlivanje sa palube broda, – prodor morske, jezerske ili riječne vode u brod, drugo plovilo, drugo prijevozno sredstvo, kontejner ili u mjesto uskladištenja robe.	ne obuhvaća rizike otplavlivanja robe sa palube broda i prodora morske, jezerske ili riječne vode u brod, drugo plovilo, drugo prijevozno sredstvo, kontejner ili u mjesto uskladištenja robe
Suodgovornost za sudar (engl. <i>Both to Blame Collision Clause</i>)	Potpuni gubitak (“total loss”) pojedinog koleta – pad za vrijeme ukrcaja / iskrcaja	/
Puno pokriće		Minimalno pokriće

2.3.2. Kasko osiguranje

Kasko osiguranje smatra se dobrovoljnim oblikom osiguranja te se može koristiti kod različitih vrsta plovila [23].

Kasko osiguranja, koje se odnosi na brodice i na jahte, najčešće, prema općim uvjetima osiguranja osiguratelja, uključuju sljedeća pokrića [20]:

- pomorske nesreće poput sudara, udara, nasukanja, potonuća i drugih izvanrednih i nepredvidljivih događaja koji se događaju tijekom plovidbe morem

- štete koje su uzrokovane nepogodama poput tuče, plimnog vala, udara munje, groma, potresa, požara, eksplozije
- nesreće tijekom ukrcavanja, zatim iskrcavanja, prekrcaja, premještanja tereta ili goriva s ili na plovilo
- nesreće tijekom izvlačenja plovila na obalu ili spuštanja s dizalice te tijekom prijevoza koji je unutar radijusa od 10 kilometara od mjesta izvlačenja
- štete uzrokovane skrivenim nedostacima kao i zamorom materijala na trupu, stroju ili opremi
- štete uzrokovane nepažnjom ili namjernim postupcima osoba koje nisu na plovilu, brodograditelja ili trećih osoba
- krađa ili korištenje plovila koje je neovlašteno te provalna krađa opreme.

Štete nastale kao rezultat namjere ili krajnje nepažnje osiguranika isključene su iz kasko osiguranja. Također su isključene štete nastale zbog mana ili nesposobnosti plovila, popravaka koji nisu izvršeni do kraja od prethodnih šteta, nuklearnih eksplozija, radijacija, konstrukcijske greške i zapuštenost [20].

2.3.3. Klupsko osiguranje (P&I osiguranje)

Klupsko je osiguranje poznato i kao P&I, odnosno *Protecting and Indemnity* osiguranje. Razvilo se kako bi nadoknadilo nedostatke onih osiguranja koja su standardna i koji ne obuhvaćaju većinu oblika odgovornosti broдача. Standardna osiguranja ne pružaju često potpunu pokrivenost odgovornosti u slučajevima sudara. Kada potencijalni osiguranik ima interes da se osigura za aktivnost plovidbe, postoje tri moguća izvora odgovornosti, a to su:

- ugovorna odgovornost
- izvanugovorna odgovornost
- odgovornost prema vlastitoj posadi broдача [15, 16].

Klupsko osiguranje (P&I) se razvija s ciljem pružanja pokrića za sve navedene vrste odgovornosti (ugovornu, izvanugovornu i odgovornost prema vlastitoj posadi). Riječ je o uzajamnim udruženjima broдача, poznatim pod nazivom *Mutual Insurance Company/Mutual Association Club* koja djeluju kao klubovi za pomorska osiguranja. Oni ujedno predstavljaju jedan od načina disperzije rizika među osiguravateljima. Suvremeni P&I klubovi smatraju se primijskim organizacijskim oblikom koji osigurava odgovornost broдача te se ostvaruje kroz temeljnu ekonomsku funkciju kao i nadoknadu šteta osiguranicima [14].

Klupsko osiguranje ima nekoliko bitnih funkcija, to su [14]:

- funkcija neizravne zaštite (ista se ostvaruje pružanjem osiguranja osiguranicima kako bi se nadoknadila eventualna šteta koja je pretrpljena zbog osiguranih rizika)

- funkcija izravne zaštite (ista se ostvaruje sprječavanjem potencijalne štete i smanjenjem već nastale, s ciljem da se minimaliziraju zahtjevi odšteta; u tu svrhu P&I klubovi organiziraju edukacije u raznim oblicima kako bi njihovi članovi bili pripremljeni na izazove i smanjili pritom rizik od šteta koje su uzrokovane ljudskim faktorom)
- financijska funkcija (ista se ostvaruje kroz razmatranje značaja financijske funkcije osiguranja te kroz analiziranje investiranja sredstava koja su raspoloživa; cilj investiranja sredstava je očuvanje realne vrijednosti predmeta osiguranja i postizanje većeg povrata što ima pozitivan utjecaj na visinu premija)
- akumulacijska funkcija (ova funkcija doprinosi gospodarstvu jer se putem plaćanja premija stvaraju fondovi za investiranje u druge sektore ekonomije, a fondovi omogućuju ulaganje u različite gospodarske grane što podržava ekonomski rast i napredak zemlje).

Sve ove funkcije od velike su važnosti za osiguranje općenito, pa tako i za klupsko osiguranje, te još jednom klupsko osiguranje čine posebnim među različitim vrstama osiguranja.

2.4. Rizici u pomorskom prijevozu

U svakoj vrsti prometa postoje rizici koji mogu imati utjecaj na daljnje poslovanje. Stoga, kao ključni rizici u pomorskom prijevozu tereta navode se oni fizički, poput oštećenja tereta uslijed manipulacije koja je neadekvatna ili pak loših uvjeta koji su se javili tijekom prijevoza. Nadalje, mogući je gubitak tereta uslijed nesreće na moru (pomorske havarije), kao npr. u slučaju brodola ili prevrtanja plovila. Prisutna je i krađa tereta zajedno s nepoštenim postupanjem s teretom tijekom rukovanja ili skladištenja. Ovdje su i rizici koji su povezani sa prijevoznim ugovorom, odnosno postoji mogućnost neispunjavanja ugovornih obveza prijevoznika u vezi s dostavom, rokovima ili pružanjem brige koja je odgovarajuća o samom teretu. Također, treba spomenuti i povrede ugovora o prijevozu koje mogu proizaći iz kršenja prava i obveza strana koje su uključene u pomorski prijevoz. Rizici koji se još mogu pronaći svakako su rizici od prirodnih katastrofa, odnosno utjecaji ekstremnih vremenskih uvjeta kao što su uragani, oluje ili tsunami koji imaju utjecaja na sigurnost plovila i tereta. Također, valja u obzir uzeti i oštećenja tereta uslijed potresa kao i vulkanskih aktivnosti [5, 14, 15].

Samo razumijevanje rizika koji su prisutni u pomorskom prijevozu tereta je važno za sve sudionike u industriji pomorskog prijevoza. Osiguranje tereta pruža zaštitu od prisutnih, odnosno mogućih rizika i ujedno osigurava financijsku sigurnost u slučaju gubitka ili oštećenja tereta. Učinkovito upravljanje rizicima kao i odgovarajuće osiguranje važan su faktor u svrhu uspješnog poslovanja u pomorskom prijevozu tereta [16].

2.4.1. Osigurani rizici u pomorskom prometu

U terminologiji koja je vezana uz osiguranje postoje različiti pojmovi koje je potrebno razlikovati. Npr., postoji razlika između pojmova koji se odnose na osigurani rizik i na osigurani slučaj.

Osigurani rizik mora zadovoljiti određene uvjete. Naime, osigurani rizik mora biti moguć i budući događaj zato što se ugovor o osiguranju ne može sklopiti nakon što rizik nastane te bi takav ugovor bio ništetan.

Osigurani rizici u pomorskom prometu mogu primjerice biti slijedeći [2, 16, 17]:

- odgovornost za štetu koja je proizašla iz sudara plovilao
- oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata
- odgovornost za teret
- odgovornost za stvari koje su ukrcane na brod koji je osiguran
- odgovornost za tjelesne ozljede poput bolesti i smrti posade broda kao i drugih osoba kao što su putnici, lučki radnici i sl.
- obveze prema posadi broda
- odgovornost prema osobnim stvarima članova posade i drugih osoba na brodu
- odgovornost prema slijepim putnicima
- skretanja broda s pravca putovanja u svrhu spašavanja na moru
- doprinos u zajedničkoj havariji
- odgovornost za onečišćenje.

Osiguravatelji mogu preporučiti osiguranicima mjere za upravljanje rizikom s ciljem izbjegavanja ili smanjenja rizika. U međunarodnom osiguranju postoji specifičnost u obliku osiguranja „putativnog rizika“. Isto podrazumijeva da nije poznato je li rizik već nastupio. To znači da osiguranje može biti sklopljeno nakon što se šteta dogodila, ali s uvjerenjem da šteta nije nastupila, odnosno u neznanju i dobroj namjeri da šteta neće nastupiti pa se zbog toga osigunje smatra valjanim [14].

2.5. Sigurnost plovidbe

Kako se povećava promet brodova, posebice promet opasnog i štetnog tereta, raste mogućnost povećanja broja rizičnih situacija na moru. Značajno smanjenje takvih situacija moguće je na način postupanja u skladu s prailima o sigurnosti plovidbe. Potpuna sigurnost nije moguća, ali je moguće definirati rizik koji je prihvatljiv metodama koje se odnose na

upravljanje pomorskim rizicima. Razvoj ovakvih metoda je neprocjenjiv te od velikog značaja za razvoj sigurne plovidbe kao i zaštite morskog okoliša [18].

U kontekstu pomorskog osiguranja, potrebno je sagledati pomorski promet s perspektive upravljanja pomorskim rizicima. U tom smislu, posebna pažnja se posvećuje maritimno-nautičkim mjerama koje se primjenjuju tijekom plovidbe morem, pri korištenju prilaznih plovnih puteva, u luci te tijekom manevriranja i zadržavanja broda na privezu. Pri tome je važno analizirati i ocijeniti međusobni utjecaj ključnih faktora u dinamičnom okruženju te odrediti njihov utjecaj na opću razinu sigurnosti i zaštitu morskog okoliša. Također, važno je definirati mjere maritimne sigurnosti koje će pridonijeti povećanju razine sigurnosti i smanjenju pomorskog rizika na najmanju moguću mjeru [18].

2.6. Trendovi razvoja pomorskog osiguranja

Osiguranje tereta u pomorskom prijevozu, kao i tijekom kopnenog prijevoza koji je povezan s pomorskim, obuhvaćen je zajedničkim pojmom „osiguranje tereta“ [9]. Ove vrste osiguranja podliježu odredbama koje sadrži PZ unutar naslova „Ugovori o pomorskom osiguranju“. Ove odredbe iz PZ-a primjenjuju se i na osiguravanje tereta u prijevozu unutarnjim plovnim putevima.

PZ sadrži opće odredbe o ugovoru o pomorskom osiguranju te one posebne koje se odnose ne samo na osiguravanje tereta, već i na osiguranje broda i odgovornosti broдача. S obzirom da su ove zakonske odredbe dispozitivne prirode, prava i obveze stranaka se uređuju ugovornim odredbama [14].

Ono što je specifično u osiguranju tereta u međunarodnom prometu to je korištenje standardnih ugovornih klauzula koje uvelike, sudionicima pomorskog pothvata, olakšavaju snalaženje unutar odredbi koje reguliraju osiguranje tereta.

Naime, u korištenju standardiziranih ugovornih klauzula najpoznatije su *Institute Cargo Clauses* koje su razvili *Institute of London Underwriters* [2]. Ove klauzule se primjenjuju u osiguranju međunarodnog pomorskog prometa tereta te se njihova primjena temelji na ugovorima između stranaka. Prema tome, institutske klauzule sastavni su dio ugovora te imaju pravnu snagu i obvezujuće su za obje ugovorne stranke [12, 16, 17].

Nadalje, institutske klauzule, koje se koriste u osiguranju tereta, s obzirom na njihovu namjenu, mogu se podijeliti na sljedeće klauzule [12]:

- opće institutske klauzule koje se koriste se za osiguravanje pomorskih, odnosno transportnih rizika te se razlikuju prema opsegu pokrića; institutske klauzule za osiguravanje

tereta A pružaju osiguranje od svih rizika, dok institutske klauzule B i C predstavljaju uži tip pokrića u odnosu na A

- posebne institutske klauzule namijenjene su za osiguravanje određenih vrsta tereta i poznate su pod nazivom *Institute Trade Clauses*.

Institutske klauzule su sveobuhvatan ugovoran propis. Primjenjuju se uz novi obrazac pomorske police, odnosno *MAR Form*, a u praksi osiguranja koristi se kao polica osiguravatelja. Institutske klauzule pružaju osiguravanje robe od skladišta do skladišta [9].

Bitno je napomenuti da osiguranje ne obuhvaća samo vrijeme pomorskog prijevoza, već i prijevoz kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu te vrijeme boravka prije, tijekom i nakon prijevoza brodom u skladište i drugo mjesto. Na ovakav je način uspostavljen jedinstven pravni okvir bez obzira obavlja li se prijevoz drugim vrstama transporta uz pomorski prijevoz. Iako je riječ o uvjetima pomorskog osiguranja, institutske klauzule imaju obilježja uvjeta transportnog osiguranja [9].

Ujedno, dodajmo da se institutske klauzule A, B i C sastoje od 19 taksativno navedenih odredaba [22], kako smo i ranije naglasili.

3. MEĐUNARODNI PRAVNI OKVIR ZA OSIGURANJE TERETA

U ovom poglavlju pozornost je na međunarodnim pravnim izvorima osiguranja tereta u pomorskom prijevozu koji imaju ključnu ulogu kako bi se zaštitili interesi svih sudionika koji se nalaze u lancu opskrbe. Osiguravanje tereta važan je čimbenik u pružanju financijske sigurnosti i zaštite od gubitaka koji se mogu dogoditi kada se teret prevozi morem. Kako bi osiguravanje tereta bilo učinkovito, važno je da se razumiju i primjeni relevantni pravni okvir.

Međunarodni pravni okvir sastavljen je od niza konvencija i propisa koji reguliraju prava i obveze uključenih strana. U nizu donesenih pravila, uvodno, navest ćemo samo nekoliko osnovnih pravnih izvora. Jedna od ključnih konvencija je Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu tereta cestom (CMR), no ona se odnosi na cestovni promet. Za pomorski promet značajnu ulogu ima Haška konvencija koja se odnosi na zakone i običaje koji se nalaze u međunarodnom pomorskom pravu i Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaška pravila). Također, u pomorskom prometu teretom važna je Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem (*Civil Liability Convention* – CLC) koja pruža pravni okvir za osiguranje odgovornosti za štete koje su nastale onečišćenjem mora [6].

3.1. Međunarodne konvencije - općenito

Velik je trud uložen kako bi se sastavilo više od sedamdeset međunarodnih konvencija, odnosno preko 700 raznih preporuka te rezolucija iz pomorskog prava. Na sastavljanju konačnog teksta nekih od njih prethodio je rad od dvadesetak i više godina. Prema mišljenju stručnjaka koji su se bavili ovom tematikom, tri su osnovna i međusobno povezana cilja zbog kojih su pravila i konvencije donose. To su slijedeći ciljevi [8]:

3.1.1.unifikacija, odnosno izjednačavanje pomorskog prava (što znači isti pravni propisi u različitim državama svijeta)

3.1.2.pojednostavljenje pravnog uređenja

3.1.3.postizanje pravne sigurnosti.

Važno je razumjeti da postoje razlike u pogledu uloge pojedinih zemalja u pomorskom prometu. Neki su brodarske i prijevozničke zemlje s jakom trgovačkom flotom, dok druge nemaju istu razinu prisutnosti u pomorskom sektoru. Zbog svojeg položaja, interesi tih zemalja također se razlikuju. Svaka zemlja nastoji ostvariti svoje interese putem relevantnih međunarodnih konvencija. Međutim, nije potrebno donositi konvencije za svako pitanje u pomorskom pravu, već samo kada je to nužno zbog različitih rješenja u nacionalnim pravnim

sustavima pojedinih zemalja. Treba obratiti pažnju na usklađivanje sudske prakse u različitim državama kako bi se izbjeglo različito tumačenje istih konvencijskih odredbi od strane različitih sudova. Kako bi se ubrzao proces stvaranja i donošenja izmjena i dopuna konvencija, koristi se postupak prešutnog prihvata [7].

3.2. Konvencije donesene u Haagu

Različite konvencije bila su prihvaćena, ali i izrađeni, na mirovnim konferencijama održanim u Haagu pa ih možemo skupnim nazivom zvati Haaške konvencije. Prva Haaška mirovna konferencija, održana 1899., bila je nešto manje uspješna, a na toj su konferenciji donijete, odnosno prihvaćene konvencije o mirovnom rješavanju međunarodnih sporova, primjeni ženevske konvencije na pomorski rat kao i o pravila ratovanja na kopnu [21]. Druga Haaška mirovna konferencija bila je sazvana 1907. te je na njoj bilo prihvaćeno ukupno 13 konvencija. Te su se konvencije bile o mirnom rješavanju sporova, zabrani uporabe sile kod naplate tražbina, neprijateljstvu, zakonima i običajima koji su na kopnu, pravima i dužnostima sile koje su neutralne, postupanju s neprijateljskim trgovačkim brodovima kod izbijanja neprijateljstva, pretvaranju trgovačkih brodova u ratne, polaganju podmorskih kontaktnih mina, bombardiranju od strane pomorskih sila u ratno doba, primjenjivanju Ženevske konvencije (1906.) na pomorski rat, ograničenjima kod obavljanja prava plijena o pomorskom ratu, osnivanju međunarodnog pljenidbenog suda i pravima i dužnostima neutralnih sila u slučaju da se dogodi pomorski rat. Ujedno, u Haagu su bile prihvaćene i druge konvencije koje su uređivale pitanja koja se odnose na međunarodno javno pravo. Tako je u razdoblju od 1893. i 2001. godine održano 19 zasjedanja Haaške konferencije za međunarodno privatno pravo na kojima su izrađene konvencije koje su značajan izvor unificiranog međunarodnog prava [24].

Jedna od konvencija donesenih u Haagu, a spodružja pomorskog prava, je ona pod nazivom Haaška konvencija o zakonima i običajima u međunarodnom pomorskom pravu. Ova konvencija odnosi se na zakone i običaje koji se nalaze u međunarodnom pomorskom pravu, a poznata je pod nazivom Haaška konvencija (u nastavku: Haaška konvencija). Haaška konvencija usvojena je 1921. godine, a tri godine nakon donošenja stupila je i na snagu. Haaška konvencija je nekoliko puta izmijenjena i dopunjena. Cilj donošenja Haaške konvencije uspostaviti međunarodne standarde i pravila koja se primjenjuju u raznim aspektima pomorskog prava. Osim toga, Haaška konvencija se bavi pitanjima koja uključuju prava i obveze država u dijelu upisa brodova, pomorske sigurnosti, slobode plovidbe, pomorske nadležnosti i zaštite okoliša. Osim toga, Haaška konvencija postavlja pravila koja reguliraju odnose među državama i potvrđuje načelo slobode plovidbe i neovisnosti država u pomorskom prostoru uz priznavanje obveza i odgovornosti država prema međunarodnom pravu. Također, uspostavlja norme kako

bi se registrirali i identificirali brodovi i propisala odgovornost država za sigurnost plovidbe, zaštitu okoliša i pomorsku nadležnost. Stoga, Haaška konvencija ima važnu ulogu u reguliranju odnosa među državama u pomorskom prostoru i pružanju pravnog okvira za rješavanje raznih pitanja koja se javljaju u pomorskom sektoru [7].

3.3. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem (CLC)

Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem reguliran je putem Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969. godine (Konvencija o odgovornosti iz 1969. godine, *Civil Liability Convention* – u nastavku: CLC konvencija) [6]. Uz CLC konvenciju, važno spomenuti Međunarodnu konvenciju o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1971. godine, poznatu kao Konvencija o Fondu iz 1971. kojom je uspostavljen financijski fond koji ima za svrhu nadoknaditi štetu uzrokovanu onečišćenjem mora uljem.

CLC konvencija nametnula je odgovornost brodovlasnicima za onečišćenje, dok se dodatna financijska odgovornost vlasnika tereta odnosi na Konvenciju o Fondu. Važno je napomenuti kako prilikom pristupanja međunarodnom sustavu odgovornosti države mogu prihvatiti samo odredbe CLC konvencije bez prihvata Konvencije o Fondu [6]. Razlog zbog kojeg pojedine države ne prihvate Konvenciju o Fondu jest financijska obveza plaćanja doprinosa u fond. Ovdje se najčešće radi o državama u kojima se ulje prevozu u tranzitu, npr. Egipat.

Tijekom vremena, sustav odgovornosti prošao je nekoliko izmjena. Naime, Protokolom iz 1992. godine, koji se odnosi na izmjene CLC konvencije i Konvencije o Fondu, donijeli su promjene u prvobitni sustav odgovornosti [6].

Generalno gledano CLC konvencija pridonijela je unaprijeđenju sigurnost pomorskog prijevoza opasnih tereta kao i smanju rizika od onečišćenja mora. Ujedno, CLC konvencija je pružila jasan pravni okvir kako bi se osigurao mehanizam zaštite i nadoknade žrtvama onečišćenja. Potaknula je brodovlasnike da održaju adekvatna osiguranja tereta te propisala obvezna osiguranja odgovornosti u određenim situacijama [6].

4. VAŽNI POJMOVI U VEZI OSIGURANJA TERETA U POMORSKOM PRIJEVOZU

Nakon prikaza međunarodnog pravnog okvira koji se odnosi na osiguranje tereta u pomorskom prijevozu, u nastavku ćemo se osvrnuti na još nekoliko važnih pojmova u vezi osiguranja tereta u pomorskom prijevozu.

Naime, kada je riječ o pravnim aspektima osiguranja tereta, potrebno je osvrnuti se na razne pojmove koji se odnose na osiguranje tereta, poput: tereta, polica osiguranja tereta, odgovornost prijevoznika, utvrđivanje štete, osigurateljske kaluzule i sukob zakona.

Već smo ranije istaknuli da osiguravanje tereta omogućava vlasnicima tereta da zaštite interese od eventualnog gubitka kao i oštećenja tereta tijekom prijevoza. Teret može biti osiguran od raznih rizika poput gubitka uslijed havarije broda, krađe, požara ili oštećenja tijekom manipulacije teretom. Istaknuli smo da su odredbe o osiguranju tereta pretežno dispozitivne te na na slibodi stranaka da odluče u kojem opsegu žele osigurati svoj teret. Naravno, da je idelno teret osigurati od različiti rizika i širokog pokrića, no, još jednom, doista se radi o dispoziciji volje stranaka [18]

Uobičajeno je da se osiguranje tereta dokazuje policom osiguranja tereta. Ista polica predstavlja ugovor koji se sklapa između osiguranika, odnosno vlasnika tereta kao jedne ugovorne stranke, i osiguravatelja koji određuje uvjete osiguranja tereta kao druge ugovorne stranke. Polica osiguranja sadrži detalje o vrsti tereta, prijevoznom putu, trajanju pokrića, premiji osiguranja te općim uvjetima osiguranja [24]

Kada je riječ o odgovornost prijevoznika, prijevoznik je taj koji je odgovoran za teret prilikom samog prijevoza, osim ako se ne dokaže kako je gubitak ili oštećenje tereta nastao zbog nekog od razloga koji predstavljaju izuzetaka od odgovornosti. Pravila o odgovornosti općenito su uređena međunarodnim konvencijama [24]

U slučaju da dođe do oštećenja tereta, govorimo o utvrđivanju štete na teretu. Vlasnik tereta dostavlja odgovarajuće dokumente s ciljem dokazivanja štete što može uključivati prijevozu listu, primopredajni zapisnik, fotografije na kojima je vidljivo oštećenje tereta kao i drugi relevantni dokumenti u takvim slučajevima. Temeljem tih dokumenata, osiguravatelj procjenjuje iznos štete koji je pokriven osiguranjem [24]te bez priloženih dokaza naknada štete iz osiguranja neće se ni isplatiti. [24]

U osiguranju tereta važno mjesto imaju klauzule osiguratelja koje definiraju uvjete i ograničenja pokrića osiguranja. Npr. postoji razlika između *all risk* osiguranja kojim se pokrivaju štete od svih rizika, od onih *named peril* osiguranja koje pokriva štetu od točno određenih, imenovanih, specifičnih rizika [24]

S obzirom na međunarodni element prijevoza, kod osiguranja tereta treba uzeti u obzir mogući sukob zakona. Osiguranje tereta može se odnositi na primjenu raznih nacionalnih zakona zajedno sa međunarodnim konvencijama. Sam sukob zakona može biti složen pa je važna konzultacija sa stručnjacima pomorskog prava kako bi se osigurala pravilna primjena zakona kao riješili eventualno nastali sporovi. [24]

5. POSEBNO O OSIGURANJU OPASNOG TERETA

5.1. Propisi o prijevozu opasnih tereta morem

Najvažniji propis koji regulira sigurnost plovidbe morem je Konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, odnosno SOLAS konvencija iz 1974. godine (u nastavku: SOLAS konvencija). Najvažniji dio SOLAS konvencije za temu ovoga rada je poglavlje VII. koje se odnosi na prijevoz opasnog tereta u zapakiranom obliku.

SOLAS konvencija obuhvaća razne aspekte pomorske sigurnosti, a njegova je primjena od vitalne važnosti kako bi se osigurao prijevoz tereta. Također, spomenutim poglavljem, uspostavljene su jasnije smjernice i zahtjevi za prijevoz opasnog tereta koji je zapakiran. Prijevoz tereta koji je u zapakiranom obliku mora se provoditi u skladu sa propisima koji su definirani Međunarodnim pomorskim pravilnikom o opasnom teretu (u nastavku: IMDG konvencija) koji pruža detaljne smjernice kao i propise za osiguran prijevoz opasnog tereta. Ovakvim kombiniranjem SOLAS i IMDG konvencije osigurava se da opasan teret, odnosno njegov prijevoz, bude osiguran na način da se minimalizira rizik od nesreća i šteta za pomorsku okolinu. Poglavlje VII. SOLAS konvencije ima ključnu ulogu kako bi se osigurala sigurnost prijevoza opasnog tereta morem kao i postavljanje standarda koji moraju biti ispunjeni [18].

Uz SOLAS i IMDS konvenciju važno je spomenuti i Međunarodna konvencija za sprječavanje onečišćenja s brodova iz 1973./78. (u nastavku: MARPOL konvencija) koja ima važnu ulogu kada je riječ o zaštiti okoliša od onečišćenju koje je uzrokovano brodskim aktivnostima. MARPOL konvencija, između ostalog, uključuje Aneksi III. koji se odnosi na sprječavanje onečišćenja štetnim tvarima koja su prenesena morem u pakiranom obliku i u tu svrhu sadrži odredbe koje su obvezne. Također, MARPOL konvencija jasno propisuje i prijevoz štetnih tvari koje mogu biti predmet prijevoza [19].

5.2. Zakonski izvori prijevoza opasnih tereta u RH

Zakonodavstvo RH usklađeno je s načelima propisanim od strane Ujedinjenih naroda (u nastavku: UN) za prijevoz opasnih tvari kao i s međunarodnim standardima i zahtjevima Međunarodne pomorske organizacije (u nastavku: IMO) za prijevoz opasnih tereta morem. Rukovanje opasnim teretom u RH regulirano je prije svega Pravilnikom o rukovanju opasnim teretom iz 2005. godine koji je više puta mijenjan kako bi se uskladio s međunarodnim i europskim zakonodavstvom o rukovanju opasnim teretom. Ove promjene su djelomično usvojile Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari (ADR) i njegove dodatke

A i B. Zakonom o prijevozu opasnih tvari propisuju se uvjeti za prijevoz opasnih tvari u različitim vrstama prometa, dužnosti osoba koje sudjeluju u prijevozu, načini prijevoza, uvjeti ambalaže i vozila, uvjeti imenovanja sigurnosnih savjetnika, nadležnosti te uvjeti za osposobljavanje osoba koje sudjeluju u prijevozu, kao i nadležnosti državnih tijela i druga pitanja [9].

Novi Zakon o prijevozu opasnih tvari donesen je 2007. godine i počeo se primjenjivati od 2008. godine. Ovim zakonom su također usvojene odredbe europskih propisa i direktiva u kontekstu pridruživanja RH Europskoj uniji [18] te je isti i dalje na snazi.

Sukladno ovim propisima, brodovi koji ulaze u vode RH moraju dokazati svoju sposobnost kako bi sigurno prevozili opasne tvari. Sposobnost broda kako bi prevozili određene vrste opasnih tvari dokazuju se putem potvrde o sposobnosti za prijevoz opasnog tereta. Ujedno, ta potvrda mora biti izdana od organizacije koja je priznata, odnosno od strane ovlaštenog tijela države koja se nalazi na zastavi broda. Potvrda vrijedi pet godina. Potvrda o sposobnosti za brodove koji prevoze opasne tvari mora se dostaviti zajedno s obavijesti o dolasku broda i to najmanje 24 sata prije nego je dolazak bio očekivan (ETA), odnosno najkasnije nakon što se napusti prethodna luka ako je plovidba imala trajanje kraće od 24 sata ili ako luka koja je odredišna nije poznata u trenutku kada brod napušta trenutnu luku. Ako brod ne dostavi potvrdu koja se odnosi na sposobnost prijevoza opasnog tereta ili ako brod jednostavno ne posjeduje takvu potvrdu, lučka kapetanija ima pravo donošenja zabrane ulaska broda u luku [12, 13].

PZ propisuje kako brodovi ne smiju prihvaćati teret koji je zabranjen za uvoz kao i za izvor, te teret koji se krijumčari. Prema odredbama PZ-a, naručitelj prijevoza je obavezan obavijesti brodaru o opasnim svojstvima tereta dok odgovornost koju imaju brodar i naručitelj prijevoza opasnog tereta ovisi upravo o toj obavijesti. Ako brodar nije obaviješten pravodobno o svojstvima tereta prije samog ukrcavanja, zapovjednik ima pravo iskrcati teret te ga učini sigurnim ili ga odbaci. U tom slučaju, brodar zadržava pravo na punu naknadu za prijevoz bez obzira je li teret stigao na odredište. Ako brodar ipak ima saznanja o opasnim svojstvima tereta prije samog ukrcaja, brodar kao i naručitelj prijevoza zajednički snose rizik za štetu koja se može dogoditi prilikom prijevoza. Korisnik prijevoza pritom neće biti odgovoran za one troškove koji su nastali uslijed takve štete [20].

Zapovjednik broda kod poduzimanja mjera za saniranje štete koja je uzrokovana opasnim teretom, dužan je u obzir uzeti interese koje ima korisnik prijevoza. Zapovjednik je obavezan sanirati štetu tako da pronađe način minimalnog narušavanja interesa korisnika prijevoza. Ako brodar nije obaviješten o opasnom teretu prije samog ukrcavanja, tada brodar zadržava pravo na punu vozarinu bez obzira je li teret stigao na odredište. No, ako je brodar pravodobno obaviješten o opasnom teretu i ako dođe do prijevermenog iskrcaja tereta, odnosno

iskrcaja prije dolaska broda na odredište, tada brodar ima pravo na vozarinu samo do mjesta koje se smatra stvarnim iskrcajem tereta [10].

Važno je istaknuti da u slučajevima kada se radi o teretu čija su svojstva poznata ili bi trebala biti poznata ili kada je brodar prethodno prevezio taj teret i upoznat je s njegovim svojstvima, da je brodar pristao na ukrcavanje opasnog tereta čak i ako nije bio prethodno upozoren da se radi o opasnom teretu. U takvim situacijama primjenjuju se propisi koji su namijenjeni za situacije kada brodar pristaje na prijevoz opasnog tereta [10].

U takvim situacijama postavlja se pitanje odgovornost vlasnika broda za štetu koja je nastala prijevozom opasnih tvari. Naime, za vrijeme prijevoza opasnog tereta morem, osiguravanje broda postaje obveza koja je primarna. Ova obveza ne može biti izbjegnuta ili izuzeta na način da je prihvaćena putem raznih konvencija. U praksi prijevoza opasnog tereta prikladnost broda za prijevoz tereta ovisi o kategoriji kojoj pripada opasan teret. Brodar mora osigurati da posada broda bude upoznata s prirodom jednako kao i karakteristikama opasnog tereta koji se prevozi. Brodar je zbog osiguranja sigurnosti plovidbe dužan predati svu dokumentaciju koja je potrebna, a koja se odnosi na opasan teret [13]. U slučaju nesreće koja je rezultat ljudske pogreške, brodar snosi odgovornost ako se utvrdi da, na bilo koji član, posada nije bila adekvatno obučena za plovidbu s opasnim teretom.

5.3. Međunarodni izvori prijevoza opasnih tereta

Unutar ovog naslova nalvažnija je Konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem (u nastavku: HNS konvencija) koju je donio IMO, a koja se primjenjuje na prijevoz štetnih tvari morem kao teret. HNS konvencija je inspirirana CLC konvencijom koja se odnosi na građansku odgovornost za slučaj onečišćenja mora uljem. Dok je CLC konvencija stupila na snagu, HNS konvencija nikada nije stupila na snagu te su njezine odredbe samo ostale primjer kako bi se mogao regulirati prijevoz opasnog tereta.

Prema HNS konvenciji, objektivna je odgovornost vlasnika broda, a to znači da vlasnik snosi odgovornost bez obzira je li kriv ili nije. Pod određenim okolnostima, vlasnik broda može biti oslobođen odgovornosti, odnosno ne ako je šteta posljedica, tj. rezultat rata, neprijateljstava, terorističkog napada, prirodne katastrofe ili drugih izvanrednih, neizbježnih i neotklonjivih događaja, ako je šteta u potpunosti uzrokovana namjernim djelovanjem treće osobe s ciljem nanošenja štete, ako je šteta u potpunosti uzrokovana nemarom organizacija odgovornih za sigurnost plovidbe te ako je vlasnik broda ili njegovi službenici nisu bili obaviješteni o opasnoj i štetnoj prirodi tereta koji je u potpunosti ili djelomično prouzročio štetu, pod uvjetom da nisu

znali ili nisu morali znati o opasnoj prirodi tereta, a pošiljatelj ili druga osoba propustili su ih obavijestiti [10].

Obveze brodara u prijevozu opasnih tvari znatno su strože u usporedbi s kopnenim i zračnim prijevoznicima. Stoga, brodar mora imati detaljno znanje o prirodi i karakteristikama opasnog tereta. U osnovi, obveze upravljanja opasnim teretom mogu se podijeliti na dva glavna aspekta, a to su utovar i istovar tereta te odlaganje tereta.

Svakako da ova vrsta prijevoza tereta traži posebnu pravnu regulaciju.

6. ZAKLJUČAK

Pravni aspekti osiguranja tereta u pomorskom prijevozu imaju ključnu ulogu u zaštiti interesa svih sudionika u lancu opskrbe. Osiguranje tereta pruža financijsku sigurnost i zaštitu od mogućih gubitaka tijekom prijevoza robe morem. Kako bi osiguranje tereta bilo učinkovito važno je pažljivo razumjeti i primijeniti relevantne pravne okvire.

Međunarodni pravni okvir, koji se sastoji od raznih konvencija i propisa, regulira prava i obveze svih uključenih strana. Konvencije poput CLC, SOLAS, MARPOL te ostale igraju ključnu ulogu u osiguranju tereta u pomorskom prijevozu.

Ugovori o osiguranju tereta definiraju uvjete osiguranja, obveze osiguravatelja i osiguranika te pokriće rizika. Jasno definirane klauzula i uvjeta ugovora o osiguranju tereta su od velike važnosti kako bi se izbjegli nesporazumi i sporovi. Pravovremena prijava štete od strane osiguranika i procjena štete te pružanje odgovarajuće naknade od strane osiguravatelja ključni su koraci u procesu osiguranja tereta. Odgovornost broдача kod prijevoza tereta također je važno pitanje u pravnom kontekstu osiguranja tereta. Odgovornost broдача može biti ograničena prema relevantnim međunarodnim konvencijama. Teret se može osigurati od različitih rizika, sve ovisno o volji stranaka. Naglasak je jedino na međunarodnom prijevozu tereta koji se uobičajeno sklapa prema standardnim klauzulama koje su uvelike raširene u praksi. Te klauzule su, nadalje, različite širine pokriće te stranke mogu birati od onih A do C, odnosno od najšire do najuže širine pokrića. S obzirom na međunarodni element pomorskog prijevoza, kao i osiguranja tereta općenito, treba voditi računa o pomu „sukob zakona“ koji je važan u kontekstu koje pravo treba primjeniti u konkretnom slučaju.

Neke posebnosti o kojima treba voditi brigu je i prijevoz te osiguranje opasnog tereta/tvari o kojima su doneseni propisi, no onaj na međunarodnoj razini nije stupio na snagu.

Uzimajući u obzir sve navedeno, pravni aspekti osiguranja tereta ključni su za sigurnost plovidbe, zaštitu interesa svih sudionika i uspješno upravljanje rizicima u pomorskom prijevozu.

7. LITERATURA:

Knjige:

- [1] Romac, A.: „Rječnik rimskog prava“, Informator, Zagreb, 1975.
- [2] Pavić, D.: „Institutske klauzule pomorskog osiguranja“. Croatia osiguranje, Zagreb, 1991.
- [3] Andrijanić, I.: „Poslovanje u vanjskoj trgovini“, Mikrorad, Zagreb., 2005.
- [4] Špehar, M.: „Odgovornost broдача osvrtom na Haška pravila“, Vlastita naklada, Zagreb, 1939.
- [5] Aržek, Z.: „Transport i osiguranje- četvrto izdanje“. Mikrorad, Zagreb, 2002.

Članci iz časopisa:

- [6] Ćorić. D.: „Međunarodni sustav odgovornosti za onečišćenje mora uljem - najnovije izmjene“, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Vol. 27 (2), 2006., str. 889-912.
- [7] Grabovac, I.: „Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe“, Pomorski zbornik, Vol. 40 No. 1, 2002., str. 429-444.
- [8] Jasenko, M.: „Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava“, Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 46, 2007., str. 91-111.
- [9] Lovrić, D. Steiner, S. i Budimir, D.: „Mjere unapređenja prometa opasne robe u Hrvatskoj“, Medicinski, tehnički i pravni aspekti sigurnosti prometa, Zbornik radova., 2009., str. 142-158.
- [10] Miletić, V.: „Hrvatsko osiguranje na pravu Europe“, Osiguranje i privreda, br. 6, Zagreb, 1994.
- [11] Milošević – Pujo, B.:“Neki pravni aspekti prijevoza opasnih tvari morem.“Naše more“, 2002., str. 212-216.
- [12] Rukavina, B.: „Some issues about legal regulation regarding handling dangerous goods in maritime traffic“, Pomorstvo, 2020., str. 302-308.
- [13] Shaojiang, Q.:“Study on major legal issues of carriage of dangerous goods at sea“ Malmo: World Maritime University Dissertations., 2013., str. 49.
- [14] Vuković, A., Bodul, D. i Štambuk, D.:“ Osiguranje od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke pogreške: hrvatska rješenja i europski trendovi“, Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 54 (169), 2015., str. 443-462.
- [15] Zelenika, R., Knapić, I., & Likić, R. (2007). „Upravljanje rizicima u klupskom osiguranju“, Naše more, Vol. 54, No (1-2). str. 49-61.

[16] Pavić, D. „Pomorsko osiguranje pravo i praksa“, Književni krug, Split, 2012.

[17] Pavić, D.: „Pomorsko imovinsko pravo“, Književni krug, Split, 2006.

Ostali radovi:

[18] Pralas, M.: „Utjecaj transportnog osiguranja na razvoj aktivnosti prijevozne logistike“, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. Dostupno na:

<https://zir.nsk.hr/islandora/object/fpz:2555/datastream/PDF/download> (pristupano 24.05.2023.)

[19] Radoš, D.: „Zaštita ljudi i roba u pomorskom prometu“. Gospić: Veleučilište Nikola Tesla u Gospiću. Dostupno na: [https://repozitorij.velegs-](https://repozitorij.velegs-nikolatesla.hr/islandora/object/velegs:453/datastream/PDF/download)

[nikolatesla.hr/islandora/object/velegs:453/datastream/PDF/download](https://repozitorij.velegs-nikolatesla.hr/islandora/object/velegs:453/datastream/PDF/download) (pristupano 25.05.2023.)

[20] Matošić, D.: „Tehnologija prijevoza opasnih tereta morem“. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet. Dostupno na:

<https://zir.nsk.hr/islandora/object/pfri:2217/datastream/PDF/download> (pristupano 26.05.2023.)

[21] Moržan, K. : „Osobitosti hrvatskog tržišta osiguranja plovila“. Osijek: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Osijeku. Dostupno na:

<https://repozitorij.efos.hr/islandora/object/efos:5227/datastream/PDF/download> (pristupano 29.05.2023.)

Internetski izvori:

[22] Crosig.hr. (n.d.). Kasko osiguranje brodica i jahti. URL: <https://crosig.hr/osiguranje-plovila/kasko-osiguranje-brodica-i-jahti/> (pristupano 25.05.2023.)

[23] Enciklopedija.hr. (n .d): Haške konvencije. URL:

<https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=24554> (pristupano 15.05.2023.)

[24] Iusinfo.hr. (04.03.2013.): Korisnik osiguranja – osoba na koju se polica osiguranja odnosi iako nije ugovorna strana. URL: [https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/korisnik-](https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/korisnik-osiguranja-osoba-na-koju-se-polica-osiguranja-odnosi-iako-nije-ugovorna-strana-15033)

[osiguranja-osoba-na-koju-se-polica-osiguranja-odnosi-iako-nije-ugovorna-strana-15033](https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/korisnik-osiguranja-osoba-na-koju-se-polica-osiguranja-odnosi-iako-nije-ugovorna-strana-15033) (pristupano 27.05.2023.)

[25] Morehrvatskoblag.files.wordpress.com. (n. d.): Trendovi razvoja pomorskog osiguranja.

URL: [https://morehrvatskoblag.files.wordpress.com/2016/03/92-i-](https://morehrvatskoblag.files.wordpress.com/2016/03/92-i-franccc8cisc8ccoviccc81.pdf)
[franccc8cisc8ccoviccc81.pdf](https://morehrvatskoblag.files.wordpress.com/2016/03/92-i-franccc8cisc8ccoviccc81.pdf) (pristupano 27.05.2023.)

[26] Moj-bankar.com.(2022):. Kasko Osiguranje. URL:

<https://www.moj-bankar.hr/Osiguranja/Kasko-osiguranje> (pristupano 25.05.2023.)

[27] Mpu.gov.hr. (n.d.): Međunarodne konvencije i ugovori. URL: <https://mpu.gov.hr/pristup-informacijama-6341/zakoni-i-ostali-propisi/zakoni-i-propisi-6354/medjunarodne-konvencije-i-ugovori/6442> (pristupano 24.05.2023.)

Popis slika:

Slika 1. FAS INCOTERMS (<https://internationalcommercialterms.guru/incoterms-fas/>)

Slika 2. FOB INCOTERMS (<https://www.sino-shipping.com/incoterm-free-on-board-complete-guide/>)

Slika 3. CFR INCOTERMS (<https://www.dripcapital.com/resources/blog/cfr-incoterms-cost-and-freight>)

Popis tablica:

Tablica 1. Prikaz klauzula kargo osiguranja izvor [19].

SAŽETAK

Pravni aspekti osiguranja tereta u pomorskom prijevozu imaju ključnu ulogu u zaštiti interesa svih sudionika u lancu opskrbe. Osiguranje tereta pruža financijsku sigurnost i zaštitu od gubitaka koji se mogu dogoditi tijekom transporta robe morem. Međutim, kako bi osiguranje tereta bilo učinkovito, potrebno je pažljivo razumjeti i primijeniti relevantne pravne okvire. Međunarodni pravni okvir za osiguranje tereta u pomorskom prijevozu sastoji se od niza konvencija i propisa koji reguliraju prava i obveze svih uključenih strana. Ujedno, ugovori o osiguranju tereta imaju ključnu ulogu u pružanju financijske zaštite tijekom prijevoza. Ti ugovori definiraju uvjete osiguranja, obveze osiguravatelja i osiguranika te pokriće rizika. Klauzule i uvjeti pokrića ugovora o osiguranju tereta moraju biti jasno definirani kako bi se izbjegli mogući sporovi. Osiguranici imaju obvezu pravovremeno prijaviti štetu osiguravatelju, dok osiguravatelji imaju odgovornost procijeniti štetu i pružiti odgovarajuću naknadu. Odgovornost prijevoznika tereta jedno je od važnih pitanja u pravnom kontekstu osiguranja tereta. Brodari mogu biti odgovorni za gubitke i štete koje se dogode tijekom prijevoza tereta. Ta odgovornost može biti ograničena prema odredbama relevantnih međunarodnih konvencija.

Ključne riječi: teret, pomorski prijevoz, osiguranje tereta, pravni okvir, međunarodni izvori osiguranja tereta

ABSTRACT

Legal Aspects of Cargo Insurance in Maritime transport

Legal aspects of cargo insurance in maritime transport play a crucial role in protecting the interests of all stakeholders in the supply chain. Cargo insurance provides financial security and protection against losses that may occur during the transportation of goods by sea. However, in order for cargo insurance to be effective, it is necessary to carefully understand and apply the relevant legal frameworks. Cargo insurance contracts play a crucial role in providing financial protection during transportation. These contracts define the insurance terms, obligations of insurers and insured parties, and risk coverage. Clauses and coverage conditions in cargo insurance contracts must be clearly defined to avoid misunderstandings and potential disputes. Insured parties have an obligation to promptly report damages to the insurer, while insurers have the responsibility to assess the damages and provide appropriate compensation. Carrier liability is one of the important issues in the legal context of cargo insurance. Carriers may be held responsible for losses and damages that occur during transportation. This liability may be limited according to the provisions of relevant international conventions.

Keywords: cargo, maritime transportation, cargo insurance, legal framework, cargo insurance international conventions.