

KONFERENCIJA
NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

Modernizacija prava
Knjiga 47

Glavni urednik serije
Akademik Jakša Barbić
Predsjednik Znanstvenog vijeća za državnu upravu,
pravosuđe i vladavinu prava

Recenzenti
Prof. dr. sc. Dragan Bolanča
Prof. dr. sc. Axel Luttenberger
Prof. dr. sc. Jasenko Marin

Adresa uredništva
Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti
Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava

Trg Nikole Šubića Zrinskog 11, 10000 Zagreb
Tel. 4895-169

ISBN 978-953-347-221-8

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu Nacionalne i sveučilišne
knjižnice u Zagrebu pod brojem 001022337.

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava

NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

Konferencija održana 22. i 23. studenog 2018.
u palači Akademije u Zagrebu

Uredili

Akademik Jakša Barbić
Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan
Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff



Zagreb, 2019.

Doc. dr. sc. Marija Pijaca
Pomorski odjel Sveučilišta u Zadru

USPOREDBA HRVATSKOG I ENGLESKOG PRAVA I POSLOVNE PRAKSE OSIGURANJA ODGOVORNOSTI MARINE*

1. UVOD

Najznačajnije tržište pomorskog i transportnog osiguranja i reosiguranja u svijetu je englesko, a posebno londonsko tržište osiguranja (*London Insurance Market*). Među različite predmete pomorskog i transportnog osiguranja koji se osiguravaju ili reosiguravaju na ovom tržištu ubraja se i odgovornost marine (*marina operator liability insurance*). Naime, neke najveće, pa i najljepše, marine u svijetu, na primjer neke španjolske, francuske te marine s Bliskog istoka, svoju su odgovornost osigurale na engleskom tržištu osiguranja.

Iako osiguranje odgovornosti marine predstavlja tek manji segment osiguranja koji se osigurava na ovom tržištu, ova vrsta osiguranja u kontekstu naših istraživanja zaslužuje posebnu pozornost.

Osiguranje odgovornosti marine neophodno je zbog visokog rizika odgovornosti kojima su marine izložene u svom redovitom poslovanju. Velika je imovinska vrijednost plovila u marini. Uzmemo li u obzir da prosječna vrijednost plovila na vezu u marini¹ iznosi oko 165 000 EUR i da dio njih doseže i višemilijunske

* Ovaj rad je rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), www.delicromar.hazu.hr.

1 Vez u marini je prostor na moru ili kopnu privremeno dodijeljen korisniku veza od strane marine za smještaj njegova plovila. Prema Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu u marini te zakonski prijedlozi *de lege ferenda*, *Zbornik radova 1. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML 2016*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 380.

vrijednosti,² jasno je da slučajevi oštećenja ili uništenja plovila u marini mogu dovesti do velike imovinske štete.³ Velik je i broj osoba koje borave na plovilu ili u ostalim objektima u marini.⁴ Navedeno upućuje na to da marine moraju biti svjesne izloženosti različitim rizicima u sklopu obavljanja svoje djelatnosti, pa se osiguranje odgovornosti marine može percipirati i kao svojevrsna obveza marine kao dobrog gospodarstvenika i dobrog stručnjaka, iako se radi o dobrovoljnom osiguranju.⁵

Hrvatske marine,⁶ za razliku od naznačenih primjera marina iz svijeta, svoju odgovornost osiguravaju kod osiguravajućih društava s hrvatskog tržišta.⁷ Hrvatski osiguratelji preuzete rizike reosiguravaju na londonskom tržištu ili na drugim međunarodnim tržištima osiguranja i reosiguranja, no, općenito, pomorski rizici se u našoj zemlji najčešće reosiguravaju na engleskom tržištu.⁸ Posebno, kad je riječ o osiguranju odgovornosti hrvatskih marina, pa i hrvatskih luka općenito, istraživanjem dosadašnje prakse utvrdili smo da do sada ono još nije bilo predmetom ugovaranja na engleskom tržištu osiguranja i reosiguranja.

Englesko tržište osiguranja vrlo je dinamično i raznoliko, posebno stoga što se na istome tržištu javljaju različite grupacije osiguratelja: asocijacija Lloyd's (*Lloyd's Market Association*),⁹ samostalna osiguravajuća društva (kompanije)¹⁰ te organizacije za uzajamno osiguranje.¹¹ Iznimno važnu i nezaobilaznu ulogu u

2 Podaci prosječne vrijednosti plovila na vezu u hrvatskim marinama dužine do 20 m. Podaci su prikupljeni temeljem pisanog upitnika kojim je u okviru projekta DELICROMAR ispitano 6 vodećih hrvatskih osiguratelja koji drže preko 80% portfelja ove vrste osiguranja.

3 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 43.

4 Padovan, A. V., *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 26.

5 O načelu dobrovoljnosti sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine više *infra*.

6 Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u Republici Hrvatskoj imamo 140 luka nautičkog turizma, od čega 70 marina (od toga 13 suhих marina). U 2017. godini evidentirano je 11 641 stalnih vezova u moru za jahte i brodice, dok je u tranzitu bilo 202 000 plovila. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Priopćenje, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma za 2017.*, godina LIV., br. 4.3.4., Zagreb, 27. ožujka 2018.

7 Statistički podaci o broju osiguravajućih društava u Republici Hrvatskoj dostupni su na <http://www.huo.hr> (pristupljeno 1. listopada 2018.).

8 Pavić, D., *Pomorsko osiguranje: pravo i praksa s osnovama kopnenoga i zračnog transportnog osiguranja*, Književni krug Split, 2012., str. 42.

9 O pravnom statusu *Lloyd'sa* vidjeti *Lloyd's Act 1982*, dostupno na http://www.legislation.gov.uk/ukla/1982/14/pdfs/ukla_19820014_en.pdf (pristupljeno 20. listopada 2018.); isto Burling, J., *Lloyd's: Law and Practice*, Informa Law from Routledge, 2013.

10 Statistički podaci o broju osiguravajućih društava u Velikoj Britaniji uključujući i Englesku dostupni su na <https://www.statista.com/statistics/817377/number-of-companies-operating-in-uk-insurance-market/> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

11 Hazelwood, S. J.; Semark, D., *P&I Clubs: Law and Practice*, 4th edition, Informa, London, 2010.

vođenju poslova osiguranja i reosiguranja na engleskom tržištu imaju posrednici – brokeri (*brokers*).¹² Npr., kod *Lloyd'sa* osiguranje se može provesti samo preko akreditiranog brokera.

Također, i u hrvatskoj poslovnoj praksi posrednici u osiguranju često nastupaju u interesu osiguratelja odnosno osiguranika/ugovaratelja osiguranja. Tijekom istraživanja na projektu DELICROMAR uputili smo upitnik osigurateljima s hrvatskog tržišta u kojem smo, među ostalim, postavili pitanje o broju osiguranja odgovornosti marine koje su osiguratelji sklopili preko posrednika, odnosno izravno. Prema prikupljenim podacima možemo utvrditi da je više od 50% svih osiguranja odgovornosti marine u našoj zemlji ugovoreno preko posrednika u osiguranju. Odgovor jednog osiguratelja s hrvatskog tržišta upućuje da je u njegovom slučaju čak 70% ugovorenih polica osiguranja odgovornosti marina sklopljeno preko posrednika u osiguranju. Isti podaci potvrđuju važnost posrednika u osiguranju kod ugovaranja osiguranja odgovornosti marine na hrvatskom tržištu. Činjenica da se ugovor sklapa preko posrednika ni na kakav se način ne odražava na pravne učinke iz tako sklopljenog ugovora.¹³ Položaj posrednika, njegova prava i obveze u hrvatskom pravu uređuje Zakon o osiguranju (u nastavku: ZOS).¹⁴ Prema čl. 91. ZOS-a, posrednik je dužan obavljati poslove distribucije osiguranja i reosiguranja u skladu s pravilima struke i štiti interese svog nalogodavca.

Specifičnost je engleskog tržišta da se sklapanje poslova osiguranja općenito odvija tako da broker najprije odlazi onom osiguratelju (*underwriter*) koji ima iskustvo i reputaciju u odnosnom predmetu osiguranja, tzv. osiguratelj specijalist, lider (*leading underwriter; leader*).¹⁵ Među osigurateljima izdvojili su se i oni s iskustvom i reputacijom u predmetu osiguranja luka (*ports*), ujedno i marina. Uobičajen je postupak pri sklapanju ugovora o osiguranju na engleskom tržištu da se prihvat i postotak preuzetog rizika potvrđuje na posebnom standardiziranom obrascu (*slip*). Ako osiguratelj-specijalist nije u pokriće preuzeo čitavu vrijednost koja je u riziku, što je gotovo pravilo, broker odlazi drugim osigurateljima, bilo u *Lloyd'su* ili izvan njega, koji na isti način kao i osiguratelj specijalist preuzimaju

12 Definiciju pojma *broker* vidjeti u: Giaschi, C. J., *Warranties in Marine Insurance*, Vancouver: Association of Marine Underwriters of British Columbia, 1997., str. 5; Kenneth Goodacre, J., *Marine Insurance Claims*, 3rd edition, Witherby & Co. Ltd., London, 1996., str. 1-2. O dužnostima i pravima brokera na engleskom tržištu osiguranja vidjeti isto *Marine Insurance Act 1906*, čl. 53. t. 1. i 2.; *Marine Insurance Act 1906* dostupan je na <http://legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

13 Soviček, I.; Gajski Kovačić, N., Položaj brokera u osiguranju na hrvatskom tržištu, *Sovjet osiguranja*, br. 5, 2017., str. 20-27.

14 Narodne novine br. 30/2015, 112/2018.

15 Pavić, *Pomorsko osiguranje...*, op. cit., str. 42.

dio rizika u pokriću, i tako sve dok se ne pokrije 100% osigurane vrijednosti. Upotrebom *slipa* sklapa se toliko ugovora o osiguranju koliko osiguratelja sudjeluje u snošenju jednog rizika. Npr., ako je deset osiguratelja potpisalo *slip*, sklopljeno je deset samostalnih ugovora o osiguranju, koji pravno nisu međuovisni, kao što je to, primjerice, slučaj kod suosiguranja.¹⁶ Jednom kada je donesena pozitivna odluka o prihvatu rizika u osiguranje, faza selekcije rizika je završena i započinje proces utvrđivanja uvjeta i premije osiguranja.¹⁷

Osiguravajuća društva s engleskog tržišta, bilo u *Lloyd'su* ili izvan, primjenjuju svoje standardne uvjete osiguranja za marine koji objedinjuju sve rizike kojima su marine izložene. Unutar standardnih uvjeta nalaze se i odredbe, klauzule, koje se odnose na osiguranje odgovornosti marine (*Marina Liability Insurance*). Sklapanjem ugovora o osiguranju svoje odgovornosti marine prihvaćaju iste standardne uvjete osiguranja koji su sastavni dio sklopljenog ugovora.

Osiguratelji s hrvatskog tržišta imaju svoje opće uvjete osiguranja odgovornosti marine koji su sastavni dio police osiguranja.¹⁸

Slijedom navedenog nameću se pitanja:

- Postoje li razlike u sadržaju između a) engleskih standardnih uvjeta osiguranja za marine koji uključuju i odredbe o osiguranju odgovornosti marine i b) općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog tržišta?
- Koji zakonski i drugi pravni izvori čine pravni okvir hrvatskog, odnosno engleskog prava koji se uz naznačene autonomne pravne izvore primjenjuju kod sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine?

Osiguranje odgovornosti marine, posebno u dijelu usporedbe hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse, do sada nije bilo predmetom istraživanja pravne teorije. Izvjestan broj teoretičara u svijetu bavi se različitim vrstama osiguranja odgovornosti,¹⁹ no skroman je broj onih koji se bave osiguranjem odgovornosti

16 *Ibidem*, str. 42 i 107; isto Pavliha, M.; Padovan, A. V., *Law of Marine Insurance*, Attard, D. et al. (ur.), *The IMLI Manual on International Maritime Law, Vol. II: Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016., str. 576-636.

17 Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Jadranski zavod, Zagreb, 2012., str. 75.

18 Prve cjelovite opće uvjete osiguranja odgovornosti marine na hrvatskom tržištu izdala je Croatia osiguranje d.d. Zagreb osamdesetih godina prošlog stoljeća. Nastali su kao izvedenica uvjeta za osiguranje plovila (pomorski kasko) i ugovora o vezu. Isti primjer slijede ostali osiguratelji s tržišta te sastavljaju svoje opće uvjete osiguranja odgovornosti marine.

19 Izdvajamo sljedeću pravnu literaturu na engleskom jeziku općenito posvećenu osiguranju odgovornosti: Clarke, M. A., *The Law of Liability Insurance*, Informa Law from Routledge, 2013.; Maniloff, R. J.; Stempel, J. W., *General Liability Insurance Coverage: Key Issues in Every State*, Oxford, 2011.

marine. U literaturi na engleskom jeziku pronašli smo tek jednu raspravu na temu osiguranja odgovornosti marine autora Hurleya,²⁰ dok u domaćoj pravnoj literaturi možemo izdvojiti radove autorice Padovan.²¹ S obzirom na rijetkost istraživanja u predmetu osiguranja odgovornosti marine, cilj ovoga rada je razmotriti glavna obilježja osiguranja odgovornosti marine kroz prikaz usporedbe hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse. Građa za istraživanje jesu opći uvjeti i police osiguranja odgovornosti marine hrvatskih osiguratelja,²² standardni uvjeti osiguranja za marine s engleskog tržišta,²³ opći uvjeti ugovora o vezu hrvatskih marina,²⁴ kao i rezultati istraživanja prikupljeni putem pisanog upitnika i usmenih intervjua s predstavnicima hrvatskih osiguratelja, odnosno s osigurateljima, brokerima osiguranja i *underwriterima* s engleskog tržišta. U prikazu obilježja osiguranja odgovornosti marine u kontekstu hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse u radu se iznosi objašnjenje pojma i opisuju izvori odgovornosti za štete iz djelatnosti marine, navode se pravni izvori reguliranja osiguranja odgovornosti marine, ističe se načelo dragovoljnosti sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine, opisuju se načini procjene rizika odgovornosti marine, navode se obilježja ugovaranja osiguranja odgovornosti marine u poslovnoj praksi, analizira se sadržaj općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine i standardnih uvjeta za marine te se objašnjava problematika izravne (direktne) tužbe treće oštećene osobe protiv osiguratelja. Naznačene teme uspoređuju se na primjerima izabranih prava i poslovne prakse.

20 Hurley, J. N., *Marina Law and Practice, Marina Liability*, Chapter 17, 5th edition The Florida Bar, 2017.

21 Padovan, Odgovornost luke nautičkog turizma..., *op. cit.*; Padovan, A. V., Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma, *Svijet osiguranja*, br. 7, 2013., str. 40-42.

22 Uspoređivali smo: Uvjete za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina) i Opće uvjete za osiguranje od odgovornosti osiguratelja Allianz Zagreb d.d.; Pravila „A“ za osiguranje od odgovornosti vlasnika luke za turističke i sportske plovne objekte osiguratelja Croatia osiguranje d.d.; Uvjete za osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika luke nautičkog turizma osiguratelja Euroherc osiguranje d.d.; Uvjete za osiguranje od odgovornosti vlasnika odnosno korisnika luke za turističke i sportske plovne objekte osiguratelja Generali d.d.; Uvjete za osiguranje od odgovornosti poduzetnika luke nautičkog turizma osiguratelja Jadransko osiguranje d.d.; Uvjete za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za nautički turizam osiguratelja Uniqa osiguranje d.d.; Uvjete za osiguranje od odgovornosti iz djelatnosti operatora luka nautičkog turizma osiguratelja Wiener osiguranje VIG d.d. Zagreb. Analizirali smo i stvarne primjere polica osiguranja odgovornosti hrvatskih marina, i to 2 police osiguratelja Allianz d.d. Zagreb i 22 police osiguranja odgovornosti marine osiguratelja Croatia osiguranje d.d. Zagreb.

23 Analizirali smo četiri različita kompleta standardnih uvjeta osiguranja za marine koji se primjenjuju na engleskom tržištu osiguranja (osiguratelji su željeli ostati anonimni).

24 Za potrebe ovog rada poslužili su nam Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International d.d. Opatija (ACI) te standardni Ugovor o vezu marine Dalmacija.

2. POJAM I IZVORI ODGOVORNOSTI MARINE ZA ŠTETU

Pojam *odgovornost marine za štetu* općenito podrazumijeva odgovornost ovlaštenika koncesije u marini, odnosno, prema engleskom pravu i praksi, *marina operatora*. Prema hrvatskom pravu, ovlaštenik koncesije u marini može biti pravna ili fizička osoba,²⁵ no, u kontekstu hrvatske poslovne prakse ovlaštenik koncesije u marini gotovo je uvijek trgovačko društvo.²⁶ Prema poslovnoj praksi osiguratelja s engleskog tržišta, *marina operator* također je obično pravna osoba, odnosno trgovačko društvo. Ovlaštenik koncesije u marini je tijelo koje upravlja marinom te, prema hrvatskom pravu, odgovara za održavanje reda u marini,²⁷ posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu²⁸ kao i druge usluge u funkciji turističke potrošnje – trgovačke, ugostiteljske (npr. usluge pića, hrane i sl.).²⁹

Nadalje, pojam *odgovornost marine za štetu* podrazumijeva i odgovornost ovlaštenika koncesije iz djelatnosti upravljanja marinom i njenog komercijalnog iskorištavanja. Svoje temeljne usluge iz djelatnosti marina pruža temeljem ugovora koji se naziva ugovor o vezu (*contract of berth*), a osnovni sadržaj istog ugovora je ugovaranje obveze marine da korisniku veza ustupi na uporabu vez

25 Čl. 2. st. 1. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008; isto čl. 87. st. 1. Zakona o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017 (u nastavku: ZPUT).

26 Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 158.

27 Ova odbeza marine temelji se na odredbama Pomorskog zakonika (u nastavku: PZ), Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016, Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005. O obvezama ovlaštenika koncesije u predmetu održavanja reda u marini vidjeti Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 177-204; Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.

28 Prema čl. 85. ZPUT-a, usluge u nautičkom turizmu koje marina pruža poglavito su:

1. usluga korištenja veza, prihvata i smještaja plovnih objekata s turistima – nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima
2. usluge čartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara
3. organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma
4. prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu
5. uređenje i pripremanje plovnih objekata
6. druge usluge za potrebe turista.

29 Čl. 2. st. 1. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.

za smještaj plovila tijekom određenog vremena, dok korisnik veza za tu uslugu plaća naknadu.

Unutar sveobuhvatne materije ugovora o vezu posebno mjesto zauzima pitanje odgovornosti marine za štetu. Dva su moguća izvora njezine odgovornosti: 1) ugovorna (*liability towards the users of services*) i 2) izvanugovorna (*third party liability*).

Prema domaćem pravu i poslovnoj praksi hrvatskih marina, ugovorna odgovornost marine podrazumijeva njenu odgovornost prema korisnicima usluga koje marina pruža. Ovdje je prije svega riječ o odgovornosti za štetu na plovilima koja se nalaze na vezu na temelju ugovora o vezu.³⁰ Odgovornost marine za štetu na plovilu ovisi o ugovorenim obvezama marine iz ugovora o vezu. Treba razlikovati je li ugovoreno ustupanje mjesta za vez,³¹ što podrazumijeva odgovornost marine „samo“ za ispravnost i prikladnost veza koji se ustupa na uporabu, ili u sadržaju ugovora o vezu postoje i drugi elementi, npr. obveza čuvanja plovila. Treba naglasiti da tumačenje sadržaja ugovora o vezu zadire u probleme uloge, poslovanja i obilježja cjelokupne djelatnosti marine.³² Je li ugovoreno čuvanje plovila ili ne, relevantno je i kod ugovaranja osiguranja odgovornosti marine, pa je u svrhu sklapanja police osiguranja odgovornosti marine važno odrediti pojam *čuvanje plovila*. Prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog tržišta, plovilo je predano na čuvanje ako su plovidbena dozvola i ključevi plovila predani odgovornoj osobi u marini.³³ Ove okolnosti, predaja plovidbene dozvole i ključeva, bit će ključne u određivanju ugovorne obveze čuvanja plovila te sadržaja osiguranja odgovornosti marine. S druge strane, ugovor o vezu često ne uključuje obvezu čuvanja ili se, pak, služi drukčijom pravnom terminologijom. Primjerice, za mnoge ugovore o vezu relevantan je trenutak predaje plovila pod nadzor marine, a taj se trenutak prema ugovoru o vezu ne mora nužno vezati uz predaju ključeva i isprava plovila. Dakle, moguć je nedostatak

30 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 5.

31 Vidi npr. *Ugovor o korištenju veza Marine Dalmacija*.

32 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovoru o vezu u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti, INTRANSLAW 2017*, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 315; isto Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić N., *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, 7th International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings*, Vidan P. et al. (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Ugovor o vezu de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

33 Vidjeti npr. *Uvjeti za osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika luke nautičkog turizma osiguratelja Euroherc d.d. Zagreb.*, čl. 2. t. 5.

podudarnosti između uvjeta osiguranja odgovornosti i uvjeta ugovora o vezu u pogledu definiranja obveza i odgovornosti marine, što stvara određenu pravnu nesigurnost. U okviru standardizacije uvjeta osiguranja i ugovora o vezu treba paziti da definicija odgovornosti marine, njen temelj, opseg i trajanje budu podudarni.

U okviru materije ugovorne odgovornosti marine za štetu svakako treba naglasiti da ugovorna odgovornost marine može nastati i u slučaju štete na automobilima i osobnim stvarima korisnika veza na parkiralištima ili u drugim prostorima marine. Ove vrste šteta nisu rijetkost u praksi. Također, marina se može naći odgovornom i za tjelesne ozljede, smrt ili narušavanje zdravlja korisnika veza.³⁴ Za ocjenu ove vrste ugovorne odgovornosti marine treba analizirati odredbe ugovora o vezu te opće uvjete poslovanja marine. Ako je riječ o hrvatskim marinama tada *de lege lata* sadržaj ugovora o vezu i opće uvjete poslovanja marine treba tumačiti u okviru odredaba Zakona o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO),³⁵ a relevantan može biti i Zakon o zaštiti potrošača (u nastavku: ZZZP)³⁶ ako korisnik veza nastupi u svojstvu potrošača.³⁷ ZZZP štiti osnovna prava potrošača, u ovom slučaju korisnike veza, pri kupnji i stjecanju usluga na tržištu³⁸ (npr. usluga veza).

Za razliku od ugovorne odgovornosti, izvanugovorna odgovornost marine obuhvaća odgovornost prema trećim osobama (*third party liability*). Ova vrsta odgovornosti marine podrazumijeva štete na imovini trećih, štete uslijed smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja trećih, kao i onečišćenje okoliša – morskog i/ili obalnog područja.³⁹ U dijelu izvanugovorne odgovornosti marine za štetu bitno je naglasiti da se u pravilu marina smatra odgovornom za štetu trećim osobama koja je nastala u vezi s njenom djelatnošću, osim ako ne dokaže da štetu nije skrivila odnosno da je postupila s dužnom pažnjom.⁴⁰ Ovo se pravilo u hrvatskom pravu temelji na odredbi čl. 1045. st. 1. ZOO-a prema kojem je odgovornost na temelju presumirane krivnje temeljno pravilo o odgovornosti u našem pravu: „Tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje“. Na temelju odredbe čl. 1045. st. 1. ZOO-a oštećena

34 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 5.

35 Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.

36 Narodne novine br. 41/2014, 110/2015.

37 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 6.

38 Čl. 1. ZZZP-a.

39 O zaštiti morskog okoliša i obalnog područja marine, Ćorić, D., *Zaštita morskog okoliša u marinama – hrvatski pravni okvir, Zbornik radova 1. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML 2016*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 135-149.

40 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 6.

strana stječe pravo na naknadu pretrpljene štete.⁴¹ Konačno, za ocjenu postupanja s ovim standardom pažnje relevantan je čitav niz propisa o uvjetima i standardima koje marina mora ispunjavati. Između ostalog, u skladu s odredbama ZPUT-a, marina mora postupati prema izdanom rješenju o ispunjavanju uvjeta za obavljanje djelatnosti te prema objavljenim cijenama.⁴²

U engleskom pravu ugovorna odgovornost marine (*liability towards the users of services*), opći uvjeti poslovanja marine (*general terms and conditions*) i ugovor o vezu tumače se u okviru odredaba engleskog općeg ugovornog prava (*contract law*)⁴³ kao i *Consumer Protection Act*.⁴⁴ Općenito, u engleskom pravu odgovornost na temelju krivnje je pravilo, međutim, sudska je praksa u pojedinim slučajevima značajno proširila polje primjene odgovornosti na temelju presumirane krivnje.⁴⁵ Presumpcija odgovornosti vrijedi i za izvanugovornu odgovornost marine prema trećima za štete iz njezine djelatnosti.

3. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI MARINE

Kada govorimo o osiguranju odgovornosti marine općenito mislimo na osiguranje odgovornosti ovlaštenika koncesije marine (*marina operator*).⁴⁶

Predmet osiguranja je odgovornost iz djelatnosti marine, što podrazumijeva ugovornu odgovornost marine, tj. odgovornost prema korisnicima, i izvanugovornu odgovornost marine, tj. odgovornost prema trećima.⁴⁷

U prikazu obilježja osiguranja odgovornosti marine na primjeru usporedbe hrvatskog i engleskog prava i poslovne prakse prvo ćemo se usredotočiti na pravo i na prikaz pravnog okvira koji se odnosi na osiguranje odgovornosti marine, a u nastavku i na poslovnu praksu, te ćemo prikazati način ugovaranja osiguranja odgovornosti marine i ostale specifične probleme osiguranja ove vrste odgovornosti.

41 Matijević, B., *Osiguranje: management - ekonomija - pravo: aktualne teme*, Naklada, Zadar, 2010., str. 343.

42 Čl. 86. – 87. ZPUT-a.

43 Glavni izvor engleskog ugovornog prava dominantno je *common law*, a svakako treba uzeti u obzir i relevantno zakonodavstvo, vidi <https://www.legislation.gov.uk/all?title=contract%20law> (pristupljeno 15. listopada 2018.).

44 <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/43> (pristupljeno 15. listopada 2018.).

45 Banakas, S., *Voluntary Assumption of Tort Liability in English Law: a Paradox?*, *InDret*, 4/2009, str. 1-22.

46 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 26.

47 *Ibidem*, str. 26.

3.1. Pravni izvori koji se odnose na osiguranje odgovornosti marine

U hrvatskom pravu ne postoji pravni izvor koji posebno uređuje osiguranje odgovornosti marine. PZ, kao hrvatski temeljni pomorskopravni izvor, osiguranje odgovornosti marine nije uvrstio u polje primjene odredbi o ugovoru o pomorskom osiguranju (PZ, čl. 684. i dalje). Područje primjene odredbi PZ-a o ugovoru o pomorskom osiguranju određeno je u čl. 684. PZ-a, koji nabroja vrste pomorskih osiguranja prema predmetu osiguranja. Međutim, osiguranje odgovornosti marine, kao ni osiguranje odgovornosti luke općenito, ne nalazi se u navedenom popisu osiguranja iz čl. 684. koja podliježu primjeni glave IV sedmog dijela PZ-a o ugovoru o pomorskom osiguranju.

Prema tome, osiguranje odgovornosti marine u hrvatskom pravu najvećim dijelom uređuje ZOO. Na osiguranje odgovornosti marine neće se primijeniti samo opće odredbe ZOO-a, već i posebne odredbe unutar naslova *Ugovor o osiguranju*, čl. 921. – 965., odsjek 27. Unutar toga odsjeka nalazi se i nekoliko odredaba o osiguranju odgovornosti. Opće odredbe ZOO-a primjenjuju se u dijelu sklapanja, tumačenja, valjanosti i sličnih pitanja vezanih za ugovor o osiguranju odgovornosti marine. Prema posebnim odredbama o osiguranju odgovornosti, čl. 964. ZOO-a, osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako oštećenik zahtijeva njezinu naknadu. Osiguratelj osim toga snosi, u granicama iznosa osiguranja, troškove spora i druge opravdane troškove radi utvrđivanja osiguranikove odgovornosti, a iz osiguranja se naknađuju i troškovi mjera poduzetih na zahtjev osiguratelja ili u sporazumu s njim, radi zaštite od neopravdanih i pretjeranih zahtjeva trećih.

Iako PZ ne sadrži odredbe o osiguranju odgovornosti marine te ovo osiguranje ne svrstava u ugovore o pomorskom osiguranju, ipak, osiguranje odgovornosti marine u posebnoj je vezi s nekim pomorskim osiguranjima. Posebna veza između osiguranja odgovornosti marine i nekih pomorskih osiguranja postoji u odredbama PZ-a o osiguranju jahte i brodice, odgovornosti brodopopravljača te broдача.

Posebna veza s odredbama o osiguranju jahte i brodice postoji iz razloga jer su jahte i brodice vrste plovila⁴⁸ u odnosu na koja se najčešće pruža usluga veza i smještaja u marini te u odnosu na koja marina ima interes osigurati svoju odgovornost. Odgovornost koju marina osigurava podrazumijeva, među ostalim, njezinu odgovornost za štetu zbog gubitka ili oštećenja jahte i brodice na vezu

⁴⁸ Vrste plovila koja se ubrajaju u kategoriju jahti i brodice u hrvatskom pravu uređuje Pravilnik o brodicama i jahtama, Narodne novine br. 27/2005, 57/2006, 80/2007, 3/2008, 18/2009, 56/2010, 97/2012, 137/2013, 18/2016.

u marini. U praksi najveći dio odgovornosti marine otpada na štete na jahtama i brodicama koje su najčešće osigurane policama osiguranja trupa i stroja, tj. pomorskim kaskom.⁴⁹ Uobičajena je praksa da štete na jahtama i brodicama primarno pokrivaju pomorski osiguratelji kaska, koji zatim po subrogaciji mogu potraživati naknadu isplaćene štete od odgovornosti marine ili izravno od njenog osiguratelja odgovornosti. Vlasnicima jahte i brodice kvalitetna polica pomorskog kaska pruža veću i bržu zaštitu od police osiguranja odgovornosti marine, s obzirom na to da je uobičajeno puno pokriće pomorskog kaska obično šire od opsega pokrića odgovornosti marine za štetu na jahti i brodici. Često je utvrđivanje obveze osiguratelja odgovornosti marine dugotrajnije i izloženije riziku spora nego što je to slučaj kod osiguranja pomorskog kaska.⁵⁰

Posebna veza između osiguranja odgovornosti marine i pomorskog osiguranja postoji i u odredbama PZ-a o osiguranju odgovornosti brodopopravljača. Naime, ugovorom o osiguranju odgovornosti marine može biti pokriveno i pokriće odgovornosti za štetu na plovilu primljenom na popravak ili servis u marini. Ako je pokriće ove vrste odgovornosti marine „uklopljeno“ u jedinstven ugovor o osiguranju, na odredbe iz ugovora koje se odnose na osiguranje odgovornosti marine za štetu na plovilu na popravku ili servisu primijenit će se odredbe PZ-a o odgovornosti brodopopravljača, dok će se na ostale odredbe ugovora o osiguranju odgovornosti marine primijeniti posebne odredbe ZOO-a o osiguranju odgovornosti. U ovom se slučaju kombinira primjena odredaba različitih pravnih izvora, PZ-a i ZOO-a.

Posebna veza između osiguranja odgovornosti marine i pomorskog osiguranja postoji i u dijelu PZ-a o osiguranju odgovornosti brodarka. Naime, marina može biti vlasnik plovila. Najčešće marina jest vlasnik interventnih ili radnih plovila koja služe obavljanju radnih zadataka u marini. Prema tome, marina se može naći u ulozi brodarka pa se osiguranjem mogu pokriti odgovornosti koje proizlaze iz uporabe tih plovila u okviru djelatnosti marine. Tu se po svojoj naravi radi o osiguranju odgovornosti brodarka koje regulira PZ.

49 Pomorski osiguratelji uobičajeno imaju posebne uvjete za osiguranje jahte, a posebne za osiguranje brodice. Pretežno se publiciraju u tri varijante: osiguranje na tzv. puno pokriće (pokriće A), osiguranje na suženo pokriće (pokriće B) i osiguranje samo potpunog gubitka (pokriće C). Ti se uvjeti međusobno razlikuju prema širini pokrića. Uz pomorski kasko, vlasnik jahte i brodice ima interes i za osiguranje svoje odgovornosti jer iz uporabe jahte i brodice mogu proizići raznoliki oblici građanskopravne odgovornosti (npr. sudar, udar, oštećenje obale i lučkih uređaja, onečišćenje okoliša i sl.). Osiguranje navedenih interesa provodi se sklapanjem ugovora o osiguranju jahte i brodice i drugih uzgrednih interesa, a za osiguranje odgovornosti kod većih jahti prikladno je učlanjenje u neki P&I klub. Za ova osiguranja jahte i brodice postoje posebni uvjeti osiguranja. Pavić, *Pomorsko osiguranje: pravo i praksa s osnovama kopnenoga i zračnog transportnog osiguranja...*, op. cit., str. 388-389.

50 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, op. cit., str. 30-31.

Slično kao kod nas, ni u engleskom pravu ne postoji zakonski pravni izvor, *lex specialis*, koji sadrži posebne odredbe o osiguranju odgovornosti marine. Najvažniji kodificirani izvor prava pomorskog osiguranja u Engleskoj je *Marine Insurance Act 1906*.⁵¹ Međutim, taj propis se u pravilu ne primjenjuje na osiguranje odgovornosti marine.⁵² Područje primjene *Marine Insurance Acta* prije svega je osiguranje brodova, robe u prijevozu, odgovornosti brodarka, osiguranje brodova u gradnji ili na popravku u brodogradilištu i sl. te povezanih interesa. S obzirom na sadržaj ovog zakonskog pravnog izvora, raspravu možemo proširiti u pravcu postojanja veze između osiguranja odgovornosti marine i nekih pomorskih osiguranja. Posebna veza između osiguranja odgovornosti marine postoji s odredbama o osiguranju brodova i ostalih plovnih objekata te o osiguranju odgovornosti brodarka koje regulira *Marine Insurance Act 1906*.

Osiguranje odgovornosti marine u engleskom pravu najvećim dijelom uređuje *UK Insurance Act 2015*.⁵³ Riječ je o novijem zakonu iz 2015. godine koji se smatra najznačajnijim doprinosom ugovornom pravu osiguranja u engleskom pravu⁵⁴ te se primjenjuje na sve trgovačke ugovore o osiguranju.⁵⁵ Ugovor o osiguranju odgovornosti marine jest trgovački ugovor; prema tome spada u polje primjene *UK Insurance Acta*. Jedno od načela koje *UK Insurance Act* zagovara je ravnopravnost strana iz ugovora o osiguranju. Obično kod sklapanja osiguranja uvjete osiguranja diktira osiguratelj, no, prema općem načelu iz *UK Insurance Act 2015*, strane ugovora o osiguranju moraju biti u ravnopravnom položaju.

Uz primjenu *UK Insurance Act 2015*, većina pravnih pitanja osiguranja odgovornosti marine u engleskom pravu uređena je u okviru *common lawa*. Engleski pravni sustav sudskoj praksi daje posebnu ulogu u stvaranju prava, pa se pravo sustavno izgrađuje kroz sudske presedane kao institucionalni izvor prava. Međutim, kada je riječ o osiguranju odgovornosti marine i broju sporova koje osiguratelji i marine vode pred sudovima ili arbitražom, sporova gotovo da i nema. Naime, prema navodima osiguratelja s engleskog tržišta, eventualne sporove s osiguranicima osiguratelji rješavaju mirnim putem, sporazumno. Naklonjenost

51 *UK Marine Insurance Act 1906* dostupan je na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents> (pristupljeno 3. studenog 2018.). Propis je izmijenjen i dopunjen s još dva važna zakona koji reguliraju ugovore o osiguranju, a to su *Insurance Act 2015* te *Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012* ("CIDRA").

52 Vidi *Marine Insurance Act 1906*, s. 1, 2 i 3.

53 *UK Insurance Act 2015* dostupan je na <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/2017-05-04/data.pdf> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

54 Kendall, D.; Wright, H., *A Practical Guide to the Insurance Act 2015*, Informa Law from Routledge, 2017.

55 <https://www.willistowerswatson.com/en/insights/2016/08/guide-to-the-uk-insurance-act-2015> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

sporazumnom rješavanju sporova izvan suda ili arbitraže prije svega slijedi zbog zaštite ugleda osiguratelja na tržištu. Osim toga, rješavanje spora pred sudom ili arbitražom moglo bi značiti obvezu plaćanja visokih pravnih troškova te kamata na iznos naknade štete.

Uz zakonske pravne izvore, u predmetu osiguranja odgovornosti marine važno mjesto imaju i autonomni pravni izvori u koje ubrajamo opće uvjete osiguranja odgovornosti marine koje koriste hrvatski osiguratelji i standardne uvjete osiguranja za marine koje koriste osiguratelji s engleskog tržišta (u nastavku koristimo jedinstven naziv za ove izvore: opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine). Autonomni pravni izvori odraz su slobode u uređivanju ugovornih odnosa općenito,⁵⁶ pa tako i ugovora o osiguranju odgovornosti marine. Sklapanjem ugovora o osiguranju odgovornosti marine, opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine postaju dijelom sadržaja ugovora, pa ih možemo opisati i kao temeljne uvjete za osiguranje odgovornosti marine. Opće uvjete osiguranja odgovornosti marine donosi unaprijed osiguratelj, a na marini je da te uvjete prihvati i zaključi ugovor o osiguranju ili ne. Ne postoje jedinstveni opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta osiguranja. Svaki osiguratelj sastavlja svoje opće uvjete osiguranja odgovornosti marine te u njima definira predmet osiguranja odgovornosti, štete isključene iz osiguranja, postupak prijave i naknade štete te ostale uvjete.

Uz zakonske i autonomne pravne izvore osiguranja odgovornosti marine ovdje valja spomenuti i pravne izvore osiguranja Europske unije (u nastavku: EU). Posebno, kada se radi o osiguranju odgovornosti marine, treba uzeti u obzir europsko zakonodavstvo koje se odnosi na neživotna (imovinska) osiguranja, a tu dominiraju propisi iz područja statusnog prava osiguranja, propisi o tržišnoj utakmici i propisi o zaštiti potrošača koji nisu izravno relevantni za temu ovog rada.⁵⁷

Konačno, usporedimo li pravni okvir hrvatskog i engleskog prava koji se primjenjuje na osiguranje odgovornosti marine, primjetit ćemo da imaju dosta dodimih točaka. Ni u hrvatskom, ni u engleskom pravu ne postoji zakonski propis koji sadrži specijalne odredbe o osiguranju odgovornosti marine. Odredbe o osiguranju ove vrste ne sadrži PZ, kao ni *Marine Insurance Act 1906*. Najvećim dijelom osiguranje odgovornosti marine regulira hrvatski ZOO, odnosno *UK Insurance Act 2015*. U hrvatskom i u engleskom pravu najvažnije mjesto na ljestvici

⁵⁶ Matijević, B., *op. cit.*, str. 293-294.

⁵⁷ Što se tiče propisa EU-a o zaštiti potrošača kod ugovora o osiguranju, treba napomenuti da oni nisu izravno relevantni za temu ovog rada, budući da su ugovori o osiguranju odgovornosti marina trgovački ugovori.

pravnih izvora osiguranja odgovornosti marine imaju autonomni pravni izvori: opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine. Dakako, na ljestvici pravnih izvora nalazi se sudska i arbitražna praksa, iako osiguratelji rijetko rješavaju sporove sa svojim klijentima pred sudom ili arbitražom, već nastoje eventualne sporove riješiti sporazumno, mirnim putem, izvan suda i arbitraže. Ne smijemo zanemariti ni europsko pravo koje je obvezno za Hrvatsku i Veliku Britaniju, pa i u tom dijelu ove dvije države imaju sličnosti kada je riječ o pravnim izvorima. Iako se Velika Britanija nalazi u postupku *Brexita*,⁵⁸ obveza primjene europskog prava postoji dok god je članica EU-a.⁵⁹

3.2. Načelo dobrovoljnosti sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine

Osiguranje odgovornosti marine, kako u hrvatskom tako i u engleskom pravu, nije obvezno. Zakonski pravni izvori ovih pravnih sustava ne sadrže odredbu o obvezi sklapanja ugovora o osiguranju odgovornosti marine. Stoga se osiguranje odgovornosti marine temelji na načelu dobrovoljnosti.

Uz dobrovoljna osiguranja odgovornosti, poput osiguranja odgovornosti marine, i u hrvatskom i engleskom pravu postoje zakonom propisana obvezna osiguranja. Primjere obveznih osiguranja odgovornosti nalazimo u različitim granama transportnog prava,⁶⁰ pa tako i u pomorskom pravu. U hrvatskom pravu, kao najbliže temi ovog rada možemo izdvojiti obvezno osiguranje odgovornosti za vlasnike jahti i brodica za štetu koju upotrebom jahte odnosno brodice mogu nanijeti trećim osobama.⁶¹ Svrha je obveznih osiguranja odgovornosti zaštita širereg javnog interesa, posebno kako bi se oštećenima zajamčio efikasniji sustav naknade pretrpljene štete.

58 Izraz *Brexit* rabi se za politički proces i medijsku kampanju koja je povezana s britanskim izlaskom iz EU-a.

59 Britanska vlada najavila je da će do *Brexita* doći 29. ožujka 2019. u 23:00 sata po lokalnom vremenu, a ti će precizni podaci biti uneseni u amandman nacrtu zakona o istupanju iz EU-a, koji se nalazi u izradi u parlamentu, <https://dnevnik.hr/vijesti/svijet/brexit-odredjen-datum-izlaska-velike-britanije-iz-europske-unije---495643.html> (pristupljeno 27. prosinca 2018.).

60 Npr. obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti za štetu u engleskom pravu uređuje čl. 143. – 162. *Road Traffic Acta 1988*. Primjere obveznih osiguranja odgovornosti u hrvatskom pravu vidjeti u Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014; isto Belanić, L. u Gorenc, V. (ur.), Komentar Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 1444-1445. Obvezna osiguranja u hrvatskom pomorskom pravu predviđena su PZ-om, ali i nizom međunarodnih pomorskih konvencija, a odnose se na građanskopravnu odgovornost brodarica za štetu (onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret na brodu ili uljem iz brodskih tankova, smrt i tjelesna ozljeda putnika na brodu, troškovi uklanjanja podrtine).

61 Vidi čl. 41. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.

Iako se ugovaranje osiguranja odgovornosti marine temelji na načelu dobrovoljnosti, u hrvatskoj pravnoj literaturi bilo je prijedloga da sklapanje ugovora o osiguranju odgovornosti marine bude obvezno. Predloženo je da se pravnim propisom koji određuje minimalne uvjete osnivanja i djelatnosti marine propiše obveza sklapanja odgovarajućeg ugovora o osiguranju odgovornosti marine. U obrazloženju ovog prijedloga ističe se postojanje visokog rizika odgovornosti kojima su marine izložene u svom redovitom poslovanju, brojnost plovila u marinama i njihova velika imovinska vrijednost, kao i velik broj osoba koje borave na plovilima i ostalim prostorima u okviru marina.⁶² Premda ovakav prijedlog do danas nije usvojen te ne postoji propis o obveznom osiguranju odgovornosti marine, u praksi sve hrvatske marine redovito ugovaraju osiguranje svoje građanskopravne odgovornosti, jer je to jednostavno *conditio sine qua non* za njihovo normalno funkcioniranje na tržištu i neizostavan faktor upravljanja rizicima poslovanja. Osim toga, važeća polica osiguranja odgovornosti iz djelatnosti i opće građanskopravne odgovornosti bitan je uvjet svakog ugovora o koncesiji kojeg se marina dužna pridržavati za sve vrijeme trajanja tog ugovora. Nadalje, svaki ugovor o kreditiranju ili drugoj vrsti financiranja projekata marina nužno podrazumijeva obvezu ugovaranja i održavanja na snazi svih uobičajenih primjerenih imovinskih osiguranja, uključujući i osiguranje odgovornosti marine. K tome treba uzeti u obzir da je svaka marina kao zaseban gospodarski subjekt posebna po pitanju procjene rizika i specifičnih potreba u pogledu osiguranja, a koje ovise o čitavom nizu faktora, kao što su lokacija; kapacitet; kategorizacija; struktura korisnika; struktura flote s obzirom na vrstu, dimenzije, zastave ili namjenu plovila, udio čarter plovila na stalnom vezu; razina sigurnosnog nadzora; struktura i kvaliteta upravljanja; poslovno iskustvo; vrste i broj usluga koje ima u ponudi; model ugovora o vezu koji primjenjuje; prisustvo drugih gospodarskih subjekata i pružatelja usluga u okviru marine i dr. Stoga je teško govoriti o eventualnom zajedničkom minimalnom standardu obveznog osiguranja za marine, u smislu minimalnih svota osiguranja odgovornosti, maksimalnih iznosa odbitnih franšiza, standardnim ograničenjima i isključenjima iz osiguranja i sl. Slijedom navedenog, smatramo da propisivanje obveznog osiguranja odgovornosti marine ne bi bilo svrsishodno te se zalažemo za očuvanje načela dobrovoljnosti ove vrste osiguranja u domaćem pravu, uz standardizaciju općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine i općih uvjeta ugovora o vezu.

Raspravu na temu zakonskog reguliranja obveznog osiguranja odgovornosti marine u literaturi na engleskom jeziku nismo pronašli. Prema navodima osiguratelja

⁶² Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 26-27.

s engleskog tržišta, svaka marina za sebe, uzimajući u obzir rizike kojima je izložena, donosi odluku o osiguranju svoje odgovornosti i to čini u cilju zaštite vlastitih interesa i odgovornosti prema korisnicima usluga, trećima te okolišu. Eventualno normiranje obveznog ugovora o osiguranju odgovornosti marine, prema navodima osiguratelja s engleskog tržišta, poskupilo bi poslovanje marine i postavilo bi osiguratelje u dominantan položaj u odnosu na osiguranike, te bi stvorilo osnovu za povećanje cijena usluga marine.

3.3. Okolnosti značajne za procjenu rizika osiguranja odgovornosti marine

Kod procjene rizika osiguranja odgovornosti marine osiguratelji s hrvatskog i engleskog tržišta najčešće se oslanjaju na upitnike upućene marinama. Pitanja u upitniku kreću se od uvodnih, općih informacija o marini (naziv, sjedište, odgovorna osoba, broj vezova, broj plovila na vezu i sl.) do onih posvećenih opisu djelatnosti koje marine žele osigurati (*full details of business activities to be insured*). Posebna pozornost posvećena je pitanjima organizacije sigurnosne i protupožarne zaštite u marini.⁶³ Neka od pitanja u dijelu sigurnosne i protupožarne zaštite odnose se na provjeru postojanja zaštitarske službe, CCTV sistema, alarma, detektora požara i sl. Osiguratelji se pri procjeni rizika oslanjaju i na dostupne informacije s interneta, a često provode i inspekcije u marinama koje uzimaju u pokriće te pritom provjeravaju položaj mikrolokacije, otvorenost prema vjetrovima, ograđenost marine i sl. Kod procjene rizika osiguranja odgovornosti marine posebna pozornost daje se i analizi sadržaja ugovora o vezu između marine i korisnika usluge. Nerijetko osiguratelji ističu svoje nezadovoljstvo sadržajem ugovora o vezu koji marine sklapaju s korisnicima usluga. Smatraju da u ugovoru nedostaje jasno određenje odgovornosti stranaka iz ugovora o vezu pa u pojedinim slučajevima nije jasno odgovara li marina za nastalu štetu. Osiguratelji provjeravaju i interne propise marine: opće uvjete poslovanja marine, pravilnike o redu u marini i sl., a prema potrebi, kod procjene rizika „ulaze” i u sustav upravljanja kvalitetom marine.

Prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine hrvatskih i engleskih osiguratelja, dužnost je marine pri sklapanju ugovora o osiguranju prijaviti

⁶³ U okviru rada na projektu DELICROMAR dio istraživanja posvećen je sigurnosnoj zaštiti hrvatskih marina. Opširnije o sigurnosnoj zaštiti Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., *Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, Book of Proceedings, Twelfth Biennial International Conference Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Meško, G. et al. (ur.), University of Maribor Press, Maribor, 2018., str. 469-484; isto Jović, H.; Mudrić, M., *Sigurnosna i privatna zaštita morskih luka u Republici Hrvatskoj, Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 205-252.

osiguratelju sve okolnosti značajne za procjenu rizika, a koje su joj poznate ili joj nisu mogle ostati nepoznate. Ako je marina namjerno učinila netočnu prijavu, prešutjela podatke u upitniku ili namjerno prešutjela okolnosti takve naravi da osiguratelj ne bi sklopio ugovor o osiguranju odgovornosti marine da je znao za pravo stanje stvari, osiguratelj ima pravo zahtijevati poništenje ugovora o osiguranju odgovornosti marine. U slučaju poništenja ugovora osiguratelj također ima pravo zadržati i naplatiti premije osiguranja za razdoblje do dana podnošenja zahtjeva za poništenje ugovora. Obvezan je i platiti osigurninu ako do dana podnošenja zahtjeva za poništenje ugovora nastupi osigurani slučaj.

Prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine s hrvatskog i engleskog tržišta, osigurateljevo pravo na poništenje ugovora o osiguranju odgovornosti marine prestaje protekom tri mjeseca od dana saznanja za netočnost prijave ili prešućivanje osiguranika.

3.4. Ugovaranje osiguranja odgovornosti marine u poslovnoj praksi

Specifičnost ugovaranja osiguranja odgovornosti marine u poslovnoj praksi hrvatskih osiguratelja jest da se posebnom policom osiguranja osigurava odgovornost marine iz djelatnosti prema korisnicima usluge marine. Riječ je o polici osiguranja odgovornosti koja proizlazi iz temeljne djelatnosti marine. U ovoj se polici navode osnovna pokrića koja su ugovorena osiguranjem.

Nadalje, osiguranje od javne (izvanugovorne) odgovornosti marine prema trećima⁶⁴ u poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta osigurava se drugom, posebnom policom osiguranja. Ova polica pokriva odgovornosti koje nisu vezane uz djelatnost marine. Istom se policom pokriva i osiguranje odgovornosti marine za štete uslijed onečišćenja okoliša, a najčešće i odgovornosti marine prema svojim zaposlenicima.

Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, uobičajeno se sklapa posebna polica osiguranja odgovornosti marine iz djelatnosti kojom se kao osnovno pokriće osigurava odgovornost marine za štete na plovilima dok se nalaze pod nadzorom marine zbog čuvanja, popravka, preinake, održavanja i sl., kao i na plovilima koja su upućena izvan područja marine na popravak i radove koji se nisu mogli obaviti na području marine. Kao osnovno pokriće osigurane su i štete na plovilima za vrijeme probne vožnje. Općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine propisan je radius kretanja plovila za probne vožnje unutar kojeg

⁶⁴ Pojam *treća osoba*, prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine hrvatskih osiguratelja, podrazumijeva osobu koja nije subjekt ugovora o osiguranju, odnosno osobu čija odgovornost nije pokrivena osiguranjem.

su pokrivena štete. Policom osiguranja odgovornosti marine iz djelatnosti u okviru osnovnog pokrića osigurane su i štete na demontiranim dijelovima plovila. Osigurane su i štete nastale zbog provalne krađe stvari na plovilu dok se nalaze na području marine, međutim, prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine, obično su iz osnovnog pokrića isključene štete na radio i TV prijemnicima, fotoaparatima, kamerama, dalekozorima i sl. U okviru osnovnog pokrića osigurane su i štete zbog smrti ili tjelesne ozljede osoba koje su posljedica djelatnosti marine, međutim, iz osnovnog pokrića isključene su osobe koje su zaposlenici marine. Osnovnim pokrićem osigurane su i štete na imovini trećih, međutim, obično su isključene štete na imovini kooperanata marine. Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, obično su osigurane štete koje se javaju u vidu čišćenja onečišćenih plovila i plaže oko mjesta onečišćenja ako je ono uzrokovano istjecanjem goriva ili maziva iz plovila preuzetog na čuvanje i održavanje u marini. Konačno, prema poslovnoj praksi hrvatskih osiguratelja, obično su u okviru osnovnog pokrića osigurane i štete nastale kao posljedica servisno-uslužne djelatnosti marine, s tim da se za obavljanje servisnih usluga marine mora ispostaviti ispravan račun s detaljnim popisom obavljenih popravaka i radova, utrošenog materijala te ugrađenih dijelova.

Za razliku od poslovne prakse osiguratelja s hrvatskog tržišta, englesko tržište osiguranja odgovornosti marine najčešće marinama nudi paket pokrića odgovornosti koji se kreira prema potrebama pojedine marine. Navedeni paketi, uz osiguranje odgovornosti za štete iz temeljne djelatnosti marine (*core business*), a to je pružanje usluge veza za plovila, uključuju i odgovornost brodograditelja (*ship repairers liability*), odgovornost prema trećima (*third party liability*)⁶⁵ i tzv. CGL odgovornost (*Commercial General Liability*). CGL odgovornost ili opće osiguranje odgovornosti za poduzetnike standardna je polica osiguranja koja se izdaje osiguranicima, u prvom redu pravnim osobama kako bi se zaštitile od odgovornosti za tjelesne ozljede (*bodily injury*)⁶⁶ i oštećenje imovine (*property damage*) koje mogu nastati u prostorijama društva u vezi s obavljanjem djelatnosti.⁶⁷ Paket pokrića osiguranja odgovornosti marine na engleskom

65 Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s engleskog tržišta opisuju treću osobu (*third party*) kao: „any company, entity or person other than you or your employees”. Pojam *you* podrazumijeva osiguranika, tj. stranu ugovora o osiguranju odgovornosti, konkretno marinu. Ponekad se u općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine pojam *third party* definira i kao: „person other than the Insured as defined herein”.

66 Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s engleskog tržišta definiraju pojam *bodily injury* kao fizičku ili mentalnu ozljedu, uključujući slučajnu smrt, zaraznu bolest ili bolest („physical or mental injury, including accidental death, disease or illness”).

67 Malecki, D.; Flitner, A. L.; Smith, H. E., *Commercial General Liability Coverage Guide*, Commercial Lines Series, 12th edition, The National Underwriter Company, a division of ALM Media, LLC, 2001.

tržištu uključuje i odgovornost marine prema zaposlenicima (*employee coverage*). Naime, prema engleskom pravu, obvezno je osiguranje odgovornosti poslodavca za štetu koju pretrpi zaposlenik na radu ili u vezi s radom.⁶⁸ Obveznik osiguranja je poslodavac, dok su treće oštećene osobe isključivo zaposlenici, tj. osobe koje su zaposlene na temelju ugovora o radu.⁶⁹ Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine s engleskog tržišta u uvodnim definicijama određuju pojam *zaposlenik*. Riječ je o osobi koja pod „kontrolom i nadzorom obavlja poslove iz predmeta djelatnosti marine“.

Prema poslovnoj praksi osiguratelja s engleskog tržišta, mnogi osiguratelji kombiniraju odgovornosti s liste iz paketa pokrića u jedinstvenom ugovoru o osiguranju odgovornosti marine. Odgovornosti koje se osiguravaju ovise o potrebama svake pojedine marine.

Ugovaranje osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta razlikuje se po tome što hrvatski osiguratelji posebnom policom osiguravaju odgovornost marine prema korisnicima (osiguranje odgovornosti koja proizlazi iz temeljne djelatnosti marine), dok drugom posebnom policom osiguravaju javnu, tj. izvanugovornu odgovornost marine (odgovornost prema trećima). Osiguratelji s engleskog tržišta strankama nude paket pokrića odgovornosti iz kojeg kombiniraju odgovornosti s liste iz paketa pokrića u jedinstvenom ugovoru o osiguranju tj. nude „jedinstven proizvod osiguranja“ za marine.

Paket pokrića odgovornosti osiguratelja s engleskog tržišta uključuje, među ostalim, i osiguranje odgovornosti brodogopravljača (*ship repairers liability*). Osiguratelji s hrvatskog tržišta općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine isključuju štete iz tzv. sporednih djelatnosti marine koje obavljaju druge pravne ili fizičke osobe na temelju potkoncesije, ali pokrivaju odgovornost marine za štete nastale kao posljedica servisno-uslužne djelatnosti marine, ako sama marina pruža takve usluge korisnicima i za njih ispostavlja račun. Osiguratelji s hrvatskog tržišta, nadalje, imaju i posebne uvjete osiguranja odgovornosti brodogopravljača, dok je zakonsko reguliranje ugovora o osiguranju odgovornosti brodogopravljača predviđeno PZ-om.

⁶⁸ *Employers Liability (Compulsory Insurance) Act 1969* i *Statutory Instruments 1998, no. 2573*, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1969/57/contents> (*Employers Liability (Compulsory Insurance) Act 1969*) i <http://www.legislation.gov.uk/uksi/1998/2573/made> (*Statutory Instruments 1998, no. 2573*) (pristupljeno 3. studenog 2018.).

⁶⁹ Lewis, R., *The Relationship Between Tort Law and Insurance in England and Wales*, Wagner, G. (ur.), *Tort Law and Liability Insurance*, Springer Verlag, Wien/New York, 2005., str. 54., toč. 14. i 15. citirano prema Belanić, L., *Obvezna osiguranja od odgovornosti izvan djelatnosti prometa i prijevoza u hrvatskom i poredbenom pravu, s osvrtom na određivanje obveznika sklapanja osiguranja i kruga trećih osoba*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 30, br. 1, 2009., str. 589.

Kada je riječ o osiguranju odgovornosti marine prema vlastitim zaposlenicima, pojam *zaposlenici* prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog tržišta podrazumijeva osobe zaposlene na određeno ili neodređeno vrijeme, zatim osobe s kojima je sklopljen ugovor o djelu ili studentski ugovor, te sezonske radnike. Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, štete zbog smrti ili tjelesne ozljede zaposlenika pokrivena su osiguranjem odgovornosti marine samo ako je to policom osiguranja posebno ugovoreno te ako je plaćena dodatna premija. Osiguratelji s hrvatskog tržišta odgovornost marine prema zaposlenicima obično osiguravaju u okviru police osiguranja od javne (izvanugovorne) odgovornosti, tj. odgovornosti prema trećima. Neke police osiguranja odgovornosti marine prema zaposlenicima sadrže napomenu o obvezi primjene posebnog ugovora o poslovnoj suradnji i osiguranju između osiguratelja i marine koji je sastavni dio police osiguranja odgovornosti marine, a koji detaljno regulira obveze osiguratelja i marine u slučaju štete koju zaposlenik marine trpi na radu ili u vezi s radom.

Prema hrvatskoj i engleskoj poslovnoj praksi osiguranja odgovornosti marine, najveći je broj likvidiranih šteta na plovilima nastao kao posljedica nevremena, požara, potonuća i prevrnuća, a nisu rijetke ni štete koje korisnici veza ili treće osobe trpe zbog tjelesne ozljede koje su posljedica pada s gata ili rive, tzv. *slip and fall accidents*.

3.5. Visina osiguranja odgovornosti marine

Osiguranje odgovornosti marine ugovara se na određenu svotu osiguranja, koja predstavlja gornju granicu obveze osiguratelja. Ugovorena svota osiguranja obično se primjenjuje po jednom osiguranom slučaju, odnosno za sve štete proizašle iz jednog osiguranog slučaja. Osiguratelji s marinom ponekad ugovaraju posebne osigurane svote za štete iz ugovorne odnosno izvanugovorne odgovornosti marine.

U osiguranju odgovornosti marine uobičajeno je i ugovaranje franšize (*deductible*) tj. ugovorenog samopridržaja. Ako je ugovoreno da marina sama snosi dio štete, iznos osigurnine će se, kada nastupi osigurani slučaj, utvrditi tako da osiguranik snosi dio štete u visini franšize tj. ugovorenog samopridržaja. Radi se o vidu sudjelovanja marine u šteti i ono mora biti navedeno u polici osiguranja odgovornosti marine. U praksi osiguranja odgovornosti marine najčešće se ugovara odbitna franšiza koja se primjenjuje po štetnom događaju.

Uvidom u sadržaj polica osiguranja odgovornosti marina osiguratelja s hrvatskog tržišta utvrdili smo da unaprijed ugovoreni iznos koji se odbija od naknade

iz osiguranja obično iznosi 10% od štete po događaju te se obično kreće od minimalno 1950 HRK do maksimalno 7650 HRK. Prema praksi osiguratelja s engleskog tržišta, ugovorena odbitna franšiza obično iznosi najviše 10% od štete po štetnom događaju. O ugovorenom iznosu franšize ovisit će visina premije osiguranja. Manji iznos franšize znači veću premiju i obrnuto.

3.6. Štete isključene iz osiguranja odgovornosti marine

Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta taksativno nabrajaju štete isključene iz osiguranja odgovornosti.

Usporedimo li štete isključene iz osiguranja po općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog tržišta, primijetit ćemo da se negdje nabraja tek nekoliko vrsta isključenih šteta, dok se drugdje opširno nabrajaju štete koje nisu pokrivena osiguranjem.

Uvidom u sadržaj isključenih šteta općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s engleskog tržišta možemo primijetiti pojedinačna isključenja za svaku vrstu odgovornosti marine iz paketa pokrivača.

Isključene štete iz osiguranja odgovornosti marine određene općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta možemo svesti na nekoliko sljedećih isključenja, uz napomenu da ćemo se u prikazu isključenih šteta iz prakse engleskih osiguratelja usredotočiti na isključene štete osiguranja odgovornosti iz temeljne djelatnosti marine.

Ugovorom o osiguranju odgovornosti najčešće nisu obuhvaćeni odštetni zahtjevi za štete na plovilima nastali prijevarom, krajnjom (grubom) nepažnjom ili namjerno od strane marine. U nekim se općim uvjetima osiguranja odgovornosti preciznije formulira isto isključenje tako da se u odredbi navodi da osiguranjem nisu pokrivena štete proizašle iz zlonamjernih postupaka osobe s posebnim ovlaštenjem ili grube nemarnosti osiguranika, kooperanata i njihovih radnika.

Iz osiguranja su isključene i štete nastale uslijed štrajka, obustave rada, prouzročene ratom, ratnim operacijama, pobunama, neprijateljstvima ili ratu sličnim događajima, građanskim ratom, revolucijom, ustankom, građanskim nemirima koji nastanu iz takvih događaja, terorističkim djelovanjima tj. aktima terora i drugim aktima nasilja, u pravilu iz političkih pobuna, poduzetim s ciljem teškog narušavanja javnog reda, zastrašivanjem i izazivanjem osjećaja straha, panike i osobne nesigurnosti građana, zastrašivanja vlasti ili društva kako bi se postigli ciljevi koji su općenito politički, vjerski ili ideološki.

Predviđena su i isključenja iz pokrića za štete proizašle iz neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti, korozije ili oksidacije plovila i/ili pripadajuće opreme plovila, kao i slučajevi štete na plovilu nastale zbog pucanja konopa koji pripada plovilu. Neki opći uvjeti osiguranja odgovornosti marina u nastavku odredbe o isključenju štete proizašle iz zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti plovila navode da se iste štete isključuju iz osiguranja samo ako je za njih marina (osiguranik) znala ili morala znati. Osiguranjem su isključene i štete uslijed zamrzavanja sistema hlađenja motora plovila.

Nadalje, isključene su i štete nastale zbog skrivenih mana plovila, odnosno kako je to u nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine navedeno, štete koje su posljedica skrivene mane i nesposobnosti plovila za plovidbu, ako je marina za njih znala ili je trebala znati primjenom dužne pažnje.

Osiguranjem nisu obuhvaćeni ni odštetni zahtjevi za štete proizašle iz nepridržavanja carinskih, lučkih i drugih upravnih propisa niti oni nastali zbog nepridržavanja propisanog reda marine.

Štete kao što su nestanak bokobrana, sidra, konopa, propelera i druge opreme koju se može demontirati s plovila i bez obijanja tj. upotrebe sile, nisu obuhvaćene osiguranjem.

Osiguranjem obično nisu pokrivena štete nastale na osobnim stvarima korisnika veza, npr. fotoaparatu, radio-aparatu, TV prijemu i dalekozoru, osim onih nastalih uslijed potonuća, požara i eksplozije. Ovim rizicima dodaju se u pokriće štete nastale na navedenim predmetima uslijed provalne krađe i nestanka cijelog plovila za koje je odgovorna marina pod uvjetima da se spomenuti predmeti nalaze u zatvorenim i zaključanim prostorima plovila, da su ključevi plovila predani marini, predmeti evidentirani u inventarnoj listi, a događaj prijavljen policiji. Ako se ne ispuni neki od ovih uvjeta, šteta se ne nadoknađuje iz osiguranja.

Iz osiguranja su obično isključene i štete uslijed krađe umjetnina, predmeta od plemenitih metala, novca, vrijednosnih papira, nakita, ručnih satova veće vrijednosti, mobitela, kamera i sl. Za mnoge od ovih šteta ne odgovara ni sama marina, što proizlazi iz uobičajenih isključenja odgovornosti prema općim uvjetima poslovanja marine (*general terms and conditions*) i odredbama ugovora o vezu.

Iz općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine isključene su i štete nastale zbog nestručno izvedene tj. neispravne elektro ili vodovodne instalacije na plovilu, tj. od plovila do priključka na gatu. Isključene su i štete zbog pogrešaka ili propusta koje su bile u nastajanju ili su već nastale prije početka važenja police, neovisno jesu li bile poznate marini ili ne.

Iz osiguranja su isključene i štete nastale na plovilima uslijed tegljenja (*towing service*).

Osiguranjem nisu pokriveni troškovi uklanjanja podrtine (*wreck removal*) ili njezinih dijelova, neovisno je li uklanjanje obavljeno prema naredbi vlasti ili ne.

Isključene su i štete koje nastaju zbog smrzavanja vode, trajnog djelovanja temperature, plinova, pare, vlage, padalina, dima, čađe, prašine, pljesnivosti, potresa i sl., a što ima za posljedicu postupno nastajanje štete.

Neki opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta isključuju i štete koje bi osiguranik mogao imati zbog gubitka poslovnih odnosa, ugleda i sl., te štete posebno prouzročene nastankom slučajeva kakvi su gubitak zarade, danguba i drugi slični gubici zbog nastanka osiguranog slučaja.

Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine ponekad isključuju iz osiguranja štete od glodavaca (npr. miševa) i insekata na plovilu te u prostoru marine, kao i štete od neispravnog proizvoda i proizvoda s nedostatkom.

Neki sadrže i odredbe o isključenju štete iz obavljanja sporednih djelatnosti marine koje su date na obavljanje drugim pravnim i/ili fizičkim osobama temeljem potkoncesije, što je i logično, jer se radi o drugom osigurljivom interesu. Naime, ako je pojedina sporedna djelatnost, primjerice, servis pogonskih strojeva, održavanje, opskrba plovila ili slično, dana u potkoncesiju neovisnom pružatelju tih usluga, onda je osigurljiv interes za osiguranje odgovornosti iz te sporedne djelatnosti na samom pružatelju usluga tj. potkoncesionaru. Dakle, logično je da polica osiguranja odgovornosti marine ne pokriva odgovornost potkoncesionara.⁷⁰

3.7. Obveze stranaka iz ugovora o osiguranju odgovornosti marine u vezi s prijavom i naknadom štete

Kako je naznačeno u općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta, osiguranik je obvezan izvijestiti osiguratelja o nastupu osiguranog slučaja. Opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine propisuju rok unutar kojeg je marina obvezna izvijestiti osiguratelja o nastaloj šteti. Najčešće je određen rok od tri dana od dana kada je osiguranik saznao za štetu. Prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine, u slučaju štete od onečišćenja ili zagađenja (*pollution or contamination*), da bi osiguratelj bio u obvezi naknaditi štetu, ista se mora otkriti u roku 120 sati od trenutka kada se dogodila te se mora prijaviti u roku 60 dana od trenutka kada je otkrivena.

⁷⁰ Vidi još o tome *supra* t. 3.1.

Obično se općim uvjetima odgovornosti marine određuje obveza osiguranika da u prijavi štete navede sve podatke koji su mu u trenutku prijave štete poznati, a posebno treba opisati događaj, navesti datum i mjesto nastanka štete, ime odnosno naziv oštećenika, utvrđeni ili predmnijevani uzrok štete te visinu odštetnog zahtjeva kojega bi oštećenik mogao postaviti. U prijavi je osiguranik obavezan navesti moguće posljedice i podatke o poduzetim mjerama s ciljem smanjenja, odnosno sprečavanja proširenja štete. Kada osiguranik zaprimi oštećenikov odštetni zahtjev dužan ga je bez odlaganja s potrebnom dokumentacijom proslijediti osiguratelju uz pisano obrazloženje i posebno navedenu opasku o svojoj obvezi odnosno odgovornosti za nastalu štetu. Na osigurateljev zahtjev marina je dužna pružiti svaku pomoć pri prikupljanju dokaza i informacija u vezi s nastalom štetom, osigurati svjedoke i očevice nastalog događaja i s osigurateljem sudjelovati u vođenju postupka za obranu od neutemeljenih i/ili neprimjereno visokih odštetnih zahtjeva.

Kada primi prijavu o nastalom osiguranome slučaju osiguratelj je obavezan odmah, a prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine najkasnije u roku tri dana, pristupiti izvidu, utvrđivanju i procjeni štete, a ako to ne učini, osiguranik može početi uklanjati štetu uz uvjet da prije toga osiguranikovo povjerenstvo utvrdi uzrok nastanka osiguranog slučaja i opseg oštećenja. Osiguranik može, uz uvjet da za to prethodno dobije pisanu osigurateljevu suglasnost, i prije isteka propisanog roka početi uklanjati štetu ako je to prijeko potrebno radi nastavka redovite djelatnosti marine. Ako se iz odštetnog zahtjeva i njemu priloženih dokumenata utvrdi osiguranikova odgovornost i osigurateljeva obveza za nastalu štetu, kao i visina odštete, osiguratelj je obavezan štetu isplatiti bez odlaganja. Rok unutar kojeg je osiguratelj dužan isplatiti štetu, prema općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta, iznosi 14, negdje i 30 dana, od dana primitka svih potrebnih dokumenata iz kojih se može utvrditi obveza iz osiguranja. Osiguratelj ima pravo utvrditi narav, uzrok, opseg i visinu štete, zatim, nadzirati popravak, odnosno saniranje štete te tražiti da obračun štete ili račun popravka pregleda i potvrdi vještak.

Kod naknade štete trećim osobama, osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako treća oštećena osoba u pisanom obliku zahtijeva njezinu naknadu. Pri isplati štete na plovilu obično se ne obračunava odbitak iz naslova „novo za staro“, osim ako bi se tako znatno povećala vrijednost popravljenog predmeta. U tom slučaju odbija se iznos tako dobivene uvećane vrijednosti. Ako osiguranik neopravdano odugovlači s popravkom štete, osiguratelj ima pravo smanjiti iznos naknade za onaj dio za koji se cijena popravka povećava u usporedbi s nižom cijenom koja se eventualno mogla postići da je popravak bio

obavljen u razumnom roku. Ako se šteta obračunava prema nagodbi, a ne prema računima popravka, prema nekim općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine predračunska se vrijednost popravka smanjuje.

U osiguranju odgovornosti marine za postojanje osigurateljeve obveze isplate naknade štete nije uvjet da osiguranik prethodno isplati odštetu trećoj osobi. Budući da je osiguranje odgovornosti marine neobvezno, tj. temelji se na načelu dobrovoljnosti, ugovorom se može predvidjeti da je osiguratelj obvezan isplatiti naknadu iz osiguranja tek kada osiguranik prethodno obešteti treću osobu. Ugovorna odredba s takvim učinkom, tzv. *pay to be paid* odredba, nalazi se u općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s engleskog tržišta te je valjana i prema engleskom pravu. Također, tzv. *pay to be paid* odredba valjana je i prema hrvatskom pravu kod ugovora o dobrovoljnom osiguranju odgovornosti (čl. 964. ZOO-a).⁷¹

3.8. Problematika izravne (direktne) tužbe treće oštećene osobe prema osiguratelju

Izravna (direktna) tužba pojmovno znači zakonsko pravo osobe koja je pretrpjela štetu događajem za koji odgovara osiguranik, a koja osoba nije subjekt ugovora o osiguranju (treća osoba), da može neposredno od osiguratelja osiguraničeve odgovornosti zahtijevati naknadu te štete.⁷²

U engleskom pravu izravna tužba je rijetka iznimka. Prema *Third Parties [Rights against Insurers] Act 1930*,⁷³ dozvoljena je samo u slučaju likvidacije ili stečaja osiguranika. U ostalim slučajevima štetnik je dužan najprije naknaditi štetu oštećenoj osobi, a tek zatim osiguratelj naknađuje osiguraniku iznos koji je ovaj isplatio na ime naknade štete oštećenoj osobi s temelja svoje odgovornosti pokrivenve osiguranjem (*pay to be paid principle*).⁷⁴

Iako je u engleskom pravu izravna tužba iznimka, u engleskoj sudskoj praksi nalazimo primjere sudskih sporova između treće oštećene osobe i osiguratelja povodom izravne tužbe iz ugovornog odnosa osiguranja odgovornosti.⁷⁵

71 Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja, Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 327.

72 Pavić, *Pomorsko osiguranje...*, op. cit., str. 429.

73 Dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/20-21/25/contents> (pristupljeno 20. listopada 2018.).

74 Padovan, *Uloga pomorskog osiguranja...*, op. cit., str. 354.

75 Primjer je presuda engleskog Doma lordova u predmetima *The Fanti* and *The Padre Island*, [1990] 2 Lloyd's Rep. 191.

U hrvatskom pravnom sustavu pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja propisuje ZOO (čl. 965.). Ovo pravo postoji kod svih osiguranja odgovornosti koji podliježu primjeni odredaba ZOO-a o ugovoru o osiguranju te u pravilu kod svih obveznih osiguranja, bez izuzetka i posebnih uvjeta, pa se može postaviti pitanje je li takvo rješenje primjereno za dobrovoljna osiguranja u kojima ne postoji element općeg interesa.⁷⁶

Prema odredbama čl. 965. ZOO-a, iz osiguranja odgovornosti, treća oštećena osoba može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpjela događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze. Oštećenik ima, od dana kada se dogodio osigurani slučaj, vlastito pravo na naknadu iz osiguranja te je svaka kasnija promjena u pravima osiguranika prema osiguratelju bez utjecaja na pravo oštećenika na naknadu. Izravno tuženi osiguratelj ima pravo isticati sve prigovore koje bi protiv oštećenika mogao isticati osiguranik, u našem slučaju marina, da je bila tužena za naknadu štete, jer obveza osiguratelja postoji samo ako postoji odgovornost osiguranika koja je predmet osiguranja. Međutim, osigurateljevo pokriće može biti opsegom uže od odgovornosti marine, odnosno može biti ograničeno na svotu osiguranja koja je niža od ukupne štete, pa osiguratelj u pravilu može isticati prigovore koje ima temeljem ugovora o osiguranju odgovornosti marine (npr. može se pozivati na štete isključene iz osiguranja, na odbitnu franšizu, na svotu osiguranja koja je niža od ukupnog iznosa štete itd.). S obzirom na to da se radi o dobrovoljnom osiguranju, osiguratelj smije u postupku po izravnoj tužbi istaknuti samo prigovore koji su nastali prije nego se dogodio osigurani slučaj.⁷⁷

Pravo na izravnu tužbu propisuju i opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine nekih osiguratelja s hrvatskog tržišta. Prema tim uvjetima, oštećena osoba

⁷⁶ Opširnije Pavić, D., Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti, *Svijet osiguranja*, vol. 3, br. 3, 2000., str. 40-48; Orešković, L., Dobrovoljno osiguranje odgovornosti: status oštećenika, pravo na direktnu tužbu, dopušteni prigovori osiguravatelja, zastara prava prema hrvatskom pravu, s osvrtom na konvencijska rješenja, *Osiguranje*, br. 1-2, 2004., str. 11-24; Padovan, A. V., Direct Action of a Third Party against the Insurer in Marine Insurance with a Special Focus on the Developments in Croatian Law, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 42, br. 157, 2003., str. 35-82; Tomljenović, V., Izravna tužba u pomorskim sporovima – izbor mjerodavnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Supplement 2*, 2002., str. 81-110. Kod nas je za ugovore o pomorskom osiguranju odgovornosti po prvi put uvedeno opće pravo na direktnu tužbu Pomorskim zakonom iz 1994. godine, Narodne novine br. 17/1994 (vidi čl. 756. PZ 1994). To je izazvalo mnoge rasprave i prijepore u pravnoj literaturi, pomorskopravnoj struci i sudskoj praksi koji su u konačnici rezultirali ukidanjem općeg prava na direktnu tužbu i uvođenjem posebnog prava na direktnu tužbu kod osiguranja odgovornosti za smrt, tjelesnu ozljedu i oštećenje zdravlja člana posade te kod obveznih pomorskih osiguranja odgovornosti brodarka novelom Pomorskog zakonika iz 2004., Narodne novine br. 181/2004 (vidi čl. 743. PZ-a).

⁷⁷ Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 29.

može zahtijevati izravno od osiguratelja naknadu štete koju je pretrpjela događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurane svote umanjene za iznos ugovorene odbitne franšize tj. ugovorenog samopridržaja.

Po hrvatskom pravu iznimku od primjene prava na izravnu tužbu kod osiguranja odgovornosti marine predstavljaju slučajevi odgovornosti marine za štetu na plovilu primljenom na popravak ili servis, dakle riječ je o štetama iz brodogopravljačke odgovornosti marine. Kako je već ranije opisano, hrvatski osiguratelji svojim općim uvjetima često uključuju ovu vrstu odgovornosti u osiguranje odgovornosti marine na koje se u pravilu primjenjuju odredbe ZOO-a o ugovoru o osiguranju. Međutim, posebne odredbe iz ZOO-a o osiguranju odgovornosti, uključujući i odredbu o pravu na izravnu tužbu iz čl. 965. ZOO-a, ne primjenjuju se na ugovor o osiguranju odgovornosti marine u dijelu u kojem se on odnosi na odgovornost marine za štetu na plovilima primljenim na popravak ili servis jer se u tom dijelu radi o pomorskom osiguranju odgovornosti brodogopravljača koje uređuje PZ. Budući da se na ugovor o osiguranju odgovornosti marine za štetu na plovilu primljenom na popravak ili servis ne primjenjuju posebne odredbe ZOO-a, nije dopuštena ni izravna tužba protiv osiguratelja odgovornosti jer se radi o pomorskom osiguranju koje ne dopušta izravnu tužbu protiv osiguratelja odgovornosti brodogopravljača. Slično tome, marina se u sklopu obavljanja svoje poslovne djelatnosti može naći u ulozi vlasnika odnosno korisnika plovila, pa istim ugovorom o osiguranju odgovornosti marine može biti pokrivena odgovornost koja proizlazi iz uporabe plovila koja joj služe u poslovanju (npr. intervencijska i radna plovila). Tu se po prirodi posla radi o osiguranju odgovornosti brodarka odnosno osiguranju odgovornosti vlasnika i korisnika brodice ili jahte, pa su u tom dijelu za ugovor o osiguranju odgovornosti marine relevantne odredbe PZ-a o pomorskom osiguranju odgovornosti (čl. 743. – 745. PZ-a). U slučaju štete iz osiguranja odgovornosti marine koja je nastala uporabom marininih radnih ili intervencijskih plovila, izravna tužba treće oštećene osobe u pravilu nije dopuštena (čl. 743. st. 2.).⁷⁸

⁷⁸ Navedeno se ne odnosi na štete pokrivena obveznim osiguranjem odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte po Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, na štete uslijed smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja člana posade, te na štete iz odgovornosti vlasnika broda za koje je propisano obvezno osiguranje, a u kontekstu ovog rada relevantno je obvezno osiguranje odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz brodskih tankova (PZ, čl. 823.e) te za troškove obveznog uklanjanja podrtine (PZ, čl. 840.p).

4. ZAKLJUČAK

Kada je riječ o pravnom okviru koji se primjenjuje na osiguranje odgovornosti marine, hrvatsko i englesko pravo imaju dodirnih točaka. Ni jedno od izabranih prava ne sadrži zakonski pravni izvor koji bi kao *lex specialis* regulirao osiguranje odgovornosti marine. Odredbe o osiguranju odgovornosti marine ne sadrži ni PZ, hrvatski temeljni pravni izvor za pomorska osiguranja, ni *Marine Insurance Act 1906*, engleski temeljni pravni izvor za pomorska osiguranja. Osiguranje odgovornosti marine u hrvatskom pravu najvećim dijelom uređuje ZOO. Na osiguranje odgovornosti marine primjenjuju se opće i posebne odredbe ZOO-a unutar naslova „Ugovor o osiguranju“ (odsjek 27. ZOO-a) gdje se nalaze odredbe o osiguranju odgovornosti. U engleskom pravu osiguranje odgovornosti marine najvećim dijelom uređuje *UK Insurance Act* iz 2015. godine. Isti Zakon primjenjuje se na sve trgovačke ugovore o osiguranju, a ugovor o osiguranju odgovornosti marine jest trgovački ugovor i spada u polje primjene *UK Insurance Acta 2015*. Iako nije uređeno PZ-om i *Marine Insurance Actom 1906*, osiguranje odgovornosti marine u posebnoj je vezi s nekim pomorskim osiguranjima, poglavito s osiguranjem brodica i jahti, osiguranjem odgovornosti brodopopravljača i osiguranjem odgovornosti brodarka odnosno vlasnika ili korisnika brodice ili jahte. Ova „veza“, posebno u hrvatskom pravu, dolazi do izražaja kada se radi o pravu na izravnu tužbu treće oštećene osobe protiv osiguratelja koju propisuje ZOO. Iznimno, kada je riječ o šteti iz brodopopravljačke odgovornosti marine, oštećenik nema pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja odgovornosti jer se radi o pomorskom osiguranju uređenom PZ-om koje ne dopušta izravnu tužbu protiv osiguratelja odgovornosti brodopopravljača. U engleskom pravu izravna tužba je rijetka iznimka tj. dozvoljena je samo u slučaju likvidacije ili stečaja osiguranika, dok je u hrvatskom pravu, prema ZOO-u, dopuštena kod svih osiguranja odgovornosti (i dobrovoljnih i obveznih), a u pomorskim dobrovoljnim osiguranjima odgovornosti primjena instituta izravne tužbe PZ-om nije predviđena.

U predmetu osiguranja odgovornosti marine hrvatskom i engleskom pravu zajedničko je i to što je u oba pravna sustava osiguranje odgovornosti marine neobvezno tj. temelji se na načelu dobrovoljnosti.

Na ljestvici pravnih izvora važno mjesto u reguliranju pravnih odnosa između osiguratelja i marine u hrvatskom i engleskom pravu imaju autonomni pravni izvori tj. opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine koji su sastavni dio police osiguranja odgovornosti marine. Osiguratelji s hrvatskog tržišta imaju svoje opće uvjete osiguranja odgovornosti marine; engleski osiguratelji koriste standardne uvjete za marine u kojima objedinjuju uvjete za sve rizike kojima je marina izložena.

U uvodnom dijelu rada postavili smo pitanje postoji li razlika u sadržaju autonomnih pravnih izvora te smo na više mjesta u radu navodili odredbe općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta. Ne postoje jedinstveni opći uvjeti osiguranja odgovornosti marine u hrvatskoj i engleskoj poslovnoj praksi. Odredbe općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine iz promatrane poslovne prakse u nekim se dijelovima podudaraju, no, razlike u sadržaju postoje, ne samo među općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja s hrvatskog i engleskog tržišta, već i među općim uvjetima osiguranja odgovornosti marine osiguratelja unutar istog tržišta. Stoga smo u radu koristili formulacije „obično“ ili „najčešće“ u opisivanju i analizi sadržaja općih uvjeta osiguranja odgovornosti marine osiguratelja i hrvatskog i engleskog tržišta.

Iako prikaz pravnog okvira osiguranja odgovornosti marine upućuje na to da hrvatsko i englesko pravo imaju dodirnih točaka, dosta je različita slika hrvatske i engleske poslovne prakse osiguranja odgovornosti marine. Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, posebnom se policom osiguranja osigurava odgovornost marine prema korisnicima; radi se o osiguranju odgovornosti iz temeljne djelatnosti marine. U ovoj se polici navode osnovna pokrića koja su obuhvaćena osiguranjem. Osnovno pokriće najčešće obuhvaća štete na plovilima dok se nalaze pod nadzorom marine zbog čuvanja, popravka, preinake, održavanja i sl., plovilima upućenim izvan područja marine na popravak i radove te za vrijeme probne vožnje, zatim štete na demontiranim dijelovima plovila, štete zbog provalne krađe stvari na plovilu, štete uslijed smrti ili tjelesne ozljede osoba koje su posljedica aktivnosti iz djelatnosti marine, štete na imovini trećih osoba, štete u vidu čišćenja onečišćenih plovila i plaže oko mjesta onečišćenja itd. Prema poslovnoj praksi osiguratelja s hrvatskog tržišta, opća izvanugovorna odgovornost marine (odgovornost prema trećima) osigurava se posebnom policom osiguranja. Ista polica uključuje i pokriće osiguranja odgovornosti za štete uslijed onečišćenja okoliša, a najčešće i osiguranje odgovornosti marine prema zaposlenicima. Osiguratelji s engleskog tržišta nude marinama jedinstveni proizvod osiguranja tj. paket pokrića odgovornosti, koji uz osiguranje odgovornosti za štete iz temeljne djelatnosti marine, uključuje i odgovornost brodograditelja, odgovornost prema trećima, tzv. CGL odgovornost i odgovornost prema zaposlenicima. Osiguratelji s engleskog tržišta, ovisno o potrebi marine, kombiniraju odgovornosti iz paketa pokrića u jedan ugovor o osiguranju.

Uspoređujući hrvatsko i englesko pravo i poslovnu praksu osiguranja odgovornosti marine možemo utvrditi načelne sličnosti u dijelu pravnog okvira, no i različitu sliku poslovne prakse osiguranja.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige

1. Burling, J., *Lloyd's: Law and Practice*, Informa Law from Routledge, 2013.
2. Clarke, M. A., *The Law of Liability Insurance*, Informa Law from Routledge, 2013.
3. Giaschi, C. J., *Warranties in Marine Insurance*, Vancouver: Association of Marine Underwriters of British Columbia, 1997.
4. Gorenc, V.; Belanić, L.; Momčinović, H.; Perkušić, A.; Pešutić, A.; Slakoper, Z.; Vukelić, M.; Vukmir, B., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014.
5. Hazelwood, S. J.; Semark, D., *P&I Clubs: Law and Practice*, 4th edition, Informa, London, 2010.
6. Hurley, J. N., *Marina Law and Practice, Marina Liability*, Chapter 17, 5th edition, The Florida Bar, 2017.
7. Kendall, D.; Wright, H., *A Practical Guide to the Insurance Act 2015*, Informa Law from Routledge, 2017.
8. Kenneth Goodacre, J., *Marine Insurance Claims*, 3rd edition, Witherby & Co. Ltd., London, 1996.
9. Lewis, R., *The Relationship Between Tort Law and Insurance in England and Wales*, Wagner, G., (ur.), *Tort Law and Liability Insurance*, Springer Verlag, Wien/New York, 2005.
10. Malecki, D.; Flitner, A. L.; Smith, H. E., *Commercial General Liability Coverage Guide*, Commercial Lines Series, 12th edition, The National Underwriter Company, a division of ALM Media, LLC, 2001.
11. Maniloff, R. J.; Stempel, J. W., *General Liability Insurance Coverage: Key Issues in Every State*, Oxford, 2011.
12. Matijević, B., *Osiguranje: management - ekonomija - pravo: aktualne teme*, Naklada, Zadar, 2010.
13. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012.
14. Pavić, D., *Pomorsko osiguranje: pravo i praksa s osnovama kopnenoga i zračnog transportnog osiguranja*, Književni krug Split, 2012.
15. Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja, Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009.

16. Pavliha, M.; Padovan, A. V., Law of Marine Insurance, Attard, D.; Fitzmaurice, M.; Arroyo, I.; Martinez, N.; Belja, E. (ur.), *The IMLI Manual on International Maritime Law, Vol. II: Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford, 2016., str. 576-636.

Članci

1. Banakas, S., Voluntary Assumption of Tort Liability in English Law: a Paradox?, *InDret* 4, 2009., str. 1-22.
2. Belanić, L., Obvezna osiguranja od odgovornosti izvan djelatnosti prometa i prijevoza u hrvatskom i poredbenom pravu, s osvrtom na određivanje obveznika sklapanja osiguranja i kruga trećih osoba, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 30, br. 1, 2009., str. 551-600.
3. Ćorić, D., Zaštita morskog okoliša u marinama – hrvatski pravni okvir, *Zbornik radova 1. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML 2016*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 135-149.
4. Jović, H.; Mudrić, M., Security and Private Protection of Port Facilities in the Republic of Croatia, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 205-252.
5. Orešković, L., Dobrovoljno osiguranje odgovornosti: status oštećenika, pravo na direktnu tužbu, dopušteni prigovori osiguravatelja, zastara prava prema hrvatskom pravu, s osvrtom na konvencijska rješenja, *Osiguranje*, br. 1-2, 2004., str. 11-24.
6. Padovan, A. V., Direct Action of a Third Party Against the Insurer in Marine Insurance with a Special Focus on the Developments in Croatian Law, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 42, br. 157, 2003., str. 35-82.
7. Padovan, A. V., Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma, *Svijet osiguranja*, br. 7, 2013., str. 40-42.
8. Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 1-35.
9. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 149-175.

10. Pavić, D., Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti, *Svijet osiguranja*, vol. 3, br. 3, 2000., str. 40-48.
11. Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, *Book of Proceedings, Twelfth Biennial International Conference Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Meško, G. et al. (ur.), Maribor University Press, Maribor, 2018., str. 469-484.
12. Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.
13. Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujó, B., Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 177-204.
14. Soviček, I.; Gajski Kovačić, N., Položaj brokera u osiguranju na hrvatskom tržištu, *Svijet osiguranja*, br. 5, 2017., str. 20-27.
15. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu u marini te zakonski prijedlozi *de lege ferenda*, *Zbornik radova 1. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCM 2016*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 379-431.
16. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti, INTRANSLAW 2017*, Ćorić, D.; Radionov, N.; Ćar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353.
17. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-98.
18. Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, *7th International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings*, Vidan P. et al. (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.

19. Tomljenović, V., Izravna tužba u pomorskim sporovima – izbor mjero-davnog prava, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Supplement 2*, 2002., str. 81-110.

Propisi

1. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.
2. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
3. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005.
4. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.
5. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014.
6. Zakon o osiguranju, Narodne novine br. 30/2015, 112/2018.
7. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.
8. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.
9. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.
10. Zakon o zaštiti potrošača, Narodne novine br. 41/2014, 110/2015.
11. *Consumer Protection Act 1987*, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/43> (pristupljeno 15. listopada 2018.).
12. *Employers Liability (Compulsory Insurance) Act 1969*, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1969/57/contents> (pristupljeno 3. studenog 2018.).
13. *Lloyd's Act 1982*, dostupno na http://www.legislation.gov.uk/ukla/1982/14/pdfs/ukla_19820014_en.pdf (pristupljeno 20. listopada 2018.).
14. *Marine Insurance Act 1906*, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents> (pristupljeno 30. listopada 2018.).
15. *Statutory Instruments 1998, no. 2573*, dostupno na <http://www.legislation.gov.uk/uksi/1998/2573/made> (pristupljeno 3. studenog 2018.).

16. *Third Parties [Rights against Insurers] Act 1930*, dostupno na <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo5/20-21/25/contents> (pristupljeno 20. listopada 2018.).
17. *UK Insurance Act 2015*, dostupno na <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/2017-05-04/data.pdf> (pristupljeno 30. listopada 2018.).

Autonomno pravo

1. Allianz Zagreb d.d. – Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina).
2. Allianz Zagreb d.d. – Osiguranje od odgovornosti – Opći uvjeti za osiguranje od odgovornosti.
3. Croatia osiguranje d.d. – Pravila "A" za osiguranje od odgovornosti vlasnika luke za turističke i sportske plovne objekte.
4. Euroherc osiguranje d.d. Zagreb – Uvjeti za osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika luke nautičkog turizma.
5. Generali d.d. – Uvjeti za osiguranje od odgovornosti vlasnika odnosno korisnika luke za turističke i sportske plovne objekte.
6. Jadransko osiguranje d.d. – Uvjeti za osiguranje od odgovornosti poduzetnika luke nautičkog turizma.
7. Uniqa osiguranje d.d. – Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za nautički turizam.
8. Wiener osiguranje VIG d.d. – Uvjeti za osiguranje od odgovornosti iz djelatnosti operatora luka nautičkog turizma.
9. Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International d.d. (ACI).
10. Ugovor o vezu Marine Dalmacija.

Sudska praksa

1. *The Fanti and the Padre Island* [1990] 2 *Lloyd's Rep.* 191.

Ostalo

1. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Priopćenje, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma za 2017.*, godina LIV., br. 4.3.4., Zagreb, 27. ožujka 2018.

2. <https://www.statista.com/statistics/817377/number-of-companies-operating-in-uk-insurance-market/> (pristupljeno 5. listopada 2018.).
3. <http://www.huo.hr> (pristupljeno 1. listopada 2018.).
4. <https://dnevnik.hr/vijesti/svijet/brexit-odredjen-datum-izlaska-velike-britanije-iz-europske-unije---495643.html> (pristupljeno 27. prosinca 2018.).
5. *Contracts Law*, <https://www.legislation.gov.uk/all?title=contract%20law> (pristupljeno 15. listopada 2018.).