

ОСНОВНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ПРАВНОГ ИНСТИТУТА ПОМОРСКОГ ОСИГУРАЊА*

1) *Специфичност*. Узима се да је и поморско осигурање једна врста имовинског осигурања (против штете), али је чињеница, да су готово свуда норме поморског осигурања предметом засебне кодификације.

Два су томе основна разлога: историјска традиција с једне стране, а с друге, потреба да поморско осигурање буде нормирано у комплексу осталих института поморског права, у вези којих оно задржава извјесне карактеристике, које га издвајају из система осталих врста осигурања.

И поред потпуно још нерасвијетљеног питања о првим формама поморског осигурања, можемо ипак лако замислити, да откад год су се први морепловци или бродари отискивали на море сигурно су тражили да смање, колико је то према могућностима и условима производних снага било могуће, несретне посљедице подузетог подвига, „поморске авантуре”.

Знамо да појаву осигурања као и становитих других института савременог права, дугујемо поморском животу, али многобројне и различите тезе о развојном путу неких поморско-правних односа, којима се жели придати значење давних зачетака осигурања, хтјеле би, да рудimente наше установе треба тражити у XI стољећу, напосе у неким облицима зајмова условљених развојем трговинских прекоморских односа градова Средоземља, напосе оних талијанских. То су међутим још пука нагађања, извучена из истргнутих палеографских записа средовјечних архива, подстакнута још и родољубним жељама истраживача, да сваки својој земљи досуди славу прве колијевке поморског осигурања.

Довољно је да укажемо на повезаност економске основе осигурања са оном поморског зајма из класичне старине, као и на чињеницу, да је *periculi pretium* — без обзира на то да ли се у оном знаменитом писму Цицеронову (*Ad famil.*, Lib. II, ep. 17) може назријети јасно упута на поморско осигурање —, био познат римском праву као и грчком, па да наслутимо давне трагове нашег института. У споменицима Јустинијанове ере могу се наћи занимљиви текстови који на то упућују (напр. Улпијанова изрека „*Illa stipulatio: decem millia salva fore promitis?-valet*”, Dig. XLV, 1,67; „*Dabisne centum si navis..... ex Asia venerit?*”, Dig. XLVI, 1,72). Преузимањем уговором извјеснога ризика уз награду је основ поморског осигурања, а та је идеја старија него што се некад истиче, па је било упутно то оvdје и констатирати.

(*) Кореферат читан на Петој интерфакултетској конференцији Правних факултета ФНРЈ одржаној у Скопљу октобра 1953 године.

Међутим, кад је у Средњем вијеку статутарна епоха, која је проишла из потреба много сложенијих односа већ развијеног трговачког капитала, створила низ засебних извора за односе у поморској трговини, поставило се је и питање диференцијације облика подјеле или пребацивања ризика, што није ни до XIX стољећа било довољно пречишћено, па је стога могуће још и данас отворати дискусију у вези оног или овог уговора, да ли је ближи савременом појму осигурања или појму поморског зајма. Поморски зајам је развојем технике бродарске и асоцијације великога капитала, с једне стране, те организацијом поморског кредита и поморско-трговинског пословања, с друге стране, одступио пред облицима поморског осигурања, или, да се изразимо језиком математике, однос степена силе уступио је мјесто односу степена ширине. Између те двије супротности умјешала се појава узајамног осигурања, повлачећи своју нит из разноврсних облика средовјечних асоцијација, којима је основ у нарочитој врсти заједнице интереса, особа повезаних заједничком судбином у ризицима поморског потхвата. Ту мислимо на разне облике удруживања и заједничку аварију.

Само у таквом свијетлу може се говорити о XIV стољећу као времену поријекла поморског осигурања у данашњем значењу ријечи. Да ли опет овдје треба дати првенство Фландрији, Португалу или Италији, није сада ни вријеме ни задатак расправљања, али сматрамо да је вриједно забиљежити, да у том хронолошком низању првих споменика, једно истакнуто мјесто заузима и *Ordo super assecuratoribus* нашега Дубровника из 1562.

Не мање значајан фактор на томе историјском путу оформљења ове установе, јесу и обичаји стварани кроз повезивање и удруживање осигуратеља, гдје посебно мјесто све до наших дана припада знаменитој Таверни Едварда Лојда и дјелу његових пословних насљедника, који су под тим именом стандардне услове поморског осигурања широм свијета наметнули.

Осигуравајућа друштва, као израз разгранатог пословања индустријске ере, омогућила су у посљедњем стољећу највећег успона капитализма, покриће великих поморских ризика. Она и у овом часу имају доиста фактички монопол, али ипак, нешто због свога броја, а нешто због заоштрености међусобне утакмице, не исказују оне типично лоше стране које карактеризирају правни монопол, што се види по висини премија, које, захваљујући примјени резултата математичке методе у израчунавању ризика (закон великих бројева, рачун вјеројатности), као и дјеловања закона понуде и потраживања, крећу се у оквиру здраве калкулације.

Највећи део важећих страних закона, напосе оних земаља које вуку поморску традицију, садржи посебне одредбе о поморском осигурању. То је случај у Енглеској, Немачкој, Холандији, скандинавским земљама, Шпанији и Португалу, у Италији, Грчкој, Јапану

итд. У неким од тих законских система односне норме су исцрпне, а у неким само допунске, које се доведују на опће норме о осигурању, које вриједе за неспецифични дио односа.

Занимљив је баш примјер Енглеске, која је по изузетку од свога правног система, донијела знаменити *Marine Insurance Act* 1906, који је вршио и врши одлучан уплив на праксу поморског осигурања у читавом свјету.

Од модернијих закона спомињемо напосе Закон трговинско-поморски Марока (1919), совјетски Кодекс за поморску пловидбу (1929), талијански Закон о пловидби (1942), и либански Поморски закон (1947); они сви садрже посебне норме за поморско осигурање. САД нису кодифицирале поморско право као што немају ни прописа за остале врсте осигурања. Нормативни су обичаји и полице. Нацрт швајцарског законика о поморској пловидби (1952) не предвиђа посебних норми за поморско осигурање, јер кодификатори нацрта сматрају да та материја има бити предметом обраде у заједничком правном извору за све врсте осигурања. Овај примјер тешко да ће наћи одјека, поготово док швајцарско право о осигурању не познаје посебне односе поморске праксе и пословања.

Већина законских одредаба у споменутом законцима је диспозитивне нарави, али право поморског осигурања не би било довољно освијетљено, кад се не би споменуло да стандардни облици уговора о поморском осигурању, садржаним у познатим типовима полица, садрже право међународне праксе и признања, од којих на првом мјесту треба навести ону енглеску (затим паришку, антверпенску и хамбуршку).

Наше предреволуционарно право је сматрало основним извором поморскога права, па тако и норми за односе из поморског осигурања, *Code de commerce* (1808), који је опет готово дословно преузео одредбе *Ordonnance* 1681. Али како у француској пракси тако и у оној нашега поморства није овај застарјели извор био основан за уређење односа из поморског осигурања, него је уговорно право по типу употребљене полице било мјеродавно са односним коментарима (на нашој обали прије Првог свјетског рата углавном њемачке односно тршћанске полице, а послје тога готово искључиво енглеске).

Премда су прилике XIX стољећа пружале већ довољан основ за тачнију анализу уговора, аустријска теорија је (а она није изузетак) сматрала уговор о поморском осигурању као и уопће уговор о осигурању алеаторним уговором. Према томе у питању правне природе уговора о поморском осигурању довољно је рећи да је оно исто толико било спорно и везано уз исте разлоге и противразлоге као и код других врста тога уговора, чиме су везане и забране осигуравања неких ризика (напр. плаће посаде), да би алеаторност била умањена.

2) *Значај полице*. Уз питање полице постављају се код уговора о поморском осигурању она иста питања која и у другим облицима осигурања, тј. њене доказне снаге и формалности уговора.

Чини нам се да би о томе требало слиједити примјер праксе и других модерних законика који траже полицу *probandi causa*, придавајући тој одредби не само формално правно него и материјално-правно значење, адекватно ономе које би имала и одговарајућа одредба о писменој форми уговора о поморском пријевозу.

Поред опћих података које садржи свака полица, као што су имена уговорних странака, осигурани интерес, покривени ризици, свота осигурања, почетак и трајање осигурања, полица поморског осигурања садржи још своје допунске елементе: име, врсту, народност и баждарске податке брода, име заповједника, полазну и одредишну луку.

Датирање полице има посебно значење ради уклањања превара, одређења првенства кад је више полица и регулирања временских или отворених полица. По опћим начелима не би вриједило осигурање, ако је у часу уговарања ризик већ престао или осигурани интерес био већ погођен предвиђеним догађајем. Код поморског осигурања, међутим, може такав уговор бити ваљан, ако странке нису о томе имале сазнања. Терет доказивања је на оној од њих која тврди, да није знала и поред извјесних чињеница, које указују, да је морала бити упозната с чињеничним стањем. Стога *Code de commerce* (чл. 365—367) оглашује ништавним уговор о осигурању закључен након губитка или доласка осигураних ствари у мјесто одредишта, ако се може претпоставити да је у часу склапања уговора узималац осигурања био или је морао бити обавијештен о пропасти, односно осигуратељ о приспијећу осигуране ствари. Питање је само, може ли бити таквог доказивања, ако се ради о ноторним чињеницама. Строгост закона ублажавају странке клаузулом „уз добре или рђаве вијести“, која пребацује терет доказивања намећући позитиван доказ, тј. да је друга странка знала за пропаст односно за приспијеће осигураних ствари.

Каско полица редовно гласи на име, а карго полица може гласити на име, на доносиоца или по наредби, али се узима да пренос и такве полице нема значај преноса вредносног папира — уколико то закон изричито не одреди.

3) *Принцип накнаде*. Осигурању је сврха да осигуранику обезбеди износ којим ће накнадити штету, која је настала остварењем догађаја у предвиђеном ризику, другим ријечима наступом поморске незгоде. Познато је да осигурана свота не смије износити више од вриједности осигураног интереса и то начело мјеродавно је и за поморско осигурање, али ово одступа од копненога утолико што се накнада из осигурања не исплаћује према вриједности осигуране ствари у часу незгоде, него према вриједности ствари у часу поласка на пу-

товање (каска), односно у вриједности коју би ствар имала да је стигла у мјесто одређења (карго).

Друго, још значајније, одступање од опћег начела имамо у случају напуштања (*délaissement*) осигуратељима.

4) *Реосигурање*. У питању реосигурања води се у теорији дискусија поводом различности основа првог осигурања и овог другог (тј. између осигуратеља — осигураника и новог осигуратеља — реосигуратеља о природи овог другог осигураника. Код поморског осигурања узима се, међутим, да је и реосигурање увијек поморско осигурање. Исто се има казати и за повратно осигурање, тј. кад се узималац осигурања осигура против инсолвентности свога осигуратеља.

5) *Отворена полица* (*in quovis*). Даља специфичност поморског осигурања састоји се у томе да узималац осигурања може уговорити да ће све ствари које буде давао на пријевоз у одређеном трајању уговора, на различитим бродовима, бити покривене осигурањем чим дођу у ризик да се оствари предвиђена незгода. Двије су основне карактеристике ове врсте уговора: а) у часу закључења уговора предмет осигурања је неодређен, и б) уговор дјелује аутоматски самим одашиљањем ствари. На узимаоца осигурања је обавеза да о свакој поциљци пошале обавијест, али се може узети да у томе нема изванредне дужности, која не би улазила у оквир опће обавезе обавјештавања код уговора о осигурању. Може се међутим десити да ова изјава о одашиљању ствари ваљано услиједи и након незгоде, само ако је дата у прописном року (обично 72 сата).

Код овог облика уговора, обично након сваке обавијести о поциљци, узималац осигурања тражи т.зв. сертификат, којим осигуратељ потврђује да је становити износ у оквиру одређене полице био очитован за становиту количину робе укrcане у „X“ луци, на „У“ броду и за „Z“ луку.

6) *Ризици*. Ризици се у поморском осигурању дијеле у редовне и изванредне. Оквир поморског ризика уопће па тако и оног редовног није могуће тачно одредити, па се стога иде *per exclusionem* оних ризика, за које се сматра да нису прихватљиви у редовном одвијању поморског саобраћаја. Редовним се ризцима обично сматрају: бродолом, насуканање, судар (обухваћајући сукобе као и ударе који нису предвиђени нормама о избјегавању судара на мору), нужно скретање са пловидбеног правца, избацивање терета, експлозије, пожар, па и поморска пљачка — пиратерија (као мирнодобски догађај).

Примјер изванредних ризика јесу ратни ризици уопће, као запаљење и запљена, задржање од ратујућих или побуњених сила, репресалије, ангарије, и уопће све што оружани масовни сукоби собом доносе.

И законодавства и полице разликују се у питању домаћаја покривених ризика: једни сматрају да ратни ризици нису никада покривени, осим уколико је то изрично предвиђено, а други траже по-

себну клаузулу о томе. Може се ипак рећи да је данас у пракси превладало правило да ратни ризици нису обухваћени у појму редовитих ризика.

Даље типично питање поморског осигурања, у којем такођер не постоји сугласност, састоји се у одређењу појма „баратерије“ или грешке, напосе с обзиром на начелну разлику између енглеског и континенталног права о овом питању. Не постоји ни сугласност у вези овога појма према осигурању терета с једне стране и према осигурању брода с друге. Покушава се, у циљу јединственог схваћања, приклонити се критерију Harter act-а САД (1893) односно Конвенције бриселске о теретници (1924) о том питању, премда ни овдје не постоји истовјетно тумачење тога појма.

Ризико поморског осигурања почиње, уколико није уговором друкчије одређено, од часа када брод одријешу вез у луци поласка до часа када се усидри или привеже у одредишту, а код осигурања терета од укрцања па до одређеног времена по приспијењу у одредиште. То је трајање поморског ризика, али и ту могу постојати многобројне варијанте сужавања или проширивања, а нарочито у последњем случају могућност обухватања и копнених ризика клаузулом „од складишта до складишта“.

Возарина уз клаузулу „ма што се догодило“ не може бити предметом осигурања.

С питањем ризика везано је тумачење *франшиза*, које квалитативно или квантитативно ограничавају обавезе осигуратеља. Њих је тешко разумјети изван склопа осталих установа поморско-правног пословања и поморског подузетништва („просто од аварије“ или „просто од заједничке аварије“ итд.).

7) *Напуштај*. (фр. *délaissement* — енгл. *abandonment*). Коначно важна карактеристика поморског осигурања лежи у могућности т.зв. напуштања осигуране ствари осигуратељу. Код осигурања против поморских ризика, било услед њихове специјалне природе, било из традиције условљене нарочитим околностима у којима се одвија поморска пловидба, узималац осигурања може, у случајевима које закон одређује, напустити осигурану ствар преносећи је у својину осигуратеља и захтијевати од њега накнаду из осигурања као да је ствар потпуно пропала. Незгода мора бити у оквиру преузетог ризика. Одредбе закона су различите према томе да ли се ради о осигурању брода и његових припадака, или само возарине или терета. Спорно је да ли су и ове одредбе когнатне.

Читави сплет односа око напуштаја брода карактеристичан је само за поморско осигурање и условљен је посебним приликама у којима се поморски саобраћај одвија: бродолом и губитак способности за пловидбу, узапћење односно запљена брода, пропаст или оштећење у одређеном износу према вриједности осигураног интереса, помањкање вијести, то су по правилу догађаји, који дају основа за напу-

штај. Т.зв. изведени губитак или изведена пропаст (constructive total loss, perte totale prèsumée) је предметом многобројног третирања поморскоправне теорије и тумачења судске праксе.

Додајемо на крају да је наш законодавац већ одредио претпо-ставке о пропасти брода у случају кад о њему нема вијести, као норму јавноправног значења, у Уредби о упису поморских бродова и чамаца у ФНРЈ, одредивши да се сматра да је брод пропао, ако је од пријема последње вијести о њему протекло три мјесеца — кад се ради о броду на механички погон, а 6 мјесеци — кад се ради о броду без механичког погона (чл. 19 — Сл. л. бр. 25/51).

8) *Закључак.* Поморско осигурање, уколико је скопчано с посеб-ним приликама односа на мору, специфичне је природе и оправдано је да буде нормирано у склопу осталих института поморскоправних односа у јединственом зборнику поморскога права.

Напомена: Након Ослобођења донесена Уредба о осигурању пут-ника на поморским бродовима од 27.III.1948 (Сл. л. бр. 27/48), допуњена Уредбом од 22.VII.1949 (Сл. л. бр. 63/49), с одговарајућом Уредбом за жељезнички (Сл. л. бр. 25/47) и ријечно пловидбени саобраћај у др-жавној експлоатацији, сачињава засебну цјелину права личног осигурања у транспорту, које по својим карактеристикама стоји на пре-лазном ступњу од приватноправног на социјално осигурање.

Др. Владислав Брајковић

ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ РОБЕ У НАШЕМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ТРАНСПОРТУ*

Огроман пораст саобраћаја и развој транспорта у XIX и XX веку изазвали су и велико повећање броја опасности и несрећних случајева у транспорту. Правила о одговорности возара, иако иначе строга, нису задовољавала све потребе; сигурност транспорта захте-вала је бољу и комплетнију гарантију. Као најбоља мера показало се осигурање, које је узимало различите видове. Час је то био поши-љалац робе или путник који се осигуравао од несрећног случаја, час је то возар који се осигурава од грађанске одговорности. Ова по-следња врста осигурања нарочито је узела великог маха у току по-следњих тридесет година у области аутомобилског саобраћаја где је у многим земљама добила облик обавезног осигурања, па су пре рата били донети прописи и код нас о обавезном осигурању предузећа за превоз путника и робе моторним возилима.

(*) Кореферат читан на Петој интерфакултетској конференцији правних факултета ФНРЈ одржаној у Скопљу октобра 1953 године.