

Osiguranje ratnih rizika

Grudić, Ana

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:523757>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-16**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Pravni fakultet
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Ana Grudić

Osiguranje ratnih rizika

Diplomski rad

Mentor: prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, lipanj 2024.

| | |
|---|----|
| 1. UVOD | 1 |
| 2. REGULATORNI OKVIR PRAVA OSIGURANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ S NAGLASKOM NA RATNE RIZIKE | 2 |
| 2.1. Zakon o osiguranju | 3 |
| 2.2. Zakon o obveznim odnosima | 4 |
| 2.3. Pravni izvori transportnih osiguranja | 6 |
| 2.3.1. Pomorski promet | 7 |
| 2.3.2. Zračni promet | 9 |
| 3. RAT KAO OSIGURANI RIZIK | 12 |
| 3.1. Pojam ratnog rizika | 13 |
| 3.1.1. Srodni rizici | 14 |
| 3.2. Vrste ratnih rizika na primjeru Institutskih klauzula za osiguranje robe | 15 |
| 3.2.1. Neprijateljski akti zaraćenih strana | 16 |
| 3.2.2. Zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, ograničenja, zadržavanja | 18 |
| 3.2.3. Zaostalo ili napušteno oružje | 19 |
| 4. DOKAZIVANJE KAUZALNE VEZE RATNOG RIZIKA I NASTALE ŠTETE S PRIKAZOM RELEVANTNE SUDSKE PRAKSE | 20 |
| 5. GLOBALNA PRAKSA OSIGURANJA RATNIH RIZIKA U POMORSKOM PROMETU | 23 |
| 5.1. P&I klubovi | 23 |
| 5.2. Analiza Pravila za osiguranje ratnih rizika 2024/2025 NorthStandard P&I kluba | 25 |
| 5.3. Osiguranje od odgovornosti za štetu u pomorskom putničkom prijevozu | 26 |
| 6. ZAKLJUČAK | 30 |
| 7. POPIS LITERATURE | 31 |

SAŽETAK

U ovome radu proučava se tematika osiguranja ratnih rizika. Fokus se stavlja na regulatorni okvir Republike Hrvatske odnosno međunarodne dokumente i zakone kojima se uređuju ratni rizici u RH. Daje se kratak pregled prakse hrvatskih sudova u vezi procjene (ne)postojanja ratnih rizika, odnosno kauzalne veze između nastale štete i ratnog rizika. Kroz engleske Institutske klauzule (cargo) obrađuju se vrste i karakteristike pojedinih ratnih rizika. U posljednjem dijelu, analizira se aktualna praksa osiguranja ratnih rizika u pomorskom prometu. Daje se uvid u specifičnosti police od osiguranja ratnih rizika NorthStandard P&I kluba.

KLJUČNE RIJEČI

Osiguranje ratnih rizika, ratni rizik, veza ratnog rizika i štete, pomorski promet, odgovornost za štetu, P&I klubovi.

SUMMARY

In this thesis, the topic of war risk insurance is studied. The focus is placed on the regulatory framework of the Republic of Croatia, specifically on international documents and laws governing war risks in Croatia. A brief overview of Croatian courts practice regarding the assessment of the (non)existence of war risks and the causal link between the resulting damage and the war risk is provided. Through the English Institute Clauses (cargo), the types and characteristics of individual war risks are analyzed. In the last part, the current practice of war risk insurance in maritime transport is reviewed. An insight is given into the specifics of the war risk insurance policy of the NorthStandard P&I club.

KEYWORDS

War risk insurance, war risk, causal link between war risk and damage, maritime transport, liability for damage, P&I clubs.

Izjava o izvornosti

Ja, Ana Grudić pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

1. UVOD

Pravo osiguranja, u najširem smislu, razvilo se iz ljudske potrebe da se u neizvjesnim životnim situacijama uspostavi barem minimum kontrole. Osiguravajuća društva, kao komercijalne organizacije, pružaju usluge osiguranja uz naplatu premija, a svoj poslovni model temelje na upravljanju rizicima. Međutim, što se događa u situaciji nastanka rizika kojima je vrlo teško ili nemoguće upravljati?

Upravo je rat jedan od takvih neizvjesnih životnih događaja, kako iz perspektive čovjeka ili osiguranika, tako i iz pozicije osiguratelja. Rat, sa svojom nepredvidivošću, opsežnim posljedicama i razornim utjecajem na ljude i imovinu, predstavlja jedan od najkompleksnijih rizika u kontekstu osiguranja. I prošlost i sadašnjost pokazuju da su ratni sukobi sveprisutni na globalnoj razini, a njihova nepredvidivost, trajanje i razmjeri šteta čine ih izuzetno teškim za osiguranje.

Ovaj rad bavi se pravnim aspektima osiguranja ratnih rizika, s posebnim naglaskom na regulaciju unutar pravnog sustava Republike Hrvatske. Rad definira ratne rizike, nabroja njihove vrste i karakteristike te ih uspoređuje s drugim srodnim rizicima. Jedno poglavlje posvećeno je sudskoj praksi, pri čemu se nastoji, na primjeru odluka hrvatskih sudova, istaknuti bitna obilježja ratnih rizika te približiti način dokazivanja uzročno-posljedične veze između ratnog rizika i štete, što predstavlja jedno od najprjepornijih pitanja ove vrste osiguranja. Na kraju, rad analizira aktualnu praksu osiguranja u pomorskom prometu kroz policu osiguranja ratnih rizika *NorthStandard* P&I kluba kroz koji se daje uvid u specifičnosti uvjeta osiguranja koje pružaju *Protection and Indemnity* klubovi. Zasebno se obrađuje i regulacija osiguranja na globalnoj razini u pomorskom putničkom prijevozu kroz odredbe Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine te njenih kasnijih izmjena i dorada.

2. REGULATORNI OKVIR PRAVA OSIGURANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ S NAGLASKOM NA RATNE RIZIKE

Pravo osiguranja¹ obuhvaća skup pravnih normi koje uređuju gospodarsku djelatnost osiguranja i pravne odnose iz poslova osiguranja.² U Republici Hrvatskoj pravo osiguranja u cijelosti je kodificirano odvojenim pravnim izvorima³ koje čine Zakon o osiguranju⁴, Zakon o obveznim odnosima⁵, Pomorski zakonik⁶, Zakon o obveznim osiguranjima u prometu⁷, Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu⁸, Zakon o odgovornosti za nuklearnu štetu⁹ itd. Ugovor o osiguranju ima obilježja trgovačko-pravnog posla stoga se na njega, osim općih (zakonodavnih), primjenjuju i posebna (autonomna) pravila.¹⁰ Autonomno ugovorno pravo osiguranja podrazumijeva samostalno formulirane pravne regulative, uvjete osiguranja, trgovačke običaje i praksu te ugovorne klauzule i termine.¹¹

Osiguranja ratnih rizika podrazumijevaju police osiguranja kojima se osiguranicima pruža financijska zaštita od gubitaka uzrokovanih ratnim te sličnim događanjima. U Republici Hrvatskoj zakonski izvori prava osiguranja spominju ratne rizike, ali niti jedan od njih ne određuje njihovu točnu definiciju. Stoga je u osiguranju ratnih rizika potencirana važnost autonomnih pravnih izvora, koji ih pobliže uređuju.¹² S obzirom na financijski rizik koji osiguratelj snosi pokrićem tako kompleksnih rizika, njihovo detaljno uređenje Općim uvjetima ili policom osiguranja ne čudi.

U sljedećim poglavljima analiziraju se odredbe pojedinih zakona kojima se uređuje osiguranja ratnih rizika u pravnom poretku Republike Hrvatske.

¹ Gospodarska djelatnost osiguranja normirana je statusnim pravom osiguranja, odnosno skupom pravnih pravila kojima se uređuju uvjeti statusnog položaja, organizacijskih oblika i uvjeta za osnivanje i rad društava za osiguranje te drugih pravnih osoba koje obavljaju djelatnost osiguranja. Ugovornim (imovinskim) pravom osiguranja reguliraju se odnosi koji proizlaze iz ugovora o osiguranju ili koji su posljedica činjenice da je sklopljen ugovor o osiguranju (Marin Jasenko, *Osnove statusno-nadzornog prava osiguranja u Europskoj uniji i Republici Hrvatskoj s posebnim osvrtom na pravno uređenje distribucije osiguranja*, materijal za studente, PFZG str. 3.,4.).

² Pavić Drago, *Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 34.

³ *Ibidem*.

⁴ Zakon o osiguranju ("Narodne novine" br. 30/15., 112/18., 63/20., 133/20., 151/22.)

⁵ Zakon o obveznim odnosima ("Narodne novine" br. 35/05., 41/08., 125/11., 78/15., 29/18., 126/21., 114/22., 156/22., 145/23., 155/23.)

⁶ Pomorski zakonik ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15., 17/19.)

⁷ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu ("Narodne novine" br. 151/05., 36/09., 75/09., 76/13., 152/14., 155/23.)

⁸ Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu ("Narodne novine" br. 132/98., 63/08., 134/09., 94/13.)

⁹ Zakon o odgovornosti za nuklearnu štetu ("Narodne novine" br. 143/98., 114/22.)

¹⁰ Članak 14. Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine" br. 35/05., 41/08., 125/11., 78/15., 29/18., 126/21., 114/22., 156/22., 145/23., 155/23.)

¹¹ Pavić Drago, *Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba*, *Op. cit.*, str. 99.

2.1. Zakon o osiguranju

Zakon o osiguranju¹³ (dalje u tekstu: ZOS) temeljni je statusno-nadzorni propis prava osiguranja. Njime je u domaće zakonodavstvo implementiran niz izvora europskog prava osiguranja¹⁴ te su postavljene organizacijske osnove gospodarskog sustava prava osiguranja u Republici Hrvatskoj. Dakle, ZOS samo pruža okvir za obavljanje poslova osiguranja te ne uređuje direktno ugovor o osiguranju.¹⁵ Ipak, u kontekstu teme koja se obrađuje ovim radom, treba istaknuti članak 7. Njime se reguliraju vrste poslova osiguranja, razdvajajući ih na neživotna i životna osiguranja. Iako se izričito ne spominje osiguranje ratnih rizika, pojedine odredbe navedenog članka mogu se interpretirati tako da posredno obuhvaćaju i osiguranje istih. Naime, stavkom 2. nabrojene su vrste neživotnih osiguranja koje ZOS smatra poslovima osiguranja. Točke 3., 4., 5., 6. i 7. navode osiguranja cestovnih vozila, tračnih vozila, zračnih letjelica, plovila te robe u prijevozu (roba, prtljaga i druga dobra) i uz njih dodaju izraz „koje pokriva sva oštećenja ili gubitak“. Isto vrijedi i za točku 8. (osiguranje od požara i elementarnih šteta) te točku 9. (ostala osiguranja imovine) gdje se također navodi pokrće „svih oštećenja ili gubitaka imovine“. Ovakva formulacija mogla bi se tumačiti na način da poslovi osiguranja mogu uključivati osiguranje ratnih rizika kroz specifične uvjete polica koje pokrivaju štete nastale uslijed ratnih djelovanja, dakako, ako je tako regulirano ugovorom o osiguranju. Točke 10., 11., 12. i 13. (osiguranja odgovornosti), također mogu obuhvaćati ratne rizike s obzirom na to da se i ovdje navodi pokrće „svih vrsta odgovornosti“. Na isti način treba tumačiti i točku 18. kojom se uređuje osiguranje pomoći osobama koje zapadnu u teškoće za vrijeme puta, izvan doma ili uobičajenog boravišta, čime se unaprijed ne ograničavaju vrste uzroka prouzročenih teškoća. U kontekstu životnih osiguranja, valja istaknuti stavak 3. točku 1.a navedenog članka, koja uz pojedine vrste životnih osiguranja navodi i „ostala“ životna osiguranja.

Dakle, unatoč tome što ZOS neposredno ne uređuje ugovorne odnose između stranka ugovora o osiguranju, pojedine odredbe ipak mogu imati utjecaja i na imovinskopravne odnose.¹⁶ Konkretno, u vezi ratnih rizika, zakonodavac je člankom 7. omogućio osigurateljima svojevrsnu fleksibilnost da, ako postoji sporazum s osiguranikom, u svoje police osiguranja uključe i takve rizike.

¹³ "Narodne novine" br. 30/15., 112/18., 63/20., 133/20., 151/22.

¹⁴ Članak 2. ZOS-a.

¹⁵ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 96.

¹⁶ *Ibidem*.

2.2. Zakon o obveznim odnosima

Zakon o obveznim odnosima¹⁷ (dalje u tekstu: ZOO), Odsjekom 27. regulira ugovor o osiguranju.¹⁸ Navedeni Odsjek podijeljen je na odredbe zajedničke svim vrstama ugovora o osiguranju, odredbe koje se odnose na osiguranje imovine te odredbe koje se odnose na osiguranje života.

Članak 955. ZOO-a odnosi se na osiguranje imovine te glasi:

„Osiguratelj nije dužan naknaditi štete prouzročene ratnim operacijama ili pobunama, osim ako je drukčije ugovoreno.

Osiguratelj je dužan dokazati da je šteta prouzročena nekim od tih događaja.“¹⁹

Članak 976. ZOO-a uređuje osiguranje života i propisuje:

„Ako je smrt osiguranika prouzročena ratnim operacijama, osiguratelj, ako što drugo nije ugovoreno, nije dužan isplatiti korisniku osiguranja iznos, ali je dužan isplatiti mu matematičku pričuvu iz ugovora.

Ako nije što drugo ugovoreno, osiguratelj se oslobađa obveze iz ugovora o osiguranju od nesretnog slučaja, ako je nesretni slučaj prouzročen ratnim operacijama.“²⁰

Dakle, ZOO-om je, prilikom osiguranja i imovine i života, isključena obveza osiguratelja na naknadu štete iz ugovora o osiguranju, ako je ista prouzročena ratnim rizicima. Glede reguliranja osiguranja imovine, ZOO koristi termin „**ratne operacije i pobune**“, međutim ne daje preciznije pojašnjenje tih pojmova. Ukoliko se uzmu u obzir razmjeri šteta koje ratni rizici mogu prouzročiti, utoliko je vrlo važno, za obje ugovorne strane, pouzdano odrediti značenje navedenih termina. Tako je rješenje jednog od najprjepornijih pitanja u pravu osiguranja, preciznoj definiciji i razgraničenju ratnih od ostalih rizika, ostavljeno sudskoj praksi.²¹

Pojam „**ratne operacije**“ ima uži značaj od pojma ratnog rizika. Označava djelovanje vojnih postrojbi protiv druge zaraćene strane, odnosno vođenje vojnih akcija. Općinski sud u Dubrovniku je, u presudi pod brojem Gž-97/03 od 10. veljače 1993. godine, zauzeo stav da pod ratnim operacijama i pobunama valja smatrati sve one aktivnosti koje su nesumnjivo i

¹⁷ Narodne novine" br. 35/05., 41/08., 125/11., 78/15., 29/18., 126/21., 114/22., 156/22., 145/23., 155/23.

¹⁸ S obzirom na pravilo „*lex specialis derogat legi generali*“ odredbe ZOO-a ne primjenjuju se na osiguranja koja su uređena posebnim zakonima ili se na njih primjenjuju posebni propisi. Tako su člankom 923. ZOO-a isključena pomorska i druga osiguranja na koja se primjenjuju pravila o pomorskom osiguranju, osiguranja u zračnom prometu, osiguranju stvari u kopnenom prijevozu, osiguranja tražbina, odnosi iz reosiguranja (Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 152.,153.) Osiguranje u pomorskom i zračnom prometu s osvrtom na ratne rizike, detaljnije su obrađena u poglavljima 2.3.1. i 2.3.2.

¹⁹ Članak 955. ZOO-a.

²⁰ Članak 976. ZOO-a.

²¹ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 286.

neposredno, za vrijeme trajanja rata ili pobune, izazvane ratom ili pobunom, među koje se ubrajaju i diverzije, sabotaze te akti zastrašivanja učinjeni s ratnim, pobunjeničkim ili političkim ciljem.²² Pojam „**pobuna**“ nije pobliže određen odlukama hrvatskih sudova stoga se prilikom njegovog tumačenja treba držati sudske prakse poredbenopravnih sustava prema kojoj se radi o nemeđunarodnom građanskom oružanom sukobu u okviru kojeg se mogu voditi i ratne operacije.²³

Spomenuti članak 976. ZOO-a koji se odnosi na osiguranje života, propisuje isključenje osiguratelja od obveze naknade štete u slučaju da je ista prouzročena **ratnim operacijama**. Pojam valja tumačiti jednako kao i kod osiguranja imovine.²⁴ Međutim, ovdje ZOO ne spominje termin „**pobune**“, čime se implicira da bi osiguratelj bio obavezan isplatiti korisniku ugovoreni iznos osiguranja kada bi osiguranik preminuo uslijed pobune.²⁵

Dalje valja istaknuti da ratne operacije, a niti pobune, ne obuhvaćaju političke rizike, terorizam, štrajk i sl.²⁶ Ako ugovaratelj želi isključiti i te rizike, morao bi to učiniti Općim uvjetima odnosno policom osiguranja.²⁷ Ipak, treba upozoriti na Odluku Ustavnog suda broj U-III/1006/1998 od 14. lipnja 2001. godine prema kojoj, da bi se moglo raditi o isključenju odgovornosti osiguratelja na temelju Općih uvjeta osiguranja koji predstavljaju razradu kriterija za isključenje odgovornosti osiguratelja propisanu odredbom članka 931. ZOO-a²⁸, potrebno je utvrditi da se radi o šteti koja je uzrokovana ratnim operacijama ili pobunama. Pri tome se oslobođenje od odgovornosti ne može proširivati, već je na osiguratelju teret dokaza o tome da je šteta nastala kao posljedica ratnih operacija ili pobuna koje se mogu promatrati samo konkretno, na određenom području, koje je zahvaćeno takvim zbivanjima, a ne mogu se proširivati na šira područja na kojima takvih događaja nije bilo.²⁹

Dakle, navedene odredbe ZOO-a koje se odnose na isključenje ratnih rizika dispozitivne su pravne naravi što znači da se stranke mogu i drugačije sporazumjeti. Ipak, u praksi je osiguranje ratnih rizika vrlo rijetko. Čak i kada se u poslovnoj praksi primjenjuje, ono je najčešće podvrgnuto različitim oblicima ograničenja.³⁰

²² Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46, 3/2009., str. 485.

²³ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, *Op.cit.*, str. 486.

²⁴ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, *Op.cit.*, str. 487.

²⁵ Jelinić Srećko, Naknada ratne štete i osiguranje od ratnih rizika, Ekon. Vjesnik 1 (6): 77-88 1993. str. 81.

²⁶ Više o političkim rizicima i rizicima štrajka u poglavlju 3.1.1.

²⁷ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 288.

²⁸ Zakon o obveznim odnosima (1978) ("Službeni list SFRJ" br. 29/78., 39/85., 46/85., 57/89., "Narodne novine" br. 53/91., 73/91., 3/94., 111/93., 107/95., 7/96., 91/96., 112/99., 88/01., 35/05.)

²⁹ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 286.

³⁰ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 286.

2.3. Pravni izvori transportnih osiguranja

Transport je, posebice u današnje vrijeme, izrazito važan za trgovinu jer omogućava kretanje robe i usluga na globalnom nivou. Transportna osiguranja podrazumijevaju osiguranje interesa izloženih rizicima prijevoza. Redovno se osiguravaju vozila i roba, ali i vozarina, troškovi, odgovornost i sl.³¹ Specifičnost takvih vrsta osiguranja je izloženost teško predvidljivim i vrlo dinamičnim rizicima. Kako bi osigurala efikasnost prilikom upravljanja istima, ključno je korištenje adekvatnih osiguranja.

Osim već spomenutog Zakona o obveznim odnosima, Pomorskog zakonika i Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu koji će se obraditi zasebno u ovome radu, u kontekstu regulacije ratnih rizika u transportnim osiguranjima u okviru Republike Hrvatske, treba spomenuti i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (dalje u tekstu ZOOP)³². Među ostalim,³³ ZOOP uređuje osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja te obvezno osiguranje od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama, koje uključuje vlasnike motornih vozila, brodova i zrakoplova.³⁴ Člankom 23. stavkom 1. točkom 6. propisano je da po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti pravo na naknadu štete nema: oštećena osoba kojoj je šteta nastala zbog **ratnih operacija ili pobuna**.

Dakle, i u slučaju automobilske odgovornosti osiguranje ratnih rizika načelno je isključeno. S obzirom na to da se radi o policama obveznog osiguranja koje, bez mogućnosti izbora, moraju sklopiti osobe koje ZOOP na isto obvezuje, ovakvo isključenje čini se razumno. Uračunavanje ratnih rizika odnosno svih neizvjesnosti koje oni sa sobom nose, uzrokovali bi značajno povećanje premija tih osiguranja. Time bi se u nezavidan položaj dovelo osiguratelje, ali i osiguranike koji bi, ako bi do toga došlo, direktno snosili troškove takvog poskupljenja.

³¹ Jakaša Branko, Pravo osiguranja, PFZ Biblioteka Udžbenici i skripta, Zagreb, 1984., str. 333.

³² "Narodne novine" br. 151/05., 36/09., 75/09., 76/13., 152/14., 155/23.

³³ ZOOP uređuje osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja; osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vozila i/ili automatiziranog vozila od odgovornosti za štete nanесene trećim osobama; osiguranje zračnog prijevoznika, odnosno operatora zrakoplova od odgovornosti za štete nanесene trećim osobama i putnicima; osiguranje vlasnika, odnosno korisnika brodice na motorni pogon odnosno jahte od odgovornosti za štete nanесene trećim osobama. ZOOP se ne odnosi na upotrebu vozila u događanjima i aktivnostima povezanim s motornim sportom (utrke, natjecanja, treniranje, testiranje i demonstracije na ograničenom i označenom području), ako je organizator te aktivnosti ili bilo koja druga strana sklopila ugovor o osiguranju od odgovornosti ili jamstvo kojim je pokrivena šteta za bilo koju treću stranu, uključujući gledatelje i druge osobe, ali koja ne obuhvaća nužno štetu nanесenu vozačima koji sudjeluju u tim aktivnostima i njihovim vozilima (članak 2.).

³⁴ Članak 2. stavak 1. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu ("Narodne novine" br. 151/05., 36/09., 75/09., 76/13., 152/14., 155/23.).

Osiguratelji bi imali izbor hoće li podići iznos premija osiguranja³⁵ ili neće, čime bi se potencijalno izložili ogromnim gubicima u slučaju da takav rizik ipak nastane. Stoga se ovakvo ograničenje čini opravdanim, a ukoliko postoji volja za osiguranje i tih isključenih rizika, utoliko to stranke mogu učiniti posebnim ugovorom.

S obzirom na veći stupanj izloženosti ratnim rizicima nego u drugim vrstama transporta, dalje u tekstu zasebno se obrađuje regulatorni okvir pomorskog i zračnog prometa.

2.3.1. Pomorski promet

Povijest osiguranja započinje pomorskom plovidbom. U današnjem smislu pojma osiguranja, uzima se da je nastalo u srednjem vijeku, u 14. stoljeću, u Italiji.³⁶ Pravna regulacija razvijala se usporedno s razvitkom pomorskog prometa i to iz poslovne prakse kao običajnog prava pomoraca i trgovaca („*lex mercatoria*“) pa su prva cjelovita pravila činile upravo zbirke običaja.³⁷

Pomorsko osiguranje obuhvaća pravni posao osiguranja kojim se osiguravaju brodovi, roba koja se prevozi, odgovornost broдача i drugi interesi koji su izloženi rizicima na moru ili su u vezi s obavljanjem plovidbe.³⁸ Postoje mnoge vrste pomorskih osiguranja, među kojima su tri osnovna – osiguranje plovila, osiguranje robe u prijevozu i osiguranje od odgovornosti vlasnika plovila.³⁹

Pravni odnosi iz pomorskog osiguranja u Republici Hrvatskoj uređeni su prvenstveno Pomorskim zakonikom⁴⁰ (dalje u tekstu: PZ). Članak 923. ZOO-a izričito propisuje da se, između ostalog, odredbe Odsjeka 27. ZOO-a ne primjenjuju na pomorska i druga osiguranja na koja se primjenjuju pravila o pomorskom osiguranju. Ipak, s obzirom na to da je ugovor o pomorskom osiguranju dio ugovornog prava osiguranja, na sva pitanja koja nisu regulirana posebnom zakonskom normom primjenjivat će se opća načela ugovornog prava. Prema tome, odredbe PZ-a primjenjuju se kao „*lex specialis*“ na sve odnose koje regulira.

Poslovna praksa pomorskog osiguranja obilježena je i značajnom upotrebom standardiziranih uvjeta osiguranja, ugovornih klauzula i termina. Uvjeti osiguranja koji se primjenjuju u Republici Hrvatskoj mogu biti „vlastiti“ ili „strani“. Vlastiti (domaći) uvjeti

³⁵ U kontekstu RH, takvo poskupljenje moglo bi se smatrati neopravdano s obzirom na vrlo mali rizik ratnih događanja.

³⁶ Jakaša Branko, Pravo osiguranja, *Op.cit.*, str. 5., 6.

³⁷ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 387.

³⁸ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba *Op.cit.*, str. 385.

³⁹ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 388.

⁴⁰ Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15., 17/19.

osiguranja primjenjuju se prilikom osiguranja brodova, jahti i brodica koji plove u granicama hrvatskog teritorijalnog mora te kod osiguranja robe u domaćem prijevozu. Od stranih uvjeta najzastupljeniji su engleski standardni uvjeti pomorskog osiguranja, odnosno Institutske klauzule („*Institute Clauses*“).⁴¹ Više riječi o Institutskim klauzulama bit će u Poglavlju 3.2. ovog rada.

Prilikom interpretacije odredbi PZ-a nužno je spomenuti članak 684. stavak 4. koji propisuje primjenu njegovih odredbi i na uzajamna osiguranja (P&I klubova)⁴² pomorskih rizika. Dakle, odnos člana (osiguranika) i P&I kluba smatra se odnosom ugovora o osiguranju na koji se primjenjuju odredbe PZ-a.⁴³

Člankom 704. PZ-a predviđene su dvije grupe osiguranih rizika. Stavak 1. nabraja rizike koji su pokriveni pomorskim osiguranjem na temelju samog PZ-a, a to su pomorska nezgoda, elementarna nepogoda, eksplozija, požar i razbojništvo. Stavak 2. propisuje da se ugovorom **moгу** osigurati i drugi rizici, odnosno krađa i neisporuka, manipulativni rizici, kopneni transportni rizici, **ratni** i politički rizici, rizici štrajka itd. Članak 708. stavak 2. PZ-a predviđa da se iz osiguranja isključuju štete nastale posredno ili neposredno zbog: krajnje nepažnje osiguranika, namjernog postupka ili krajnje nepažnje osoba za čije postupke, prema samom zakonu, odgovara osiguranik, nastupanja **ratnih** i političkih rizika i rizika štrajka te nuklearnih rizika.

Dakle, u regulatornom okviru Republike Hrvatske, ratni rizici načelno su isključeni i iz osiguranja u pomorskom prometu. Jednako kao u ZOO-u, niti u PZ-u zakonodavac ne specificira značenje pojmova ratnih rizika. Međutim, zanimljivo je da spomenutim člankom 708. stavkom 2. izrijekom navodi da iz osiguranja isključuje štetu nastalu **neposredno ili posredno** nastupom ratnih rizika. Mogućnost tumačenja ove odredbe može biti poprilično „široka“ te potencijalno predstavlja dobar motiv strankama ugovora o osiguranju za detaljniju razradu takvog isključenja. U slučaju pak prihvaćanja osiguranja ratnih rizika, zbog izrazitog opreza osiguratelja, pretpostavlja se opširna razrada osiguranih rizika Općim uvjetima, odnosno policom osiguranja. Za razliku od dosad spomenutih zakona, PZ izričito navodi da stranke **moгу** osigurati i takve rizike. Takva formulacija vjerojatno proizlazi iz razvijene poslovne prakse pomorskih osiguranja, gdje se, za razliku od većine drugih vrsta osiguranja, ratni rizici često uključuju u police osiguranja.

⁴¹ Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, Književni krug Split 2012., str. 63., 64.

⁴² O P&I klubovima govori se u poglavlju 5.1.

⁴³ Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 56.

2.3.2. Zračni promet

Zračno transportno osiguranje podrazumijeva granu osiguranja kojom se osiguravaju zrakoplovi i druge zračne letjelice, oprema, roba i druge stvari koje se prevoze zrakoplovima, odgovornost prema trećima te drugi slični interesi koji su izloženi rizicima zračne plovidbe.⁴⁴ S obzirom na, s jedne strane, sve jači intenzitet zračnog prometa, posebice pojavom niskotarifnih aviokompanija te mogućim razmjerima štete u slučaju nezgoda, ali i sukobima koji se trenutno odvijaju na raznim stranama svijeta s druge strane, značaj osiguranja u zračnom prometu ne treba previše obrazlagati.

Osiguranje u zračnom prometu u Republici Hrvatskoj prvenstveno je uređeno Zakonom o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (dalje u tekstu ZOSOZP).⁴⁵ Odredbe Glave V. ZOSOZP-a uređivale su ugovor o osiguranju sve do izmjena objavljenim u Narodnim Novinama br. 134/09 kada su odredbe cijele Glave brisane, s iznimkom članka 126. Njime je propisano da se na ugovore o osiguranju u zračnom prometu na odgovarajući način primjenjuju odredbe o ugovorima o plovidbenom osiguranju iz Pomorskog zakonika, osim posebnih odredaba o osiguranju brodova. Također, kao što je već spomenuto, ZOO člankom 923. propisuje, između ostalog, da se odredbe Odsjeka koje se odnose na ugovor o osiguranju neće primjenjivati na pomorska osiguranja, a ni na druga osiguranja na koja se primjenjuju pravila o pomorskom osiguranju, kao ni na osiguranja u zračnom prometu.

U kontekstu osiguranja od ratnih rizika, izrazito je važno istaknuti Uredbu (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem (dalje u tekstu: Uredba)⁴⁶. Cilj Uredbe bio je uvesti minimalne zahtjeve za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem u odnosu na putnike, prtljagu, teret i treće osobe. Člankom 4. Uredba propisuje obvezu osiguranja zračnih prijevoznika i operatora zrakoplova od odgovornosti specifične za zrakoplovstvo u odnosu na putnike, prtljagu, teret i treće osobe. Za kontekst ovog rada, izrazito je važan dio koji određuje da osigurani rizici uključuju **ratne operacije**, terorizam, otmice, sabotaže, nezakonito preuzimanje zrakoplova te javne nemire. Dakle, svaki let mora biti pokriven policom obveznog osiguranja koji obuhvaća osiguranje rata.

⁴⁴ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 631.

⁴⁵ "Narodne novine" br. 132/98., 63/08., 134/09., 94/13.

⁴⁶ Uredba (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem (Official Journal of the European Union, L 138, 30 April 2004, stranice 1 – 6).

Za osiguranje zrakoplova i drugih letjelica te robe u prijevozu zračnim prometom postoje posebni uvjeti osiguranja, koji opet mogu biti „domaći“ ili „strani“. U Republici Hrvatskoj, najčešće se manje letjelice osiguravaju prema uvjetima domaćih osiguravajućih društava, dok se u međunarodnom zračnom prijevozu koriste standardni uvjeti stranih država, opet s dominacijom engleskog tržišta.⁴⁷

U kontekstu putničkog prijevoza zrakom, nužno je spomenuti Konvenciju o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (dalje u tekstu: Montrealska konvencija)⁴⁸ iz 1999. godine, a koja se u Republici Hrvatskoj primjenjuje od 2008. godine. Montrealska konvencija propisuje odgovornost prijevoznika za štetu koja bi eventualno nastala putnicima, robi ili teretu tijekom zračnog prijevoza. Prema članku 17. Montrealske konvencije, zračni prijevoznik je odgovoran za štetu nastalu smrću ili tjelesnom ozljedom putnika, pod uvjetom da se nesreća dogodila u zrakoplovu ili tijekom ukrcaja odnosno iskrcaja. U tom slučaju, za štetu koja ne prekoračuje iznos od 100 000 SDR⁴⁹ za svakog putnika, prijevoznik ne može isključiti niti ograničiti svoju odgovornost. U slučaju prekoračenja iste, prijevoznik bi se mogao osloboditi odgovornosti ako bi dokazao da takva šteta nije nastala radi nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta prijevoznika ili njegovih službenika ili agenata odnosno ako dokaže da je nastala isključivo radi nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta treće stranke.⁵⁰ Člankom 50. Montrealske konvencije propisana je obveza osiguranja odgovornosti zračnih prijevoznika.

Dakle, u kontekstu ratnih rizika ili rizika terorizma, članak 21. Montrealske konvencije pruža mogućnost oslobođenja od odgovornosti ako prijevoznik dokaže da je poduzeo sve potrebne mjere kako bi izbjegao štetu ili da nije bilo moguće poduzeti takve mjere. Ako se može dokazati da je šteta prouzročena događajem koji je izvan kontrole prijevoznika, kao što je rat ili teroristički čin, prijevoznik bi mogao biti oslobođen odgovornosti. Ovakvo rješenje prihvaćeno je i na razini Europske Unije Uredbom Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća⁵¹, kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br.

⁴⁷ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, Op.cit., str. 633., 634.

⁴⁸ Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz ("Narodne novine - Međunarodni ugovori" br. 9-116/07).

⁴⁹ Posebno pravo vučenja („Special drawing right“ - SDR). Vrijednost SDR-a se određuje na temelju dnevnog prosjeka srednjih vrijednosti pet svjetskih valuta (USD, EUR, JPY, GBP i CNY).

⁵⁰ Članak 21. Montrealske konvencije.

⁵¹ Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća (Official Journal of the European Communities, L 285, 17 October 1997, stranice 1 – 3).

889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. svibnja 2002. o izmjeni Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća⁵².

⁵² Uredba (EZ) br. 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. svibnja 2002. o izmjeni Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća (Official Journal of the European Communities, L 140, 30 May 2002, stranice 2 – 5).

3. RAT KAO OSIGURANI RIZIK

Svaki ugovor o osiguranju sadržava elemente svojstvene prirodi odnosa osiguranja, a to su osigurani slučaj, osigurnina, premija i **osigurani rizik**. Rizik se, u najširem smislu, može definirati kao mogućnost da se dogodi nešto loše.⁵³ Prožima sve segmente društvenih odnosa, pa se tako vrlo često susreće i u različitim granama prava. S obzirom na to da je svrha djelatnosti osiguranja zainteresiranima pružiti ekonomsku zaštitu zbog različitih opasnosti koje mogu ugroziti tjelesni integritet ili imovinu, značaj precizne regulacije pojma rizika, u pravu osiguranja, neupitan je.⁵⁴ ZOO definira osigurani rizik kao budući i neizvjestan događaj, nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguranika.⁵⁵

Ratni rizici poznati su u pravu osiguranja od davnina. Do kraja 19. stoljeća bili su uključeni u standardno pomorsko osiguranje, a od tada su se počeli osiguravati odvojeno, posebnim ugovorom.⁵⁶ U osiguranjima u kojima se razvila poslovna praksa osiguranja ratnih rizika i danas se primjenjuje sustav odvojenog osiguranja ratnih rizika. Međutim, zbog njihovih specifičnih obilježja, osiguratelji redovito pribjegavaju raznim oblicima ograničenja pokriva takvih rizika.⁵⁷

U pravnom poretku Republike Hrvatske, kako je opisano ranije u tekstu, ratni su rizici redovito isključeni iz osiguranja. Razlog tome nije teško pretpostaviti. Naime, osiguranje je gospodarska djelatnost, a prilikom sklapanja ugovora o osiguranju pojam rizika ima važan ekonomski značaj. Obje ugovorne strane, i osiguratelj i osiguranik, sebi postavljaju pitanje isplativosti takvog odnosa. Pritom osiguranik uzima u obzir isplativost plaćanja premije određene visine, a osiguratelj procjenjuje isplativost preuzimanja određenog rizika.⁵⁸ Osiguranje ratnog rizika osiguratelja potencijalno dovodi u nezavidnu tržišnu situaciju i u slučaju izloženosti ratnim rizicima, ali i u situaciji neizglednosti ratnih opasnosti. U prvom slučaju, ako se uzme u obzir neizvjesnost intenziteta sukoba, njihovog trajanja i mogućih katastrofalnih posljedica, procjena štete je vrlo teško moguća, a može dovesti do financijski teško nadoknadivih iznosa. U situaciji gdje ratnog stanja nema, osiguraniku se ovakvo osiguranje vrlo vjerojatno ne isplati zbog toga što opasnost praktički niti ne postoji. Stoga je u mirnim razdobljima, teško zamisliva tržišna potražnja za osiguranjem ratnih rizika.⁵⁹

⁵³ Cambridge dictionary, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/risk> (01.06.2024.).

⁵⁴ Jakaša Branko, Pravo osiguranja, *Op.cit.*, str. 115.

⁵⁵ Članak 922. st. 2. ZOO-a.

⁵⁶ Bjelić Dragana, Štete nastale kao posljedica ratnih rizika – štete isključene iz osiguranja, Pravo i porezi br. 3/14., ožujak 2014., str. 52.

⁵⁷ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 466.

⁵⁸ Jakaša Branko, Pravo osiguranja, *Op.cit.*, str. 116.

⁵⁹ Jakaša Branko, Pravo osiguranja, *Op.cit.*, str. 136.

S obzirom na to da ostvarenjem osiguranog rizika dolazi do nastanka osiguranog slučaja koji označava obvezu osiguratelja na isplatu osigurnine, vrlo je važno precizno individualizirati pojam osiguranog rizika u svakom ugovoru o osiguranju.

3.1. Pojam ratnog rizika

Kako bi se sveobuhvatno pristupilo problematici ratnih rizika, potrebno je razraditi njihove specifičnosti. Pitanja koje se u samom startu nameću su sljedeća:

- što su ratni rizici
- koji vremenski okvir podrazumijevaju ratni rizici te
- kakav mora biti uzročno-posljedični odnos ratnog rizika i nastale štete.⁶⁰

Evidentno je da, kada se govori o ratnim rizicima, u obzir dolaze događaji koji podrazumijevaju ratna događanja, odnosno oružane sukobe. Treba razlikovati pojam posrednog i neposrednog ratnog događaja. Neposredni ratni rizik podrazumijeva svaki događaj koji nastaje zbog neprijateljskog postupanja jedne države prema drugoj, pa čak uključuje i postupanja trećih država. Obuhvaća ratne operacije u užem smislu – bombardiranja, zapljene, okupacije, bitke, zabranu plovidbe broda određenim pravcem itd. Posredni ratni rizici su oni događaji koji nisu neposredna posljedica ratnih događanja, ali su izazvani ratnim stanjem. Primjerice, štete uzrokovane demonstracijama ili štrajkovima protiv rata ili neprijateljskih država, glad nastala zbog nestašice hrane uzrokovana ratom itd. Ovi indirektni događaji ne smatraju se ratnim događajima. Ipak, s obzirom na to da se radi o dispozitivnim zakonskim normama, moguće je da i oni budu obuhvaćeni policom ili uvjetima osiguranja, dogovorom stranaka.

Drugo sporno pitanje vezano je uz vrijeme u kojemu se u obzir mogu uzeti ratni rizici. Je li potrebna formalna objava rata, postoji li mogućnost nastanka ratnog rizika i nakon završetka rata te što u slučaju neprijateljstava do kojih je došlo bez formalnog momenta objave?

Prema tradicionalnom međunarodnom ratnom pravu, ratno stanje započinjalo je ili formalnom objavom rata ili stvarnim započinjanjem neprijateljstava povedenih u namjeri ratovanja. Dakle, utvrđivanje postojanja ratnog stanja uvelike je ovisilo o subjektivnim faktorima: hoće li zaraćeni objaviti rat odnosno postoji li namjera ratovanja. Nakon Drugog svjetskog rata, situacija se promijenila. Kako bi se izbjegla odgovornost započinjanja rata, države više nisu formalno objavljivale rat.⁶¹ Od tada je za postojanje oružanog sukoba dovoljno

⁶⁰ Opširnije u poglavlju 4.

⁶¹ Stoga Ženevske konvencije (i dopunski protokoli, "Narodne novine - Međunarodni ugovori" br. 5-23/94) člankom 2. stavkom 1. propisuju sljedeće: „Osim odredaba koje treba da stupe na snagu još u vrijeme mira, ova

objektivno stanje, bez potrebe za formalnom objavom rata ili utvrđivanjem namjere ratovanja. I danas je općeprihvaćeno navedeno stajalište. Kada se uzme u obzir broj oružanih sukoba koji imaju sva obilježja rata te koji uzrokuju neprocjenjive štete u svim segmentima društva, valja takav stav i opravdati.

U praksi je važno razriješiti i do kada ratni rizici traju, odnosno prestaje li rizik objavom primirja, potpisivanjem mirovnog ugovora ili uspostavljanjem mira na neki drugi način. U ranijoj povijesti to zaista jest bilo tako, odnosno uspostavljanjem mira faktično su prestajale sve ratne opasnosti. Problem nastaje u moderno doba, ratovanjem *minama*, za koje postoji opasnost aktivacije i mnogo vremena nakon završetka oružanog sukoba. Ugovorom o osiguranju, stranke mogu urediti i pitanje vremena primjene ratnih rizika.⁶²

3.1.1. Srodni rizici

U dosadašnjem pravu osiguranja, formiralo se nekoliko skupina rizika koji su standardno isključeni iz osiguranja. Obuhvaćaju ratne rizike, političke rizike i rizike štrajka. Politički rizici obuhvaćaju događaje koji su nastali djelovanjem organa države u mirno doba te su uzrokovali štetu na osiguranoj imovini. Primjerice embargo, blokada, konfiskacija, zadržavanje imovine itd. Uključuju i terorističke akte ako su poduzeti s političkim ciljem.⁶³ Mogu se ostvariti aktima vlastite ili strane zemlje, pa čak i postupcima nekih drugih oblika upravne vlasti. Do njih može doći upotrebom sile ili običnim obvezatnim naređenjem. Imovina može biti trajno ili privremeno oduzeta odnosno njezina upotreba može biti trajno ili privremeno ograničena.⁶⁴

Rizici štrajka su postupci štrajkaša, otpuštenih radnika ili osoba koje su sudjelovale u kakvim radničkim nasiljima te time oštetile ili uništile osigurani predmet.⁶⁵ Za pojam ovakvog oblika rizika najčešće se traži određena „težina“ događaja, što znači da se relativno blagi pokreti ne bi mogli smatrati takvim rizikom.⁶⁶

U pravnom poretku Republike Hrvatske, ZOO⁶⁷ izrijekom iz osiguranja isključuje pokrića štete uzrokovane ratnim operacijama i pobunama te ne spominje niti političke rizike niti rizike štrajka. Pojam „ratnih operacija i pobuna“ ne obuhvaća terorističke čine s političkim

će se Konvencija primjenjivati u slučaju objavljenog rata ili svakoga drugoga oružanog sukoba koji izbije između dvije ili više visokih stranaka ugovornica, čak i ako jedna od njih ne priznaje ratno stanje.“

⁶² Jakaša Branko, *Pravo osiguranja*, *Op.cit.*, str. 136.-138.

⁶³ Pavić Drago, *Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba*, *Op.cit.*, str. 285.

⁶⁴ Jakaša Branko, *Pravo osiguranja*, *Op.cit.*, str. 139.

⁶⁵ Pavić Drago, *Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba*, *Op.cit.*, str. 285.

⁶⁶ Jakaša Branko, *Pravo osiguranja*, *Op.cit.*, str. 138.

⁶⁷ Članak 955. i 976. ZOO-a.

ciljem ili terorizam poduzet izvan konteksta oružanih sukoba, podmetanja eksplozivnih naprava (ako nisu u vezi s ratnim operacijama ili pobunama), pad letjelice za vrijeme vojne vježbe, postupke štrajkaša i slično. Stoga, ako stranke te rizike žele isključiti iz osiguranja, moraju to učiniti ugovorom o osiguranju, odnosno policom osiguranja.⁶⁸ S druge strane, PZ⁶⁹ izrijekom spominje i političke rizike i rizike štrajka.

Posebnu pažnju zahtijeva pojam terorizma. Naime, člankom 1. Zakona o odgovornosti za štetu nastalu uslijed terorističkih akata i javnih demonstracija⁷⁰ definiran je kao akt nasilja izvršen u pravilu iz političkih pobuda s ciljem izazivanja straha, užasa i osjećaja osobne nesigurnosti građana. Već iz same definicije proizlazi da teroristički akt sam po sebi, ne mora imati nikakvu vezu s ratom odnosno ratnim događanjima te se stoga ne treba smatrati ratnim rizikom. U tom kontekstu, izrazito je zanimljiva presuda *Pan American World Airways Inc v. The Aetna Casualty & Surety Co.* iz 1974. gdje je Američki apelacijski sud prosudio da šteta koji su prouzročili otmičari u zrakoplovu nije ratna šteta.⁷¹ Ipak, svaki teroristički čin ima svoje specifičnosti te itekako može biti poduzet u okviru ratnih operacija. U tom slučaju, mogao bi potpadati i pod ratne rizike, odnosno biti obuhvaćen zakonskim isključenjima hrvatskog pravnog poretka.⁷²

Ratni rizici kao glavna tema ovoga rada, opširno se analiziraju u sljedećim poglavljima.

3.2. Vrste ratnih rizika na primjeru Institutskih klauzula za osiguranje robe

Kako je već spomenuto, za osiguranje ratnih rizika koji posebnu važnost imaju u pomorskom osiguranju, izrazito su značajna autonomna pravna vrela. Uvjeti osiguranja podrazumijevaju skup odredbi koje osiguratelji rabe u redovitom poslovanju prilikom sklapanja ugovora o osiguranju te predstavljaju sastavni dio ugovora o osiguranju. U okviru istih, treba istaknuti razvoj standardiziranih klauzula i termina. Naime, u praksi osiguranja, formiralo se rješenje prema kojemu se pojedini ugovor o osiguranju individualizira korištenjem unaprijed standardiziranih pojedinih ili grupiranih ugovornih klauzula.⁷³ U Republici Hrvatskoj ne postoje standardizirani uvjeti osiguranja niti za jednu vrstu osiguranja, međutim u pomorskom

⁶⁸ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 288.

⁶⁹ Članak 704. i 708. PZ-a.

⁷⁰ "Narodne novine" br. 117/03.

⁷¹ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 285.

⁷² Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 289.

⁷³ Prednosti takvog ugovaranja su mnogobrojne: pravna sigurnost, zaštita potrošača, kvalitetnija formulacija uvjeta osiguranja, ujednačenost prakse, mogućnost individualizacije odredbi itd.

osiguranju koriste se standardni uvjeti trećih zemalja.⁷⁴ Najčešće su to engleske Institutske klauzule (*Institute Clauses*).⁷⁵ To su standardne ugovorne klauzule odnosno zbirke ugovornih odredbi koje je donio i objavio *Institute of London Underwriters*.⁷⁶ Postoji više vrsta Institutskih klauzula za osiguranje pomorskih rizika, a međusobno se razlikuju po širini pokrića koje pružaju. U okviru Institutskih klauzula za osiguranje robe u prijevozu (*Institute Cargo Clauses – I.C.C.*) iz 1982. godine, revidirane 2009. godine, za osiguranje ratnih rizika relevantne su *Institute War Clauses (Cargo)*. *Institute War Clauses* sadrže dvije podklauzule: Klauzulu o osiguranim rizicima i Klauzulu o zajedničkoj havariji.⁷⁷ Prva kategorizira ratne rizike u tri skupine, dok potonja pokriva štete zajedničke havarije i nagrade za spašavanje koji su nastali ili su u vezi s izbjegavanjem ratnog rizika pokrivenog tim osiguranjem.⁷⁸

U daljnjem tekstu, analiziraju se karakteristike pojedinih ratnih rizika klasificiranih u tri grupe Klauzulom o osiguranim rizicima u slučaju kojih osiguratelj pokriva gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta.

3.2.1. Neprijateljski akti zaraćenih strana

Prva skupina ratnih rizika u Klauzuli o osiguranim rizicima obuhvaća sljedeće pojmove:
- rat, građanski rat, revolucija, ustanak, pobuna ili građanski sukob koji zbog toga nastane ili bilo koji neprijateljski akt od jedne zaraćene strane ili protiv nje.

Rat, potencijalno i glavna kategorija rizika koji se obrađuju ovim radom, najčešće podrazumijeva oružani sukob između više država.⁷⁹ U okviru ugovora o osiguranju, pojam rata obuhvaćao bi međunarodni ratni sukob koji ugrožava imovinu ili onemogućuje ispunjenje ugovora. Postoje mnoga sporna pitanja u vezi s ratom⁸⁰ koja je potrebno razriješiti kako bi se otklonile nedoumice u vezi s tumačenjem tog pojma, odnosno tumačenjem (ne)ostvarenja ratnog rizika. Kao što je navedeno ranije u tekstu, formalna objava nije relevantna za postojanje rata. U kontekstu osiguranja, rat valja tumačiti prema općerazumljivom značenju, stoga

⁷⁴ Posebice s obzirom da tržište pomorskog osiguranja ima naglašeno međunarodno obilježje.

⁷⁵ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 100.–117.

⁷⁶ *Institute of London Underwriters* (ILO) je udruženje osiguravatelja sa sjedištem u Londonu koje se bavi osiguranjem i reosiguranjem. Od 1999. godine djeluje pod imenom *International Underwriting Association of London* (IUA). Zajedno s *Lloyd's Market Association* (LMA) čini osnovu Londonskog tržišta osiguranja. Klauzule koje publiciraju IUA i ILO primjenjuju se široko izvan engleskog pravnog sustava (Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 291.)

⁷⁷ Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 311.-312.

⁷⁸ Jakaša Branko, Pravo osiguranja, *Op.cit.*, str. 369.

⁷⁹ Ukoliko se rat kao kategorija navodi uz građanski rat, utoliko obično podrazumijeva sukob međunarodnog karaktera, a kada bi se kao riječ pojavila sama, mogla bi obuhvaćati rat i međunarodnog i domaćeg karaktera.

⁸⁰ Izloženo u poglavlju 3.1.

definicija rata prema međunarodnom javnom pravu nije ključna.⁸¹ Tome svjedoče mnogi slučajevi⁸² u kojima su sudovi jasno dali do znanja da prilikom tumačenja ugovora o osiguranju, ne uzimaju u obzir stroge definicije, već se vode namjerom stranaka. Ako stranke uključe "rat" te određene posljedice u svoj ugovor, "rat" će dobiti svoje općeprihvaćeno (općerazumljivo) značenje. Dakle, formalne definicije mogu imati samo uvjerljiv učinak, ali neće predstavljati obvezujući autoritet od kojeg se ne može odstupiti. Drugim riječima, u svakom konkretnom slučaju, pažljivo će se razmatrati pojedinačne činjenice.⁸³

Građanski rat podrazumijeva sukob unutar granica neke države, te se, osim te ključne razlike, uvelike ne diferencira od opisanog pojma rata. Najautoritativniji slučaj iz sudske prakse o građanskom ratu je *Spinney's (1948) Ltd. v. Royal Insurance*.⁸⁴ Sud je u konkretnom slučaju ocjenjivao organizaciju i cilj međusobno suprotstavljenih strana te razmjera sukoba. Dakle, građanski rat podrazumijeva sukob dvije ili više različitih organiziranih grupa koje vode oružanu borbu da bi ostvarile određeni cilj. Traži se i da se radi o sukobu većih razmjera i političkog značaja za razliku od pobune ili ustanka. Opet, u svakom konkretnom slučaju valja procijeniti radi li se o građanskom ratu ili o sukobu slabijeg intenziteta.⁸⁵

Revolucija podrazumijeva organizirano, nasilno i naglo obaranje vlasti neke države korištenjem ili prijetnjom sile od strane vlastitog stanovništva i zamjena trenutne vlasti drugom, koja preuzima upravu i kontrolu nad teritorijem i stanovništvom. **Ustanak** je oružani sukob protiv postojeće vlasti u nekoj državi od strane vlastitih građana s ciljem obaranja postojeće vlasti. **Pobuna** također podrazumijeva oružani revolt građana neke države protiv postojeće vlasti, ali je slabijeg intenziteta od ustanka. Mogla bi se protumačiti kao njegov početni stupanj.⁸⁶ U sudskoj praksi još uvijek ne postoji jasnije razlikovanje navedenih pojmova, međutim jasno je da se radi o sukobima slabijeg intenziteta u odnosu na rat ili građanski rat. Za djelatnost osiguranja izuzetno je bitno istaknuti pravilo da osiguranje rizika nižeg stupnja ne obuhvaća osiguranje rizika višeg stupnja, što znači da ako određeni gubitak ili šteta nisu

⁸¹ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 474.

⁸² Zanimljiv je slučaj *Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha v. Bantam Steamship Company Ltd.* Sudovi su potvrdili postojanje rata u slučaju Kinesko-japanskog rata 1937. godine unatoč tome što nije postojala službena objava rata niti s jedne strane, diplomatski odnosi nisu se prekinuli te su čak i ministri vanjskih poslova odbili dati svoj sud o postojanju ili nepostojanju rata. Ipak, sud je i u prvom i u drugom stupnju zauzeo stav postojanja rata u okviru tumačenja spornog ugovora ističući da se „rat“ tumači u smislu u kojem bi ga prosječan čovjek koristio (Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, *Miller's marine war risks*, fourth edition, Informa Law from Routledge, 2020., str. 35.,36).

⁸³ Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, *Miller's marine war risks*, *Op.cit.*, str. 34.,35.

⁸⁴ Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, *Miller's marine war risks*, *Op.cit.*, str. 45.

⁸⁵ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 474.-475.

⁸⁶ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 475.-476.

uzrokovani pobunom, tada nikako ne bi mogli biti uzrokovani niti, primjerice, građanskim ratom.⁸⁷

U institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika, naveden je još i pojam „*or civil strife arising therefrom*“. Taj pojam podrazumijeva građanske sukobe koji nastaju iz već opisanog rata, građanskog rata, revolucije, ustanka i pobune.⁸⁸ Također, ratni rizici mogu obuhvatiti i druge pojavne oblike neprijateljstava između dvije ili više sukobljenih strana.

3.2.2. Zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, ograničenja, zadržavanja

Druga skupina osiguranih ratnih rizika obuhvaća zarobljavanja, zapljenu, uzapćenja, ograničenja ili zadržavanja, kao i posljedice od tih akata ili pokušaja njihovih izvršenja.

Zarobljavanje („*capture*“) podrazumijeva oduzimanje neke stvari od strane neprijatelja (zaraćene strane) u vrijeme ratnog stanja upotrebom ili prijetnjom sile, s namjerom da se vlasnika potpuno liši bilo kakvog prava na imovini. S time da se sila implicira u svakoj naredbi donesenoj u ime države. Između osiguravatelja i osiguranika, nije bitno je li vlasništvo nad brodom preneseno na zaplijenitelja prema međunarodnom pravu. Brod je izgubljen zaplijenjivanjem, čak i ako nikada nije osuđen od suda ili odveden u bilo koju luku ili flotu neprijatelja. Ako se brod oporavi ili ponovno zauzme u potpunom stanju, ali vlasnik pretrpi bilo kakve troškove za njegovo vraćanje, osiguravatelj mora snositi taj gubitak. **Zapljena** („*seizure*“) je širi pojam od „*capture*“ te implicira svaku radnju prisilnog rješavanja vlasnika posjeda na njegovoj imovini, bilo da je poduzeta upotrebom sile ili na zakonit način. „*Seizure*“ može poduzeti bilo tko (putnici broda, odmetnička skupina i sl.), dok „*capture*“ može poduzeti isključivo suprotstavljena strana.⁸⁹ Dakle, zajednička karakteristika oba pojma je oduzimanje predmeta. S obzirom na to da u praksi razlikovanje navedena dva pojma može biti složeno, u uvjetima osiguranja najčešće se navode oba. Stoga strogo definiranje razlika nije ključno. Nadalje, kako osiguranje ratnih rizika podrazumijeva posljedice neprijateljskog čina, redovito provedeni sudski postupci nisu pokriveni takvim osiguranjem.⁹⁰

Uzapćenje („*arrest*“), **ograničenje** („*restraint*“) i **zadržavanje** („*detainment*“) značenjem su vrlo slični te se uvjetima osiguranja propisuju zajednički. Uzapćenje (zaustavljanje) ili zabrana isplavljanja broda podrazumijeva poduzimanje pravnih postupaka. Dakle, ne obuhvaća privremenu mjeru zaustavljanja u redovnom sudskom postupku radi

⁸⁷ Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, Miller's marine war risks *Op.cit.*, str. 53.

⁸⁸ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 475.-476.

⁸⁹ Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, Miller's marine war risks, *Op.cit.*, str. 73., 91.

⁹⁰ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 479.

namirenja novčane tražbine, nego mjeru koja se provodi u okviru pljenovnog redarstva ili mjeru zabrane odlaska stranog broda iz luke zaraćene države. Ograničenje uporabe broda znači sprječavanje ili ograničenje prometa brodom primjenom prisile. Zadržavanjem se onemogućava slobodno korištenje ili raspolaganje brodom. Opisanim rizicima zajedničko je onemogućavanje osiguranika u redovnoj uporabi broda, silom ili prijetnjom sile, na duže ili kraće vrijeme. Ako se osigurani brod ne vrati osiguraniku u roku od 12 mjeseci⁹¹, smatra se da je nastupio potpuni gubitak broda.⁹²

3.2.3. *Zaostalo ili napušteno oružje*

Treća kategorija rizika predviđa „*derelict mines, torpedoes, bombs and other weapons of war*“. Pojam „*derelict*“, odnosno „**zaostalo**“ („**napušteno**“) unesen je u tekst Institutskih klauzula 1982. godine i time je uveo potencijalnu problematiku interpretacije te odredbe. Doslovnim tumačenjem, valjalo bi uzeti u obzir štete od mina, bombi ili nekog drugog oružja, samo ako su „*derelict*“, odnosno zaostale ili napuštene. Takvo tumačenje odstupalo bi od glavnog cilja osiguranja ratnih rizika, ali i od sudske prakse koja je do sada pružala zaštitu osiguraniku za štetu koja bi nastala od oružja koje je „*derelict*“, ali i koje nije.⁹³ Sugerirano je da je takva izmjena učinjena radi poništaja učinka odluke u slučaju *The Nassau Bay* 1979.⁹⁴ No, neovisno o motivu, jasno je da je novom formulacijom navedene odredbe uvelike povećana neizvjesnost dokazivanja nastanka štete, kako na strani osiguranika, tako i na strani osiguratelja.⁹⁵ Ipak, treba istaknuti da P&I klubovi u svojim uvjetima osiguranja ne prave razliku između napuštenog i nenapuštenog oružja.⁹⁶

⁹¹ Kao rezultat odluke u slučaju „*The Bambury*“ iz 1982. godine, odredba o roku od 12 mjeseci uključena je u *Institute War and Strikes Clause, Hulls – Time* (Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 480.).

⁹² Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 479.-480.

⁹³ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika *Op.cit.*, str. 479.-481.

⁹⁴ Sud je procijenio da šteta koja je nastala od britanskog oružja koje je bačeno u more po završetku sukoba nije rezultat ratne operacije (Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, *Miller’s marine war risks*, *Op.cit.*, str. 119.).

⁹⁵ Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, *Miller’s marine war risks*, *Op.cit.*, str. 119.

⁹⁶ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 479.-481.

4. DOKAZIVANJE KAUZALNE VEZE RATNOG RIZIKA I NASTALE ŠTETE S PRIKAZOM RELEVANTNE SUDSKE PRAKSE

Općenito u pravu osiguranja, posebno je značajno pitanje koji uzrok je relevantan za nastanak štete. U teoriji postoje dva pristupa određivanja uzročno-posljedične veze. Princip najbližeg uzroka („*causa proxima*“) kazuje da je nastanak štete uzrokovao onaj najbliži događaj, dok prema principu daljnjeg uzroka („*causa remota*“) šteta može biti posljedica bilo kojeg uzroka u nizu uzročnih faktora pod uvjetom, dakako, da se njegovim izostankom ne bi dogodio niti bliži. Problematika utvrđivanja uzroka može lako biti riješena ugovorom stranaka.⁹⁷ Ako ipak nije, pri izboru relevantnog uzroka ratne štete primjenjuje se princip najbližeg ili neposrednog uzroka („*causa proxima*“).⁹⁸

U prethodnom poglavlju opisano je kako u praksi nije uvijek jednostavno interpretirati odredbu vezanu uz definiciju ratnog rizika, a kamoli taj isti rizik dovesti u vezu s nastalom štetom. Ipak, radi se o jednom od najvažnijih pitanja u prava osiguranja.

Kao što je već naglašeno, u hrvatskom pravnom poretku osiguranje ratnih rizika redovito je isključeno iz osiguranja. Teret dokazivanja da je šteta nastala ratnim rizikom na strani je osiguratelja.⁹⁹

U nastavku slijedi analiza odluka hrvatskih sudova vezanih uz utvrđivanje kauzalnosti ratnog rizika i nastale štete.

U predmetu Vrhovnog suda, broj Rev-1070/98 od 27. prosinca 2001. godine, radilo se o osiguraniku koji je poginuo 11. listopada 1995. godine kada je traktorom na poljskom putu aktivirao protupješačku minu. Osiguratelj je isticao da je oštećenik znao (morao znati) gdje se nalaze minirana područja (jer je živio u blizini) te da nije mogao očekivati da će dva mjeseca nakon prestanka ratnih događanja sva minirana područja biti označena ili očišćena. Ipak, Vrhovni sud potvrdio je stav nižestupanjskih sudova utvrdivši da je uzrok smrti osiguranika nesretan slučaj s obzirom da su ratne operacije bile završene stoga se osigurani slučaj ne može pripisati ratnim rizicima.¹⁰⁰ U odluci II Rev-96/01 od 15. studenog 2001. godine radilo se o ukradenom automobilu koji je poslije krađe odvezen u područje koje je bilo obuhvaćeno pobunom. S obzirom na to da osiguratelj nije uspio dokazati da je šteta u bilo kakvoj vezi s ratnom operacijom, Vrhovni sud je potvrdio odluke nižestupanjskih sudova. Uzrok štete bila je krađa, a odvoženje automobila u okupirano područje u ovom slučaju predstavlja naknadno

⁹⁷ Jakaša Branko, Pravo osiguranja, *Op.cit.*, str. 203.

⁹⁸ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 479.-491.

⁹⁹ Članak 955. stavak 2. ZOO-a.

¹⁰⁰ Matijević Berislav, Osiguranje sudska praksa, Libertin naklada d.o.o. Rijeka 2014. godine, str. 30.-31.

raspolaganje štetnika s ukradenom stvari te ni na koji način ne utječe na sam nastanak štete.¹⁰¹ Zanimljiva je odluka Vrhovnog suda od 4. travnja 2007. godine, broj Rev-222/2007-2. Predmet spora bio je požar koji je izbio u tužiteljevom stambenom objektu u kojemu je potpuno izgorio kat u potkrovlju. Uzrok požara bilo je ubacivanje molotovljevog koktela u stambeni objekt tužitelja 13. kolovoza 1991. godine. Sud je utvrdio da na području mjesta S. u kolovozu nije bilo neposrednih ratnih operacija, da mjesto S. nije bilo okupirano, pa samim time nije bilo niti izloženo ratnim operacijama. Stoga šteta nije prouzročena ratnim operacijama ili pobunama te ne postoji oslobođenje osiguratelja od obveze naknade štete. Istaknuto je i da se ratne operacije i pobune mogu promatrati samo konkretno (ovdje samo u mjestu S.) te se ne mogu proširivati na mjesta u kojima takvih operacija nije bilo.¹⁰² Isti zaključak donio je i Vrhovni sud u Rev-423/2001-2 od 5. svibnja 2005. godine. Nadodano je da ilegalna miniranja stambenih i gospodarskih objekata građana, poduzeta sa svrhom izazivanja nesigurnosti i straha, mogu biti osnova za isključenje odgovornosti osiguratelja, ali samo ako se radi o ratom obuhvaćenom području te ako navedeno osiguratelj uspije dokazati.¹⁰³

Iz navedenih primjera, može se zaključiti da hrvatska sudska praksa zakonom propisano isključenje ratnih rizika tumači restriktivno. U skladu je to s načelom savjesnosti i poštenja, jednim od temeljnih načela prava osiguranja.¹⁰⁴ Bilo bi neopravdano, pa čak i neetički, proširivati isključenje obveze osiguratelja na naknadu štete, ako se zaista ne bi radilo o ratnom riziku, u onom obujmu koji je zakonodavac imao na umu kada je, zakonskim odredbama, rasterećivao osiguratelja takve obveze.

Što se tiče pomorskih osiguranja, česte su situacije u kojima pomorske rizike osigurava jedan osiguratelj, a ratne rizike drugi, što potencira važnost razgraničenja navedenih rizika.¹⁰⁵ U novijoj svjetskoj praksi, razlika između pomorskih i ratnih rizika ovisi o tome je li šteta neposredno prouzročena neprijateljskim činom („*hostile act*“). Samo ako jest, radi se o ratnom riziku. Dakle, sudar s ratnim brodom koji je u patrolnoj službi, sudar s trgovačkim brodom koji prevozi ratni materijal te nasukanje broda koji prevozi ratni materijal nisu ratni rizici. Sudar s brodom koji je pogođen raketom bit će ratni rizik samo ako je sudar neposredno uzrokovan

¹⁰¹ Berislav Matijević, Osiguranje sudska praksa, *Op.cit.*, str. 28.-29.

¹⁰² Berislav Matijević, Osiguranje sudska praksa, *Op.cit.*, str. 95.-97.

¹⁰³ Berislav Matijević, Osiguranje sudska praksa, *Op.cit.*, str. 80.-82.

¹⁰⁴ Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, *Op.cit.*, str. 60.

¹⁰⁵ Jedna od prvih značajnih presuda u kojoj se razmatrala razlika između pomorskih i ratnih rizika donesena je u predmetu „*Coxwold*“ iz 1942. godine. Radilo se o brodu imena „*Coxwold*“ koji je prevozio benzin za ratne potrebe britanske Vlade te se nasukao. Dom Lordova procijenio je da je ta nesreća posljedica ratnih rizika, a ne pomorskih, što je izazvalo negodovanje osiguratelja (Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 190.,191.).

raketnim napadom. Navedeni primjeri za utvrđenje kauzalnog odnosa rizika i štete prihvatljivi su i našem pravu osiguranja.¹⁰⁶

¹⁰⁶ Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, *Op.cit.*, str. 490.,491.

5. GLOBALNA PRAKSA OSIGURANJA RATNIH RIZIKA U POMORSKOM PROMETU

S obzirom na nepredvidivost i potencijalni razmjor štete koju mogu uzrokovati, osiguranje ratnih rizika u pomorskom prometu smatra se visokospecijaliziranim, a osiguratelji koji su spremni preuzeti takav rizik vrlo su rijetki. Ipak, valja spomenuti dva osnovna tipa pružanja usluge osiguranja ratnih rizika u pomorskom prometu. Osnovni (standardni oblik) čine klasična osiguravajuća društva. Predvodnike takvih osiguravajućih društava pronalazimo na Londonskom tržištu. Radi se o članovima već spomenutog *Institute of London Underwriters*. Unatoč tome što se radi o relativno malom broju osiguratelja, bilo bi potpuno pogrešno zaključiti da im je kapacitet ograničen. Naime, potencijal londonskih osiguratelja za pružanje pokriva ratnih rizika dovoljno je velik da pruže osiguranje ratnih rizika svim brodovima na svijetu, kada bi to bilo potrebno. Nadalje, bitno je istaknuti i učinkovitost zaštite u koju se osiguranik može pouzdati. Svako povećanje premija od postojećih osiguratelja na Londonskom tržištu potaknut će druge osiguratelje da prevladaju opreznost te se sami okušaju u osiguranju ratnih rizika, nudeći niže premije.¹⁰⁷ Stoga se može zaključiti da je i tako ograničeno tržište itekako pod kontrolom te da su osiguranici (potrošači) zaštićeni u skladu s osnovnim načelima prava osiguranja. Osim Londonskog tržišta, postoje osiguratelji i iz drugih zemalja – SAD, Francuska, Italija, Njemačka, Japan itd. koji također pružaju osiguranje ratnih rizika. Međutim, njihov kapacitet je nemjerljiv u odnosu na spomenuto englesko tržište. Obično pokrivaju samo minimalne iznose, a i njih najčešće reosiguravaju na engleskom tržištu.¹⁰⁸

Drugi specifičan oblik osiguranja ratnih rizika pružaju „*Protection and Indemnity Associations*“ (dalje u tekstu: P&I klubovi), odnosno društva za uzajamna osiguranja brodara. S obzirom da danas dvanaest klubova, udruženih u Međunarodno udruženje P&I klubova, („*The International Group of P&I Clubs*“) pruža osigurateljno pokriće za više od 90% tonaže prekomorskih brodova, njihovo funkcioniranje detaljnije se obrađuje u sljedećem poglavlju.¹⁰⁹

5.1. P&I klubovi

Protection & Indemnity klubovi društva su za uzajamno osiguranje u koja se udružuju brodovlasnici i drugi pomorski poduzetnici radi međusobnog osiguranja svoje ugovorne ili

¹⁰⁷ Zanimljiv slučaj dogodio se 1984. godine kada su londonski vodeći osiguratelji povećali premije što je automatski rezultiralo ulaskom na tržište osiguranja ratnih rizika novih osiguratelja koji su osiguranicima nudili niže premije (Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, *Miller's marine war risks*, *Op.cit.*, str. 10.).

¹⁰⁸ Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, *Miller's marine war risks*, *Op.cit.*, str. 10.–11.

¹⁰⁹ Pavić Drago, *Pomorsko osiguranje – pravo i praksa*, *Op.cit.*, str. 445.

izvanugovorne odgovornosti, prema načelu uzajamnosti i neprofitabilnosti. Njihov nastanak vezuje se uz sredinu 19. stoljeća, kada su brodski poduzetnici i brodovlasnici bili suočeni sa značajnim povećanjem odgovornosti koju nisu mogli osigurati na standardnom tržištu. Standardno osiguranje broda („*Hull & Machinery*“)¹¹⁰ nije pokrivalo odgovornost broдача, stoga su se na tržištu oblikovali „*Protecting Clubs*“, organizacije čiji su članovi bili brođari te koje su poslovale prema načelu uzajamnosti. Kada je osiguranju koje su klubovi pružali dodano i pokriće od odgovornosti broдача za štete na teretu, ranijem nazivu dodan je izraz „*Indemnity*“ te od tada postoje „*Protection and Indemnity Clubs*“.¹¹¹

Glavno načelo poslovanja P&I klubova i danas je uzajamnost. To znači da članovi udruženja međusobno osiguravaju jedan drugoga, odnosno ako bilo koji član kluba pretrpi neku štetu, ostali članovi udruženja snose dio gubitka. Učlanjenjem, preuzima se obveza plaćanja doprinosa¹¹², odnosno obveza zajedničkog sudjelovanja u snošenju šteta. Klubovi pružaju pokriće za širok spektar moguće odgovornosti broдача i drugih pomorskih poduzetnika i na taj način vrlo uspješno nadopunjuju standardna pomorska osiguranja.¹¹³ Osim opisanog pokrića, suvremeni klubovi pružaju i osiguranja onih rizika za koje su brodovlasnici zainteresirani, ali koje ne mogu ugovoriti na redovnom tržištu.¹¹⁴ Navedeno obuhvaća i osiguranje ratnih rizika koje je isključeno iz klasičnih pomorskih osiguranja.¹¹⁵ U tom kontekstu, iduće poglavlje rada analizira uvjete osiguranja ratnih rizika *NorthStandard* P&I kluba.¹¹⁶

¹¹⁰ „*Hull and Machinery*“ osiguranje (kasko osiguranje) podrazumijeva osiguranje trupa brođa i strojeva na brođu (Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 335,336.) dok „*Liability*“ osiguranje pokriva osiguranje od odgovornosti prema trećima.

¹¹¹ Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 441.-443.

¹¹² Doprinosi nisu fiksne premije. Kod sklapanja ugovora plaća se početni doprinos, a dodatni doprinos se određuje ovisno o omjeru premija i šteta u pojedinoj poslovnoj godini (Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 441.).

¹¹³ Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 441.-443.

¹¹⁴ Npr. *Freight, Demurrage and Defence* (obuhvaća pomoć u naplati potraživanja i pravnu zaštitu), *Insurance for Charterers* (osiguranje interesa naručitelja iz brođarskog ugovora), *Hull & Machinery Risks* (osiguranje brođova, ali po principu uzajamnosti – vrlo rijetko s obzirom da se radi o osiguranju koje se pruža na redovitom tržištu); (Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 454.).

¹¹⁵ Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, *Op.cit.*, str. 454.-455.

¹¹⁶ 2023. godine, *The North of England Protecting and Indemnity Association Limited (North)* i *The Standard Club* spojili su se u novu jedinstvenu grupu, *NorthStandard. Gard P.&I. (Bermuda) Limited* i *NorthStandard* čine najveće P&I klubove na svijetu.

5.2. Analiza Pravila za osiguranje ratnih rizika 2024/2025 NorthStandard P&I kluba

U ovom dijelu rada, na primjeru „*War Rule Book-a*“ NorthStandard P&I kluba (dalje u tekstu: Pravila), razradit će se klauzule specifične za police osiguranja ratnih rizika u pomorskom prometu.

Pravila NorthStandard P&I kluba sastoje se od dvije grupe pravila. Prvi dio se odnosi na odredbe za pokriće „*King's Enemy Risks*“ („Rizici Neprijatelja Kralja“ ili K.E.R. rizici) koje se primjenjuju u slučaju da se Ujedinjeno Kraljevstvo uključi u rat ili neprijateljstva s drugim državama. Specifičnost takvih rizika je u tome što ih reosigurava engleska Vlada u omjerima koji variraju od 75 do 100 %. Na taj način, u slučaju ratnog stanja, država osigurava korištenje trgovačkih brodova u javnom interesu, odnosno mogućnost njihovog popravka ili zamjene.¹¹⁷ Kada UK ne sudjeluje ni u kakvim sukobima, primjenjuju se preostale odredbe, podvrgnute klasičnim pravilima osiguranja, odnosom osiguratelja i osiguranika, bez sudjelovanja države.

U Poglavljima 2 i 3 („*Rule 2*“ i „*Rule 3*“) Pravila, precizno su definirani rizici pokriveni osiguranjem broda (kasko) te rizici osiguranja tereta (cargo). Poglavlje 4 („*Rule 4*“) razrađuje jamstva, uvjete i ograničenja osiguranja ratnih rizika. Kršenjem jamstava navedenih u Pravilima, može doći do suspenzije ili do otkaza ugovora o osiguranju.

Izrazito je specifična „*Notice of Cancellation and Automatic Termination of Cover*“. Tom klauzulom osiguratelj ima pravo otkazati ugovor o osiguranju u roku od sedam dana od obavijesti dane osiguraniku. Pokriće, međutim, može biti ponovno uspostavljeno uz suglasnost između osiguratelja i osiguranika prije isteka takve obavijesti o otkazu, ali s novom stopom premije i/ili dodatnim uvjetima i/ili jamstvima. Dakle, ovom klauzulom omogućeno je osiguratelju da jednostrano mijenja uvjete osiguranja prije isteka ugovora. Kako bi se opravdalo ovakvo široko diskrecijsko ovlaštenje osiguratelja kojim se osiguranik potencijalno može naći u poprilično nelagodnoj i neizvjesnoj situaciji, treba uzeti u obzir osobitosti osiguranja ratnih rizika. Naime, poznato je da osiguratelj izračunava premiju na temelju procjene rizika te potencijalne štete koja može nastati. Ratni rizici vrlo su nepredvidljivi, a šteta može biti ogromna. Ako bi se visina premije izračunavala na takav „klasičan“ način, premija za osiguranje ratnih rizika bila bi enormna te vjerojatno malo isplativa.¹¹⁸ Stoga je u osiguranju ratnih rizika prihvaćen i usvojen koncept dviju premija. Prva je standardna (kao i kod drugih

¹¹⁷ Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, *Miller's marine war risks*, *Op.cit.*, str. 271-272.

¹¹⁸ Kako za osiguranike koji bi potencijalno morali platiti ogromne iznose premije, tako i za osiguratelje koji bi bili suočeni s problemom akumulacije takvih svota novca, što za sobom povlači ogromne rezerve, potencijalno oporezivanje itd.

vrsta osiguranja) te se plaća se za cijelo razdoblje osiguranja. Druga, dodatna premija (često nazvana "AWRP"), plaća se iznimno, u slučaju plovidbe u geografska područja u kojima postoji visok rizik ratnih događanja. Osim dodatne premije, osiguratelj na temelju ove klauzule može tražiti od osiguranika i primjenu dodatnih jamstava, ograničenja ili drugih uvjeta.¹¹⁹ Prema Poglavlju 18 („*Rule 18*“), osiguratelj ima ovlasti davati obvezujuće naredbe, zabrane ili upute osiguraniku u pogledu ruta, područja trgovanja, luka, zaustavljanja, konvoja, tereta, metoda utovara ili istovara tereta, načina upravljanja ili navigacije itd. Dakako, isto neće vrijediti ako je ugovorena i plaćena dodatna premija. Klauzulom „*Exclusion of five powers War Risks*“ iz osiguranja su isključene sve štete koja bi nastale izbijanjem rata između pet „velikih sila“ (U.K., SAD, Kina, Francuska i Rusija). Dakle, u toj situaciji, osiguratelj može otkazati osiguranje i bez sedmodnevne obavijesti. Nadalje, iz osiguranja ratnih rizika isključeni su i drugi rizici - primjerice nuklearni rizici te rizici kemijskog, biološkog, biokemijskog i elektromagnetskog oružja, rizici računalnih virusa, svi rizici nastali postupkom osiguranika koji je mogao potaknuti ili je uzrokovao osigurani rizik, itd. Ne postoji odgovornost osiguratelja niti u slučaju rekvizicije, bilo kakvih gubitaka vezanih uz sudske postupke, kršenje zakona neke države, gubitaka vezanih uz prijenos Covid-19 virusa itd. Poglavlje 8 („*Rule 8*“) propisuje obvezu osiguranika da obavještava osiguratelja o svim činjenicama i informacijama koje mogu biti bitne za osiguranje. Prema Poglavlju 15 („*Rule 15*“), osiguranje započinje u vrijeme i na datum naveden u ugovoru, a nastavlja se sve do podneva 20. veljače sljedeće godine, a nakon toga, osim ako nije prekinuto sukladno Pravilima, od godine police do godine police. Sukladno Poglavlju 17 („*Rule 17*“), osiguranik ili osiguratelj mogu na temelju pisane obavijesti i bez navođenja razloga, otkazati ugovor o osiguranju najkasnije do podneva 20. siječnja u bilo kojoj godini. U tom slučaju osiguranje prestaje u podne 20. veljače iste godine.

5.3. Osiguranje od odgovornosti za štetu u pomorskom putničkom prijevozu

Kako bi se sveobuhvatno obradila tema osiguranja ratnih rizika, nužno se osvrnuti i na osiguranje od odgovornosti prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika u pomorskom prijevozu.

Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (dalje u tekstu: Konvencija 1974.)¹²⁰ temeljni je međunarodni instrument koji uređuje odgovornost

¹¹⁹ Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, *Miller's marine war risks*, *Op.cit.*, str. 13.–16.

¹²⁰ Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. („Narodne novine - Međunarodni ugovori“ br. 2/1997.).

prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu. Donesena je na inicijativu IMO-a¹²¹ s ciljem ujednačavanja pravila za prijevoz putnika morem na međunarodnoj razini.¹²² Člankom 3. Konvencije 1974. regulirana je odgovornost prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika. Odgovornost se utvrđivala po načelu krivnje. Odgovornost je bila ograničena na 700 000 zlatnih franaka po putovanju.¹²³

S obzirom na nizak prag odgovornosti prijevoznika te nedostatnu zaštitu fizičkog integriteta putnika, 2002. godine usvojen je Protokol o izmjenama i dopunama Atenske konvencije iz 1974. (dalje u tekstu: Protokol 2002.)¹²⁴ koji je uveo znatne promjene u vezi regulacije odgovornosti prijevoznika. Protokolom 2002. ustrojen je dvostupanjski sustav odgovornosti za štetu. Ako je šteta nastala kao posljedica pomorske nezgode¹²⁵, prijevoznik na temelju objektivne odgovornosti odgovara do iznosa od 250 000 SDR-a po putniku i događaju. Ako šteta prelazi navedeni iznos, na temelju presumirane krivnje, prijevoznik odgovara do iznosa od 400 000 SDR.¹²⁶ Članak 3. Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. (dalje u tekstu: Konvencija 2002.)¹²⁷ propisuje mogućnost oslobođenja od odgovornosti ako prijevoznik dokaže da je ista nastala kao posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili izvanredne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave ili je u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjene s namjerom da se prouzroči nezgoda. Ako pak šteta nije uzrokovana pomorskom nezgodom, prijevoznik odgovara na temelju dokazane krivnje, a odgovornost je ograničena do iznosa od 400.000 SDR-a po putniku i štetnom događaju.¹²⁸ Daljnja važna novina Protokola 2002. vezana je uz uvođenje obveznog osiguranja prijevoznika. Članak 4. bis Konvencije 2002. propisuje obvezu osiguranja ili drugog financijskog jamstva za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika za svakog prijevoznika (koji ima dozvolu za prijevoz više od dvanaest putnika) u iznosu od najmanje 250 000 SDR-a po

¹²¹ IMO označava „*International maritime organization*“, odnosno Međunarodnu pomorsku organizaciju.

¹²² Pospišil Miler Marija, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 43, br. 158, 2004, str. 238.-239.

¹²³ Članak 7. Konvencije 1974.

¹²⁴ Protokol iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine ("Narodne novine - Međunarodni ugovori" br. 2-14/13).

¹²⁵ Na temelju članak 3. stavka 5.(a) Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002. "pomorska nezgoda" podrazumijeva brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukanje broda, eksplozija, požar na brodu ili manu broda.

¹²⁶ Marin Jasenko, Ugovori o prijevozu putnika i prtljage, materijal za studente, PFZG, PowerPoint prezentacija, 2021.

¹²⁷ Na temelju stavka 3. članka 15. Protokola 2002. članci 1. do 22. Atenske konvencije iz 1974. kako su izmijenjeni Protokolom iz 2002., zajedno sa člancima 17. do 25. Protokola iz 2002. i njegovim Prilogom, sačinjavaju cjelinu koja se naziva Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 2002. godine (Marin Jasenko, Dokumentacija: Predgovor Atenske Konvencije iz 2002. godine, PPP god. 50 (2011), 165, str. 306.).

¹²⁸ Marin Jasenko, Ugovori o prijevozu putnika i prtljage, materijal za studente, PFZG, PowerPoint prezentacija, 2021.

putniku i događaju. Točkom 10. istog članka uvedena je i mogućnost podizanja direktne tužbe protiv osiguratelja, međutim odgovornost osiguratelja ograničena je na iznos obveznog osiguranja. Nadalje, osiguratelj kao tuženik ovlašten je isticati sve prigovore koje bi mogao isticati i osiguranik (s iznimkom likvidacije i stečaja). Ima pravo istaknuti i prigovor da je šteta posljedica namjernog protupravnog ponašanja osiguranika.

Novine uvedene Protokolom 2002. bile su motivirane željom za adekvatnijom zaštitom putnika koja je nesporno i postignuta navedenim rješenjima, međutim politička suglasnost država izostala je glede visine obveznog osiguranja, direktne tužbe protiv osiguratelja te prigovora koje bi osiguratelj u slučaju tužbe imao na raspolaganju. Sporni su bili i usko formulirani spomenuti egzoneracijski razlozi. Naime, predlagalo se da se uz „rat, neprijateljstva itd.“ nadoda i "teroristički akt" kao razlog za oslobođenje od odgovornosti te da se iz formulacije "ako je nezgoda u cijelosti prouzročena radnjama ili propustom treće osobe" izbriše „u cijelosti“. Međutim, takvi prijedlozi nisu prihvaćeni.¹²⁹ Sve navedeno rezultiralo je mogućnošću da Protokol 2002. ostane samo „mrtvo slovo na papiru“. Stoga je 2006. IMO usvojio dokument koji se zove IMO Rezerva i Smjernice za implementaciju Atenske konvencije¹³⁰. Glavni cilj istog bio je staviti na raspolaganje državama „unificiranu rezervu“ koju može izjaviti svaka država prilikom pristupa Konvenciji 2002.¹³¹

Konkretno, uvedena je rezerva na ograničenje odgovornosti za ratne rizike pri kojemu se primjenjuje niži iznos od navedenih: 250 000 SDR-a po putniku/događaju ili 340 000 000 SDR-a ukupno po brodu i događaju. Ipak, u navedenim granicama postoji obveza osiguranja ratnih rizika. Nadalje, obvezno osigurateljno pokriće podijeljeno je na ratne i ne-ratne rizike. Kao ratni rizici nabrojani su svi oni koji su analizirani u ovome radu na primjeru Institutskih klauzula te je nadodan rizik terorizma, konfiskacije ili eksproprijacije. Glede osiguranja istih primjenjuju se posebna ograničenja odnosno isključenja odgovornosti. Klauzula o automatskom prestanku i isključenju osigurateljnog pokrića ratnih rizika podrazumijeva automatski prestanak osiguranja u trenutku izbijanja rata između „pet velikih sila“¹³² ili rekvizicije broda te isključuje pokriće gubitaka, oštećenja, odgovornosti ili trošak koji proizlaze iz istih. Za sve vrste rizika (i ratne i ne-ratne) propisana je mogućnost ugovaranja klauzula o

¹²⁹ Pospišil Miler Marija, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Op.cit.*, str. 238.-239.

¹³⁰ IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, PPP god. 50 (2011), 165, str. 362 – 382.

¹³¹ Marin Jasenko, Dokumentacija: Predgovor Atenske Konvencije iz 2002. godine, PPP god. 50 (2011), 165, str. 306, 307.

¹³² Već spomenute: Ujedinjeno Kraljevstvo, Sjedinjene Američke Države, Francuska, Ruska Federacija, Narodna Republika Kina.

isključenju rizika radioaktivnog onečišćenja, kemijskog, biološkog, bio-kemijskog i elektromagnetskog oružja te klauzule o isključenju rizika kibernetičkog napada.

Na europskoj razini, navedena rješenja prihvaćena su kroz Uredbu (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009.¹³³ o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća. Republika Hrvatska implementirala je navedeno člankom 615.a PZ-a.

Zaključno valja spomenuti kompaniju Shoreline Ltd.¹³⁴ koja pokriva 95% svjetskog tržišta osiguranja putničkih brodova i trajekata koji su obuhvaćeni Atenskim režimom odgovornosti. Shoreline Passenger Solutions (SPS) je specijalizirani proizvod Shoreline Ltd.-a kojim se osiguravaju ratni rizici u putničkom prijevozu. SPS-om se izdaju „War Blue Cards“ („Ratne Plave Karte“)¹³⁵, koje služe kao dokaz o osiguranju sukladno članku 4 bis. Konvencije 2002.

¹³³ Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (Official Journal of the European Union, L 131, 28 May 2009, stranice 24 – 46).

¹³⁴ Shoreline Ltd., <https://www.shoreline.bm/> (19.06.2024.).

¹³⁵ Shoreline Ltd. , Shoreline Passenger Solutions (SPS), <https://www.shoreline.bm/solutions/passenger-solutions/> (19.06.2024.).

6. ZAKLJUČAK

Osiguranje ratnih rizika predstavlja uvijek aktualnu, ali i vrlo kompleksnu vrstu prava osiguranja. Cilj joj je pružiti zaštitu od rizika koji prijete interesima osiguranika u nestabilnom globalnom okruženju. Kao što je spomenuto kroz tekst, radi se o izuzetno nepredvidljivim rizicima kojima je jako teško ili čak nemoguće upravljati što cijeli sektor podvrgava jedinstvenim pravilima.

Kao i u većini poredbenopravnih sustava, domaći zakonodavac odlučio se na načelno isključenje osiguranja ratnih rizika, te na taj način pružio osigurateljima svojevrsnu sigurnost prilikom pružanja usluga osiguranja. Time se ujedno olakšao put razvitku osiguranja u Republici Hrvatskoj s obzirom na manji rizik koji osiguratelj preuzima, što automatski utječe na nižu cijenu premija i veću dostupnost osiguranja. S druge strane, u slučaju potrebe za osiguranjem ratnih rizika, stranke se uvijek mogu i drugačije sporazumjeti.

U kontekstu tržišta osiguranja ratnih rizika, ponajviše se koristi u međunarodnom pomorskom prometu i zrakoplovstvu. U okviru tih vrsta transporta, na globalnoj razini, postoji obveza osiguranja i takvih rizika, uz svojevrsna graničenja odgovornosti i pokrića šteta od strane prijevoznika i osiguratelja. S obzirom na potencijalne financijske izdatke koji bi potencijalno nastali u slučaju nastanka štete ratnim događanjima, ne čudi limitiranost pokrića eventualnih šteta odnosno ograničenost pružanja usluge tog osiguranja. Unatoč tome, i takvo tržište vrlo efikasno funkcionira te za sada nema potrebe za promjenama ili eventualnim uplitanjima javnih vlasti ili međunarodnih organizacija. Ipak, treba biti na oprezu jer je povijest već nekoliko puta pokazala da se katastrofalne posljedice mogu dogoditi bez najave, u samo nekoliko sekundi.

Zaključno, osiguranje ratnih rizika, zbog svoje složenosti, zahtijeva specifičan pristup. Budućnost ovog sektora uvelike će se razlikovati od trenutnog, prvenstveno zbog geopolitičkih promjena, napretka tehnologije, oružja, načina ratovanja te posljedica koje mogu prouzročiti. Stoga je potrebno kontinuirano prilagođavati pravne okvire i prakse osiguravatelja kako bi se što bolje odgovorilo na izazove koje ovi rizici donose.

7. POPIS LITERATURE

Knjige i članci:

1. Bjelić Dragana, Štete nastale kao posljedica ratnih rizika – štete isključene iz osiguranja, Pravo i porezi br. 3/14., ožujak 2014.
2. Davey Michael, Davey James and Caplin Oliver, Miller's marine war risks, fourth edition, Informa Law from Routledge, 2020.
3. IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, PPP god. 50 (2011), 165, str. 362 – 382.
4. Jakaša Branko, Pravo osiguranja, PFZ Biblioteka Udžbenici i skripta, Zagreb, 1984.
5. Jelinić Srećko, Naknada ratne štete i osiguranje od ratnih rizika, EKON. VJESNIK 1 (6): 77-88, 1993.
6. Marin Jasenko, Osnove statusno-nadzornog prava osiguranja u Europskoj uniji i Republici Hrvatskoj s posebnim osvrtom na pravno uređenje distribucije osiguranja, materijal za studente, PFZG
7. Marin Jasenko, Dokumentacija: Predgovor Atenske Konvencije iz 2002. godine, PPP god. 50 (2011), 165, str. 305 – 308.
8. Marin Jasenko, Ugovori o prijevozu putnika i prtljage, materijal za studente, PFZG, PowerPoint prezentacija, 2021.
9. Matijević Berislav, Osiguranje sudska praksa, Libertin naklada d.o.o. Rijeka 2014.
10. Pavić Drago, Osiguranje ratnih rizika, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46, 3/2009.
11. Pavić Drago, Pomorsko osiguranje – pravo i praksa, Književni krug Split 2012.
12. Pavić Drago, Ugovorno pravo osiguranja – komentar zakonskih odredaba, Tectus, Zagreb, 2009.
13. Pospišil Miler Marija, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 43, br. 158, 2004.

Pravni izvori:

1. Ženevske konvencije i dopunski protokoli ("Narodne novine - Međunarodni ugovori" br. 5-23/94.)
2. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. ("Narodne novine - Međunarodni ugovori" br. 2/1997.)

3. Protokol iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine ("Narodne novine - Međunarodni ugovori" br. 2-14/13.)
4. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz ("Narodne novine - Međunarodni ugovori" br. 9-116/07.)
5. Uredba (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem (Official Journal of the European Union, L 138, 30 April 2004, stranice 1 – 6)
6. Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća (Official Journal of the European Communities, L 285, 17 October 1997, stranice 1 – 3)
7. Uredba (EZ) br. 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. svibnja 2002. o izmjeni Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća (Official Journal of the European Communities, L 140, 30 May 2002, stranice 2 – 5)
8. Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (Official Journal of the European Union, L 131, 28 May 2009, stranice 24 – 46)
9. Zakon o osiguranju ("Narodne novine" br. 30/15., 112/18., 63/20., 133/20., 151/22.)
8. Zakon o obveznim odnosima ("Narodne novine" br. 35/05., 41/08., 125/11., 78/15., 29/18., 126/21., 114/22., 156/22., 145/23., 155/23.)
10. Pomorski zakonik ("Narodne novine" br. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13., 26/15., 17/19.)
12. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu ("Narodne novine" br. 151/05., 36/09., 75/09., 76/13., 152/14., 155/23.)
13. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu ("Narodne novine" br. 132/98., 63/08., 134/09., 94/13.)
14. Zakon o odgovornosti za nuklearnu štetu ("Narodne novine" br. 143/98., 114/22.)
15. Zakon o odgovornosti za štetu nastalu uslijed terorističkih akata i javnih demonstracija ("Narodne novine" br. 117/03.)

Sudska praksa:

1. USRH, U-III/1006/1998 od 14. lipnja 2001.
2. VSRH, Rev-1070/98 od 27. prosinca 2001.
3. VSRH, II Rev-96/01 od 15. studenog 2001.
4. VSRH, Rev-222/2007-2 od 4. travnja 2007.

5. VSRH, Rev-423/2001-2 od 5. svibnja 2005.

Internetski izvori:

1. Cambridge dictionary, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/risk> (01.06.2024.)
2. Rule Book 2024-2025, War Risk Rules, NorthStandard, <https://north-standard-staging.s3.eu-west-2.amazonaws.com/wp-content/uploads/2024/01/06201424/War-Rule-Book-2024-25.pdf> (01.06.2024.)
3. Shoreline Ltd., <https://www.shoreline.bm/> (19.06.2024.)