

Doktorski rad: HARMONIZACIJA PRAVA SUVREMENOG MEĐUNARODNOG KARGO OSIGURANJA

Doktorandica: Ivana Lovrić

SAŽETAK

Međunarodno kargo osiguranje bitno obilježava njegova međunarodna narav. Unatoč tome, ono nije formalno međunarodno pravno uređeno, kao što nije pomorsko osiguranje općenito. Ne postoji međunarodna konvencija koja bi uređivala odnose iz toga osiguranja, a niti poseban jedinstveni autonomni regulativ za te odnose. Svaki pravni sustav poznaje svoje vlastito pravo pomorskog, odnosno transportnog osiguranja, koja su u brojnim pitanjima međusobno različita.

Postojeća neusklađenost prava poredbenopravnih sustava, njihova djelomična zastarjelost i necjelovitost u odnosu na suvremene zahtjeve, pričinja smetnju bržem i pravno sigurnijem odvijanju međunarodnih gospodarskih aktivnosti. Takvo stanje ukazuje na prijeku potrebu izjednačavanja prava pomorskog osiguranja.

Danas je općeprihvaćeno da izjednačenje prava pomorskog osiguranja putem posebne međunarodne konvencije nije primjerena metoda za te odnose, pa se od toga potpuno odustalo. Prednost se daje postupku usklađivanja prava, odnosno harmonizaciji prava kao općeprihvaćenom postupku za uređivanje odnosa s međunarodnim obilježjem.

Harmonizacija prava i prakse međunarodnog kargo osiguranja temeljna je pretpostavka za ostvarenje veće pravne sigurnosti i ekonomske učinkovitosti u odnosima iz međunarodne kupoprodaje u suvremenim globaliziranim uvjetima. Suvremeni proces harmonizacije ugovornog prava pomorskog osiguranja u praksi nije proveden sustavno i cjelovito.

Najznačajniji dosadašnji rezultati u postupku harmonizacije prava jesu Prijedlog *CMI Vodič za formuliranje ugovora o pomorskom osiguranju*, a u okviru prava EU – *Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)*. Time ni izbliza problem nije riješen. Vodič CMI obuhvatio je samo četiri pitanja i ima pravni status preporuke u odnosu na pitanje *dobre vjere, prijavljivanja značajnih okolnosti, promjene rizika te bitnih ugovorenih uvjeta*. EU načela ugovornog prava osiguranja (PEICL) *regionalni je pravni akt i daje samo opći pravni okvir, dok je pomorsko osiguranje univerzalni fenomen i zahtijeva opće međunarodno rješenje*.

Temeljna svrha ovog znanstvenog istraživanja jest ustanoviti sličnosti i razlike između pojedinih pravnih sustava, ocijeniti utemeljenost postojećih rješenja i predložiti *de lege ferenda* rješenja kojima će se osuvremeniti pravo pomorskog osiguranja i ostvariti priželjkivani viši stupanj harmonizacije prava. Ovim znanstvenim istraživanjem je dokazano da je provođenje takva postupka opravdano i ostvarivo.

Zbog različitih rješenja u poredbenopravnim sustavima, prema rezultatima ovoga znanstvenog istraživanja, postupkom harmonizacije na jedinstven način treba riješiti pitanje oblika ugovora, pojam ugovora o pomorskom osiguranju te primjenu prava pomorskog osiguranja na prijevoze koji se dijelom odvijaju morem, a dijelom drugim načinima prijevoza, posebice u multimodalnom prijevozu. Potrebno je također ujednačiti pitanje primjene prava na ugovore koji se odvijaju kopnom, a osiguranje je sklopljeno prema standardnim uvjetima pomorskog osiguranja.

U osiguranju robe kao osigurani predmet javlja se *roba u smislu objekta prijevoza – teret (kargo)*. U poredbenopravnim sustavima ne postoji jedinstveno rješenje u odnosu na brojna pitanja vezana uz sam osigurani predmet. U postupku harmonizacije potrebno je jasno naglasiti da je postojanje prijevoznog pothvata bitna pretpostavka za sklapanje ugovora i njegovu valjanost. Zatim, treba na jedinstven način regulirati pitanje vrijednosti robe kao osiguranog predmeta, kao i tretman robe složene na palubi broda, odnosno definirati pojam „robe“ (*goods*) u smislu osiguranog predmeta.

Ugovorne odredbe koje predodređuju pravo na zahtjev za naknadu štete i visinu obveze osiguratelja, prema naravi stvari, jesu ugovorne odredbe o: *osiguranim rizicima, osiguranim štetama, osiguranim troškovima, osiguranju osiguranika od odgovornosti, isključenjima iz osiguranja, ograničenjima u pokriću, trajanju osiguranja, mjerodavnom pravu i jurisdikciji*. U svim tim pitanjima postoje značajne razlike između pojedinih pravnih sustava, pa ih treba obuhvatiti postupkom harmonizacije. Posebice je potrebno harmonizirati odredbe o opsegu (širini) pokrića osiguranjem u okviru više tipiziranih oblika standardnih uvjeta osiguranja.

U mnogim pravnim sustavima, napuštanje tradicionalnog koncepta trajanja osiguranja robe „od skladišta do skladišta“ te uvođenje novog koncepta prema kojem osiguranje traje „od police do iskrcaja“ (*shelf to unloading*) čini potrebu za harmonizacijom prava u kargo osiguranju još većom.

Na temelju ovoga znanstvenog istraživanja, mogu se izvesti zaključci o potrebi harmoniziranja *de lege ferenda* odredbi o osiguranju robe iz Pomorskog zakonika RH i

Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi BiH, kao i o njihovoj mogućoj harmonizaciji s najnovijim razvojem prava međunarodnog kargo osiguranja u svijetu.

Harmonizaciju prava potrebno je provesti na način koji će u najvećoj mogućoj mjeri ukloniti potrebu primjene nacionalnih pravila međunarodnog privatnog prava (kolizijsko pravo). Na temelju rezultata ovog znanstvenog istraživanja, može se zaključiti da harmonizaciju prava međunarodnog kargo osiguranja, kao i osiguranja pomorskog kaska, valja provesti na autonomnom polju donošenjem jedinstvenih pravila ili modela standardnih uvjeta za osiguranje robe i brodova, koje će prihvatiti odgovarajuća međunarodna tijela i organizacije.

SUMMARY

International cargo insurance is considerably characterized by its international nature. However, in spite of this, cargo insurance is not formally regulated through international law, just like generally maritime insurance isn't. There's no single international convention nor a special autonomous regulation governing cargo insurance relations. Every legal system knows its own law on maritime and transport insurance which differs in numerous questions.

Discrepancy in comparative legal systems, their partial obsolescence and incompleteness in answering contemporary demands, presents an obstacle for quick and safe running of international trade. This points out to an urgent need for maritime insurance law unification. Today it is generally accepted that international convention is not appropriate method for maritime insurance law unification therefor, this idea was abandoned completely. Preference was given to a process of law harmonization as it is generally the accepted method for regulating international relations.

Harmonization of international cargo insurance law and practice is fundamental prerequisite for the realization of greater legal security and economic efficiency in international trade and today's globalization. Contemporary process of harmonization of maritime insurance contract law in practice was not conducted systematically.

The most significant results in the harmonization process of law on cargo insurance, so far achieved are the CMI *Guidelines for the formulation of Marine Insurance Law*, and in the EU framework *Principles of European Insurance Contract Law* (PEICL). However, this hasn't solved the problem even nearly. CMI *Guidelines* refer to only four issues and have the legal status of a recommendation in relation to the question of *Good faith, Disclosure, Alteration of risk & Essential Terms*. EU *Principles of European Insurance Contract Law* are only a regional act of law that gives a legal framework in general, while maritime insurance is universal phenomenon which requires an international uniform solution. The fundamental purpose of this research is to ascertain the similarities and differences between legal systems, evaluate merits of existing solutions and propose *de lege ferenda* solutions that will contemporize the maritime insurance law and achieve the desired, higher degree of law harmonization. This scientific research has proved that the implementation of such procedure is justified and attainable.

Due to different law solutions in comparative legal system, according to the results of this scientific research, the process of harmonization should resolve, in a unique way, the

issue of the insurance contracts form, the meaning of the term marine insurance contract and the application of maritime insurance law in transports which are partly carried out by sea and partly carried by other means of transport, especially in case of multimodal transport. Also, it is necessary to harmonize the application of law on contracts that are carried out by land, while insurance is concluded according to the standard terms in maritime insurance.

In cargo insurance, goods in term of the object of transportation – cargo, appear as the subject of insurance. In comparative law systems, there is no single solution in respect to a number of questions related to the subject of insurance itself. In the process of harmonization it's necessary to emphasize that the existence of transport undertaking is an essential precondition for the conclusion of cargo insurance contract and its validity. Also, in a uniform way should the question of the value of goods as subject of insurance be regulated, as well as the treatment of goods transported on a ships deck, and respectively define the meaning of the term “goods” as subject of insurance.

Contractual provisions that predetermine the right of an insured to place a claim for compensation and the amount of indemnity under the insurance, are contractual provisions on: covered risks, insured damages, insured costs, liability insurance, exclusions from the insurance, limitations in coverage, duration of the insurance, applicable law and jurisdiction. There are considerable differences between legal systems in terms of these provisions and should be included in the process of harmonization. In particular, it is necessary to harmonize the provisions on the extent of cover in multiple standardized forms of cargo insurance terms and conditions.

Regarding the duration of cargo insurance, in many jurisdictions the abandonment of the traditional concept “from warehouse to warehouse” and the introduction of a new concept, according to which insurance runs “from shelf to unloading” makes the need for harmonization of law in cargo insurance even more.

Conclusion drawn from this scientific research is that there is the need for *de lege ferenda* harmonization of cargo insurance provisions in Croatians maritime code *Pomorski zakonik* and in Bosnia and Herzegovinians maritime code *Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi*, as well as that the harmonization with the latest developments of law on international cargo insurance is possible.

Harmonization should be carried out in a way that will eliminate the need for applying national rules of private international law in the greatest possible extent. Based on this scientific research results, it is to be concluded that the harmonization of international cargo insurance, as well as maritime hull insurance, is to be executed on an autonomous field

through uniform rules or models of standard terms and conditions for ensuring goods and ships, set by appropriate international bodies and organizations.