

VALUTACIJA FLOTE

VALUTATION FLEET

MILOVAN GRDINIĆ,
Fakultet za pomorstvo Kotor

Apstrakt: Osiguranju broda redovno prethodi poseban postupak procjene vrijednosti broda radi određivanja cijene osiguranja. Za razliku od osiguranja robe, gdje se relativno jednostavno određuje vrijednost osiguranog predmeta, jer se kao njena osnovica uzima fakturna vrijednost, kod osiguranja brodova to najčešće nije moguće bez prethodne procjene iznosa na koji treba procijeniti osiguranje da bi se na odgovarajući način zaštitili interesi osiguranika u odnosu na brod. Taj se prethodni postupak naziva valutacija broda ili flote brodarka.

Procjena vrijednosti broda u savremenim uslovima je jedno od najkontraverznijih i praktično najsloženijih pitanja kod sklapanja ugovora o osiguranju broda. Tome prije svega doprinosi nestabilnost svjetskog pomorskog tržišta s velikim oscilacijama u tržišnim vrijednostima brodova. Ona se odnosi na svjetsko pomorsko tržište, a neizbježno se odražava i na naše pomorsko tržište. Vrijednost brodova na tržištu ne zavisi isključivo od troškova njihove izgradnje nego i od stepena isplativosti bavljenja pomorskim preduzetništvom, mogućnosti zaposlenja broda, troškova njegove eksploatacije i od niza drugih okolnosti. Zbog toga dolazi do značajne nesrazmjere između uloženi sredstava za nabavku brodova i njihovih tržišnih vrijednosti.

Odgovarajuća procjena vrijednosti broda je presudno značajna za funkciju osiguranja u uslovima nagle deprecijacije valute u kojoj se sklapa osiguranje u odnosu na valute koje se na tržištu novca slobodno mogu mijenjati jedna za drugu. Veliki je i uticaj inflacije, koji se odražava na rast cijena gradnje brodova, kao i na troškove popravki. U takvim uslovima se samo periodičnim korigovanjem osiguranih svota, u zavisnosti od visine inflacije, može doskočiti potrebi da osigurana svota odražava stvarnu vrijednost interesa pod rizikom. Što je inflacija veća, korekcije vrijednosti moraju biti češće. Uprkos takvoj praksi, gotovo da nije moguće na odgovarajući način održati osiguranje u njegovoj osnovnoj privrednoj funkciji. Kolika je zaista vrijednost naknade iz osiguranja u domaćoj valuti za pretrpljeni gubitak jedne stvari ako se tom naknadom više nije moguće na tržištu nabaviti takva stvar istih ili sličnih karakteristika? Čine li takve pojave izlišnim svaku raspravu o procjeni vrijednosti brodova? Odgovor je negativan. U svakoj pa i u opisanoj situaciji moraju se respektovati praksom potvrđena načela. Cilj ovog rada je da se objasne ta načela i iskustva.

Ključne riječi: broderske usluge, valutacija flote, višak odgovornosti, zajednička havarija, valutirana polisa.

Abstract: Special procedure of assessing ship's value usually precedes ship insurance for the sake of determining price of insurance. Comparing to goods insurance, where value of the insurance object is rather easily determined, as the invoicing price is taken for its basis, ship insurance in most cases is not possible unless previous valuation of amount to which the insurance applies has been assessed. In this way, the interests of insured party in respect of ship are protected. This previous procedure is called ship valuation or valuation of ship owners' fleet.

Assessment of ship's value in current conditions is one of the most controversial and practically most complex issues as far as conclusion of contracts on ship insurance is concerned. This is to a great extent influenced by instability of world maritime market with great fluctuations relating to market values of ships. It relates to world maritime market and inevitably reflects on our maritime market. Value of ships on market does not solely depend on costs of their construction but also on the level of viability in dealing with maritime entrepreneurship, opportunity to be employed on board ship, expenses of its exploitation and a range of other circumstances. In consequence, there is a substantial disparity between invested funds for ship acquisition on one side and their market value on the other.

Adequate valuation of ship's value is of prime importance for operation of insurance in conditions of sudden depreciation of currency in which insurance is concluded in relation to currencies which can be freely exchanged on the money market. Also, there is big impact of inflation which reflects on the growth on ship construction prices as well as on repair costs. In these conditions only periodical correction of insured amounts, depending on inflation rate, may tackle the need for insured amount to keep real value of interests at risk. Bigger inflation leads to more frequent corrections of value. Despite of such practice, it is almost impossible to adequately maintain insurance in its basic economic function. What is the real value of insurance compensations in domestic currency for sustained loss of one thing if in such case acquisition of the same or similar thing on the market is not covered by such compensation? Don't these aspects make every discussion on valuation of ship's value superfluous? Answer is negative. In every and even in above elaborated situation principles confirmed in practice are to be obeyed. The aim of this paper is to explain these principles and experiences.

Key words: Shipping services, currency fleet, excess liability, average disbursement, valued policy.

JEL Classification: L91;

Preliminary communications; Received: August 17, 2009

1. Uvod

Osiguranje broda kao i svako drugo osiguranje sklapa se na određenu svotu (osigurana svota - *Sum Insured Amount Insured*). Kriterijum za procjenu visine svote na koju će se sklopiti osiguranje broda je vrijednost osiguranog predmeta. Pod tim se podrazumijeva stvarna vrijednost interesa izraženog u novcu koji je pravno dopušteno osigurati (*insurable value*). Pravilna procjena visine vrijednosti osiguranog predmeta osigurava svrhu sklapanja ugovora o osiguranju kao ugovora o naknadi za štetu. Osiguranje treba provesti na onu vrijednost koja osigurava da naknada iz osiguranja predstavlja novčani ekvivalent koji po svojoj vrijednosti odgovara pretrpljenoj šteti. Ili, kako je to idealno zamišljeno prema Arnouldu, da osiguranika u slučaju štete dovede u istovjetnu situaciju u kojoj bi se nalazio da do štete nije došlo¹.

Pri procjeni vrijednosti broda za potrebe osiguranja uzimaju se u obzir svi njegovi elementi koji su obuhvaćeni osiguranjem broda². To znači da se ne uzima u obzir samo vrijednost trupa i strojeva broda nego i vrijednost njegove opreme, zaliha i dr. Kako se procjena obavlja prije sklapanja ugovora o osiguranju vrijeme mjerodavno za ocjenu vrijednosti broda je vrijeme na početku osiguranja. Zbog toga se najčešće ta vrijednost uzima kao mjerodavna kod utvrđivanja stvarne vrijednosti broda³. U osiguranju se, međutim, brod posmatra kao stvar za privređivanje. Ta okolnost redovno nameće potrebu da se osim osiguranja samog broda sprovede niz dodatnih osiguranja. Brodar u eksploataciji broda može biti izložen raznim troškovima kao što su na primjer, troškovi ponovnog opremanja broda, uzimanje dodatnih zaliha i dr. Ti su troškovi pogodni za osiguranje i njihovo se osiguranje naziva *Hull interest – disbursements*. Moguće je da svota na koju je sklopljeno osiguranje bude preniska za poslovanje broda u određenim posebnim okolnostima. Tada je moguće brod osigurati osim na prvobitnu osiguranu svotu i na dodatnu svotu – tzv. "*increased value*". Kod sklapanja osiguranja valja voditi računa i o mogućoj visini odgovornosti iz vanugovornih odnosa. Ako brodar ocijeni da svota na koju je preuzeo osiguranje broda ne pokriva 75 % moguće odgovornosti npr. iz sudara brodova, iznos odgovornosti iznad osigurane svote može pokriti posebnim osiguranjem "viška odgovornosti" (*Excess Liabilities*). Jedno od dodatnih osiguranja u odnosu na brod je i osiguranje troškova zajedničke havarije i spašavanja (*Average Disbursements*). Tim osiguranjem brodar i drugi učesnici u zajedničkom poduhvatu osiguravaju troškove i izdatke kojima mogu biti izloženi uprkos provedenom postupku obračuna havarije.

2. Valutacija flote

Valutaciju flote jednog plovila može jednostrano odrediti ugovaratelj osiguranja, ali vrijednost tog plovila za

osiguranje stranke mogu utvrditi dogovorno. Tada govorimo o ugovorenoj vrijednosti osiguranog predmeta (*Agreed Value*). Ta vrijednost mora biti navedena u ugovoru ili polici osiguranja s naznakom da se radi o ugovorenoj vrijednosti.⁴ Takve police nazivamo valutirane police (*Valued Policy*). Ako iz police nije vidljivo da je vrijednost osiguranog predmeta ugovorena takva polica se naziva nevalutirana i vrijednost navedena u polici se smatra osiguranom svotom a ne ugovorenom vrijednošću (*Unvalued Policy*). Tada se kao kriterijum za ocjenu vrijednosti osiguranog predmeta uzima njegova stvarna vrijednost.

Nova pomorska polica (MAR ili sl.) sadrži rubriku "ugovorena vrijednost" i rubriku "osigurana svota" (*Amount Insured*) u koje se upisuje odgovarajući podatak. Zbog toga u njenoj primjeni nije potrebno kod oznake ugovorene vrijednosti navoditi "*so valued*" ili "*valued at*", kao što je to bio slučaj u primjeni S.G. police.

Police osiguranja broda su gotovo bez izuzetka valutirane police. Nevalutirane police se u praksi javljaju jedino kod osiguranja čamaca ili manjih brodova. U uslovima inflacije i velikog rasta troškova popravka osiguratelji primjenom nevalutiranih polica nastoje osigurati svoje pravo na prigovor postojanja podosiguranja. O tome da li je vrijednost osiguranog predmeta među strankama ugovorena ili nije zavise pravni učinci odredaba ugovora ili police osiguranja o vrijednosti osiguranog predmeta. Ti su učinci različiti pa je o njima potrebno voditi računa kod sklapanja ugovora o osiguranju. Radi boljeg razumijevanja treba se ukazati na pravne učinke odredaba police o vrijednosti osiguranog predmeta.

Osigurana svota navedena u polici ili ugovoru o osiguranju ima tri osnovne funkcije: a) gornja granica obaveze osiguratelja za štete pokrivene osiguranjem, b) služi kao osnovica za obračun naknade štete i c) služi kao osnovica za obračun premija osiguranja.

Za štete pokrivene osiguranjem osiguratelj je u obavezi preko osigurane svote samo u slučajevima koji su predviđeni zakonom ili ugovorom. Kod osiguranja broda to su: troškovi spašavanja osiguranika – čl. 716. ZPUP (*Sue and Labour Charges*), naknada iz osiguranja odgovornosti – čl. 749. ZPUP (*Collision Clause*), troškovi utvrđivanja i likvidacije štete – čl. 719. ZPUP. Kod osiguranja broda osigurana svota se primjenjuje na štete proistekle iz jednog događaja ("*anz one casualty*" v. čl. 69. MIA). Osim navedenog osigurana svota je od značaja i za utvrđivanje drugih obaveza iz ugovora: Gornja je granica obaveze osiguratelja i za troškove spašavanja osiguranika (*Sue and Labour*), odgovornost iz sudara najčešće je ograničena na 75 % osigurane svote. U osiguranju broda redovno se kod utvrđivanja izvedenog potpunog gubitka uzima da je vrijednost broda u popravljenom stanju njegova osigurana vrijednost. To načelo slijedi i za osiguranje kontejnera.

¹ Arnould Law of Marine Insurance and Average, London, 1987. p. 287.

² Opširnije: D. Pavić, Brod kao osigurani predmet, Osiguranje i privreda, br. 4/1988.

³ Opširnije: INFRA.

⁴ Ta odredba u American Institute Hull Clauses (1987) glasi: "AGREED VALE – *The Vessel, for so much as concerns the Assured and the Underwriters in this Policy and shall be valued at... Dollars*".

3. Ugovorena vrijednost broda. Valutirane police

Ugovorena vrijednost osiguranog predmeta navedena u ugovoru ili polici osiguranja obavezuje obje ugovorene stranke (čl. 699. ZPUP, čl. 27.3. MIA. 1960). Ta vrijednost je mjerodavna za utvrđivanje svih prava i obaveza iz ugovora. Ugovorena vrijednost obavezuje stranke nezavisno od toga odgovara li stvarnoj vrijednosti osiguranog predmeta u vrijeme sklapanja osiguranja, osim ako se ne radi o izuzetku kada je moguće tu vrijednost osporavati. Eventualne promjene stvarne vrijednosti osiguranog predmeta u toku trajanja osiguranja takođe ne utiču na prava i obaveze stranaka u odnosu na ugovorenu vrijednost. Osiguratelj može osporiti ugovorenu vrijednost u vrlo ograničenom broju slučajeva. Prema Plovidbenom zakonu to je moguće samo u dva slučaja: a) ako se radi o stvarnoj grešci i b) ako ugovorena vrijednost u većoj mjeri premašuje stvarnu vrijednost osiguranog predmeta, tako da bi naknada štete na osnovu takve vrijednosti pružila osiguraniku znatan neopravdani dobitak (čl. 699). U engleskom pravu takva mogućnost je još više ograničena. Prema *Marine Insurance Act* (1906), osiguratelj može osporiti ugovorenu vrijednost samo u slučaju prevare (čl. 27. t. 3). To rješenje slijedi i francusko pravo⁵, a prihvaćen je i u UNCTAD-ovim uslovima za pomorsko osiguranje broda⁶. Prema norveškom i švedskom pravu, osiguratelja ne obavezuje ugovorena vrijednost ako je ugovaratelj osiguranja krivo informisao (*misleading*) osiguratelja o pojedinostima značajnim za procjenu vrijednosti broda⁷. Ako se radi o nadosiguranju s namjerom prevare takav ugovor ne obavezuje osiguratelja⁸.

Ugovorene vrijednosti i potpuni gubitak broda. Ugovorena vrijednost je mjerodavna za utvrđivanje prava iz osiguranja u slučaju potpunog gubitka kao i u slučaju djelimične štete. U slučaju potpunog gubitka broda iz osiguranja se kod valutiranih polica nadoknađuje šteta u visini ugovorene vrijednosti broda, a u visini stvarne vrijednosti broda kod nevalutiranih polica, ali ne iznad osigurane svote (čl. 714. st. 22 ZPUP, čl. 68. MIA. 1906). To pravilo vrijedi kako za stvarni, tako i za izvedeni potpuni gubitak broda. Za određivanje naknade iz osiguranja u slučaju stvarnog potpunog gubitka broda isključivo je mjerodavna ugovorena vrijednost. Ta vrijednost je prema našem pravu mjerodavna i za ocjenu da li je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda (čl. 720. st. 1. ZPUP)⁹. Suprotno tome, prema izričitoj odredbi *Marine Insurance Act* (1906), ugovorena vrijednost nije isključivo mjerodavna za tu svrhu (čl. 4. MIA, 1906). Osnovno načelo tog Zakona je da se izvedeni potpuni gubitak broda ne utvrđuje upoređiva-

njem troškova popravki i ugovorene vrijednosti broda u popravljenom stanju (čl. 60. 2. ii. MIA. 1906). Moguće je ugovoriti i drugačije. Kod nekih je osiguranja taj princip je iz praktičnih razloga napušten. Prema institutskim klauzulama za osiguranje brodova, za utvrđivanje da li je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda, kao vrijednost broda u popravljenom stanju uzima se njegova osigurana vrijednost¹⁰. Pri tome se neće uzeti u obzir vrijednost broda u oštećenom stanju ili njegova vrijednost kao starog željeza ili otpatka. Posljedica tog pravila će se o izvedenom potpunom gubitku raditi samo onda kada bi troškovi popravke premašili osiguranu svotu broda¹¹. Ovo načelo slijede i ostale klauzule za osiguranje brodova, klauzule za osiguranje vozarina i klauzule za osiguranje kontejnera¹².

Ugovorena vrijednost i nadosiguranje broda. Ne postoji pravilo do kojeg će iznosa iznad stvarne vrijednosti broda osiguratelj biti u obavezi a iznad kojeg će iznosa imati pravo da ospori ugovorenu vrijednost. Plovidbeni zakon, osim što propisuje da osiguratelj ima pravo osporiti ugovorenu vrijednost u slučaju kada ona "u većoj mjeri" premašuje stvarnu vrijednost" usled čega bi osiguranik ostvario "neopravdani dobitak" (čl. 699), ne poznaje posebne kriterijume za utvrđivanje takvog slučaja.¹³ Takvi kriterijumi nijesu izrađeni ni u našoj sudskoj praksi. Iz toga proizilazi da valjanost prekoračenja stvarne vrijednosti broda valja ocjenjivati primjenom načela osigurljivog interesa. To znači da će prekoračenje biti valjano ako je ono u granicama materijalne zainteresovanosti osiguranika. Drugim riječima, ako osiguranik naknadom iz osiguranja ne bi ostvario "neopravdani dobitak".

Marine Insurance Act (1906) u odnosu na visinu osigurane vrijednosti ne poznaje nikakvo ograničenje, osim ako se nije radilo o prevari. To ne znači, međutim, da u engleskom pravu u tom pogledu postoji neograničena sloboda. Ograničenja proizilaze iz opštih načela, načela osiguranog interesa i načela "dobre volje" (*good faith*). Uopšte, ni značajno prekoračenje, a priori, ne uzima se kao prevara ako je ono opravdano zakonitim poslovnim razlozima.¹⁴ Ako postoje posebni opravdani razlozi za značajni-

¹⁰ Institute Time Clauses, Hulls – 1/10/83 (klauzula 19).

¹¹ Prema norveškom NPL izvedeni gubitak broda postoji i kada bi troškovi popravke iznosili najmanje 80 % od stvarne vrijednosti broda ili od njegove vrijednosti u popravljenom stanju, prema tome koja je od tih vrijednosti viša (p. 163. st. 2), a prema švedskim Hull Insurance Conditions-kada bi troškovi popravke iznosili najmanje 80 % od ugovorene vrijednosti broda (p. 28. t. 1).

¹² Institute Container Clauses – Time, 1/1/87 (klauzula 16).

¹³ Seeversicherungs – Bedingungen, 1909 (p. 6. st. 2), a sadrži ga i švedski Insurance Act. 1927. koje rješenje je u Hull Insurance Conditions, 1976. zamijenjeno drugim (vidi opširnije u: INFRA).

¹⁴ U predmetu "Gunford" (1911) prodajna cijena broda je bila Listg 9000 a ugovorena vrijednost u polici Listg 18500. Prema stanovištu suda nije se radilo o prevari, a ni o prećutivanju važnih činjenica. Prema Lordu Shawu razumljivo je i zakonito da se pri procjeni vrijednosti uzimaju u obzir tržišni razlozi, a prema Lordu Robsonu moguće je da postoje zakoniti poslovni razlozi za razliku između prodajne vrijednosti broda i ugovorene vrijednosti iz police. Prema uvjerenju autora najnovije redakcije Arnauld's Law of Marine Insurance, nadosiguranje od 100 % nije uopšte neuobičajeno (16 izdanje, str. 294. fus. no. 39).

⁵ Police Francaise d'assurance maritime sur corps de tous navires, 1987, čl. 7. st. 1.

⁶ UNCTAD model clauses, Marine Hull Insurance (All Risks Cover) – klauzula F.10.1.1.

⁷ Vidi: norveški Marine Insurance Act. 1964. (p. 8), švedski Hull Insurance, Condition (p. 2).

⁸ Ibid., p. 10.

⁹ Takvo rješenje poznaju i UNCTAD-ovi uslovi za pomorsko osiguranje broda (11.4.).

je prekoračenje visine osigurane svote osiguranik je dužan prilikom sklapanja osiguranja u skladu s načelom dobre volje, informisati osiguratelja o tim razlozima. Takva činjenica smatra se "*material fact*", prećutanje koje (*nondisclosure*) ima za posljedicu relativnu ništavost ugovora (*voidable*). Iz toga proizilazi da uprkos tome što ne postoji zakonsko ograničenje visine svote na koju će se sklopiti osiguranje, u engleskom pravu postoje tri slučaja kada će policia biti pravno nevaljana: a) namjerno nadosiguranje radi prevare osiguratelja, b) okolnosti slučaja pokazuju da svrha sklapanja ugovora nije bila zaštita materijalnih interesa nego igra na sreću i c) ako se radi o takvom stepenu nadosiguranja iznad stvarnog interesa da mijenja prirodu samog posla, a ta ja okolnost osiguratelju prećutana prilikom sklapanja osiguranja. Tada osiguratelj ima pravo da poništi ugovor (*avoid the contract*. čl. 17. MIA, 1906). Posljedice poništenja nastupaju od sklapanja ugovora (*ex tunc*).

U sva tri gornja slučaja se ne radi o tzv. pravu osiguratelja da "otvori" policu zbog nadosiguranja nego o slučajevima kada policia odnosno ugovor nije pravno valjan. Što se tiče prava osiguranja da "otvori" policu, u engleskoj praksi se uzima da osiguratelj kod osiguranja robe. Od osiguratelja se, naime, s pravom očekuje da poznaje vrijednosti brodova na pomorskom tržištu. To znači da je osiguratelj s dužnom pažnjom dužan ocjenjivati osnovanost predloženih osiguranih vrijednosti. Osiguratelj međutim uvijek ima pravo da ocjenjuje da li uopšte postoji osigurani interes u odnosu na osigurani predmet, tj. da li je osigurani interes uopšte u riziku osiguranika ili je to samo dijelom. Npr. osigurana je vozarina koja je u cjelosti unaprijed naplaćena. Postojanje osiguranih interesa pretpostavka je valjanosti ugovora o osiguranju. Prema tome i obaveza osiguratelja kreće se u onom opsegu u kojem postoji osigurljiv interes. Prema švedskom *Hull Insurance Conditions*, ako je ugovaratelj osiguranja krivo informisao osiguratelja u odnosu na vrijednost broda, makar to bilo i u dobroj volji, naknada za štetu će se obračunati prema stvarnoj vrijednosti broda, tj. kao da se radilo o nevalutiranoj polici (p. 2).

4. Ugovorena vrijednost i podosiguranje broda

Osigurati se može samo dio ugovorene vrijednosti broda. Tada se radi o podosiguranju. Pod tim se ne razumije slučaj kada osiguranik punu ugovorenu vrijednost broda osigura kod više osiguratelja. Na primjer, ugovorena vrijednost broda je 10.000, a kod četiri osiguratelja osigura se po 25% te vrijednosti, tj. kod svakog od njih osigura 2.500. Kada se osigura samo dio ugovorene vrijednosti broda policia osiguranja osim ugovorene vrijednosti sadrži i oznaku osigurane svote. U takvom slučaju kriterijum za ocjenu obaveze osiguratelja osigurana je svota a ne

ugovorena vrijednost. Razlika iznad osigurane svote do ugovorene odnosno stvarne vrijednosti broda data je u riziku osiguranika. Primjer: Ugovorena vrijednost broda je 15.000, a osiguran je na svotu od 10.000. U slučaju potpunog gubitka broda maksimalna obaveza osiguratelja, jednog ili više njih biće svega 10.000. Ako je nastupio djelimični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta, osiguratelj je u obavezi da nadoknadi nastalu štetu samo u proporciji, tj. srazmjerno odnosu između osigurane svote i ugovorene vrijednosti osiguranog predmeta (čl. 703. ZPUP). Primjer: Brod je osiguran na svotu od 9.000, a njegova ugovorena vrijednost je 15.000. Visina nastale štete pokrivene osiguranjem iznosila je 3.000. Naknada iz osiguranja u slučaju djelimične štete utvrdiće se ovako: $3.000 \times X$, a $X = 9000/15.000 = 0,6$, pa je $3000 \times 0,6 = 1.800$. Dakle, osiguranina će iznositi 1.800 a ostatak štete do 3.000 snosiće sam osiguranik.

Stvarna vrijednost broda. Nevalutirane police. Ako vrijednost broda kao osiguranog predmeta među strankama nije ugovorena kao vrijednost osiguranog predmeta uzima se stvarna vrijednost broda. Nevalutirane police osim osigurane svote ne moraju sadržavati i oznaku stvarne vrijednosti osiguranog predmeta (čl. 700. st. 2. ZPUP). Osigurana svota ne predstavlja stvarnu vrijednost osiguranog predmeta. Stvarna vrijednost osiguranog predmeta ocjenjuje se tek pri određivanju naknade iz osiguranja. Zbog toga se takve police ponekad nazivaju i "opet policy". Prilikom određivanja naknade iz osiguranja upoređuje se svota na koju je brod osiguran i njegova stvarna vrijednost (usp. čl. 703 ZPUP, čl. 28 MIA. (1906). Kao kriterijum za određivanje stvarne vrijednosti uzima se osigurana vrijednost interesa (engl. *insurable value*). U nekim pravnim sistemima propisano je što se sve uzima u obzir pri određivanju te vrijednosti. Npr. u engleskom pravu (v. INFRA). Kao stvarna vrijednost uzima se njegova tržišna vrijednost. Ako tu vrijednost nije moguće sa sigurnošću utvrditi, kao kriterijum za ocjenu stvarne vrijednosti broda može se uzeti nabavna vrijednost broda (ako se radi o novijem brodu) ili cijena novog sličnog broda umanjena za normalnu amortizaciju (*replacement Value*). U praksi je vrlo složeno utvrđivati stvarnu vrijednost broda kod određivanja naknade iz osiguranja. To je osnovni razlog da se nevalutirane police ne primjenjuju kod osiguranja brodova. Ako je osigurana svota manja od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta radi se o podosiguranju, pa se iz osiguranja nadoknađuje šteta samo srazmjerno odnosu između osigurane svote i stvarne vrijednosti osiguranog predmeta tj. primjenjuje se pravilo podosiguranja isto kao i u sistemu ugovorene vrijednosti (čl. 703 ZPUP, čl. 81 MIA, 1906). U slučaju nadosiguranja takođe je kod utvrđivanja naknade za štetu mjerodavna stvarna vrijednost. Ako je osigurana svota veća od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, pri likvidaciji štete će se uzeti u obzir samo stvarna vrijednost osiguranog predmeta (čl. 702 ZPUP, čl. 28, čl. 67, čl. 68. MIA, 1906).

Pri utvrđivanju stvarne vrijednosti broda kao osiguranog predmeta, uzimaju se u obzir svi njegovi elementi koji su prema mjerodavnom pravu ili ugovoru obu-

Takođe se naglašava da osiguratelji često preferišu više valutacije brodova jer im to donosi veće premije. Osim toga, oni su u mogućnosti da sami procjenjuju vrijednosti brodova ponuđenih u osiguranje. U sistemu integralne franšize više valutacije štite osiguratelja od malih šteta itd. (Opširnije: Arnauld, o.c. p. 294. 5).

hvaćeni osiguranjem broda.¹⁵ Tako se, na primjer, prema MIA (1906) kod određivanja vrijednosti broda u odnosima iz osiguranja uzima u obzir ne samo vrijednost broda nego i vrijednost njegove opreme, zalihe hrane za posadu, gorivo i drugi materijal, novac namijenjen za plate i troškove osiguranja (čl. 16. usp. čl. 730 ZPUP).¹⁶

Kao stvarna vrijednost osiguranog predmeta može se uzeti vrijednost broda na početku osiguranja, vrijednost u svakom trenutku za vrijeme trajanja osiguranja, što praktično znači vrijednost broda u trenutku nastanka štete ili vrijednost broda na kraju osiguranja. Ovo pitanje u uporedno-pravnim sistemima nije jedinstveno riješeno. Prema tome, o mjerodavnom pravu ili uslovima ugovora zavisice koji će se od navedenih sistema primjenjivati. Npr. prema našem, engleskom i norveškom pravu za ocjenu stvarne vrijednosti osiguranog broda mjerodavna je njegova vrijednost na početku osiguranja, osim ako nije drugačije izričito ugovoreno¹⁷. Prema švedskom *Marine Insurance Planu*, osigurana je vrijednost jednog interesa puna njegova novčana vrijednost u svakom odnosnom trenutku za vrijeme trajanja osiguranja osim ako je takva vrijednost posebno ugovorena ili ako drugačije ne proizilazi iz ugovora odnosno Plana. Praktično to znači da se vrijednost broda utvrđuje u trenutku nastanka štete (čl. 27.). Prema njemačkim ADS pravilima (1919), kao stvarna vrijednost broda uzet će se vrijednost broda na početku osiguranja. Ta će se vrijednost smatrati stvarnom vrijednošću broda i u trenutku nastanka štete (čl. 70).

Dvojna valutacija broda. U sistemu dvojne valutacije (*Dual Valuation*) polica osiguranja sadrži dvije različite ugovorene vrijednosti broda: jednu vrijednost za slučaj stvarnog i izvedenog potpunog gubitka broda, a drugu (višu vrijednost) za sve ostale štete pokrivena osiguranjem. To uključuje djelimične štete, zajedničku havariju, troškove spašavanja osiguranika, odgovornost iz sudara brodova i dr.¹⁸ Ovaj sistem se primjenjuje kod poslovanja starim i nesavremenim brodovima, kao i u uslovima depresije na svjetskom pomorskom tržištu. S obzirom na to da su stari i nesavremeni brodovi niskih tržišnih vrijednosti, a troškovi popravaka šteta na takvim su brodovima izuzetno visoki osiguranje provedeno na njihovu tržišnu vrijednost sa stanovišta pokriva djelimičnih šteta nije odgovarajuće.

¹⁵ Vidi: Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi – čl. 730. *Marine Insurance Act (1906)* – čl. 16. *Rules for Construction of Policy (MIA)* – Pravila 15. norveški *Marine Insurance Plan (1964)* – P. 149. švedski *Hull Insurance Conditions* – p. 1.2. italijanski *Codice della navigazione (1942)* – čl. 515. čl. 246. *American Institute Hull Clauses (1977)*, *Institute Yacht Clauses (1985)* – čl. 1. *Police Francaise d'assurance maritime sur corps de tous navires (1984)* – čl. 7.

¹⁶ Suprotno tome, prema njemačkim ADS pravilima (1919) stvarna vrijednost broda na početku osiguranja ne obuhvata troškove posade broda i troškove osiguranja (čl. 70).

¹⁷ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi – čl. 700. *Marine Insurance Act (1906)* – čl. 16. norveški *Marine Insurance Plan (1964)* – p. 7.

¹⁸ Odnosni dio *Institute Dual Valuation Clause (1/5/61)* glasi: a) Insured value for purposes of Total Loss (Actual or Constructive) b) Insured value for purposes other than Total Loss.

Tome se u primjeni *Dual Valuation Clause* nastoji doskočiti tako da se vrijednost broda za djelimične štete ugovara znatno iznad njihove tržišne vrijednosti kako bi ta vrijednost pokrila troškove popravaka takvih šteta. U suprotnom bi svako veće oštećenje broda rezultiralo njegovim izvedenim potpunim gubitkom. Druga vrijednost, tj. vrijednost za potpuni gubitak broda odgovara tržišnoj vrijednosti broda ili nešto iznad toga (npr. 10 %). U uslovima depresije na svjetskom pomorskom tržištu ovim se sistemom nastoji uštedjeti na troškovima osiguranja zbog relativno niske premije za potpuni gubitak broda.

Zbog različite primjene dvojne valutacije u poslovnoj praksi, kao i zbog potrebe da se spriječe moguće špekulacije, na nekim tržištima je provedena standardizacija *Dual Valuation Clause*. Tako na primjer, postoji posebna instituska klauzula. U primjeni *Institute Dual Valuation Clause* problem se rješava ovako: U slučaju potpunog gubitka osiguranog broda, iz osiguranja se nadoknađuje manji ugovoreni iznos (a); Ako troškovi popravke oštećenog broda prelaze manji ugovoreni iznos (a), osiguranik ima pravo izbora: da izjavi napuštanje broda zato što je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda ili da oštećeni brod popravlja. Tada se iz osiguranja nadoknađuju troškovi popravke najviše do višeg ugovorenog iznosa (b). Osiguratelj je dužan ispitati viši iznos i kada on prelazi stvarnu vrijednost broda. Prilikom utvrđivanja da li je nastupio izvedeni potpuni gubitak broda ugovorena vrijednost pod a) će se uzeti kao vrijednost broda u popravljenom stanju. Izvedeni potpuni gubitak broda postoji samo ako troškovi popravke prelaze ugovorenu vrijednost pod a). Osiguranik nije dužan popravljati brod. Ako ga proda u nepopravljenom stanju, iz osiguranja se nadoknađuje ugovorena vrijednost pod a).

Kada se radi o potpunom gubitku broda ili se brod proda u nepopravljenom stanju, osim naknade ugovorene vrijednosti pod a) osiguratelj je dužan nadoknaditi iznose osigurane prema *Disbursements Clause*.¹⁹ Prema izričitoj odredbi ove institutske klauzule ti se iznosi računaju na osnovu ugovorene vrijednosti pod a). To je ranije bilo sporno i predmetnom špekulacija. Primjer: Ugovorena vrijednost (a) je US \$ 1 milion, a ugovorena vrijednost (b) je US \$ 2 miliona, *Disbursements* je US \$ 200.000. Ako je osiguranik izjavio napuštanje broda ili je brod prodat u nepopravljenom stanju iz osiguranja će se isplatiti US \$ 1 milion plus US \$ 200.000 tj. US \$ 1,2 milion.

U savremenoj praksi sistem dvojne valutacije rijetko se primjenjuje i to samo u posebnim okolnostima kada stranke obostrano ocijene to oportunistički²⁰. Da bi taj sistem mogao ekonomski funkcionisati prihvodi osiguratelja moraju biti primjereni njegovim obavezama pa to otvara problem visine premijskih stopa u tom sistemu. Zbog toga osiguratelji preferiraju jedinstvenu valutaciju na bazi

¹⁹ Vidi: *Disbursements Warranty Clause*, klauzula 21. u *Institute Time Clauses – Hulls (1/10/83)*.

²⁰ Zanimljivo je navesti da se sistem dvojne valutacije primjenjivao za osiguranje brodova izgrađenih u SAD za vrijeme II Svjetskog rata, a koji su kasnije pripadali trgovačkim mornaricama raznih zemalja (*Liberty Victory*).

stvarnih vrijednosti brodova, pa makar ostvarili nešto manju premiju osiguranja.

Prigovara se i rješenju odnosne institutske klauzule pa se na nekim tržištima primjenjuje njena revidirana verzija. Prema toj verziji, za utvrđivanje izvedenog potpunog gubitka uzima se viša ugovorena vrijednost kao vrijednost broda u popravljenom stanju a ne manja vrijednost kao prema institutskoj klauzuli. Time se osiguranik podstiče da popravlja brod i može ostvariti iznose prema *Disbursements Clause* samo ako šteta prelazi višu ugovorenu vrijednost²¹.

5. Procjena vrijednosti broda u osiguranju

Vrijednost interesa u odnosu na brod procjenjuje se pomoću više kriterijuma zavisno od toga kojim zahtjevima mora udovoljiti visina osigurane svote. Prvi i osnovni zahtjev je da se zaštite interesi u odnosu na sam brod kao plovilo namijenjeno privređivanju. Osim toga visinu vrijednosti broda za potrebe osiguranja valja procjenjivati i sa stanovišta: odnosa iz ugovora o kupovini broda na kredit, odgovornosti iz sudara brodova, zajedničke havarije i spašavanja, visine ograničene odgovornosti brodovlasnika, uslova osiguranja odgovornosti brodarka (P&I).

Poslovna praksa poznaje više metoda pomoću kojih se objektivnim načinom procjenjuje koju vrijednost jedna stvar ima za njenog vlasnika. Zavisno od upotrijebljene metode i dobijena vrijednost nosi određeno ime. Većina tih metoda se primjenjuje i kod procjenjivanja vrijednosti brodova. Najpoznatiji opšti kriterijumi su: *Market Value*, *Contract Value*, *Divident Value*, *Expectation Value*, *Replacement Value*, *Utility Value*, *Liquidation Value*²². Samo su neke od tih metoda od značaja za posao osiguranja. U takve metode ubrajamo: tržišnu vrijednost, cijenu ugovora, promjenljivu (supstituirajuću) vrijednost (*Replacement Value*), vrijednost prema finansijskim efektima (*Divident Value/Utility Value*).

Tržišna vrijednost. Uopšte pod pojmom tržišta podrazumijeva se cijena po kojoj se neka roba prodaje ili kupuje, a na tržištu se formira kao rezultat odnosa ponude i potražnje.

U jednom je sporu Vrhovni sud SAD tu vrijednost u odnosu na brod označio kao cijenu koja se u normalnom poslovnom odnosu u određenom vremenskom razdoblju postizala u prodaji iste imovine (*Proteus v. Cusing*, 1925 AMC 779). Ovaj kriterijum se za procjenu vrijednosti brodova u praksi najčešće primjenjuje. Pretpostavka je da za njegovu primjenu djeluje pomorsko tržište. Specijalizovane agencije za procjenu vrijednosti brodova ovaj kriterijum uzimaju kao primaran. U poslu osiguranja ovim se kriterijumom ocjenjuje koju vrijednost jedan plovni objekat ima za njegovog vlasnika. Finansijski gubitak se u slučaju propasti toga broda ocjenjuje prema vrijednosti drugih sličnih brodova na tržištu. Brodovi se

međusobno razlikuju prema tipu, veličini, starosti, stanju, posebnoj opremi i sl. Zbog toga specijalizovane agencije kod procjenjivanja vrijednosti određenog broda najprije utvrđuju opštu vrijednost određenog tipa broda a tada tu vrijednost koriguju u zavisnosti od ostalih relevantnih elemenata²³.

U primjeni ovog kriterijuma u poslu osiguranja kao jedno od osnovnih javlja se pitanje u kojem trenutku se procjenjuje vrijednost broda, na početku osiguranja ili u trenutku nastanka štete. Pretežno je stanovište kao što je iz prethodnog poglavlja vidljivo, da je početak osiguranja mjerodavan za procjenu vrijednosti broda. Praktično to ima samo teoretsko značenje, jer se u osiguranju brodova primjenjuje princip ugovorene vrijednosti (*agreed value*) što znači da osigurana vrijednost broda u krajnjoj liniji zavisi od sporazuma stranaka.

Cijena ugovora (Contract price, Original value). Pri određivanju vrijednosti broda uzima se u obzir cijena plaćena za taj brod odnosno ugovorena cijena novog broda plaćena brodogradilištu. Ovaj kriterijum je prema tome u vezi sa kriterijumom tržišne vrijednosti. Takav pristup je u procjeni vrijednosti broda za osiguranje normalan u uslovima niske inflacije. Značajne su njegove prednosti u odnosu na druge kriterijume. Strankama je vrijednost broda ili unaprijed poznata ili je tu vrijednost jednostavno dokazati. Negativna je strana ovog kriterijuma da je u uslovima visoke inflacije, kakva je npr. danas, taj kriterijum nepouzdan i može poslužiti samo kao polazna osnova za procjenu vrijednosti broda. Protekom vremena cijena ugovora sve je manje mjerodavna za ocjenu vrijednosti broda. Tada prednost treba dati kriterijumu supstituirajuće ili tržišne vrijednosti.

Supstituirajuća vrijednost (Replacement Value). Ovim se izrazom označava vrijednost koja se dobija nakon što se od cijene koštanja novog sličnog broda odbije iznos za koji je vrijednost konkretnog broda smanjena usled upotrebe odnosno dotrajalosti (amortizacije). Za tu svrhu, kao što ćemo vidjeti, ne može poslužiti tzv. knjigovodstvena vrijednost (v. fus. n°. 41). Za primjenu ovog metoda potrebno je a) utvrditi troškove gradnje novog sličnog broda i b) procijeniti upotrebnost vijek broda i uzeti u obzir druge elemente koje valja uzeti u obzir pri određivanju smanjene vrijednosti broda usled upotrebe odnosno dotrajalosti. Najčešće se uzima u obzir standardizovana ili uobičajena stopa amortizacije bazirana na upotrebnom vijeku broda. Ovaj kriterijum se poslije tržišne vrijednosti u praksi najčešće primjenjuje. Primjeren je situaciji kada se radi o brodu posebne namjene kojeg na tržištu nije moguće ili ga je teško u svakom trenutku nabaviti. Npr. preokookeanski putnički brodovi: VLCC, LNG, LASH, SEABEE i kontejnerski brodovi. Ovaj kriterijum jedan je od načina na koji se utvrđuje stvarna vrijednost broda.

²¹ Vidi: Hans-Joachim Enge, Hull Valuation and Insurance, IUMI, Conference, Firenca, 1983.

²² Uopšte o pojedinim kriterijumima, V. Kaj Pineus Ship's Value, London 1986.

²³ Certificat of Valuation redovno sadrži podatke: o godinama starosti broda veličini broda (GRT, NRT), tipu broda, klasi, brzini, potrošnji goriva posebnim karakteristikama i drugim relevantnim Podacima za procjenu vrijednosti broda (Opširnije u: K. Pineus o.c. str. 22 i d.)

Pri utvrđivanju cijene novog broda moguće su poteškoće. Ako se radi o brodu stranog porijekla na njegovu konačnu vrijednost utiče i stečaj prema kojem se vrši konverzija strane valute u domaću odnosno položaj domaće valute na svjetskom tržištu novca. Na konačnu cijenu novog sličnog broda od početka gradnje do njegovog završetka u uslovima inflacije može uticati i ugovorena indeksna klauzula. Na cijenu novog broda utiče i činjenica u kojoj se mjeri radi o standardizovanom brodu. Ako se radi o brodu posebne namjene njegovu će cijenu biti neuporedivo teže utvrditi. Na visinu odbitka zbog smanjene vrijednosti usled upotrebe ili dotrajalosti takođe utiče više faktora. Na primjer, koja je dužina upotrebnog vijeka konkretnog broda, način njegove upotrebe i održavanje, visina troškova održavanja, kakva je njegova namjena. Ako se radi o linijskom brodu, tehnički zahtjevi su stroži pa bi i stope amortizacije trebale biti veće u odnosu na uobičajene tramp brodove.

Na vrijednost broda utvrđenu primjenom ovog kriterijuma inflacija i stanje na svjetskom pomorskom tržištu. Supstituirajuće vrijednosti brodova u uslovima inflacije povećavaju se, ali se isto tako u uslovima depresije na svjetskom pomorskom tržištu mogu smanjiti tržišne vrijednosti brodova ispod iznosa koji se dobije nakon što se uzme u obzir smanjena vrijednost broda usled upotrebe.

Vrijednost prema finansijskim efektima (Revenue Producing Value). Određivanje vrijednosti broda s obzirom na finansijsku korist koju njegov vlasnik ima u poslovanju moguća je prema dva osnovna kriterijuma. Prema prvom vrijednost broda se ocjenjuje prema prihodima (bruto prihod umanjeno za troškove) koje će taj brod u poslovanju donijeti. To je dakle vrijednost do koje se dolazi uzimajući u obzir sadašnju vrijednost broda i budući dohodak (dividend Value). Prema drugom kriterijumu uzima se u obzir korisnost stvari s naglaskom na dodatnoj vrijednosti broda zato što je naročito pristupačan za određenu posebnu komercijalnu svrhu (*Utility Value*). Npr. zbog posebnih konstrukcijskih svojstava pristupačan je za plovidbu u područjima s ledom, ili ako se radi o brodu za koji je sklopljen dugogodišnji brodarski ugovor bez mogućnosti zamjene s drugim brodom, njegova tržišna ili supstitucionalna vrijednost od relativnog je značaja za njegovog vlasnika. U uslovima depresije na pomorskom tržištu kada se tržišne vrijednosti brodova smanjuju to se ne odražava na obaveze prema kreditnim povjerenicima. Štaviše založeni povjerenik (banka) na kojeg je preneseno pravo na naplatu osigurane svote može insistirati da se osiguranje provede na prvobitnu vrijednost: ako brod posluje na osnovu finansijski vrlo atraktivnog brodarskog ugovora na vrijeme, a njegova zamjena s drugim brodom prema tom ugovoru nije dopuštena, tržišna vrijednost toga broda nije isključivo mjerodavna za ocjenu koju vrijednost taj brod ima za njegovog vlasnika: svako oživljavanje pomorskog tržišta vrlo se brzo odražava na tržišne vrijednosti brodova. Razuman je pristup da se brod osigura na vrijednost koju će prema očekivanju dostići u toj godini. Tim prije što se redovno radi o jednogodišnjim ugovorima, koje nije poželjno u tom pogledu tokom godine mijenjati. U ovakvom

slučaju je potrebno da osiguratelj razmotri osnovanost zahtjeva ugovarača kako bi se spriječile moguće špekulacije: jedan od mogućih razloga za osiguranje iznad tržišne vrijednosti svakako je i činjenica da se radi o brodu posebne namjene, specifične konstrukcije i posebno opremljenog. Njegova nabavna vrijednost je od relativnog značaja za procjenu njegove vrijednosti. Kako je rečeno primjeran kriterijum za procjenu vrijednosti takvog broda je *Replacement Value*. Primjena ovog kriterijuma u uslovima inflacije navodi na oprez jer se cijene novih brodova značajno povećavaju uz istovremeno smanjenje tržišnih vrijednosti polovnih brodova. Kao dodatni kriterijum kod ovih brodova dolazi u obzir i *Utility Value*.

U praksi se srijeću i drugi razlozi kojima se pokušava opravdati zahtjev za osiguranjem iznad tržišne vrijednosti broda. Npr. pozivanjem na viši standard u održavanju broda što povećava njegovu vrijednost s drugim sličnim brodovima lošije održanim. Taj zahtjev može, ali i ne mora biti opravdan. U svakom slučaju, podliježe ocjeni osiguratelja. Kao razlog za takav zahtjev navodi se i cijena za koju je brod kupljen (*original cost*). Takav zahtjev u uslovima pada vrijednosti brodova na tržištu nema opravdanja osim ako ne postoje u gore pomenutom smislu posebni razlozi iz kreditnih odnosa.

Kada je riječ o osiguranju iznad tržišne vrijednosti, istine radi, valja navesti da savremenu praksu karakteriše upravo blagonaklonost osiguratelja prema takvim zahtjevima. Često se srijeće stanovište da je takva praksa u granicama poželjna²⁴. Osiguratelji time zapravo nastoje osigurati odgovarajuće ekonomske efekte u vremenu koje nije povoljno za razvoj osiguranja i pri masovnoj pojavi povećanja franšiza kako bi se postigla niža premija kao sprovođenje osiguranja samo za potpuni gubitak niske osigurane svote.

U uslovima značajne depresije na svjetskom pomorskom tržištu kakav je slučaj bio sve do nedavno, kao poseban javlja se problem procjene vrijednosti brodova koji se prodaju za rezanje ili se povlače iz saobraćaja u raspremu. U prvom slučaju kao primaran kriterijum za procjenu vrijednosti broda treba uzeti cijenu broda namijenjenog rezanju (*scrap value*). Osiguratelj posebnu pažnju treba da tada posveti sadržaju police osiguranja kako bi u slučaju nezgode bili pokriveni samo popravci potrebni za dovršenje putovanja do rezališta. Ako se radi o brodu u raspremi (*layup*) za određivanje osigurane vrijednosti ne mora biti mjerodavna trenutna tržišna vrijednost, jer je njegova stvarna vrijednost najčešće viša.²⁵ S obzirom na navedeno o zaštiti interesa osiguranjem u odnosu na brod može se zaključiti da presudni uticaj na donošenje odluke

²⁴ V. K. Blixt Insurance Value of Ships IUMI Conference Firenca 1983.

A.E. Schumacher, o.c.: H. J. Ottaway Ship Valuations Hull Claims Analysis br. 1/1987.

Ritter: Vrijednost broda koja će se uzeti za svrhu osiguranja zavisi od vrijednosti koju brod ima za njegovog vlasnika. Prodajna cijena ne mora biti odgovarajuća ako osiguranik namjerava poslovati s brodom a ne prodati ga (Das recht der seeversicherung Hamburg 1967. str. 855).

²⁵ A.E. Schumacher, Ibid.

o ugovorenoj vrijednosti broda iz ugovora o osiguranju imaju tri faktora: cijena iz ugovora o prodaji broda odnosno njegova tržišna vrijednost, zahtjevi kreditora – hipotekarnog zastupnika i ekonomski efekti od upotrebe broda. O okolnostima pojedinog slučaja i procjeni zainteresovanih strana o značenju pojedinih od njih zavisi i konačna odluka.

Ostale okolnosti mjerodavne za određivanje vrijednosti osiguranog predmeta. Kod određivanja vrijednosti broda za potrebe osiguranja valja kako je navedeno osim visine materijalnog interesa osiguranika u odnosu na sam brod uzeti u obzir i moguće njegove obaveze iz raznih pravnih odnosa koje mogu nastati u vezi s iskorištavanjem broda, a koje su obaveze pokrivena ugovorom o osiguranju broda.

6. Sudar brodova

Uopšte usvojeno načelo naknade štete iz sudara brodova da se oštećenik naknadom dovede u isti finansijski položaj u kojem se nalazio da sudara nije bilo (*restitutio in integrum*). U pogledu opsega naknade štete, oštećeni ima pravo na naknadu stvarne štete i izmakle dobiti. U oštetni zahtjev ne ulazi samo naknada za izgubljeni brod nego i naknada za izgubljeno vrijeme do nabavke novog broda, trošak zamjene, gubitak vozarine, gubitak nastao zbog toga što je izgubljeni brod bio naročito pogodan za odnorni servis i sl. U odnosu na pitanje koje je vrijeme mjerodavno za ocjenu vrijednosti izgubljenog broda, u pretežnom se broju pravnih sistema uzima da je to trenutak sudara. Prema Lisabonskom pravilu (1987), naknada za stvarnu štetu u slučaju potpunog gubitka broda se određuje u visini cijene koju bi na tržištu trebalo platiti za kupovinu sličnog broda na dan sudara²⁶. Ako se sličan brod na tržištu ne može pribaviti, visina odštete se određuje prema vrijednosti broda na dan sudara, a pri kalkulaciji se uzima u obzir tip broda, njegova starost, stanje, način korišćenja i druge relevantne okolnosti (Pravilo 1)²⁷. Ne treba pri tom ispustiti iz vida da je odgovornost brodarka ograničena, što vrijedi i za odgovornost iz sudara, pa u krajnjoj liniji o limitu ograničene odgovornosti brodarka zavisi i visina odgovornosti za štete prouzrokovane sudarom.

Veza odgovornosti brodarka zbog sudara brodova i osiguranja ogleđa se, kako je poznato, u tome što je standardnim osiguranjem broda pokrivena i odgovornost osiguranika prema trećim licima za štete proistekle iz sudara brodova. Ali dok je u okviru odnosa odgovornosti za štetu zbog sudara krajnja granica odgovornosti brodarka limitirana ograničenom odgovornošću, u okviru odnosa iz osiguranja krajnja je obaveza osiguratelja ograničena osiguranom svotom. Osiguranjem je pokrivena odgovornost u visini 3/4 osigurane svote (ili 100 % zavisno od ugo-

ra), nezavisno od toga koja je stvarna visina odgovornosti osiguranika²⁸. Ako je osigurana svota ispod visine odgovornosti brodarka razlika će biti u riziku samog brodarka. Odatle potreba da se vrijednost broda za potrebe osiguranja posmatra i sa stanovišta odgovornosti brodarka za štete prouzrokovane sudarom.

Zajednička havarija i spašavanje. Osiguranjem broda pokriven je i odgovarajući doprinos osiguranog broda u troškovima spašavanja nagradi za spašavanje ili zajedničkoj havariji (*Institute Time Clauses Hulls* – 1983. klauzula 11). Osim toga su pokriveni i troškovi spašavanja osiguranika (*Sue and Labour Charges* – klauzula 13). Potrebno se zbog toga osvrnuti na način kako se u okviru tih odnosa utvrđuje vrijednost broda i koje je vrijeme mjerodavno za utvrđivanje njegove vrijednosti. Doprinos u zajedničku havariju prema York-Antverpenskima pravilima utvrđuje se na osnovu stvarnih neto vrijednosti imovine na završetku poduhvata, što obuhvata i brod (Pravilo XVII), isto rješenje poznaje i Plovidbeni zakon, čl. 804. 811). Za razliku od zajedničke havarije visina nagrade za spašavanje utvrđuje se na osnovu vrijednosti spašene imovine u mjestu u kojem je spašavanje završeno. U oba ova slučaja primaran kriterijum za utvrđivanje vrijednosti broda je njegova tržišna vrijednost.

Za raspravu o ovoj temi je osnovno da je osiguratelj obavezan nadoknaditi doprinos osiguranog broda u nagradi za spašavanje ili zajedničkoj havariji u punom iznosu samo ako se nije radilo o podosiguranju. U suprotnom šteta se nadoknađuje u proporciji (*Institute Time Clauses Hulls* – 1983, klauzula 11.1). U ovom se osiguranju načelo podosiguranja primjenjuje i kod određivanja nadoknade iz osiguranja za troškove spašavanja osiguranika (*Sue and Labour Charges*). Prema *Institute Time Clauses Hulls* (1983), kada je osigurana svota manja od ugovorene vrijednosti ili vrijednosti broda u neoštećenom stanju, troškovi spašavanja osiguranika nadoknađuju se u proporciji, tj. razmjerno odnosu između osigurane svote i ugovorene ili stvarne vrijednosti osiguranog broda (klauzula 13.4). Takvo rješenje poznaje i pomorski zakon (čl. 716 st. 4). Prema tome i razlozi iz odnosa zajedničke havarije, spašavanja, kao i instituta *Sue and Labour* troškova govore u prilog da ugovorena vrijednost broda iz ugovora o osiguranju odgovara njegovoj stvarnoj vrijednosti.

7. Zaključak

Ne postoji apsolutno pravilo u primjeni pojedinih od navedenih kriterijuma u poslu osiguranja. Svaki od njih ima svoje prednosti i nedostatke. Jedan je kriterijum primjereniji jednom činjeničnom stanju a drugi kriterijum drugom. Zbog toga, primjena pojedinog od njih zavisi prije svega od okolnosti pojedinog slučaja. Normalan je

²⁶ Pravila o naknadi štete u slučajevima sudara brodova poznata kao "Lisabonska pravila" pokušaj su autonomne unifikacije u pitanjima naknade štete završene od strane CMI 1987. godine. Primjenjuju se na osnovu sporazuma stranaka.

²⁷ Prema tim pravilima, "potpuni gubitak broda" obuhvata stvarni i izvedeni potpuni gubitak, tj. kada bi troškovi spašavanja i popravka broda premašili njegovu tržišnu vrijednost u vrijeme sudara (Definicije).

²⁸ Prema *Institute Time Clauses, Hulls* (1983), osigurana je odgovornost za štete prouzrokovane sudarom u visini od 3/4 osigurane svote u odnosu na svaki pojedini sudar (klauzula 8), a u praksi nijesu rijetka ni osiguranja te odgovornosti u visini od 100 % osigurane svote. U sistemu osiguranja 3/4 odgovornosti, ostatak od 1/4 snosi P&I osiguranje.

postupak da se kao primaran kriterijum za određivanje vrijednosti broda za potrebe osiguranja uzmu troškovi njegove gradnje odnosno cijena iz ugovora o gradnji broda, a kod polovnih brodova cijena plaćena za taj brod. Logično je, naime, pretpostaviti da je vrijednost jednog broda jednaka ili približno jednaka cijeni koju taj brod ima na tržištu. Nabavna cijena iz više razloga međutim ne mora odgovarati tržišnoj vrijednosti broda. Ta će se razlika naročito javiti u slučaju kada se brod nabavlja putem ugovora o gradnji novog broda. Za vrijeme njegove gradnje cijene takvih brodova na tržištu mogu rasti ili padati i njegova tržišna vrijednost u vrijeme isporuke neće odgovarati cijeni iz ugovora o gradnji. Slično se tome tržišna vrijednost i tzv. *Replacement Value* ne moraju poklapati. Trošak gradnje sličnog broda koji će biti isporučen tek za dvije ili tri godine može značajno nadoknaditi tržišnu vrijednost broda koji se nudi u osiguranje. U slučaju pada vrijednosti brodova na tržištu, za osiguratelja ne mora biti prihvatljivo da se kao kriterijum za određivanje osigurane vrijednosti uzme cijena iz ugovora o gradnji tog broda ako bi se tada radilo o nadosiguranju takvog opsega da bi se osiguraniku teoretski više isplatilo da izgubi brod nego da s tim brodom posluje²⁹. Osim toga, nakon određenog broja godina upotrebe broda njegova nabavna cijena gubi na značaju kao kriterijum za ocjenu njegove vrijednosti i zbog toga što se njegova vrijednost stalno smanjuje usled upotrebe i dotrajalosti (amortizacija). U takvim okolnostima je za ocjenu vrijednosti broda značajnije uzeti njegovu tržišnu vrijednost, tj. vrijednost koju na tržištu ima brod sličnih karakteristika i starosti. Ova okolnost ukazuje na potrebu da osiguratelji na odgovarajući način prate tržišne vrijednosti brodova, jer se u sistemu ugovorene vrijednosti polazi od pretpostavke da su te vrijednosti osiguratelju poznate. Može se prema tome reći da je nabavna vrijednost broda primaran kriterijum za ocjenu koju vrijednost jedan brod ima za osiguranje a da se kao podređen kriterijum uzima tržišna vrijednost broda. Ako se te dvije vrijednosti značajnije razlikuju može se uzeti da one predstavljaju donju i gornju granicu za određivanje ugovorene vrijednosti³⁰.

Jedna od presudnih okolnosti koju valja uzeti u obzir kod određivanja vrijednosti broda za osiguranje je zahtjev koji u tom pogledu postavlja kreditor. U uslovima depresije na pomorskom tržištu sve se više brodova gradi i kupuje putem bankarskih kredita. U svrhu osiguranja svo-

jih potraživanja banke zasnivaju ugovorno založno pravo na jednom ili više brodova. U takvom slučaju banka redovno postavlja zahtjev o minimalnoj osiguranoj vrijednosti uz zahtjev da se polica osiguranja vinkulira u njenu korist. Uopšte vrijednost broda u okviru kreditnog odnosa je njegova vrijednost na početku kreditnog rizika. Sa stanovišta interesa banke kriterijum za ocjenu vrijednosti broda za potrebe osiguranja je visina stvarnog duga u odnosu na taj brod, pa banke redovno ne insistiraju da se on osigura na višu vrijednost. Ako je ta vrijednost ispod tržišne vrijednosti broda pravi vlasnik će brod osigurati na njegovu tržišnu vrijednost. Slučaj može biti i obrnut. Tada će opšti kriterijum biti tržišna vrijednost broda, ali osiguraniku treba dozvoliti da u granicama svog materijalnog interesa osigura brod i iznad te vrijednosti. U takvom slučaju čini se, osnovano može zastupati stanovište da visina duga preostalog za otplatu čini gornju, a tržišna vrijednost broda donju granicu u okviru kojih stranke sporazumno utvrđuju ugovorenu vrijednost broda za potrebe osiguranja. Pri tom obostrano ne valja gubiti iz vida činjenicu da osiguranje broda nije kreditno osiguranje i da ga ne može zamijeniti³¹. Time zapravo uopšte otvaramo pitanje osiguranja broda na vrijednost koja je iznad njegove tržišne vrijednosti u vrijeme sklapanja ugovora. Takvi su zahtjevi u praksi česti a osiguratelji u određenim okolnostima tim zahtjevima udovoljavaju. Postoje brojni i pravno valjani razlozi za takvu praksu.

Literatura

- A. E. Schumacher, Hull Valuation for Purpose of Insurance Hull Claims Analysis br. 10/1987.
 Arnoulds Law of Marine Insurance and Average, London, 1987.
 D. Pavić, Brod kao osigurani predmet, Osiguranje i privreda br. 4/1988.
 Norveški Marine Insurance Act
 Institute Time Clauses, Hulls – 1/10/83
 Institute Container Clauses – Time, 1/1/87
 Allgemeine Deutsche, Seeversicherungs – Bedingungen, 1909.
 Švedski Insurance Act 1927.
 Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi
 Marine Insurance Act (1906)
 Institute Dual Valuation Clause (1/5/61)
 Disbursements Warranty Clause (Institute Time Clauses – Hulls 1/10/83)
 Hans-Joachim Enge, Hull Valuation and Insurance, IUMI, Conference, Firenca, 1983.
 Kaj Pineus, Ship's Value, London 1986.
 Institute Mortgages Interest Clauses – Hulls (3/5/86)
 K. Blixt, Insurance Value of Ships IUMI Conference, Firenca 1983.
 A.E. Schumacher, H. J. Ottaway Ship Valuations Hull Claims Analysis br. 1/1987
 Ritter, Das recht der seeversicherung, Hamburg 1967.

²⁹ U tom smislu i Kaj Pineus, o.c. str. 57.

³⁰ Za procjenu vrijednosti broda za potrebe osiguranja nije mjerodavna vrijednost broda koja se vodi u poslovnim knjigama brodarka – *knjigovodstvena vrijednost* pa se ta vrijednost u poslovnoj praksi uopšte ne uzima kao kriterijum za procjenu vrijednosti broda. To je zbog toga što je ta vrijednost rezultat primjene postupka revalorizacije i amortizacije koji se obavljaju na osnovu propisanih ili unutrašnjim aktima određenih stopa a kako postoje i različiti načini njihove primjene krajnji je rezultat da knjigovodstvena vrijednost najčešće ne odgovara stvarnoj vrijednosti osiguranja predmeta. U cit. knjizi K. Pineusa nalazimo podatak da se u švedskoj praksi koristi ovaj metod računanja deprecijacije vrijednosti broda: 6 % god. od prvih 15 godina starosti broda a poslije toga 2 % godišnje od njegove cijene (fus.no).

³¹ U poslovnoj praksi se formalno posebno osiguranje interesa hip. povjer. za koje osiguranje postoji posebna institutska klauzula – Institute Mortgages Interest Clauses – Hulls (3/5/86).