

Dr Zoran D. Radović, doktor pravnih nauka,
glavni i odgovorni urednik časopisa Tokovi osiguranja,
Beograd, i-mejl zoran-radovic@hotmail.co

OSIGURANJE BRODOGRADNJE

U toku gradnje broda, brodogradilište i naručilac broda izloženi su raznovrsnim rizicima. Zbog toga je osiguranje neophodan pratilac ove delatnosti. Autor u članku ukazuje da je u slučaju spora potrebno obezbediti primenu našeg prava i nadležnosti naših sudova (arbitraže). To je moguće kod ugovora o osiguranju brodogradilišta, broda u gradnji i kod kreditnog osiguranja.

Ključne reči: brodogradnja, osiguranje broda, pomorska i unutrašnja plovidba.

1. Uvod

Gradnja brodova predstavlja značajnu delatnost za svaku zemlju koja raspolaže plovnim putevima. Brodovi koji plove pod zastavom priobalne države doprinose njenom razvoju, te izvozu i uvozu robe. Vozarine za prevoz robe brodovima niže su nego u prevozu železnicom, drumom ili vazduhom. Gradnja brodova za strane naručioce takođe je značajna, zbog čega države brodogradnji posvećuju veću pažnju.

Osiguranje nezaobilazno prati gradnju brodova. Brodogradilište i naručilac broda izloženi su u toku gradnje raznovrsnim rizicima, od štete usled nemarnosti radnika do gubitka broda usled delovanja više sile.

Naručilac broda, po pravilu, ne finansira gradnju sopstvenim novcem, već kreditom. Banka koja kreditira naručioca takođe je izložena riziku da naručilac ne izvrši svoje obaveze. Banka se štiti hipotekom na brodu u gradnji i osiguranjem potraživanja.

2. Izvori prava

- a) Zakonski propisi
 - Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (dalje Zakon)¹
 - Konvencija o upisu prava na brodovima u izgradnji²
 - Konvencija o upisu brodova unutrašnje plovidbe, 1965. (dalje Konvencija)
 - Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama na brodu, 1926.
- b) Ugovori o gradnji broda
- c) Ugovori o osiguranju broda

3. Brodogradnja

Prve slike brodova stare su više od 6.000 godina³. U Egiptu su pre 3.000 godina napravljeni brodovi izgrađeni po planu, od drveta, dugi 40 metara. Prvi dokovi za gradnju brodova sagrađeni su u Indiji pre 2.500 godina. Savremena gradnja brodova u Evropi počinje iz 18. veka, da bi se drveni brodovi na jedra usavršili u 19. veku. Prvi parni brod porinut je u vodu početkom 19 veka. Sredinom tog stoleća jedrenjaci su postepeno potisnuti.

Strateški razvoj brodogradnje počinje u 20. veku. Obuhvata brodogradilišta, industrijsku izradu delova za brodove i struku brodogradnje.⁴

3.1. Finansiranje brodogradnje

Na tržištu brodogradnje finansiranje kupovine novih brodova predstavlja početnu fazu posla. Kupovina novih brodova može se podeliti u dve faze, finansiranje pre isporuke i posle isporuke broda. Pravna pitanja u vezi s finansiranjem odnose se na ugovor o gradnji, upisu broda u gradnji i hipoteku na brodu u gradnji. Brodograditelj, koji je često vlasnik broda do njegove isporuke, snosi rizik gubitka i štete na brodu do njegove isporuke. Ove okolnosti utiču na položaj naručioca (kupca) i njegov odnos s bankom koja finansira kupovinu. Brodovi se ne kupuju gotovim novcem, nego zaduživanjem, za koje se poverioci

1 *Službeni list SR*, br. 12/1968.

2 *Službeni list SFRJ*, br. 1/71.

3 Peter Kemp, *The history of ships*, London, 1976, str. 9.

4 <http://en.wikipedia.org/wiki/Shipbuilding>

obezbeđuju hipotekom na brodu⁵, često na dva broda dužnika. Bez kreditnog osiguranja, finansiranje brodogradnje nije moguće. Kreditno osiguravajuće pokriće političkih i komercijalnih rizika, kojima je izložen poverilac (banka), omogućava kupcu da lakše dobije kredit.

3.2. Brod u gradnji

Brod u gradnji obuhvata gradnju broda od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje do trenutka upisa u upisnik brodova u gradnji (Zakon). U upisnik se upisuje pravo vlasništva. Ako u upisnik broda u gradnji nije nešto drugo upisano, pravo raspolaganja brodom u gradnji obuhvata i stvari koje se nalaze na brodogradilištu, a nisu ugrađene u brod u gradnji, ako su, prema svojoj izradi, određene isključivo za ugrađivanje u određeni brod ili za njegov pripadak⁶, ili ako su na vidljiv način obeležene ili izdvojene za ugrađivanje u taj brod. Od trenutka upisa u upisnik brodova u gradnji, brod se podvrgava knjižnom režimu u istom obimu kao i brod u plovidbi.⁷ U Zakonu je detaljno regulisan prvi upis broda u gradnji. Upis brodova u gradnji prvenstveno ima svrhu da posluži za podizanje kredita pomoću hipoteke.⁸

Brisanje broda iz upisnika broda u gradnji ne može se obaviti ako se tome protivi poverilac koji ima zakonsko ili ugovorno založno pravo (hipoteku) na brodu.

3.3. Ugovor o gradnji broda

Ugovor o gradnji broda, kao i njegove izmene i dopune, moraju biti sastavljeni u pismenom obliku (Zakon). Apsolutna priroda zakonske pretpostavke (preasumptio juris et de jure), po kojoj se, ako nije drukčije ugovoreno, smatra da brod u gradnji pripada brodograditelju, ukazuje na specifičnu pravnu prirodu ovog

5 Hipoteka na brodu predstavlja pravo po kome je poverilac ovlašćen da se iz prodajne cene namiri sudskom prodajom broda. Ugovor o hipoteci katkad sadrži ovlašćenje da hipotekarni poverilac svoje potraživanje može namiriti iskorišćavanjem broda.

6 Pripadak broda jesu stvari koje po svojoj nameni trajno služe njegovoj upotrebi i kada su privremeno odvojene od njega. Pripadak jesu i stvari koje su upisane u brodski inventar.

7 Vidi odredbe Međunarodne konvencije o upisanim pravima na brodovima u gradnji od 1967. i čl. 2. Priloga i Ženevske konvencije o upisu brodova unutrašnje plovidbe od 1965, Emilio Pallua, u Komentararu i komentarskim bilješkama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u redakciji Siniše Trive, Zagreb, 1981, str. 83.

8 Emilio Pallua, „Stvarna prava na brodovima“, *Enciklopedija imovinskog prava i prava udruženog rada*, Beograd, 1980, str. 25.

ugovora kao mešovitog pravnog posla: ugovora o delu i ugovora o prodaji.⁹ Prema ugovoru, svojina na brodu ne može preći na naručioca kao kupca u momentu zaključenja ugovora. Rizik od gubitka i štete na brodu snosi brodograditelj sve do predaje izgrađenog broda kupcu. Ukoliko brodograditelj nije u celosti plaćen, prilikom predaje broda može se ugovoriti da brodska svojina ostaje kod brodograditelja. U praksi, brod se predaje kupcu i kad brodograditelj nije u celosti isplaćen, uz hipoteku na brodu kojom se brodograditelj štiti za neisplaćeni deo ugovorene cene.¹⁰

Brodograditelj ima obavezu da izradi, opremi i porine brod u skladu s dobijenim planom i specifikacijom.

Za plaćanje cene brodograditelj se obezbeđuje bankarskom ili drugom garancijom. Način plaćanja cene u ratama predviđen je ugovorom u zavisnosti od napredovanja gradnje, od polaganja kobilice, izgradnje trupa broda, ugradnje motora i probne vožnje. Odgovorni inženjer izdaje potvrdu da je određena faza izgradnje broda završena.¹¹

Brodograditelj garantuje kupcu brzinu broda, potrošnju goriva, kapacitet štiva (skladišta) ili tonažu. Brodograditelj nastoji da ugovornim odredbama isključi svoju odgovornost za ugrađenu opremu koja nije proizvedena u brodogradilištu.

U odredbama ugovora predviđen je datum predaje broda kupcu, dokumentacija o predaji, sertifikat o klasi, zapisnik o predaji i prijemu i prelazak vlasništva. Brodogradilište kupcu predaje potvrdu u kojoj se kupac imenuje kao prvi vlasnik.

Uobičajeno je da se ugovor o gradnji broda zaključuje putem tipiziranih ugovora. Najpoznatiji su evropski (Norwegian Shipbuilding Contract), američki i japanski. Ugovori sadrže različite odredbe o ugovoru o osiguranju broda u izgradnji. Brodograditelj ili kupac zaključuju ugovor o osiguranju, pri čemu su često saosiguranici.

4. Osiguranje

Odredbe Zakona primenjuju se na osiguranje gradnje broda i stvari namenjenih njegovoj gradnji ako je tako zaključeno po polisama ili uslovima uobičajenim za plovidbena osiguranja. Prema odredbama Zakona o obligacionim odnosima, „na plovidbena osiguranja, kao ni na druga osiguranja na koja se primenjuju pravila o plovidbenom osiguranju”, ne primenjuje se Zakon o

9 Siniša Triva, *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i bilješkama*, Zagreb, 1981, str. 166.

10 Egest Barbullushi, *Ship building contracts: Theory and Practice*, Antwerpen, 2010.

11 Brand M. Caldwell, *Fisheries law, Ship building contracts, Marine Life*, Vancouver, September 2002.

obligacionim odnosima. Praktično pitanje jeste šta sve spada pod pojam „plovidbeno osiguranje”.¹²

4.1. Osiguranje broda (kasko)

Sa stanovišta rizika kojima su brodovi u gradnji izloženi, postoji pet odvojenih faza. Prva faza počinje pripremanjem materijala i delova budućeg broda u brodogradilištu i traje do polaganja kobilice. U toj fazi još nije počela izgradnja broda kao takvog, tako da imamo samo rizike kojima su inače izložene stvari na kopnu. Druga faza počinje od polaganja kobilice i traje do početka porinuća broda u more ili reku. U toj fazi gradi se budući brod na kopnu, kada je takođe izložen samo kopnenim rizicima, slično kao i drugi objekti prilikom njihove izgradnje na kopnu (požar, eksplozija, zemljotres, rušenje objekta i sl.). Treća faza obuhvata period porinuća u more ili reku, kada su brodovi izloženi specifičnim rizicima i štetama usled neuspelog ili delimično uspešnog porinuća, dok su u plutajućem stanju. Pored rizika u vezi sa završetkom gradnje, u toj fazi brod je izložen još i tipičnim plovidbenim rizicima, kao i drugi brodovi koji duže borave u lukama (tzv. lučki rizici). Peta faza obuhvata probne i ostale potrebne vožnje nakon dovršenja izgradnje i traje sve dok se brod ne preda kupcu.¹³

Ukoliko mašine, limovi i ostali brodograđevinski materijal nisu namenjeni za gradnju određenog broda, ili se ne mogu kao takvi identifikovati, nije ih moguće osigurati po odredbama Zakona koji reguliše plovidbena osiguranja.

4.2. Osiguranje broda u gradnji

Uslovi za osiguranje brodova u gradnji Kompanije „Dunav osiguranje” sadrže detaljne odredbe koje pružaju punu zaštitu osiguraniku, pokrivajući kasko štete i odgovornost osiguranika prema trećim licima.

Predmet osiguranja je brod u gradnji, od postavljanja kobilice do završetka probnih vožnji. Osiguranjem su obuhvaćene brodske mašine, oprema i materijal potreban za gradnju još pre njegovog unošenja u brod, pod uslovom da je tačno određen i naveden u polisi osiguranja. Osiguranje pokriva gubitak i/ili oštećenje

¹² Predrag Šulejić, *Pravo osiguranja*, Beograd, 2005, str. 43.

¹³ Veljko Tomašić, *Ugovor o plovidbenom osiguranju*, Beograd, 1990, str. 26.

osiguranog predmeta, uključujući i troškove popravke, izmene ili obnove bilo kog oštećenog dela koji se proglašuje neispravnim isključivo zbog skrivene mane na tom delu za vreme trajanja osiguranja. Osiguranje pokriva zakonsku odgovornost osiguranika zbog sudara osiguranog broda s drugim brodom, ali najviše do vrednosti broda, kao i njegove obaveze oko gubitka života i povreda lica, dizanja ili uništenja osiguranog broda ili tereta na njemu. Osiguranjem je pokrivena i generalna (zajednička) havarija.

Osigurani iznos uvek se utvrđuje ugovorom o osiguranju, s tim da nije uvek izvesno hoće li brod, kad bude izgrađen, imati veću vrednost od osiguranog iznosa. Zbog toga je preporučena¹⁴ ugovorena vrednost ili konačna vrednost (*completed value*), u zavisnosti od toga koja bude veća. Premija osiguranja treba da bude zbog toga prilagođena. Osigurani iznos često nije konačan (*provisional value*),¹⁵ već se ugovorom o osiguranju ponekad deli na deo koji se odnosi na trup broda i deo za mašine koje se kasnije ugrađuju. Premija osiguranja ne plaća se u celosti odmah po zaključenju ugovora.

U slučaju da se brod u gradnji reosigurava u inostranstvu, osiguranje treba sprovesti primenom engleskih institutskih klauzula koje se na to odnose.¹⁶ Uvodna klauzula predviđa primenu engleskog prava i prakse. Ova odredba ne isključuje mogućnost da se sudski spor vodi van Engleske.¹⁷ Međutim, postoji mogućnost da se odredba o primeni engleskog prava i prakse isključi.¹⁸

Institutske klauzule predviđaju da ugovor o osiguranju ostaje na snazi i u slučaju kada se sa zahtevom za naknadu štete ne pojavi osiguranik, nego drugo lice.¹⁹ U kojoj će meri pravo na naknadu štete imati brodograditelj ili kupac, zavisi od njihovog ugovora o gradnji broda, kojim je predviđen momenat prelaska svojine, pa time i rizika.²⁰

Mogu se ugovoriti i druge institutske klauzule koje pokrivaju rizike brodogradnje: osiguranje koje pokriva ratne rizike (rat, građanski rat, revoluciju, ustanak, građanski udar, uzapćenje, prisilno zadržavanje, napuštene mine i drugo napušteno

14 The Joint Construction Risk Committee

15 R. H. Brown, *Marine Insurance* Vol. 3-Hull Practice, London, 1975, str. 245.

16 *Institute clauses for builders' risks*, Cl. 351.

17 N. G. Hudson i J. C. Sallen, *The Institute Clauses Handbook*, London, 1986, str. 5.

18 Veljko Tomašić, *Nova engleska polica i uslovi za osiguranje robe*, Zagreb, *Osiguranje i privreda*, Zagreb, god. XXIII br. 11, str. 19.

19 „Any change of interest in the subject-matter insured shall not affect the validity of this insurance“ (institutске klauzule).

20 Prema odredbi Zakona, osiguranik može da bude samo lice koje ima ili može da očekuje da će imati opravdani interes da ne nastupi slučaj pokriven osiguranjem.

oružje);²¹ osiguranje koje pokriva rizike od štrajka (štete prouzrokovane od strane štrajkača ili radnika izbačenih s posla, štete od radničkih ili građanskih nemira, terorista ili od lica koja su bila zlonamerno ili politički motivisana).²² Postoji, pak, mogućnost da se za određene štete odgovornost brodograditelja ograniči, recimo ako je u planu izgradnje broda postojala greška.²³

4.3. Kreditno osiguranje

Mogućnost da se poverilac štiti osiguranjem za slučaj da mu dužnik ne vrati dug postoji u mnogim zemljama u svetu. U našoj zemlji osiguranje izvoznih kredita sprovodi Agencija za osiguranje i finansiranje izvoznih kredita Republike Srbije (dalje AOFI), kao i osiguravajuća društva u manjem obimu (bez osiguranja od političkih rizika). U Engleskoj ovo osiguranje sprovodi Export Credit Guarantee Department (dalje ECGD), kao i osiguravajuća društva.

Kad postoji potraživanje, postoji i opasnost da dužnik ne bude u mogućnosti da izmiri svoju obavezu prema poveriocu. Svako potraživanje koje se pojavljuje kao pravno regulisan odnos, zaštićen zahtev jednog učesnika obligacionopravnog odnosa, da mu drugi učesnik ne može da izvrši određenu činidbu,²⁴ može biti predmet ugovora o osiguranju.²⁵

Ako se poverilac osigura za slučaj neplaćanja potraživanja, potraživanje se pojavljuje kao predmet osiguranja.²⁶ Poverilac stiče pravo na naknadu štete po uslovima ugovora o osiguranju ako poverilac ne naplati svoje potraživanje, odnosno ne ostvari svoje pravo prema dužniku usled ostvarenja određenog rizika.²⁷

Kreditno osiguranje pokriva sledeće rizike: komercijalne (insolventnost dužnika); političke (rat, neprijateljstva, pobuna, revolucija) i finansijske (opšti moratorijum na plaćanje, zabrana transfera, zabrana uvoza/izvoza).²⁸

21 Institute War Clauses Builders' Risks, Cl. 349.

22 Institute Strikes Clauses Builders' Risks, Cl. 350.

23 Builders' Risks Institute clause for limitation of liability in respect of faulty design & P.&I. risks, Cl. 352.

24 *Pravni leksikon*, Beograd, 1970, str. 1173.

25 Zoran Radović, *Hipoteka na brodu*, Beograd, 1986, str. 108.

26 E. R. H. Ivamy, *General Principles of Insurance Law*, London, 1970, str. 11.

27 Veljko Tomašić, *Osiguranje u spoljnoj trgovini*, Beograd, 1970, str. 102.

28 Zoran Radović, *Osiguranje izvoznih kredita*, Beograd, 1989, str. 48-49.

4.4. Osiguranje interesa hipotekarnog poverioca

Osiguranje interesa hipotekarnog poverioca (kupca broda) sprovodi se u našoj zemlji. Predmet osiguranja jeste neotplaćeni deo prodajne cene broda naveden u polisi, čije je plaćanje obezbeđeno hipotekom.²⁹ Da bi se ugovor o osiguranju zaključio, potrebno je da se ispuni sledeće:³⁰

- a) da postoji potraživanje u korist identifikovanog poverioca
- b) da su, u odnosu na brod opterećen hipotekom, zaključeni određeni ugovori o osiguranju (kasko i odgovornost)
- c) da je potraživanje iz zaključenih ugovora o osiguranju ustupljeno poveriocu.

Obaveza osiguravača da osiguraniku isplati naknadu iz osiguranja nastaje ako osiguranik ne može da naplati potraživanje zbog sledećeg:

- politički događaji u zemlji hipotekarnog dužnika ili rat države hipotekarnog dužnika s drugom državom
- opšti moratorijum na plaćanje u zemlji hipotekarnog dužnika
- zabrana transfera u zemlji hipotekarnog dužnika
- zaplena, nacionalizacija, eksproprijacija ili druge mere zemlje koje se mogu izjednačiti sa zaplenom, nacionalizacijom i eksproprijacijom.³¹

Pravo poverioca da ostvari naknadu iz osiguranja jeste uslovljeno. Hipotekarni poverilac u svojstvu osiguranika³² jemči sledeće:³³

- da će brod biti osiguran u skladu sa zbirkom institutskih klauzula na određeno vreme
- da će biti učlanjen u Klub za zaštitu i obeštećenje (*Protecting & Indemnity Club*)
- da će navedena osiguranja biti indosirana na njega.

29 Zoran Radović, *Osiguranje izvoznih kredita*, Beograd, 1989, str. 113.

30 Hrvoje Kačić, „Osiguranje interesa založnog vjerovnika“, Savjetovanje o osiguranju pomorskog kaska, Split, 1984, str. 66-69.

31 Zoran Radović, *Osiguranje izvoznih kredita*, str. 113.

32 Veljko Tomašić, „Pravila o plovidbenom osiguranju“, Komentar Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, u redakciji Siniše Trive, Zagreb, 1981, str. 287.

33 *Institute Mortgagees Interest Clauses*, Hulls, CI, 337.

Osiguravač će odbiti da obešteti osiguranika u sledećim slučajevima:

- prilikom propusta ili postupka brodovlasnika, preduzetnika, čarterera ili menadžera broda, njihovih poslenika ili agenata ako ne poštuju jemstva ili izričito ugovorene uslove
- prilikom namernog ili nehatnog postupka, uključujući namerno ili nehatno uništenje ili oštećenje broda, ili njegovo dovođenje u stanje u kome postaje nesposoban za plovidbu.

Pravo na naknadu štete ograničeno je visinom potraživanja hipotekarnog poverioca i osiguranim iznosom. Osiguranje prestaje u trenutku promene vlasništva, menadžmenta ili kontrole nad brodom, sem u slučaju da osiguranik odmah po saznanju obavesti osiguravača o nastalim promenama, a osiguravač prihvati da se osiguranje produži.

AOFI preuzima obavezu da osiguraniku isplati naknadu ako osiguranik svoje potraživanje ne može da naplati usled sledećih nepovoljnih okolnosti:

- politički događaji u zemlji hipotekarnog dužnika ili rat države hipotekarnog dužnika s drugom državom
- opšti moratorijum na plaćanje u zemlji hipotekarnog dužnika
- zabrana transfera u zemlji hipotekarnog dužnika
- zaplena, nacionalizacija, eksproprijacija ili druge mere države koje se s tim mogu izjednačiti
- katastrofalne elementarne nepogode.

Isključene obaveze važe za sledeće slučajeve:

- ako osiguranik nije obezbedio svoje potraživanje prema dužniku hipotekom na brodu
- ako je plaćanje potraživanja uskraćeno na osnovu pravosnažne sudske presude kojom je utvrđeno da osiguranik nije isporučio brod saglasno odredbama ugovora sa dužnikom
- ako je plaćanje cene uskraćeno zbog propasti broda usled ostvarenja osigurljivih rizika, a postojala je mogućnost da se brod osigura od takvih rizika
- ako je osiguranik bez saglasnosti osiguravača izmenio uslove o prodaji broda ili uslove obezbeđenja svog potraživanja prema hipotekarnom dužniku.

ECGD uslovljava da ugovor o *mortgageu*³⁴ treba da sadrži odredbu prema kojoj potraživanje, obezbeđeno hipotekom, dospeva na naplatu odmah u celosti, ukoliko dužnik ne poštuje svoje obaveze oko broda:

- a) propusti
 - ako ga ne održi u ispravnom stanju
 - ako brod ne zadrži svoju klasu
 - ako ga osigura (kasko i odgovornost /P &I/).
- b) ako bez saglasnosti brodograditelja proda brod.

Interesi hipotekarnog poverioca mogu biti ugroženi, na prvom mestu zakonskim založnim pravom.³⁵ Potraživanja po ovom osnovu imaju prvenstveno pravo namirenja iz vrednosti broda pre hipoteke.³⁶ Njega takođe može da ugrozi hipotekarni dužnik koji je, prema ugovoru o hipoteci, bio dužan da osigura brod i da prenese pravo iz polise na poverioca. Ukoliko dužnik svojim nedozvoljenim postupkom izgubi pravo na naknadu štete iz osiguranja, vinkulirana polisa preneti na poverioca neće pomoći poveriocu. Polisa ne sadrži samostalno pravo, nije hartija od vrednosti.

5. Merodavno pravo

Na odnose iz ugovora o gradnji primenjuje se pravo mesta brodogradilišta ako stranke nisu izabrale drugo pravo koje će se primeniti (Zakon). Nemogućnost primene izabranog prava može nastati iz više razloga, na primer zbog protivnosti javnom poretku.³⁷

Na ugovor o plovidbenom osiguranju primenjuje se pravo sedišta osiguravača, pod uslovom da ugovorači nisu odredili primenu drugog prava. Primena našeg prava ne može se isključiti ako su ugovorači iz naše zemlje (Zakon).

Po pravu države čiju državnu pripadnost brod ima ocenjuje se hipoteka na brodu. Pri prihvatanju rešenja prema kojem se na hipoteku primenjuje koliziono pravilo zastave broda, vodilo se računa da ovo rešenje odgovara postulatima doktrine, savremenoj judikaturi i međunarodnim konvencijama.³⁸ Prema odredbi Konvencije,

34 *Mortgage* ima karakteristike hipoteke, ali je jače obezbeđenje od hipoteke na brodu.

35 Prema odredbama Zakona i međunarodnih konvencija, zakonska založna prava postoje za potraživanja po osnovu naknade štete zbog sudara i spasavanja broda, plate zapovednika i posade, sudskih troškova i drugo.

36 Ivo Grabovac, *Pomorsko pravo*, Zagreb, 1971, str. 149.

37 Natko Katičić, *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi* u redakciji Siniše Trive, str. 417.

38 Željko Matić, *Međunarodno privatno pravo*, posebni deo, Zagreb, 1982, str. 26.

redosled hipoteka s jedne strane, i zakonskih založnih prava i retencije s druge strane, određuje se prema pravu države u kojoj će brod biti upisan posle dovršene gradnje.

Primena prava na zakonska založna prava složenija je s obzirom na to da brod u toku plovidbe prolazi kroz luke različitih zemalja, u kojima može biti zaustavljen sudskim rešenjem. Rešenje prema kome se na stvarna prava na brodu ima primeniti pravo državne pripadnosti polazi od karakterističnih svojstava broda, koji, mada je svrstan u pokretnu stvar, po svom statusu ima sličnosti s nekretninom. *Lex situs* broda postao je problematičan kada se radi o *res in transitu*. Prvo, brod na otvorenom moru nema *lex rei sitae*, jer se često ne nalazi u granicama nijedne zemlje, i drugo, stvarna prava bi se sticala, menjala i gubila prema pravu mesta gde se brod u određenom momentu nalazi. Po jednom shvatanju,³⁹ državna pripadnost broda ima samo teoretsku prednost, koja ne može da se meri s praktičnom efikasnošću prava mesta u kome je brod prinudno zaustavljen i prodat u izvršnom postupku. Primena *lex fori* obrazlaže se shvatanjem da u postupku prinudne prodaje broda odlučuje jedino sud.⁴⁰

6. Zaključak

Građenje brodova treba da se obavlja na način da rizici s kojima se suočavaju brodograditelji i kupac budu u celosti zaštićeni. To se postiže stručnim načinom zaključenja ugovora o osiguranju.

Gradnja brodova neposredno je povezana s finansijskom institucijama, na prvom mestu s bankama. Velike vrednosti brodova praktično ne dozvoljavaju njihovu kupovinu bez kredita. Kupac broda obezbeđuje banku hipotekom na brodu. Eksploatacijom broda otplaćuje kredit, često sedam do osam godina. U ovom delu poslovanja kreditno osiguranje je neophodno. Hipotekarni dužnik može postati nemoćan da kredit otplaćuje iz više razloga, uključujući propast broda pod hipotekom. Banka koja finansira gradnju brodova u većoj je meri izložena rizicima u odnosu na finansiranje gradnje isključivo na kopnu. Brodovi u plovidbi menjaju jurisdikciju kada su izloženi zapleni. Potraživanja, obezbeđena zakonskim založnim pravom, imaju prioritet pri naplati u odnosu na potraživanja obezbeđena hipotekom na brodu.

Da bi se industrija brodogradnje uspešno razvijala, neophodna su sledeća osiguranja:

- a) Osiguranje koje zaključuje brodograditelj:

39 G. A. Zaphirou, *The Transfer of Chattels in Private International Law*, London, 1956.

40 Berthold Eisner, *Međunarodno privatno pravo*, II svezak., Zagreb, 1956, str.75.

- osiguranje broda u gradnji
- osiguranje za štete koje pričini kupcu broda
- osiguranje za štete koje pričini trećim licima.

b) Osiguranje koje zaključuje kupac broda:

- osiguranje broda u gradnji kada rizik pređe na njega (kasko i odgovornost)
- kreditno osiguranje (osiguranje potraživanja u svojstvu hipotekarnog poverioca).

U slučaju spora, svakako, potrebno je obezbediti primenu našeg prava, kao i nadležnost naših sudova (arbitraže). To je moguće kod ugovora o osiguranju brodogradilišta, broda u gradnji i kod kreditnog osiguranja.

Summary

Shipbuilding Risks Insurance

Zoran Radović, Ph.D.

There is a direct connection between shipbuilding and financial institutions, principally banks. Given the great value of ships, they can only be purchased through credits. The purchaser of a ship provides security to a bank by way of ship mortgage. Through the service of the ship he pays off the loan, often in seven to eight years' time. Credit insurance is indispensable in this part of business. The mortgage debtor may become unable to pay off the credit for a number of reasons, including the ruin of a mortgaged ship. Banks which finance the construction of a ship are more exposed to risks as compared to the financing of construction on land only. Ships under way change jurisdiction when subject to seizure. Claims secured by statutory lien, have priority for collection as compared to claims secured by ship mortgage.

In the event of a dispute, the enforcement of our law should be provided, by all means, together with the jurisdiction of our courts (arbitration). This is possible with shipyard, builder's risk and credit insurance contracts.

Translated by: Vesna Turudija