

# OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA PUTEM P&I KLUBOVA SHIPOWNERS' LIABILITY INSURANCE THROUGH P&I CLUBS

UDK 368  
Stručni rad

Medić Marija, dipl. iur.  
Ministarstvo financija  
Katančićeva 5, Zagreb, Hrvatska  
Telefon: 0981704231 E-mail: marija.medic@mfin.hr

**SAŽETAK** - Pomorsko osiguranje razvijalo se usporedno s razvojem prekomorske trgovine prilagođujući se pri tome gospodarstvenim okolnostima i potrebama robnog prometa i transporta. U suvremeno doba nije moguće niti zamisliti pomorski promet bez odgovarajuće zaštite osiguranjem. Zbog visokih osiguranih vrijednosti brodova i specifičnih rizika postoji duga tradicija pravila i uvjeta osiguranja koji se primjenjuju u gotovo cijelom svijetu. Zaštita se postiže sklapanjem ugovora o pomorskom osiguranju, međutim rizike odgovornosti prema trećim osobama brodari osiguravaju uklanjanjem u P&I klubove (*Protection and Indemnity Clubs – P&I Clubs*) specijalizirane za takva pokrića. P&I klubovi osiguravaju odgovornost brodara za štete nanesene tuđoj imovini ili drugim osobama, a u vezi s plovidbom i poslovanjem broda. Izvor odgovornosti brodara pri obavljanju plovidbenih djelatnosti može biti ugovorna odgovornost, izvanugovorna odgovornost i obveze prema posadi. Pokriće se pruža u granicama odgovornosti koje su propisane za brodara odnosno pruža se pokriće zakonske odgovornosti brodara, a u skladu s glavnim načelom na kojem funkcionira osiguranje u P&I klubovima – načelo „*pay to be paid*“ (tzv. *first pay rule*). Danas, 13 P&I klubova udruženih u Međunarodno udruženje P&I klubova (*International Group of P&I Clubs – IGP&I*) pružaju preko 90% pokrića u svjetskom pomorstvu.

**Ključne riječi:** P&I klubovi, odgovornosti brodara, načelo „*pay to be paid*“, rizici i štete.

**ABSTRACT** - Maritime insurance has evolved parallel with the development of overseas trade by adapting itself in economic circumstances and needs of trade and transport. In modern times, it is impossible even to imagine maritime transport without adequate insurance protection. Due to high-insured value of ships and specific risks, there is a long tradition of rules and insurance conditions that are applied almost all over the world. Protection is achieved by entering into agreements on maritime insurance, however, shipowners provide liability risk insurance to third parties by joining the P&I Clubs (*Protection and Indemnity Clubs - P&I Clubs*) specialized for such coverage. P&I Clubs provide shipowners' liability insurance for damage to another person's property or other persons in connection with navigation and ship operations. Source of shipowners' liability in the performance of navigation services may be: contractual liability, tort liability and obligations to the crew. Coverage is provided within the limits of liability in compliance with regulations for shipowners, the coverage of legal liability in compliance with the main principle on which insurance operates in the P & I clubs - the principle of "*pay to be paid*" (*first pay rule*). Today, 13 P&I Clubs joined in the International Group of P&I Clubs - *IGP&I*, account for 90% of coverage in the global maritime industry.

**Keywords:** P & I Clubs, shipowners' liability, "*pay to be paid*" principle, risks and damages.

## I. UVOD

Suvremeni sustav osiguranja putem P&I klubova razvio se sredinom 19. stoljeća s povećanjem opsega i vrsta odgovornosti brodara koje se nisu mogle osigurati na redovnom tržištu osiguranja. Prethodnici modernim P&I klubovima bili su klubovi koji su pokrivali štete na trupu broda odnosno *Hull Clubs* koji su poslovali na načelu uzajamnosti odnosno podjele odgovornosti bez ostvarivanja dobiti, a osnivali su ih brodovlasnici radi uzajamnog osiguranja njihovih brodova. U 18. stoljeću tržište osiguranja počelo je pružati i osiguranje  $\frac{3}{4}$  odgovornosti brodara iz sudara brodova uključivanjem posebne klauzule u uvjete osiguranja broda (tzv. *Running Down Clause*), dok je  $\frac{1}{4}$  odgovornosti i dalje ostala izvan redovnog osiguranja brodova. Međutim, brodari su željeli osigurati i druge vidove odgovornosti, osobito za smrt i

tjelesne ozlijede putnika i članove posade broda te su se, uz postojeće premijsko osiguranje, pojavile organizacije za osiguranje odgovornosti brodara odnosno *Protecting Clubs*.

Daljnje pooštavanje odgovornosti brodara za gubitak, manjak ili oštećenje tereta primljenog na prijevoz utjecalo je na nastanak *Indemnity Clubs*, čiji je naziv pridodan ranijem nazivu klubova koji se od tada pa sve do danas zovu *Protecting and Indemnity Clubs (P&I Clubs)*. Zaštita osiguranjem ostvaruje se udruživanjem brodara na temelju uplata doprinosa (*calls*) u fondove iz koji se na temelju uzajamnosti nadoknađuju štete ili isplaćuju osigurane svote. P&I klubovi pomno prate razvoj pomorskih osiguranja te slijede i prilagođavaju se svim suvremenim promjenama, a njihovo značenje u zaštiti brodara očituje se u njihovoj velikoj ulozi u pokriću odgovornosti, u značenju pravne zaštite i razgranate mreže klupskih korespondenata.

## II. RAZVOJ P&I KLUBOVA

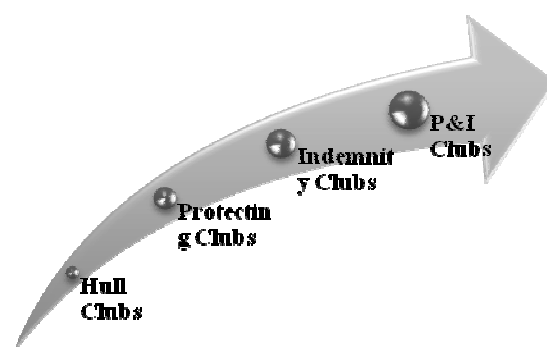
Današnji P&I klubovi potječu od *Hull Clubs* formiranih od strane britanskih brodovlasnika u 18. stoljeću. Međutim, kada se govori o pomorskom osiguranju, početke nalazimo 1688. godine u kavani Edwarda Lloyda u Londonu (*Edward Lloyd's Coffee House*). Iako Lloyd nije sudjelovao u osiguranju, pružao je besplatne informacije o pomorskom poslovanju, što je potaknulo trgovce da ulažu u osiguranje iz njegove kavane. Kavana je ubrzo postala široko poznata brodovlasnicima i postala stjecište zapovjednika brodova, brodovlasnika i gradskih trgovaca koji su pripremali police osiguranja za brodove i njihov teret. Trgovci su jamčili za gospodarski poduhvat za određenu svotu novaca (premiju), a kako su na policama potpisivali vlastita imena, postali su poznati kao Lloydovi potpisnici.

Početakom 18. stoljeća brodovlasnici su bili sve manje zadovoljni uvjetima, opsegom i cijenom pomorskog osiguranja koje su pružale dvije organizacije kojima je zakonom dopušten monopol (*The Royal Exchange Insurance* i *The London Assurance*) i individualni potpisnici (npr. Lloydovi potpisnici). To je dovelo do osnivanja udruženja od strane brodovlasnika s ciljem pružanja uzajamnog osiguranja svojim članovima za pokriće rizika od šteta ili gubitka brodova uslijed pomorskih opasnosti ili požara. Brodovlasnici su se istovremeno nalazili i u ulozi osiguranika i člana udruženja. Svaki brodovlasnik učlanjivao bi svoj brod na razdoblje od 12 mjeseci uz plaćanje određene premije. Svi gubitci i troškovi koji bi se dogodili u tom razdoblju ravnopravno su se dijelili među članova što je ostalo osnovni koncept i današnjih P&I klubova. Takva udruženja bila su poznata kao Udruženja za uzajamno osiguranje brodova ili *Hull Insurance/Hull Clubs*.

Za trajanja monopola klubovi su se brojčano povećavali i uz pružanje pokrića za rizike od šteta ili gubitka brodova, počeli su pružati brodovlasnicima i pokriće za štete nanijete drugim brodovima u slučaju sudara. Nakon što je izmjenom zakona 1824. godine prekinut monopol kompanija, pojava konkurencije imala je velik učinak na cijene, uvjete pokrića i usluge koje su se nudile na tržištu i od strane Lloydovih potpisnika. *Hull Clubs* postali su manje potrebni.<sup>1</sup> U to vrijeme nije bilo potrebe za osiguranjem odgovornosti brodara budući je izloženost potraživanjima od strane trećih bila zanemariva. Tijekom druge polovice 19. stoljeća pravni razvoj rezultirao je značajnim porastom odgovornosti brodovlasnika i priznavanjem potrebe za osiguranjem. Brodarima je počela prijetiti opasnost od plaćanja golemih naknada za slučaj gubitka života ili tjelesnih ozljeda osoba. Prvo udruženje za zaštitu odgovornosti osnovano je 1855. godine, a uskoro su mu se pridružili i ostali. To su bili *Protecting Clubs*. Udruženje je nazvano *The Shipowners Mutual Protection Society*. Udruženje je pokrivalo ¼ odgovornosti za štete u slučaju sudara brodova i odgovornost za smrt i tjelesne ozljede osoba. Ubrzo su

slijedila i druga slična udruženja za zaštitu brodara, a većina ih je osnovana krajem stoljeća.

Odgovornost za teret se u to vrijeme još uvijek mogla izbjeći uvrštavanjem odgovarajuće klauzule u ugovor o prijevozu. Međutim, pravni razvoj krajem 19. stoljeća rezultirao je mogućnošću izlaganja brodara i potraživanjima za teret, bez obzira na uvjete ugovora o prijevozu, pa su 1874. godine klubovi počeli osiguravati odgovornost za gubitak ili oštećenje tereta.<sup>2</sup> Tako su nastali *Indemnity Clubs*. *The Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association* osnovano je 1894. i postalo je prvim klubom za pokriće potraživanja za gubitak ili oštećenje tereta.



Sl. 1. Razvoj P&I klubova

## III. FUNKCIJE KLUPSKOG OSIGURANJA

Danas, P&I klubovi osnovni su organizacijski oblik za osiguranje odgovornosti brodara. No, njihova se važnost ne ogleda samo u tome što svojim članovima pružaju pokriće njihove odgovornosti, dopunjavajući se s pokrićem osiguranja broda, nego i u tome što mrežom svojih stručnih korespondenata, koji dobro poznaju lokalne prilike, pomorsko zakonodavstvo i pomorskoprometnu sudsku praksu, pružaju brodarima djelotvornu pravnu i tehničku pomoć u obrani od nepravednih i nerazmjernih odštetnih zahtjeva u svim većim svjetskim lukama (Zelenika i dr., 2007:51).

Funkcije osiguranja P&I klubova ne razlikuju se bitno od funkcija drugih oblika osiguranja. Razlike proizlaze iz karaktera pokrića što ih klubovi pružaju i načina na koji to ostvaruju.

<sup>1</sup> Službene stranice United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited, *Dostupno na:* www.ukpandi.com/infopool.nsf/HTML/index, Pristup: 6.10.2010.

<sup>2</sup> Službene stranice The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, *Dostupno na:* www.sims.com, Pristup: 16.10.2010.

Funkcije P&I klubova su:

- funkcija posredne zaštite
- funkcija neposredne zaštite
- financijska funkcija

Funkcija *posredne (neizravne) zaštite* ostvaruje se pružanjem osiguranja brodarima za slučaj odgovornosti za štetu nastupom osiguranih rizika.

Funkcijom *neposredne (izravne) zaštite* ili prevencije nastoje se spriječiti moguće i smanjiti već nastale štete kako bi odštetni zahtjevi bili što manji.

Značenje *financijske funkcije* klubova potencirano je poslovanjem brodara u uvjetima jake tržišne konkurencije. Plasman slobodnih sredstava trebao bi rezultirati ne samo očuvanjem realne vrijednosti sredstava već i što je moguće većom dobiti jer bi to pozitivno djelovalo na visinu premija (Zelenika idr., 2007:51).

Klupska osiguranja imaju i važnu *akumulacijsku funkciju*. Plaćanjem doprinosa formiraju se fondovi iz koji, osim za naknadu eventualnih šteta, mogu poslužiti i za različite investicije u pojedine gospodarske grane.



Sl. 2. Funkcije P&I klubova

#### IV. USTROJSTVO P&I KLUBOVA

Djelovanje P&I klubova ogleda se prvenstveno u naknađivanju šteta kao temeljne ekonomske funkcije klupskog osiguranja kojom se nadomještaju gubici za koje nije izvjesno da će nastupiti. Osim toga, P&I klubovi djeluju i preventivno u sprječavanju mogućih i smanjenju već nastalih šteta kako bi odštetni zahtjevi bili što manji. To se postiže organiziranjem edukacije i seminara za brodare i objavljivanjem publikacija s različitim praktičnim savjetima i uputama o tome kako bi se trebalo postupati u praksi da se nepotrebna odgovornost brodara izbjegne, spriječi ili smanji. Takva djelatnost P&I klubova pretpostavlja velik broj članova odnosno brodova, složenu unutrašnju organizaciju i, posebice, široku mrežu predstavnika.

Najviši organ upravljanja P&I klubom je glavna skupština (*General Meeting*). Ona donosi pravila kluba

(*Rules of the Club*) i između predstavnika pojedinih članova bira direktorij (*Committee of Directors*) koji vodi poslove kluba. Poslovanje kluba povjereno obrazovanim i iskusnim specijalistima, menadžerima (*Managers*).

Članstvo u klubu stječe se u odnosu na određeni brod, što znači da se članovi osiguravaju za odgovornost i troškove koji proizlaze iz interesa što ih imaju na učlanjenom brodu. Za svaki učlanjeni brod klub izdaje uvjerenje (*Certificat of Entry*).

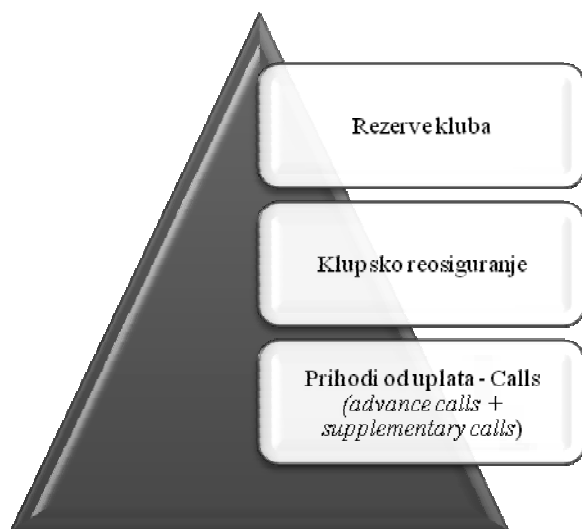
Član P&I kluba može biti brodovlasnik, suvlasnik broda, založni vjerovnik, zakupoprimalatelj, naručitelj i upravitelj broda. Učlanjenje se obavlja na temelju prijave odnosno ponude koju brodar na tipskom obrascu sa svim potrebnim podacima o brodu i izjavom da prihvaća klupska pravila osiguranja i druga pravila kluba, šalje klubu. Obično se traže ovi podaci: o osiguranju trupa i strojeva brodova, koje se P&I pokrće traži, vrsta, veličina i godine starosti broda koji se prijavljuje, vrsta tereta koju brod prevozi, geografska područja u kojima će brod ploviti, upravljanje brodom, nacionalnost posade, zastava broda, prijašnje štete (Pavić, 2000:166). Prihvaćanjem ponude od strane kluba, ugovor se smatra sklopljenim, pravila kluba (*Rules of the Club*) postaju njegovim sastavnim dijelom i mjerodavna za utvrđivanje prava i obveza iz ugovora.

#### V. FINANCIRANJE P&I KLUBOVA

*Premija osiguranja* je novčani iznos koji je ugovaratelj osiguranja (član kluba) dužan platiti osiguravatelju (klubu) na ime njegove obveze da će osiguraniku (članu kluba), na osnovi ugovora o osiguranju, naknaditi štetu, to jest isplatiti osigurninu ako do štete dođe zbog realizacije rizika koji su navedeni u ugovoru o osiguranju (Aržek, 2002:278).

P&I osiguranje karakterizira specifičnost „premija“ odnosno novčanog iznosa (doprinosa) kojeg plaćaju članovi kluba. *Doprinosi članova* su izvor iz kojeg se stvaraju fondovi osiguranja iz kojih se plaćaju štete ili osigurane svote, a koji se plaćaju klubu s naslova učlanjenja broda. Jednaku funkciju imaju i *klupsko reosiguranje* i *klupske rezerve*.

Nepredvidiva priroda naknada i pojedine katastrofalne štete razlog su plasmana rizika na širi krug osiguratelja. Reosiguranjem cijeli ili dio rizika jednog kluba prenosi se na drugo osiguravajuće društvo ili P&I klub kako bi se spriječile velike promjene praga premije između godina što bi onemogućilo planiranje. Klupske rezerve čini dio sredstava koje klub zadržava za podmirenje naknada koje se ne mogu pokriti uplatama ili reosiguranjem, i za ublažavanje odstupanja u ukupnom iznosu naknada između godina.

Sl. 3. Kontribucije brodara u sustavu P&I osiguranja<sup>19</sup>

Premija koju P&I klubovi naplaćuju članovima naziva se poziv (*call*). Učlanjenjem članovi preuzimaju obvezu zajedničkog sudjelovanja u snošenju šteta prema svim ostalim članovima - načelo uzajamnosti (*mutual insurance*). Zbog toga članovi ne plaćaju fiksnu premiju već doprinose kako bi klub raspolagao s dovoljno prihoda da u poslovnoj godini podmiri sve predviđene naknade članova. Doprinosi se uz primjenu zakona vjerojatnosti proračunavaju matematičkim metodama, pa prekomjerna oštećenja i naknade u nekom razdoblju osiguranja mogu izazvati porast doprinosa. Konačna visina doprinosa ovisi o odnosu uplaćenih doprinosa i šteta u određenoj poslovnoj godini.

Prilikom sklapanja ugovora plaća se početni doprinos (*advance call*), a ako fond formiran od početnih doprinosa nije dostatan za plaćanje šteta u poslovnoj godini, od članova se zahtjeva plaćanje dodatnog doprinosa (*supplementary call*). Ukupni prihod kluba od uplata doprinosa temelji se na predviđanju šteta u idućoj godini i iznosa za premije reosiguranja i troškova administracije. Doprinos koji članovi trebaju uplatiti za sljedeću godinu naziva se predvidiva ukupna uplata (*estimated total call - ETC*). Klub prikuplja 80% predvidive ukupne uplate odmah, što članovi obično plaćaju u ratama u prvih 12 mjeseci svake godine osiguranja. Ovisno o odnosu isplaćenih šteta i naplaćenih doprinosa i ovisno je li prihod od investiranja viši od predviđenoga, sve daljnje štete naknađuju se od klupskog reosiguranja, ili se sve neizvjesnosti pokrivaju iz klupskih rezerva. Tako klub može naplatiti cijeli iznos predvidivih ukupnih uplata ili njihov dio, može ih opozvati u cijelosti, ili pozvati članove na plaćanje dodatne uplate - dodatna ili zaključna uplata (*supplementary or closing call*).



Sl. 4. Način financiranja P&amp;I klubova

## VI. IZVORI BROADAREVE ODGOVORNOSTI

Pod *osiguranjem odgovornosti* podrazumijeva se ugovor o osiguranju osiguranika od odgovornosti za štete nanese trećim osobama, prema kojemu je osiguratelj obavezan nadoknaditi osiguraniku svote koje je on dužan platiti tim osobama u vezi sa svojom odgovornošću pokrivenu osiguranjem (Pavić, 2000:164).

Izvori brodarkove odgovornosti mogu biti:

- *ugovorna odgovornost* - odgovornost iz ugovora o prijevozu stvari, ugovora o prijevozu putnika, ugovora o tegljenju i dr.
- *izvanugovorna odgovornost* - odgovornost iz sudara brodova, udara broda, uklanjanje podrtine, izlivanje ulja i dr.
- *obveze prema posadi* - odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, liječenje, repatrijaciju i dr.

*Ugovorna odgovornost* brodarka nastaje povredom obveze preuzete ugovorom o prijevozu stvari morem. Osiguranje se provodi putem P&I klubova na načelu uzajamnosti.

*Izvanugovorna odgovornost* brodarka nastaje na temelju samog zakona odnosno podrazumijeva dužnost naknade štete iz obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu koja proizlazi iz građanskog delikta.

*Obveze prema posadi* odnose se na osiguranje odgovornosti brodarka za štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti članova posade broda, odgovornost za štete na osobnim stvarima članova posade, obveze prema članovima posade za vrijeme liječenja i za troškove liječenja, dužnost podmirjenja povratnog putovanja članova posade (repatrijacija) i dr.

Budući osiguranje odgovornosti ne ulazi u standardne oblike osiguranja gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta (npr. broda ili tereta), odgovornost za štete nanese trećim osobama nije pokrivena pomorskim osiguranjem. Izuzetak su institutske klauzule za osiguranje brodova (*Institute Hull Clauses*) kojima je osigurano  $\frac{3}{4}$  odgovornosti brodarka prema trećima za štete iz sudara brodova. P&I klubovi pokrivaju preostalu  $\frac{1}{4}$ , te na taj način brodari pokrivaju 100% svoju odgovornost prema trećima.

<sup>19</sup> Modificirano prema PowerPoint prezentaciji prof. dr. sc. Nikoleta Radionov, [www.pravo.hr/pop](http://www.pravo.hr/pop)

Sl. 5. P&I pokrće obveza brodara<sup>20</sup>

## VII. MEĐUOVISNOST OSIGURANJA BRODA I KLUPSKOG OSIGURANJA

P&I klubovi za razliku od osiguranja broda (pomorski kasko), osiguravaju odgovornost brodara za štete nanese tuđoj imovini ili drugim osobama, a koji su u vezi su s plovidbom i poslovanjem broda. Općenito, svrha osiguranja je sprječavanje ili umanjeње financijske nesigurnosti. Osiguranje brodara svodi se na financijske posljedice smrti ili ozlijede, gubitak ili štete na imovini, koji nastupe slučajno, a ne mogu se predvidjeti niti izbjeći. Glavni zahtjev brodara prema osiguranju bit će pokrće gubitka ili štete na vlastitom brodu koje se pokriva iz ugovora o osiguranju, a zatim pokrće njegove pravne odgovornosti prema trećim osobama gdje se pojavljuje P&I osiguranje. Iznimno, odgovornost prema trećima za štete nanijete u sudaru s drugim brodom, dijelom ili u cijelosti, pokrivena je putem posebne odredbe u uvjetima osiguranja broda (tzv. *Running Down Clause* ili *R.D.C. pokrće*).

U plovidbenim osiguranjima važna je kategorizacija šteta jer o njoj ovisi i način likvidacije šteta. Štete se mogu pojaviti u više oblika:

- *Potpun gubitak* osiguranoga predmeta - stvarni potpuni gubitak ili izvedeni potpuni gubitak.
- *Djelomičan gubitak ili oštećenje* – potpuni gubitak dijela osiguranoga predmeta i oštećenje osiguranoga predmeta
- *Zajedničke (generalne) havarije* - materijalne štete i izdaci koje zajednički snose brodari i vlasnici tereta, a koji su posljedica mjera što ih je poduzeo

zapovjednik ili posada da bi se spasio brod i teret od zajedničke opasnosti.

- *Osiguraničkovi troškovi spašavanja* i troškovi izravno uzrokovani nastupanjem osiguranoga slučaja - izvanredni troškovi osiguranika ili njegova opunomoćenika koji su nastali kako bi se izbjegle štete od izravne opasnosti, ili smanjile već nastale štete.
- *Nagrada za spašavanje*
- *Troškovi likvidacije i isključene štete*

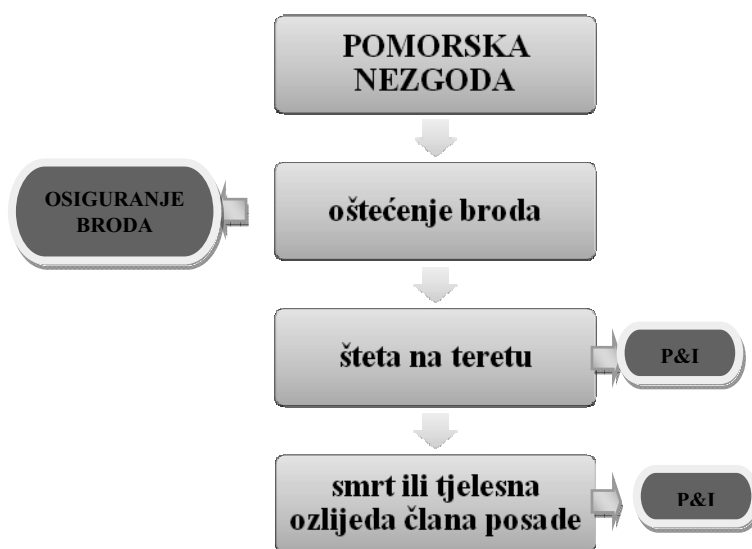
Pod pojmom *osiguranje brodova* podrazumijeva se ugovor o osiguranju brodova i drugih plovinih objekata, a osigurati se mogu sve vrste plovinih objekata (Pavić, 2000:14).

Kod osiguranja brodova koriste se standardizirani uvjeti osiguranja, a ugovoreni uvjeti osiguranja sastavni su dio ugovora. Najpoznatiji uvjeti za osiguranje brodova jesu institutske klauzule (*Institute Hull Clauses*). Sklapanjem ugovora o osiguranju broda ili drugih uzgrednih osiguranja, brodovlasnik zaštićuje svoj vlasničkopravni interes. Sva ta osiguranja obuhvaćena su pojmom pomorsko kasko-osiguranje (*marine hull insurance*) (Zelenika i dr., 2007:56). Polica osiguranja broda naziva pomorska kasko -polica (*marine hull policy* ili *hull and machinery policy*). Prije sklapanja ugovora o osiguranju broda procjenjuje se njegova vrijednost (tzv. valutacija broda), odnosno vrijednost brodskog trupa i strojeva, i brodske opreme, zaliha i dr. Za procjenu visine svote na koju će se sklopiti osiguranje broda uzima se stvarna, ili tržišna vrijednost broda na početku osiguranja. U ugovoru često postoji i obveza postojanja brodske klase kojom se potvrđuje odgovarajući stupanj tehničkog standarda o stanju broda. U Institutske klauzule za osiguranje brodova od 1995. godine uvrštena je posebna klasifikacijska klauzula (*Classification Clause*), prema kojoj su osiguranici dužni pribaviti klasu onoga klasifikacijskog društva što ga je odobrio osiguravatelj.

Klupsko osiguranje djeluje na osnovi uzajamnosti i pokriva štete brodara od odgovornosti u međunarodnom pomorskom prometu, pa je kao takvo zaseban oblik pomorskoga osiguranja, poput kasko i kargo-osiguranja (Zelenika idr., 2007:56).

Naši zakonski propisi nalažu da se imovina i osobe osiguravaju kod domaćih organizacija za osiguranje. Kako bi se našim brodarima omogućilo učlanjenje u P&I klubove radi osiguranja odgovornosti za štete nanese trećim osobama, vlada je odlukom dozvolila osiguranje odgovornosti prekomorskih brodova kod inozemnih osiguravajućih agencija.

<sup>20</sup> PowerPoint prezentacija prof. dr. sc. Nikoleta Radionov, [www.pravo.hr/pop](http://www.pravo.hr/pop)



Sl. 6. Međuovisnost osiguranja broda i klupskog osiguranja<sup>21</sup>

## VIII. RIZICI I ŠTETE U KLUPSKOM OSIGURANJU

Osiguranje rizika i šteta putem P&I klubova nije ograničeno po visini. Izuzetak je odgovornost za onečišćenje morskog okoliša zbog izlivanja ulja za koje je pravilima kluba određena gornja granica obveze osiguratelja. P&I klubovi pružaju pokriće u granicama odgovornosti koje su propisane za broдача što znači da je klub obvezan nadoknaditi broдарu onaj iznos kojeg je broдар na temelju pomorskopравnih ili drugih propisa obvezan platiti trećim osobama u vezi sa svojom odgovornošću – pokriće *zakonske odgovornosti* broдача.

Jedno od glavnih načela na kojima funkcionira osiguranje u P&I klubovima je načelo „*pay to be paid*“ (tzv. *first pay rule*). U skladu s tim načelom, tek kada se osiguranom broдарu dokaže da je odgovoran za štetu nastalu trećoj osobi, i kad broдар isplati naknadu štete, može se obratiti svom osiguratelju – P&I klubu - koji će mu refundirati isplaćeni iznos (obeštećenje, naknada – *indemnity*) (Kocijan, 2009:33).

P&I klubovi pružaju pokriće za sljedeće odgovornosti i obveze broдача prema trećim osobama:

- odgovornost za štete iz sudara brodova,
- oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata,
- odgovornost za teret,
- odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod,
- odgovornost za tjelesne ozljede, bolest i smrt posade broda te drugih osoba (putnici, lučki radnici i dr.),
- obveze prema brodskoj posadi,
- osobne stvari članova posade i drugih osoba,
- novčane kazne (globe),
- istražni i kazneni postupak,
- karantenski troškovi,
- slijepi putnici,
- skretanje broda,

- osiguranje profesionalnih spašavatelja,
- spašavanje osoba,
- doprinosi u zajedničku havariju,
- doprinos broda u zajedničku havariju,
- odgovornost za podrtnu osiguranoga broda,
- onečišćenje,
- odgovornost iz tegljenja,
- troškovi nastali u vezi s napucima kluba,
- pravni troškovi,
- razni drugi troškovi (Zelenika i dr., 2007:58).

Nabrojani rizici predstavljaju cijeli opseg mogućeg pokrića, iako osiguranik može odabrati samo neke. Klub može prihvatiti i pokriće drugih specifičnih i dodatnih rizika koji ne ulaze u okvire nabrojanih, no opseg takvih pokrića i uvjeti uz koje se prihvaćaju, moraju se utvrditi u posebnom pismenom obliku između broдача i kluba.

Pravilima P&I klubova utvrđena su i određena isključenja i ograničenja odgovornosti kluba, od kojih su neka apsolutna, a druga vrijede ako stranke izričito ne ugovore drukčije.

Danas su P&I klubovi proširili klase rizika koje pokrivaju pa, osim tradicionalnog P&I osiguranja, broдарima pružaju i: *Freight, Defence & Demurrage insurance (FD&D)*, *The War Risks Class, Strikes Cover, Insurance for Charterers, Insurance for Shipbrokers and Agents, Hull and Machinery Risks*, i dr.

## IX. MEĐUNARODNA GRUPA P&I KLUBOVA

Izvorni sporazum o udruživanju (*Pooling Agreement*) potječe iz 1899., a sklopljen je između UK Club, Britannia, Standard Club, London Club, Newcastle Club and Sunderland Club.

Danas P&I klubovi koji su udružili svoje veće rizike pod pokroviteljstvom IGP&I, pružaju preko 90% pokrića u svjetskom pomorstvu.

Međunarodna grupa P&I klubova (*The International Group of P&I Clubs – IGP&I*) pruža kolektivno osiguranje i reosiguranje za P&I klubove, predstavlja stavove članova klubova o pitanjima od interesa za pomorstvo i omogućava razmjenu informacija.<sup>22</sup>

Glavna uloga IGP&I je koordinacija rada i regulacija sporazuma kojim se definiraju rizici koji se udružuju i njihova podjela između klubova (*Pooling Agreement*). Osim toga, IGP&I uređuje ugovor o reosiguranju i može omogućiti udruženim klubovima maksimalni kapacitet reosiguranja uz najbolje uvjete u cijelom svijetu. Osim funkcije reosiguranja, IGP&I ima i važnu predstavničku funkciju. IGP&I promiče interese broдача i predstavlja broдаре pojedinih klubova u važnim pitanjima, osobito u pogledu novih međunarodnih konvencija i zakona koji utječu na broдаревu odgovornost i osiguranje te omogućuje razmjenu informacija o pitanjima od interesa za klubove i njihove članove.

<sup>21</sup> Modificirano prema Zelenika, R., Knapić, I., Likić, R. (2007): Upravljanje rizicima u klupskom osiguranju, *Naše more*, 54 (1-2), str.56

<sup>22</sup> Službene stranice International Group of P&I Clubs, *Dostupno na: www.igpandi.org, Pristup: 16.10.2010.*

## X. ZAKLJUČAK

Uzajamno osiguranje pomorskih brodara nastalo je kao rezultat odbijanja osiguravatelja da standardnim osiguranjem u potpunosti pokriju osiguranje odgovornosti brodara. Tako su brodari u velikoj mjeri i sami počeli sudjelovati u pokriću šteta uzajamnim udruživanjem u obliku klubova.

Specifičnosti klupskog osiguranja posljedica je same prirode rizika i načina njihova pokrivanja na uzajamnoj osnovi, što omogućuje da rizici ne zahvate samo jednu osobu, već da se raspodijele između članova i tako umanju financijska nesigurnosti u njihovu poslovanju.

P&I klubovi, osim pokrića odgovornosti, putem svojih predstavnika brodarima pružaju i pravnu i tehničku pomoć u obrani od nepravednih i nerazmjernih odštetnih zahtjeva, financijsko jamstvo, a putem Međunarodne grupe P&I klubova omogućavaju brodarima maksimalni kapacitet reosiguranja uz najbolje uvjete u cijelom svijetu.

## LITERATURA

1. Aržek, Z. (2002): Transport i osiguranje, Zagreb, Mikrorad
2. Kocijan, I. (2009): Obvezna osiguranja odgovornosti u pravu pomorskog osiguranja, Pravo osiguranja, br. 3., str. 24-34.
3. Pavić, D. (2000): Pomorsko pravo, Pomorske nezgode, Pomorsko osiguranje, Split, Visoka pomorska škola u Splitu
4. Pavić, D. (2006): Pomorsko imovinsko pravo, Split, Književni krug
5. Zelenika, R., Knapić, I., Likić, R. (2007): Upravljanje rizicima u klupskom osiguranju, Naše more, 54 (1-2), str.49-61.
6. <http://www.igpandi.org> (16.10.2010.)
7. <http://www.nepia.com/home> (16.10.2010.)
8. <http://www.simsl.com> (16.10.2010.)
9. <http://www.ukpandi.com/infopool.nsf/HTML/index> (16.10.2010.)