

UPRAVLJANJE RIZICIMA U KLUPSKOM OSIGURANJU

Risk Management in the Insurance Clubs

UDK 368.013
Prethodno priopćenje
Preliminary communication

Sažetak

Od najstarijih vremena ljudi se nastoje obraniti od opasnosti koje donosi neizvjesna budućnost, a s brojnim novim opasnostima i rizicima što karakteriziraju svijet u kojemu živimo, susreće se čovjek suvremenoga društva. Iako se osiguranjem ne mogu spriječiti nemili događaji, njime se mogu otkloniti, ili barem ublažiti, njihove posljedice.

U suvremenim uvjetima osiguranje dobiva na važnosti i nezaobilazno je u gospodarskom životu, a sve se više naglašava i njegova međunarodna uloga. Uz osnovnu funkciju naknade šteta i isplate osigurnine, suvremeno osiguranje karakteriziraju i značajne financijske aktivnosti.

Iskorištavanjem mora, kao najvažnijega prirodnog prometnog puta u funkciji odvijanja međunarodne razmjene dobara, počelo se razvijati i pomorsko osiguranje - najvažnija, najstarija i najrazvijenija vrsta transportnoga osiguranja, pa i osiguranja općenito. To je osobito zbog visokih osiguranih vrijednosti brodova, specifičnih rizika, duge tradicije te pravila, uvjeta i klauzula kojih je primjena uobičajena u gotovo cijelom svijetu.

U suvremeno doba, premda je postignut velik tehnološki napredak, rizici su i dalje imanentni pa nije moguće ni zamisliti pomorski promet bez odgovarajuće zaštite osiguranjem. Takva se zaštita ostvaruje zasnivanjem posebnoga obveznopravnog odnosa ugovora o pomorskom osiguranju.

Vlasnici brodova (brodari) nastoje se osigurati od rizika učlanjenjem u P&I klubove, specijalizirane u

pružanju pokrića za rizike odgovornosti brodarka prema trećim osobama. Tradicionalni rizici odgovornosti ostaju težište P&I pokrića, ali je portfelj s godinama proširen kako bi obuhvatio raznolikost određenih rizika koji su postali važniji tek u suvremeno doba.

Primjereno upravljanje rizicima klupskoga osiguranja u funkciji smanjenja šteta na tržištu pomorskoga brodarstva posebno je važno zbog velikog utjecaja koje štete imaju na financijsku stabilnost plovidbenoga poduzetnika, a osobita pozornost posvećuje se ljudskom čimbeniku kao glavnom uzročniku šteta u pomorskom prometu.

Ključne riječi: klupsko osiguranje, rizici klupskoga osiguranja, upravljanje rizicima, smanjenje šteta.

Summary

Since old times people have defended themselves from hazards that uncertain future brings. Today people face numerous new hazards that characterize the world that we live in. Insurance cannot prevent unpleasant incidents, but the effects can be eliminated or at least alleviated.

Contemporary conditions make insurance more important and inevitable in economic system with a strong emphasize on its international role. Beside its basic function, reparation and claim payout, modern insurance is characterized by important financial activities.

Sea as the most important natural transport system is used to conduct international exchange of goods. The exploitation of the seas leads to expansion of the marine insurance, the oldest, the most important and the most developed category of transport insurance as well as insurance in general. This is because of the high value of the insured ships, specific risks, a long tradition and a worldwide implementation of requirements and clauses.

*dr. sc. Ratko Zelenika, redoviti profesor i znanstveni savjetnik na Ekonomskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci

** mr. sc. Ingrid Knapić, stručna suradnica na Ekonomskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci

*** Ratko Likić, dipl. ing., carinski inspektor, Carinski ured, Kopar

Although the technological progress of a modern world is impressive, the risks are still inherent and it is impossible to imagine the marine transport without an appropriate insurance protection. Such protection is accomplished by an obligatory legal act - the marine insurance contract.

In order to cover the risks, ship owners (shippers) associate in the protection and indemnity clubs. P&I clubs are specialized in marine liability risk cover. Traditional marine liability risks remain to be center of P&I covers but with time a portfolio has been expanded so it comprehends a variety of specific risks that became significant in modern times.

The good risk management for the insurance clubs on the losses reduction is important because of a significant influence that these losses have on a financial stability of a marine contractor and special attention is paid to human factor being the main causative agent of losses in the marine transport.

Key words: insurance clubs, kinds of risk in the insurance clubs, risk management, loss reduction.

1. Uvod

Introduction

Osiguranje predstavlja složenu društvenoekonomsku kategoriju, kojoj se može pristupiti s različitih stajališta, što je rezultiralo i određenim brojem vrsta osiguranja među kojima se u suvremeno doba osobito ističe važnost transportnoga, posebno pomorskoga osiguranja kao jednoga od njegovih aspekata. Pomorsko transportno osiguranje uvelike je dobilo na važnosti zbog sve većega opsega robnoga prijevoza morskim putem, gdje su sudionici pomorskoga prometa izloženi raznovrsnim pogibelnim situacijama, a vrijednosti su u riziku za vrijeme pomorske plovidbe sve veće pa klupsko osiguranje postaje neizbježno.

Pomorskim se osiguranjem pravno-ekonomski osiguravaju brodovi, roba koja se prevozi brodovima i drugi interesi izloženi rizicima plovidbe morem. Zaštita osiguranjem ostvaruje se izravnim ili neizravnim udruživanjem brodarica na temelju uplata premija u posebne novčane fondove iz kojih se, na osnovi uzajamnosti i solidarnosti te pod određenim uvjetima, naknađuju štete ili isplaćuju osigurane svote.

Klupska osiguranja brodari sklapaju s klubovima osiguranja koji pomno prate razvoj pomorskih osiguranja i elastično slijede sve suvremene promjene. Značenje klubova osiguranja u zaštiti brodarica očituje se u njihovoj velikoj ulozi u pokriću odgovornosti, u značenju pravne zaštite i razgranate mreže klupskih korespondenata. U velikim rizicima plovidbe danas je teško zamisliti solidnoga brodarica bez klupskih osiguranja, a u poslovima s takvim brodaricama prijeko je potreban velik oprez.

U kontekstu navedene problematike istraživanja definira se *znanstveni problem istraživanja*:

Institut je osiguranja pravna, a nadasve ekonomska kategorija, pa je i osiguranje brodarice odgovornosti sa svim svojim specifičnostima jedan od segmenata sustava osiguranja, i ono je poradi toga i ekonomska i pravna kategorija. Analize poslovanja trgovačke mornarice pokazuju trend znatnoga porasta udjela izdataka za klupsko osiguranje u strukturi ukupnih troškova, što je posljedica povećanog broja odštetnih zahtjeva i njihovih sve većih iznosa te sve većih pravnih troškova zbog zakonom povećanoga opsega i visine brodarice odgovornosti. Nadalje, iako su brodari članovi klubova osiguranja i plaćaju znatna sredstva za klupsko pokriće, nedovoljno se koriste mogućnostima i pogodnostima koje im ono pruža, a ponekad ne znaju kako treba postupiti pri pojavi nezgoda. Sve je to razlogom da se ti problemi znanstveno istražuju, dijagnosticiraju i primjereno rješavaju kako bi se smanjili troškovi, primjerenije upravljalo rizicima klupskoga osiguranja u funkciji smanjenja šteta i ostvarila relevantna dobit te da bi se poduzeće bolje suočilo s konkurencijom na tržištu pomorskoga brodarstva. Time se i brodari upućuju na to kako trebaju postupati da se njihova nepotrebna odgovornost izbjegne, spriječi ili umanj.

Sukladno takvoj problematici i problemu istraživanja, definiran je i *predmet znanstvenoga istraživanja*:

Treba utvrditi temeljne odrednice i specifičnosti klupskoga osiguranja općenito, odrediti posebnosti i vrste rizika u klupskom osiguranju te posebice istražiti upravljanje rizicima klupskoga osiguranja u funkciji smanjenja štete na tržištu pomorskoga brodarstva kako bi se znanstveno utemeljeno formulirali rezultati istraživanja i predložila primjerenija rješenja.

Znanstveni problem i predmet znanstvenoga istraživanja odnose se na dva bitna *objekta znanstvenoga istraživanja*, a to su: *klupsko osiguranje i rizici*.

Imajući na umu složenost znanstvenoga problema istraživanja, predmeta znanstvenoga istraživanja i objekta znanstvenoga istraživanja postavljena je i temeljna znanstvena hipoteza:

Temeljne spoznaje o industriji osiguranja općenito, a posebno o klupskome osiguranju predstavljaju conditio sine qua non o primjerenom upravljanju rizicima u klupskom osiguranju kojim bi se bitno smanjile štete na tržištu pomorskoga brodarstva.

2. Teorijske značajke klupskoga osiguranja

Theoretical Aspects of the Insurance Clubs

Klupska osiguranja ili P&I osiguranja djeluju na bazi uzajamnosti i osiguravaju odgovornost pomorskih brodarica. Pod *osiguranjem odgovornosti* razumijeva se ugovor o osiguranju osiguranika od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama prema kojemu je osiguratelj obavezan osiguraniku nadoknaditi svote što ih je on dužan platiti tim osobama u svezi sa svojom odgovornošću

pokrivenom osiguranjem.¹ Upravo okolnost da standardnim osiguranjem broda nije pokrivena većina mogućih oblika brodareve odgovornosti, to jest da nije u cijelosti pokrivena odgovornost zbog sudara, bitno je utjecala na nastanak posebnih organizacija za uzajamno osiguranje pomorskih brodara - *Protecting and Indemnity Associations*, skraćeno P&I Clubs (klubovi za zaštitu i naknadu).

Pri obavljanju plovidbenih djelatnosti na moru tri su moguća izvora odgovornosti za njihova nositelja koji ima nesumnjiv interes za osiguranje:² *ugovorna odgovornost* (odgovornost iz ugovora o prijevozu stvari, ugovora o tegljenju i dr.), *izvanugovorna odgovornost* (odgovornost za sudar brodova, udar broda, uklanjanje podrtine, izljev ulja i dr.) i *obveze prema vlastitoj posadi* (odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, troškovi liječenja, repatrijacije i sl.).

Klupsko osiguranje složen je fenomen pa će se poradi toga u nastavku prvo elaborirati pojam, važnost i funkcije klupskoga osiguranja kako bi se razumjela bit takva osiguranja i moglo nastaviti s njegovim detaljnijim istraživanjem.

2.1. Pojam, važnost i funkcije klupskoga osiguranja

The Concept, Importance and Functions of the Insurance Clubs

Klupska osiguranja nastala su kao rezultat odbijanja osiguravatelja da u potpunosti prihvate osiguranje odgovornosti brodara smatrajući da na taj način i sam brodar posvećuje veću pozornost otklanjanju takvih šteta te da ovisnost takvih šteta i njihova visina uvelike ovise o subjektivnom ponašanju brodske posade, a to znatno otežava kalkulaciju i izračunavanje rizičnosti tako da su brodari u velikoj mjeri i sami sudjelovali u pokriću takvih šteta. Takva su osiguranja zapravo uzajamna udruženja (engl. *Mutual Insurance Company, Mutual Association, Club*; njem. *Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit - WAG*) samih brodara u obliku klubova za pomorska osiguranja³ i jedan su od načina disperzije rizika na strani osiguravatelja.

Suvremeni 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 pomorsko-prometnu sudsku praksu, pružaju brodarima djelotvornu pravnu i tehničku pomoć u obrani od nepravednih i nerazmjernih odštetnih zahtjeva u svim većim svjetskim

lukama. Važno je napomenuti da klubovi pružaju i potrebno financijsko jamstvo kako bi se izbjegle zapljene broda zbog pričinjenih šteta drugim osobama. P&I klubovi imaju i vrlo učinkovitu ulogu u preventivnom djelovanju na smanjenju šteta. Obrađuju pritom podatke o štetama, klasificiraju ih prema uzrocima i daju preporuke kako pravodobno poduzimati odgovarajuće mjere za sprječavanje njihova nastanka i smanjenje već nastalih šteta.

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

Funkcija posredne (neizravne) *zaštite* ostvaruje se pružanjem osiguranja osiguranicima da bi se nadoknadila eventualna šteta koju bi oni pretrpjeli zbog nastupa osiguranih rizika. Naknađivanjem šteta klupsko osiguranje ostvaruje svoju temeljnu, ekonomsku funkciju. Po svojoj ekonomskoj funkciji osiguranje veoma nalikuje sustavu amortizacije - koji omogućuje zamjenu izgubljenih sredstava za proizvodnju drugima. Razlika je u tome što se amortizacijom nadomještaju gubici za koje je izvjesno da će nastupiti, pa i kad će nastupiti, dok se osiguranjem nadomještaju gubici za koje to nije izvjesno. Funkcijom posredne zaštite osiguranje umanjuje financijske nesigurnosti, i na taj način pridonosi zaštiti i sigurnosti odvijanja gospodarskih i drugih djelatnosti, postajući i samo važnom gospodarskom i društvenom djelatnošću. Ostvarujući tu funkciju pomorsko osiguranje odigralo je ključnu ulogu u razvoju pomorskoga transporta i međunarodne trgovine, što je povratno djelovalo i na razvoj njega samoga.

Funkcija neposredne (izravne) *zaštite ili prevencije* komplementarna je prethodno obrazloženoj funkciji, a njome se nastoje spriječiti moguće i smanjiti već nastale štete kako bi odštetni zahtjevi bili što manji, što bi, u krajnjoj istanci, dovelo do smanjenja premija. Tom funkcijom ostvaruje se, dakle, organizirana borba protiv nastanka i suzbijanja već nastalih šteta. Upravo P&I klubovi veliku pozornost posvećuju edukaciji, organizirajući instruktivne seminare za pojedine brodare i radnike na klupskim osiguranjima poradi prevencije šteta, upravo zato što ih je većina uvjetovana ljudskim čimbenikom. P&I klubovi, također, u svojim publikacijama objavljuju različite praktične savjete i upute zapovjednicima i časniciima brodova o tome kako bi trebali postupati u praksi da se nepotrebna odgovornost brodara izbjegne, spriječi ili smanji. Uz to, razgranata mreža klupskih korespondenata od velike je pomoći brodarima u suzbijanju šteta. Sve su to tek neke od mjera što ih je klub kadar poduzeti u prevenciji šteta; njegove su mogućnosti u tom smislu neusporedivo šire.

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.

Klupska osiguranja, iako manje od ostalih, imaju u gospodarstvu i važnu *akumulacijsku funkciju*. Plaćanjem „premija“ formiraju se fondovi koji služe za naknadu eventualnih šteta, ali mogu poslužiti i za različite

¹ D. Pavić, *Pravo pomorskog osiguranja*, Narodne novine, Zagreb, 1997, str. 190.

² Ibidem

³ Pojam *pomorsko osiguranje* znači pravni posao osiguranja kojim se osiguravaju brodovi, roba koja se prevozi brodovima i drugi interesi izloženi rizicima na moru ili u vezi s obavljanjem plovidbe na moru. Širi pojam jest *transportno osiguranje*. Tim se pojmom označuje grana osiguranja u okviru koje se osiguravaju interesi izloženi transportnim rizicima pri prijevozu morem, unutrašnjim vodama, kopnom i zrakom, bilo u okviru samo jedne grane prometa, bilo u kombinaciji više njih - prema D. Pavić, *Pravo pomorskog osiguranja*, op. cit., str. 3.

investicije u pojedine gospodarske grane, čime se unapređuje opći gospodarski razvitak neke države.

Realizacija svake od opisanih funkcija pretpostavlja obavljanje mnogobrojnih zadataka aktivnošću pojedinih nositelja koji su određeni ustrojem klubova, što se temeljito obrađuje u nastavku.

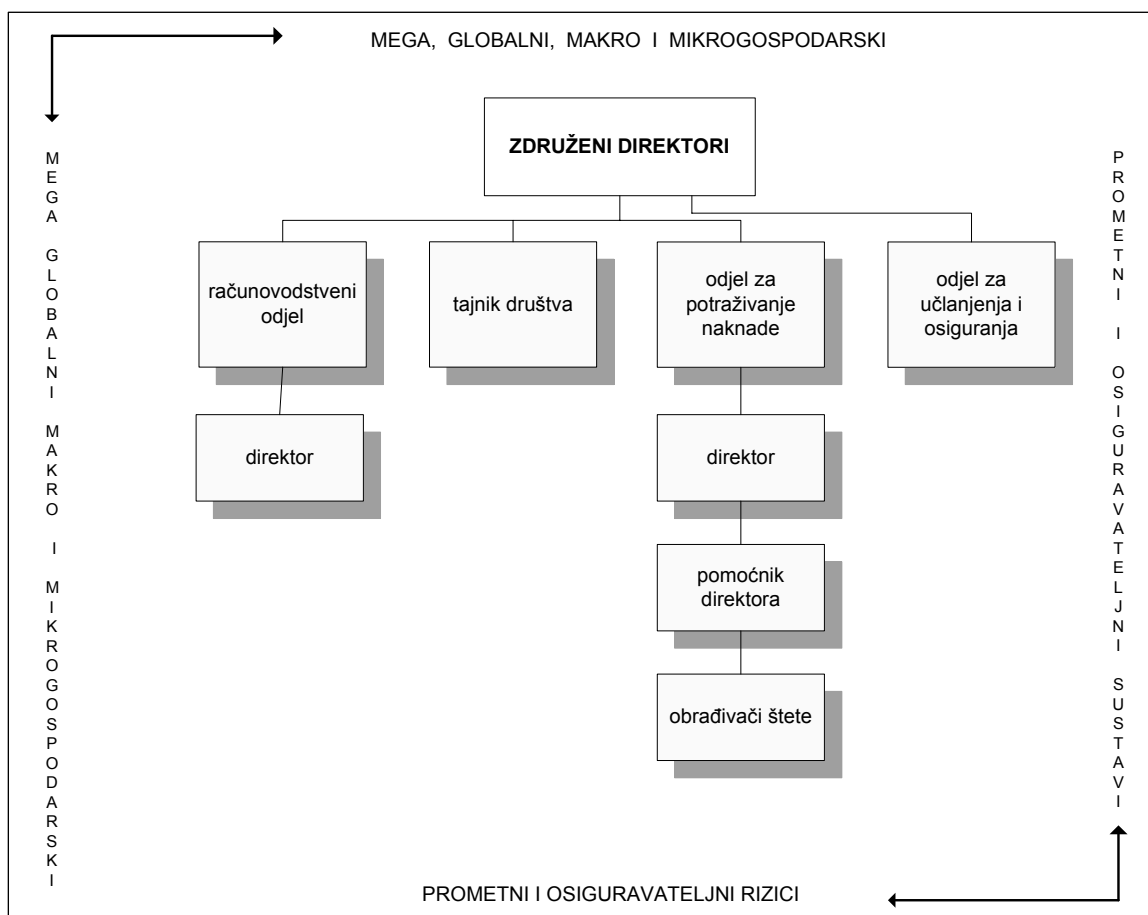
2.2. Ustrojstvo i upravljanje klubovima osiguranja

The Organization and the Management of the Insurance Clubs

P&I klubovi registrirani su u skladu s engleskim statusnim pravom (*Insurance Companies Act, 1982.*) kao društva s ograničenom odgovornošću. Budući da, u načelu, posluju na neprofitabilnoj osnovi, njihov kapital

nije podijeljen na dionice. Učlanjenjem u klub brodo vlasnici ne pribavljaju samo pokrivenje osiguranjem već kao članovi kluba stječu i pogodnosti koje iz toga proizlaze te pravo na upravljanje klubom. Na taj se način oni pojavljuju u dvostrukoj ulozi - osiguranika i člana kluba s posebnim pravima i obvezama. Vrhovni organ upravljanja klubom je glavna skupština (*General Meeting*); ona bira direktorij (*Committee of Directors*) i donosi pravila kluba (*Rules of the Club*). Poslove kluba vodi direktorij sastavljen od predstavnika pojedinih članova. Operativno vođenje povjereno je obrazovanim i iskusnim specijalistima, menadžerima (*Managers*).

P&I klubom mogu upravljati neovisne tvrtke upravitelja ili izravno namještenici kluba. U udruženju „North of England P&I“ zastupljen je drugi način. Na sljedećoj shemi prikazano je poslovodno ustrojstvo kluba kako bi se ono lakše razumljelo.



Shema 1. Ustrojstvo uprave P&I kluba

Scheme 1. Organization of Direction P&I Club

Zajednički poslovodni direktori samo su izvršni direktori. Njihova odgovornost za sve aspekte vođenja kluba prvenstveno nalaže definiranje i realizaciju politike društva, zatim planiranje, marketinške aktivnosti, izvještavanje odbora o radu kluba, te dnevno zaključivanje osiguranja i poslove likvidacije. Također redovito primaju posjete članova, predstavnika kluba, posrednika i drugo.

Tajnik društva odgovoran je za izradbu zakonom propisanih izvještaja, za pripremu i vođenje zapisnika sa sjednica odbora i uprave te za obavljanje administrativnih poslova.

Računovodstvenim odjelom upravlja direktor, koji je odgovoran za sva financijska pitanja, osobito za prikupljanje premija koje klub naplaćuje (*calls*) i za rješavanje šteta, za sastavljanje zakonskih i godišnjih obračuna po policama te za vođenje statistike za obnovu pokrivača. U radu odjela također sudjeluje tajnik društva.

Odjelom šteta, ujedno i najvećim među odjelima, upravljaju direktor i njegov pomoćnik. Namještenici su likvidatori šteta, poznati kao obrađivači šteta, a specijalizirani su za rad na različitim vrstama zahtjeva (zahtjev koji se odnosi na tjelesnu ozljedu, smrt, sudar, štete od udara ili je riječ o teretu) shodno podrijetlu štete koje se naknada zahtijeva. Nakon obavještanja kluba o zahtjevu za pomoć teleksom, telefaksom ili telefonskom porukom, za predmet se imenuje obrađivač štete; on će koordinirati poduzete akcije i održavati tijesnu vezu s članom. Ako se pokaže potreba da se obrađivač štete nađe na mjestu događaja, on će otputovati, no on uglavnom traži pomoć lokalnoga predstavnika kluba, ili korespondenta koji pruža trenutnu pomoć i savjet ako se pojavi hitan problem.

Odjel učlanjenja i odjel osiguranja posluju zajednički pod nadzorom zajedničkih poslovodnih direktora. U odjelu osiguranja utvrđuju se uvjeti učlanjenja za nove i dodatne brodove te visina doprinosa, to jest visina uplate koje klub zahtijeva od članova za sljedeću godinu i eventualne izmjene koje član može zahtijevati. Također obavlja marketinške aktivnosti i bavi se razvojem. U odjelu učlanjenja, prema uvjetima o učlanjenju i premiji utvrđenima u odjelu osiguranja, obrađuje se dokumentacija za člana, izdaje se objava premijskog računa, to jest pismo uplate, i vodi se evidencija kluba. Osobito je važno da klub ima sposobnost zadržati pravilnu „širinu“ posla.

Najvažnija uloga poslovodnoga tima je pružiti članovima učinkovitu uslugu. Odjel šteta i odjel osiguranja odgovaraju na upite članova i pomažu im savjetima o tome kako poduzeti mjere da se spriječe mogući zahtjevi u budućnosti, ili kako smanjiti rizik gubitaka za koje nisu osigurani, zato bi članovi trebali klub smatrati samo širim dijelom vlastitoga ureda. Važno je pritom i međusobno upoznavanje obrađivača šteta i osiguravatelja s osobljem iz uprave pojedinoga broдача te poticanje otvorenosti u raspravama.

Upravo djelatnost klubova pretpostavlja velik broj članova, to jest brodova, složenu unutrašnju organizaciju i, posebice, široku mrežu svojih predstavnika.

2.3. Specifičnosti „premija” i šteta u klubovima osiguranja

The Specifics of "Premium" and Losses in the Insurance Clubs

U klupskome, dakle P&I osiguranju, kao i u svim oblicima i granama osiguranja, susreću se pojedini elementi, pojmovi koji se pojavljuju u pravnom odnosu osiguranja. Klupsko osiguranje karakterizira specifičnost „premija” i šteta, što nalaže njihovo definiranje i detaljniju obradu kako bi se produbila spoznaja o svrsi takva osiguranja.

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 rizikâ koji su navedeni u ugovoru o osiguranju.⁴ Dakle, premija ili uplata je novac koji se plaća klubu s naslova učlanjenja broda.

Fondovi osiguranja iz kojih se plaćaju štete ili osigurane svote, moraju imati svoje izvore. Izvor za stvaranje takva fonda naziva se premija. U klupskom osiguranju uz premije, dakle prihode od uplata (*calls*) kao glavnoga izvora, jednaku funkciju imaju i klupsko reosiguranje i klupske rezerve.

Premija se kao i rizik proračunava matematičkim metodama, uz primjenu zakona vjerojatnosti. Zbog toga prekomjerna oštećenja i naknade u nekom razdoblju osiguranja, nužno izazivaju porast premija. Premija je i tržišna veličina, to jest podvrgnuta je djelovanju ponude i potražnje na tržištu pomorskoga osiguranja, no klupska osiguranja nisu motivirana ostvarenjem dobiti pa odnos ponude i potražnje za osiguranjem ne utječe na visinu doprinosa.

Premija koju P&I klub naplaćuje članovima naziva se „call“ („poziv“). Potrebno je da doprinos svakoga člana stoji u stanovitom odnosu prema doprinosima ostalih članova, a također je potrebno da klub raspolaže s dovoljno prihoda kako bi u sljedećoj godini podmirio za takva člana sve naknade predviđene na osnovi iskustva. Klub nije u stanju određivati članovima različite premije dok se ne isplate sva potraživanja.

Cjelokupni prihod od uplata koje klub traži, temeljit će se na predviđanju praga šteta u sljedećoj godini, na što se dodaju iznosi za premije reosiguranja i troškovi administracije. Odobrava se i stanoviti popust na osnovi činjenica da se plaćanje naknada može rasporediti na nekoliko godina i da će sredstva od uplata, na temelju investiranja, donijeti klubu stanovitu dobit tijekom toga razdoblja.

Doprinos s kojim članovi trebaju računati za sljedeću godinu naziva se *predvidiva ukupna uplata* (engl. *estimated total call* - ETC) jer je to približno ustanovljen, a ne konačan prag. Kako cijeli prihod neće biti potreban za podmirenje šteta u idućem razdoblju od 12 mjeseci, klubu nije potreban sav taj novac odmah, no on mora uzeti u

⁴ Z. Aržek, *Transport i osiguranje*, Mikrorad, Zagreb, 2002, str. 278.

obzir i eventualno moguće teškoće oko prikupljanja sredstava od članova za dvije ili tri godine unaprijed. Zato, klub prikuplja 80% predvidive ukupne uplate odmah, što član obično plaća u ratama u prvih 12 mjeseci svake godine osiguranja. Po isteku jedne godine osiguranja, poslovodstvo obično načini prvi sumarni prikaz 20 mjeseci i upućuje preporuku direktorima kluba treba li se ta godina osiguranja „zatvoriti“ ili će ostati otvorena za još jedno utvrđivanje nakon 12 mjeseci. Ovisno o tome jesu li bolji početni rezultati šteta od očekivanih, i prihod od investiranja viši od predviđenoga, sve daljnje štete naknađuju se od reosiguranja, ili su sve neizvjesnosti pokrivena iz klupskih rezerva. Tako će klub naplatiti cijeli iznos predvidivih ukupnih uplata ili njegov dio, ili ih može opozvati u cijelosti, ili, što se rijetko događa, članovi trebaju platiti više od predračuna. To naknadno opterećenje naziva se *dodatna ili zaključna uplata* (engl. *call supplementary or closing call*), a izražena je u postotku prethodne uplate. Klub u studenom svake godine, prije obnove pokrića svake obnove, izdaje obavijest članovima o predviđanju ishoda za svaku od „otvorenih“ godina.

Ima primjera kad klub prihvati učlanjenje za osiguranje naručitelja u brodarskom ugovoru na vrijeme i na putovanje ako je njegova odgovornost za teret suglasna s odgovornošću brodarka ili zakupca broda. Međutim, naručitelj možda neće dugotrajno sudjelovati u pomorskom poslovanju i zbog toga obično ne pristupa klubu na potpuno uzajamnoj osnovi. Naručitelj zbog toga plaća fiksnu premiju u nešto višem iznosu od predvidive ukupne uplate, i ne uživa koristi neograničenoga pokrića. Također za posebne vrste brodova klub nerado daje neograničeno pokriće, pa brodar plaća ili stalnu (fiksnu) premiju ili predvidivu ukupnu uplatu, ali uz ograničeno pokriće.

Štetom se smatraju materijalna oštećenja i gubici osiguranoga predmeta, kao i troškovi nastali zbog ostvarenja osiguranih rizika.⁵

Naknada je štete za osiguranika osnovna svrha ugovora, a za osiguravatelja, koji plaća naknadu za one štete koje su proizašle iz osiguranih rizika i u osiguranom razdoblju, ona je osnovna obveza.

Pomorskim osiguranjem pokriven je samo fizički gubitak ili oštećenje osiguranoga predmeta nastalo zbog osiguranih rizika, dok posljedične, daljnje štete financijske naravi nisu pokrivena tim osiguranjem ni kad su posljedica osiguranih rizika.

U plovidbenim i ostalim osiguranjima važna je kategorizacija šteta jer o njoj ovisi i način likvidacije šteta. Štete se, dakle, mogu pojaviti u više oblika⁶.

- *Potpun gubitak* osiguranoga predmeta može biti stvarni potpuni gubitak ili izvedeni potpuni gubitak. *Stvarni potpuni gubitak* može se manifestirati na tri načina: potpuni materijalni gubitak osiguranoga predmeta (npr. njegovo fizičko uništenje u požaru, u prometnoj nezgodi, zbog potonuća broda bez mogućnosti vađenja i

sl.); osigurani je predmet oštećen u takvu opsegu ili su oštećenja takve naravi da prestaje biti stvar određene vrste (npr. neki prehrambeni proizvodi namočeni morskom vodom postaju neuporabljivi za ljudsku prehranu i sl.); osigurani predmet nije fizički uništen, niti je promijenio svoje svojstvo, ali je osiguranik trajno lišen mogućnosti da njime raspolaže (npr. ratni rizik, zapljena osiguranoga predmeta, gubitak dragocjenih metala zbog potonuća broda na veće dubine i sl.). Pri stvarnom potpunom gubitku (engl. *Actual total loss - ATL*), za ostvarenje prava iz osiguranja nije potrebno osiguravatelju objaviti „napuštaj“ osiguranog predmeta. *Izvedeni potpuni gubitak* predstavlja ekonomski (posljedice ostvarenja osiguranog rizika takve su naravi i opsega da bi troškovi bili jednaki njegovoj stvarnoj ili većoj od toga koristi), a ne fizički gubitak osiguranoga predmeta. U takvu slučaju potrebno je da osiguranik izvrši tzv. napuštaj (engl. *abandonment*) osiguranoga predmeta da bi se oštećenje za koje postoje svi elementi izvedenoga potpunog gubitka moglo prilikom likvidacije štete tretirati kao takvo. Međutim, i nakon prihvaćanja napuštaja osiguranik je dužan poduzeti sve potrebne mjere za očuvanje osiguranoga predmeta dok osiguravatelj ne bude u mogućnosti sam se pobrinuti za taj predmet. Osiguranik ima pravo tražiti naknadu iz osiguranja kao da je već nastao potpun gubitak ako je potpuni gubitak očito neizbježan, ako je cijeli osigurani predmet privremeno oduzet i osiguranik ga ne može upotrebljavati i njime slobodno raspolagati u neprekidnom trajanju od 12 mjeseci, ili ako su izdaci za spašavanje i troškovi popravaka veći od ugovorene ili stvarne vrijednosti osiguranoga predmeta.

- *Djelomičan gubitak ili oštećenje* obuhvaća potpuni gubitak dijela osiguranoga predmeta i oštećenje osiguranoga predmeta (štete koje su izravno nastale na brodu ili robi zbog sudara, nasukavanja, potonuća i drugih prometnih nezgoda, zatim štete od požara, nevremena, prodora mora u brod, krađe, manipulativnih rizika, neisporuke i drugih dopunskih rizika). Djelomične štete (engl. *particular average*) karakteriziraju izvanredni materijalni gubici i oštećenja osiguranoga predmeta te predstavljaju izravnu posljedicu ostvarenja osiguranog rizika. Pri oštećenju osiguranoga predmeta ili gubitku jednoga njegova sastavnog dijela, iz osiguranja se nadoknađuje šteta u visini troškova nužnih za popravak ili zamjenu izgubljenih dijelova i dovođenje osiguranog predmeta u prvotno stanje, no ne više od osigurane svote. Osiguravatelj je dužan nadoknaditi uzastopne štete nastale iz istoga osiguranja i kad ukupna visina naknade za pokrivena štete prelazi osiguranu svotu.

- *Zajedničke (generalne) havarije* (gubitak ili oštećenje broda zbog namjernoga nasukavanja, da se izbjegne eventualna propast broda i tereta, oštećenje brodskog trupa zbog mjera poduzetih pri odsukavanju broda, gašenju požara i sl., bacanje robe u more radi olakšanja broda, oštećenje robe pri gašenju požara na brodu i sl., gubitak vozarine u svezi s gubitkom tereta ako se taj gubitak prizna kao zajednička havarija, izvanredni troškovi kao npr. troškovi odsukavanja broda, nagrade za spašavanje i troškovi spašavanja broda i tereta i sl.) pod kojima se podrazumijevaju materijalne štete i izdaci koje zajednički snose brodari i vlasnici tereta, a koji su

⁵ I. Frančišković, *Sustav transportnih osiguranja*, Croatia osiguranje d.d., Zagreb, 1994, str. 38.

⁶ I. Frančišković, *Ekonomika međunarodnog osiguranja*, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2004, str. 55-66.

posljedica mjera što ih je poduzeo zapovjednik ili posada da bi se spasio brod i teret od zajedničke opasnosti. Za zajedničku havariju potrebno je: da su u pitanju izvanredne štete i izdaci, da su štete i izdaci posljedica namjernoga i razložnog postupka zapovjednika broda ili nekog člana posade na brodu, da su mjere poduzete u zajedničkom interesu tereta i broda, da je postojala zajednička opasnost za brod i teret koja se poduzetim mjerama htjela izbjeći, da su u pitanju štete i izdaci koje zajednički snose brodar i vlasnici tereta. U vezi s generalnom havarijom osiguratelj je obavezan osiguraniku dati naknadu za gubitke i oštećenja na osiguranom predmetu koji su priznati kao zajednička havarija, izvanredne troškove ako su priznati kao zajednička havarija i doprinose koje osiguranik mora platiti na osnovi obračuna generalne havarije.

- *Osiguranikovi troškovi spašavanja* i troškovi izravno uzrokovani nastupanjem osiguranoga slučaja podrazumijevaju izvanredne troškove osiguranika ili njegova opunomoćenika koji su nastali kako bi se izbjegle štete od izravne opasnosti, ili smanjile već nastale štete. Oni se nadoknađuju iz osiguranja ako su štete pokrivene osiguranjem (gornja granica obveze osiguravatelja za te troškove je osigurana svota) i ako su troškovi razboriti. Osiguranik ima pravo na troškove spašavanja neovisno o tome je li poduzimanje spašavanja bilo korisno ili nije, a ova vrsta troškova nadoknađuje se iz osiguranja i kad s ostalim naknadama iz osiguranja premašuje svotu na koju je osiguranje sklopljeno.

- *Nagrada za spašavanje* sa stajališta osiguranja predstavlja posebnu kategoriju šteta ako troškovi za spašavanje idu na teret rizika pokrivenih osiguranjem. Da bi bila riječ o spašavanju (postupci usmjereni na uklanjanje opasnosti za osobe i stvari, nastale u obavljanju pomorske plovidbe), moraju biti ispunjene ove pretpostavke: opasnost mora biti u vezi s obavljanjem pomorske plovidbe i mora biti takve naravi da može uzrokovati smrt osoba ili propast stvari. Opće je prihvaćeno načelo da za akciju spašavanja broda, ili stvari s broda, koja je dala koristan rezultat, spašavatelju pripada pravična nagrada, dok mu za spašavanje osoba ona ne pripada. Nagrada za spašavanje određuje se i nadoknađuje iz osiguranja ovisno o postignutom rezultatu, za razliku od troškova osiguranika koji se nadoknađuju iz osiguranja ako su učinjeni razumno i bili potrebni za spas osiguranoga predmeta, neovisno o korisnom rezultatu.

- *Troškovi likvidacije i isključene štete* redovito se nadoknađuju iz osiguranja ako su bili potrebni za utvrđivanje i likvidaciju štete i ako je šteta na koju se odnose pokrivena osiguranjem. Štete isključene iz osiguranja mogu biti propisane i ugovorene. Štete nastale izravno ili neizravno zbog namjernoga postupka osiguranika ne mogu se osigurati ni izričitim ugovornim odredbama. Druga skupina isključenih šteta može se osigurati posebnim ugovornim odredbama, a u tu se skupinu ubrajaju one nastale izravno ili neizravno zbog: krajnjega nemara osiguranika; namjernoga postupka ili krajnje nebrige osoba za postupke kojih, prema samom zakonu, odgovara osiguranik; nastupanja ratnih i političkih rizika. Iz osiguranja broda isključene su štete

nastale izravno ili neizravno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu, ako je osiguranik za njih znao. Pri osiguranju robe, iz osiguranja su isključene štete nastale zbog mane ili prirodnih svojstava, ako nije drugačije ugovoreno. Može se ugovoriti i osiguranje onih šteta koje su zakonom isključene iz osiguranja, pa će tada vrijediti ono što je ugovoreno, a ne ono što je propisano.

Odgovornost osiguravatelja za štete nastale zbog osiguranih rizika u praksi se često ograničava i smanjuje s pomoću *franšize*, koja predstavlja ograničenje, ili smanjenje opsega pokriva osiguravatelja ili samopridržaja.

Samopridržaj se određuje u postotku od štete kako bi osiguranik bio izravno zainteresiran da ne dođe do štete. Samopridržaj i odbitna franšiza razlikuju se po tome što se iznos određene franšize odbija od iznosa štete, dok se postotak samopridržaja primjenjuje izravno na iznos štete. Druga važna razlika između samopridržaja i odbitne franšize je u tome što osiguranik može osigurati iznos franšize, ali u načelu ne smije osigurati svoj samopridržaj. Samopridržaj se rijetko ugovara pri osiguranju robe.

2.4. Međuovisnost osiguranja brodova i klupskoga osiguranja

Dependence between Ship Insurance and the Insurance Clubs

Brodari osiguravaju brodove protiv stanovitih rizika koji su sve brojniji. Ta pokriva obično preuzimaju Lloydovi osiguravatelji ili druga tržišta pomorskih osiguranja, a mogu se postići i preko klubova za uzajamno osiguranje brodova, kao što je *Marine Shipping Mutual Insurance Co. Ltd.*

Pod pojmom *osiguranje brodova* podrazumijeva se ugovor o osiguranju brodova i drugih plovniha objekata, a osigurati se mogu sve vrste plovniha objekata.⁷

Uz opće odredbe o ugovoru o pomorskom osiguranju pomorski zakonik sadržava i posebne odredbe o osiguranju brodova koje su dispozitivne pravne naravi, pa ugovor stranaka predstavlja osnovno pravno vrelo za reguliranje odnosa iz ovoga osiguranja. U osiguranju brodova koristi se standardiziranim uvjetima osiguranja, a ugovoreni uvjeti osiguranja sastavni su dio ugovora.

Najpoznatiji uvjeti za osiguranje brodova jesu institutske klauzule (*Institute Hull Clauses*), dok institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses - Hulls*), donesene 1888. godine, jesu temeljni uvjeti za osiguranje brodova.

Brodovlasnik redovito ima opravdan materijalni interes za osiguranje broskog trupa i strojeva i za osiguranje više drugih interesa vezanih za brod. Sklapanjem ugovora o osiguranju broda ili drugih uzgrednih osiguranja, kao primjerice: osiguranja vozarine, troškova osiguranja, troškova opskrbe broda, zajedničke havarije, nagrade za spašavanje i drugoga te osobito odgovornosti, brodovlasnik zaštićuje svoj vlasničkopravni

⁷ D. Pavić, *Pomorsko pravo, Pomorske nezgode, Pomorsko osiguranje*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2000, str. 143.

interes. Sva ta osiguranja obuhvaćena su pojmom pomorsko kasko-osiguranje (*marine hull insurance*). Zbog toga se policia osiguranja broda naziva pomorska kasko-policia (*marine hull policy*), a s obzirom na predmet osiguranja, ona se naziva i *hull and machinery policy*.

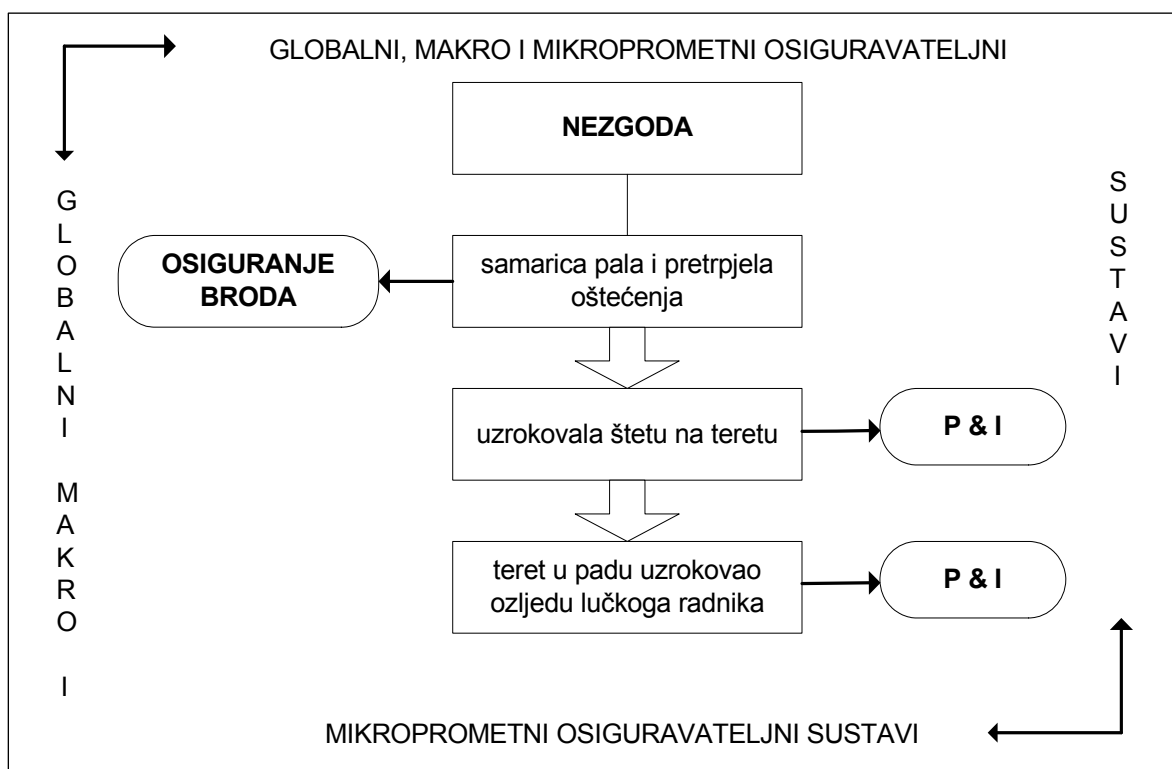
Prije sklapanja ugovora o osiguranju broda potrebno je procijeniti njegovu vrijednost (tzv. valutacija broda), kako vrijednost brodskog trupa i strojeva, tako i brodske opreme, zaliha i drugoga. Kao kriterij za procjenu visine svote na koju će se sklopiti osiguranje broda uzima se stvarna, ili tržišna vrijednost broda na početku osiguranja. U ugovoru o osiguranju česta je obveza postojanja brodske klase koja se uzima kao potvrda o odgovarajućem stupnju tehničkoga standarda o stanju broda. Prema Institutskim klauzulama za osiguranje brodova od 1983. godine, svaka promjena u brodskoj klasi ima za posljedicu automatski prestanak osiguranja (*Termination Clause*). U novije vrijeme porast šteta zbog ispodstandardnog održavanja brodova naveo je osiguravatelje da posebnim ugovornim odredbama ugovaraju postojanje klase određenoga klasifikacijskog društva, s obvezom održavanja te klase. Zbog toga je u Institutske klauzule za osiguranje brodova od 1995. godine uvrštena posebna *Classification Clause*, prema kojoj je dužnost osiguranika da pribavi klasu onoga klasifikacijskog društva što ga je odobrio osiguravatelj.

Ima više institutskih klauzula za osiguranje pomorskih rizika različitih po širini pokrića. Najšire pokriće pružaju *Institute Time Clauses - Hulls* i *Institute Voyage Clauses - Hulls*.

Brodovi se mogu osigurati i prema UNCTAD-ovim uvjetima u okviru dvaju kompleta klauzula što služe kao obrazac za izradu odgovarajućih uvjeta osiguranja u pojedinim državama. Po jednom kompletu pruža se pokriće svih rizika osim onih koji su izričito isključeni iz osiguranja, dok se po drugomu pruža pokriće samo za izričito navedene rizike. Druga razlika sastoji se u teretu dokaza štete između osiguravatelja i osiguranika.

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. No, ponekad zapovjednicima broda nije jasno je li nezgoda klupska ili je pokrivena osiguranjem broda. Zbog toga će se u nastavku, na nekoliko primjera, pokušati objasniti razlika, ali i međuovisnost klupskoga osiguranja i osiguranja broda.

Primjerice, kad padne brodska dizalica pri dizanju teškoga tereta, P&I klub će biti uključen i zainteresiran ako je pad uzrokovao štetu na teretu ili kakvu tjelesnu ozljedu, dok su osiguravatelji broda zainteresirani za štetu na brodskoj dizalici i za uzrok te štete. Taj je primjer slikovito prikazan na shemi 2.



Schema 2. Nezgode pokrivena klupskim osiguranjem ili osiguranjem broda

Scheme 2. Incidents Covered by the Insurance Clubs or Ship Insurance

U slučaju sudara također je vidljiva međuovisnost klupskoga osiguranja i osiguranja broda. Klupskim osiguranjem pokrivena je brodareva odgovornost prema trećim osobama, dok osiguranje broda pruža pokriće za brodarev vlastiti brod, uz odgovornost prema trećim osobama samo za sudar (do $\frac{3}{4}$ prema *Running down clause*, R.D.C.).

Odgovornost brodarka prema trećoj osobi može u polici osiguranja broda biti ograničena na $\frac{3}{4}$ svakoga pojedinog iznosa koji osiguranik plati trećim osobama nakon što je osiguranikova odgovornost pravovaljano utvrđena. Međutim, ako taj iznos premašuje osiguranu vrijednost broda, tad se iznos naknade po toj polici ograničuje na $\frac{3}{4}$ osigurane vrijednosti. Preostalu $\frac{1}{4}$ pokriva P&I klub. Na taj način brodari u praksi imaju pokriće 100%-tne svoje odgovornosti iz sudara brodova, ali u okviru dvaju ugovora o osiguranju.

Ako dođe do sudara, nalog za utvrđivanje štete na oba broda dat će brodar i/ili osiguravatelj njegova broda preko svojeg brokera. Kako bi se utvrdili uzroci sudara i uzele prijeko potrebne izvještaje, poduzimaju se i mjere za imenovanje pravника ili savjetnika prihvatljivih i za P&I klub. Klub budno prati razvoj događaja, a ako to okolnosti zahtijevaju, i sam će se uključiti u donošenje svih odluka. Brodar ili osiguravatelj njegova broda redovito će imenovati organizaciju poput *Salvage Assotiation* poradi pregleda obaju brodova u ime oba brodarka i njihovih osiguravatelja, što također uključuje i P&I klub. Budući da od drugog broda treba zatražiti jamstvo jer postoji mogućnost da ga poslije bude teško pronaći, važno je brzo djelovati. Zapovjednik treba što prije obavijestiti brodarka o svim okolnostima.

Nezgode koje uključuju spašavanje i zajedničku havariju također predstavljaju nejasno područje. Njih obično razmatraju osiguravatelji broda i osiguravatelji tereta, a P&I klub je uključen jedino ako se pretpostavlja da su spašavanje ili zajednička havarija bili izazvani nesposobnošću broda za plovidbu ili drugom povredom ugovora o prijevozu.

3. Posebnosti i vrste rizika u klupskom osiguranju

Particularities and Kinds of Risk in the Insurance Clubs

Specifičnosti rizika pokrivenih klupskim osiguranjem nalažu da se oni temeljito istraže i odrede temeljne značajke pojedinih vrsta rizika kako bi se njima primjerenije upravljalo.

3.1. Temeljna načela rizika u industriji osiguranja

Basic Principles of Risk in the Insurance Industry

U osiguranju se pod *rizikom* podrazumijeva opasnost ili mogućnost nastupanja nekoga štetnog događaja na imovini osiguranika koja je predmetom osiguranja.⁸

Da bi neki štetni događaj bio za osiguranje prihvatljiv, rizik mora ispunjavati ove osnovne uvjete:⁹

- da je realno moguć jer rizici za koje je sigurno da se neće nikada ostvariti, ne mogu se ni osiguravati (npr. pad zvijezde);
- da je neizvjestan u smislu da se ne zna hoće li nastupiti ili ne (npr. rizik požara, smrti...), ali neizvjesnost može postojati i u pogledu samoga vremena nastupanja.

U međunarodnom osiguranju specifično je to da je dopustivo osiguranje tzv. putativnog rizika, to jest ne zna se je li rizik nastupio ili ne, ali se misli da nije i da je sve u redu. Primjerice, pretpostavlja se da je s brodom na putovanju sve u redu, iako je u trenutku zaključivanja osiguranja upravo baš potonuo, dakle se osiguranje zaključilo iako je rizik već nastupio (tzv. osiguranja na „dobre ili loše vijesti“, to jest „bilo da je izgubljeno ili ne“). To neznanje, ali poštena vjera i namjera, daje osnovu za valjano osiguranje;

- da je neovisan o volji osiguranika ili treće zainteresirane osobe,
- da dovodi do štetnih posljedica,
- da je pravno dopušten i da se ne protivi moralu.

3.2. Pravna osnova određivanja rizika u klupskom osiguranju

Legal Basis for Determing the Risk in the Insurance Clubs

Da bi osiguranje uopće predstavljalo pravni posao, kojemu po definiciji odgovara, mora ispunjavati određene uvjete. Naime, osiguravatelj se mora obvezati da će osiguraniku, nastupi li osigurani slučaj, to jest rizik, pokriven ugovorom o osiguranju, nadoknaditi štetu, uz uvjet da je osiguranik platio premiju osiguranja za tu obvezu.

Pomorsko osiguranje smatra se takvim pravno-ekonomskim osiguranjem kojim se osiguravaju brodovi, roba koja se prevozi brodovima i drugi interesi izloženi rizicima mora ili su u vezi s obavljanjem plovidbe na moru. U pomorskom osiguranju osiguravatelj za nastalu štetu odgovara po načelu snošenja rizika. Kako bi se ostvarila naknada iz osiguranja, osiguranik je dužan dokazati da se ostvario osigurani slučaj, dakle da je šteta posljedica osiguranih rizika.

Osiguranje, zbog toga, prvenstveno djeluje u funkciji ekonomskoga instituta, kojega je zadaća prikupljanje materijalnih sredstava potrebnih za naknadu budućih šteta i isplatu obveza iz osiguranja. Time postaje važan čimbenik u zaštiti društvenoga i gospodarskog razvoja od ekonomsko štetnih posljedica djelovanja prirodnih sila i nesretnoga slučaja.

⁸ Pod osiguranim predmetom, koji je bitan element ugovora o osiguranju, podrazumijeva se svaki predmet (ali i pravni odnos - odgovornost) za vrijeme plovidbe, to jest prijevoza izložen pomorskim i drugim transportnim rizicima, a pokriven je ugovorom o osiguranju - prema I. Frančišković, *Sustav transportnih osiguranja*, op. cit., str. 33.

⁹ A. Franasović, *Praksa transportnog osiguranja*, Croatia ZOIO, Zagreb, 1987, str. 18.

3.3. Najvažnije vrste rizika klupskoga osiguranja

The Most Important Kinds of Risk in the Insurance Clubs

U transportnom osiguranju rizici su vezani uz opasnosti kojima su izloženi ljudi, prijevozna sredstva i stvari za vrijeme prijevoza, a najčešće se dijele na sljedeće vrste rizika:¹⁰

1. *Osnovni transportni rizici* odnosi se na opasnosti koje se mogu istodobno ostvariti na svakoj robi i prijevoznom sredstvu, iako je moguće da pojedine opasnosti djeluju samo na robu ili samo na prijevozno sredstvo. Opasnosti su sljedeće: pomorske ili prometne nezgode kojima je izloženo prijevozno sredstvo, elementarne nepogode kao što su oluja, poplava, snježne mećave, grom, klizanje tla, zaleđivanje dijelova mora, rijeka, jezera i kanala, potres i dr., požar i eksplozija u prijevoznom sredstvu (osim požara izazvanog samozapalom robe) te razbojstvo, provalna krađa, ili neisporuka pošiljke. Osnovni rizici redovito su pokriveni svakom policom.

2. *Dopunski (dodatni) transportni rizici* u one opasnosti specifične za pojedine vrste robe, a povezane su sa svojstvom robe koja se prevozi. Najčešći dopunski rizici su: krađa, manipulativni rizici (lom, curenje, rasipanje, ulupljivanja ili ogrebotine i dr.), ostali dopunski rizici (pokisnuće, hrđa, brodsko znojenje, dodir s drugom robom, uginuće i prisilno klanje živih životinja, kvar i dr.). Štete zbog dopunskih rizika događaju se češće od onih što nastaju zbog osnovnih rizika, ali su redovito manje. Dopunski se rizici osiguravaju samo na osiguranikov zahtjev.

3. *Ratni i politički rizici* obuhvaćaju svaki ratni akt, štrajk, lokaut, građanski nered, nasilje i dr. U takvim okolnostima može nastati velik rizik za osiguravatelja jer se na ratom ugroženom području može naći veća količina tereta ili brodova osiguranih kod istog osiguravatelja. Takva se vrsta rizika uglavnom osigurava jedino u međunarodnom transportu i uvijek na zahtjev osiguranika, a rizici moraju izričito biti navedeni u polici.

P&I klubovi koji pružaju pokriće odgovornosti brodarka prema trećim osobama, pokrivaju sljedeće rizike:¹¹

1. odgovornost za štete iz sudara brodova,
2. oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata,
3. odgovornost za teret,
4. odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod,
5. odgovornost za tjelesne ozljede, bolest i smrt posade broda te drugih osoba (putnici, lučki radnici i dr.),
6. obveze prema brodskoj posadi, dakle plaće članovima posade za vrijeme liječničke ili bolničke obrade u inozemstvu, za vrijeme čekanja na repatrijaciju i za vrijeme povratka,

7. osobne stvari članova posade i drugih osoba,
8. novčane kazne (globe),
9. istražni i kazneni postupak,
10. karantenski troškovi,
11. slijepi putnici,
12. skretanje broda,
13. osiguranje profesionalnih spašavatelja,
14. spašavanje osoba,
15. doprinosi u zajedničku havariju,
16. doprinos broda u zajedničku havariju,
17. odgovornost za podrtinu osiguranoga broda,
18. onečišćenje,
19. odgovornost iz tegljenja,
20. troškovi nastali u vezi s napucima kluba,
21. pravni troškovi,
22. razni drugi troškovi.

Naknada odgovornosti brodarka za teret najvažnija je i velika kategorija klupskog rizika, zato je veoma važno da zapovjednik broda i prvi časnik u službi palube temeljito poznaju uvjete odgovornosti brodarka za teret i uvjete osiguranja te odgovornosti uz posredništvo klubova.

Pokriveni rizici pripadaju objema vrstama osiguranja odgovornosti brodarka („Protecting“ i „Indemnity“), među kojima se u praksi više ne pravi razlika. Rizici nabrojani u pravilima kluba predstavljaju cijeli opseg mogućeg pokrića, iako osiguranik može odabrati samo neke. Klub bi mogao prihvatiti pokriće raznovrsnih drugih specifičnih i dodatnih rizika koji ne ulaze u okvire nabrojanih, no priroda i opseg takva pokrića i uvjeti uz koje se ono prihvaća, moraju se utvrditi u posebnom pismenom obliku između zainteresiranog brodarka i kluba.

Pravilima kluba utvrđena su isključenja odgovornosti kluba, od kojih su neka apsolutna, a druga vrijede ako stranke izričito ne ugovore drukčije. Pravila kluba uz isključenja sadržavaju stanovita ograničenja i franšize. Klubu pripada pravo da svoju naknadu za štete od onečišćenja uljem ograniči do nekoga iznosa ili podvrgne posebnim uvjetima. Sustavom franšiza uštedeju se troškovi pri malim štetama, osiguranik se stimulira za poduzimanje preventivnih mjera, visinom franšize utječe se na cijenu osiguranja. U pravilima samo nekih klubova postoje odredbe o primjeni franšize za stanovite štete. To ne znači da drugi klubovi ne primjenjuju franšize, samo se one ugovaraju u izravnom kontaktu člana i kluba pri ugovaranju osiguranja. Inicijativu za primjenu franšize mogu dati obje ugovorne strane.

Specifičnosti rizika pokrivenih klupskim osiguranjem odnose se na samu prirodu rizika i način njihova pokrivanja na uzajamnoj osnovi, što omogućuje da rizici ne zahvate samo jednu osobu, već da se raspodjeljuju između članova, i tako se umanje financijske nesigurnosti u njihovu poslovanju.

¹⁰ I. Frančišković, *Sustav transportnih osiguranja*, op. cit., str. 35.

¹¹ D. Pavić, *Pomorsko pravo, Pomorske nezgode, Pomorsko osiguranje*, op. cit., str. 167-170.

4. Upravljanje rizicima klupskoga osiguranja u funkciji smanjenja šteta na tržištu pomorskoga brodarstva

Risk Management of the Insurance Clubs on Loss Reduction in the Maritime Market

Suvremena navigacijska oprema umnogome je smanjila rizik sudara, no usprkos tomu ipak dolazi do šteta. Tome uvelike pridonosi ljudski čimbenik (pogrešna procjena situacije, nedovoljno promatranje, impresija uzrokovana opasnošću od sudara, nepažljivo rukovanje i navigacija brodom i dr.). Neovisno o sve više tehnološki savršenijoj, automatiziranoj i kompjutoriziranoj navigacijskoj opremi, taj će čimbenik i dalje postojati i ostati glavnim uzročnikom šteta. Tomu su i mnogi drugi eksterni čimbenici kao, primjerice, vremenske prilike, plovidba uskim plovnim vodama, itd. Zbog velikog utjecaja takvih šteta na financijsku stabilnost plovidbenoga poduzetnika, veoma je važno da brodar primjereno upravlja rizicima i da se ponajviše skrbi o osposobljenosti i uvježbanosti članova posade. Shodno tome, posebna pozornost posvetit će se internim i eksternim čimbenicima i predložiti mjere za primjereno upravljanje rizicima klupskoga osiguranja.

4.1. Interni čimbenici utjecaja na upravljanje rizicima klupskoga osiguranja

Internal Factors that have an Impact on Risk Management of the Insurance Clubs

U osigurateljnom klubu interni čimbenici utjecaja na upravljanje rizicima klupskoga osiguranja ogledaju se u sljedećemu:

- otvorena komunikacija, osoban kontakt i identifikacija s članovima,
- međusobno povjerenje članova i klubova,
- izravna podrška i dostupnost informacija članovima,
- kvalitetni članovi, to jest BR tonaža pristupnoga broda,
- programi za sprječavanje šteta,
- detaljne inspekcije brodova, to jest pozorno promatranje i kontroliranje stanja brodova,
- brzo rješavanje odštetnih zahtjeva,
- izdavanje raznovrsnih članaka fokusiranih na sigurnost plovidbe, onečišćenja, pitanja tereta, piraterije, novih regulacija itd.,
- širok raspon različitih izobrazba, tečajeva, treninga, *workshopova*, seminara i materijala za članove,
- visoka kvaliteta usluga,
- stručnost kadrova, kvalificirani odvjetnici i tehničko osoblje,

- dobra organizacija kluba,
- uspostava kvalitetnoga i učinkovitog odjela za upravljanje rizicima,
- dobro upravljanje društvom i transparentnost u djelovanju,
- održavanje slobodnih rezerva na „zdravoj“ razini,
- održavanje primjerene razine premija,
- suradnja s vrsnim reosiguravateljem,
- visok prihod od investicija.

Naznačeni interni čimbenici moraju imati pozitivan predznak, to jest uočene nedostatke klubovi moraju otkloniti kako bi iskoristili pogodnosti iz okoline i unutrašnjosti kluba.

4.2. Eksterni čimbenici utjecaja na upravljanje rizicima klupskoga osiguranja

External Factors that have an Impact on Risk Management of the Insurance Clubs

Eksterni čimbenici, dakle eksterne prijetnje i prilike povezane s utjecajem na upravljanje rizicima klupskoga osiguranja ogledaju se u sljedećemu:

Eksterne (vanjske) prijetnje:

- fluktuacija tečaja,
- napadi na brodove, piratstvo,
- vremenske nepogode,
- povećan broj odštetnih zahtjeva,
- dugoročan pad prihoda od premija zbog zamjene postojećih brodova novom tonažom,
- smanjen broj mladoga školovanog kadra.

Eksterne (vanjske) prilike:

- upotreba Interneta radi korištenja novim mogućnostima komunikacije i informiranosti članova,
- ulaganje u nove tehnologije,
- razvoj pomorskoga transporta,
- povećanje odgovornosti brodovlasnika.

Djelotvoran menadžer najčešće se mora baviti ne samo eksternim čimbenicima utjecaja na upravljanje rizicima klupskoga osiguranja uz međusobno djelovanje s podređenima nego i internim čimbenicima u klubovima osiguranja. Svaki put kad menadžeri planiraju, oni uzimaju u obzir potrebe i želje članova društva izvan osigurateljnih klubova, ali i potrebe za materijalnim i ljudskim resursima, tehnologijom i drugim elementima iz eksternoga okruženja.

4.3. Prijedlog mjera primjerenoga upravljanja rizicima klupskoga osiguranja

Proposed Measures to be taken for Good Risk Management for the Insurance Clubs

Prevenција gubitaka, to jest smanjenje šteta zahtjevan je i dugotrajan posao koji obuhvaća mnoštvo aktivnosti, no i rezultati poduzetih aktivnosti su značajni.

Zbog toga, svaki klub za uzajamno osiguranje koji želi uspješno poslovati, to jest primjerenoga upravljati rizicima klupskoga osiguranja, morao bi u svoje djelovanje implementirati sljedeće mjere:

- stalno unaprjeđivati kvalitetu pruženih usluga,
- upotrebljavati mogućnosti što ih pruža suvremena tehnologija,
- kontinuirano obučavati zaposlenike,
- stvoriti povoljne radne uvjete,
- izdavati pisane i videomaterijale,
- surađivati s obrazovnim institucijama i institutima,
- detaljno nadzirati brodove pri ućlanjenju,
- tražiti zdravstvene preglede za sve buduće uposlenike,
- izravno komunicirati s članovima,
- pružati pravodobne informacije i savjete članovima,
- stvoriti povjerenje između članova i kluba,
- uposliti kvalificirano osoblje sposobno za timsku suradnju,
- kontinuirano raditi na ciljanim programima za prevenciju gubitaka,
- brzo i učinkovito rješavati odštetne zahtjeve,
- uspostaviti kvalitetan i djelotvoran odjel za upravljanje rizicima,
- održavati slobodne rezerve na primjerenoj razini,
- imati dobro razvijenu mrežu lokalnih ureda i predstavništva,
- surađivati s vrsnim reosiguravateljem.

Također bi i brodari trebali:

- pažljivo odabrati osiguravateljni klub u koji će se ućlaniti,
- periodično reevaluirati izbor osiguravateljnog kluba,
- razmotriti postoji li mogućnost za dodatno uz standardno P&I pokriće,
- tijesno surađivati s klubovima osiguranja,
- biti informirani i koristiti se priručnicima i uputama koje izdaju klubovi,
- koristiti se mogućnošću Interneta,

- pohađati seminare, treninge i ostala usavršavanja koja nude osiguravateljni klubovi,
- biti kompetentni i posjedovati iskustvo za posao koji obavljaju.

Predložene mjere primjerenoga upravljanja rizicima klupskoga osiguranja predstavljaju dugotrajan i kontinuiran proces koji je za klub i za brodarku zasigurno isplativ ako vodi k smanjenju odštetnih zahtjeva. Brodari i klubovi moraju uzajamnim snagama, na temelju prije predloženih mjera, djelovati na smanjivanju šteta, to jest broja odštetnih zahtjeva, čime bi se izbjeglo povišenje premija i povećao stupanj zadovoljstva korisnika klupskoga osiguranja, a klubovi bi održali financijsku stabilnost.

No, uz prijedlog spomenutih mjera do kojih se došlo znanstvenim istraživanjem, prijeko je potrebno provesti kompleksnije istraživanje problematike klupskoga osiguranja koje bi se temeljilo na interdisciplinarnom pristupu u kojemu bi ekonomski aspekt zadržao svoje dominantno mjesto.

5. Zaključak

Conclusion

U istraživanju problematike upravljanja rizicima u klupskom osiguranju, polazi se od teorijskih značajka klupskoga osiguranja s posebnim naglaskom na posebnostima i vrstama rizika, dok se upravljanju rizicima klupskoga osiguranja u funkciji smanjenja šteta pridaje osobita pozornost u završnom dijelu.

Osiguranje se razvijalo usporedno s napretkom trgovine i prometa prilagođujući svoje uvjete i oblike izmijenjenim tehničkim i gospodarstvenim okolnostima i potrebama robnog prometa i transporta.

Pomorskom osiguranju pripada osobito mjesto unutar sustava transportnih osiguranja. Ono je takav pravno-ekonomski posao osiguranja kojim se osiguravaju brodovi, roba što se prevozi brodovima i drugi interesi izloženi rizicima mora ili su u vezi s plovidbom na moru. Za ta se osiguranja primjenjuju i međunarodni uvjeti osiguranja, a zbog visokih iznosa, rizik se suosigurava i reosigurava, ili se uključuje uzajamno osiguranje kao što su P&I klubovi (*Protecting and Indemnity Clubs*).

U P&I klubove ućlanjeni su pomorski brodari koji na uzajamnoj osnovi osiguravaju svoju odgovornost za štete na robu, putnicima ili trećim osobama. Osiguranje odgovornosti preko P&I klubova podrazumijeva pravo brodoglasnika (brodarka) da ograniči svoju odgovornost, neovisno o tome radi li se o ugovornom ili izvanugovornom odnosu. Dakle, osiguravatelj odgovornosti praktično pruža pokriće u granicama koje su zakonom propisane za brodarku.

Međutim, važnost P&I klubova ne ogleda se samo u tome što svojim članovima pružaju pokriće njihove odgovornosti, dopunjujući se s pokrićem osiguranja broda, već i u tome što mrežom svojih stručnih korespondenata koji dobro poznaju lokalne prilike,

pomorsko zakonodavstvo i pomorskoprometnu sudsku praksu - pružaju brodarima valjanu pravnu i tehničku pomoć u obrani od nepravdanih i nerazmjernih odštetnih zahtjeva u svim većim svjetskim lukama. Nadalje, oni pružaju potrebno financijsko jamstvo kako bi se izbjegle zapljene broda zbog pričinjenih šteta drugim osobama te imaju i vrlo uspješnu ulogu u preventivnom djelovanju na smanjenje šteta. Budući da su članovi P&I klubova i osiguravatelji i osiguranici, jasna je i njihova zainteresiranost za smanjenje odštetnih zahtjeva, čime bi se smanjili i premijski iznosi.

Djelatnost klubova pretpostavlja velik broj članova, to jest brodova, složenu unutrašnju organizaciju i, posebice, široku mrežu svojih predstavnika.

Funkcije klupskoga osiguranja bitno se ne razlikuju od funkcija drugih oblika osiguranja. Razlike proizlaze iz karaktera pokrića koja klubovi pružaju i načina na koji to ostvaruju.

Zbog velikog utjecaja koje štete imaju na financijsku stabilnost plovidbenoga poduzetnika, u članku su predložene mjere primjerenoga upravljanja rizicima klupskoga osiguranja. U kontekstu sagledavanja internih i eksternih utjecaja na upravljanje rizicima klupskoga osiguranja, P&I klubovi će izabrati i odgovarajuće mjere koje će im omogućiti da iskoriste svoje prednosti i povoljne prilike u okolini, a svoje nedostatke, ili slabosti, maksimalno smanje ili potpuno otklone kako bi, sukladno tome, optimalno uskladili utvrđene ciljeve, a jedan od najbitnijih je smanjenje štetnih događaja. Naravno, osiguravateljni klubovi neće odabrati samo jednu ili drugu mjeru, već uspjeh trebaju graditi na uravnoteženju između korištenja resursima kluba, dakle njegovim snagama i slabostima, te iskorištavanja i kreiranja povoljnih prilika u okruženju. Pritom treba osobitu pozornost posvetiti ljudskom čimbeniku kao glavnom uzročniku šteta. Nekvalificirano i nestručno osoblje glavna je slabost kluba, dok su educirani zaposlenici nedvojbeno jedna od njegovih glavnih snaga. Zbog toga

treba neprestano raditi na educiranju i usavršavanju osoblja, investiranju u sustav upravljanja rizikom, održavanju visokoga standarda usluge jer će na taj način klijenti dobiti uslugu veće vrijednosti, a klubovi će stvoriti imidž dobrog poslovnog ponašanja na tržištu pomorskoga osiguranja. Uzevši u obzir prethodno utvrđeno činjenično stanje, dolazi se do zaključka da će se kontinuiranom informiranošću, spoznajama o industriji osiguranja općenito, a posebice o klupskome osiguranju, te zajedničkim inicijativama osiguravateljnih klubova i brodara uz ulaganje više napora u ciljane programe i primjerenije upravljanje rizicima u klupskom osiguranju - svakako pridonijeti smanjenju šteta na tržištu pomorskoga brodarstva.

Literatura

References

1. Aržek, Z., *Transport i osiguranje*, Mikrorad, Zagreb, 2002.
2. Franasović, A., *Praksa transportnog osiguranja*, Croatia ZOIO, Zagreb, 1987.
3. Frančišković, I., *Sustav transportnih osiguranja*, Croatia osiguranje d.d., Zagreb, 1994.
4. Frančišković, I., *Ekonomika međunarodnog osiguranja*, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2004.
5. Pavić, D., *Pravo pomorskog osiguranja*, Narodne novine, Zagreb, 1997.
6. Pavić, D., *Pomorsko pravo, Pomorske nezgode, Pomorsko osiguranje*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2000.
7. Zelenika, R., *Logistički sustavi*, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.

Rukopis primljen: 3. 4. 2007.

