

Nikša Ujević*
Damir Zec**

MJERE I AKTIVNOSTI BRODARA U PROMICANJU SUSTAVA KASKO OSIGURANJA U POMORSTVU

Measures and activities of shipowners to improve the hull insurance system

ISSN 0469-6255
(90-97)

UDK 368.23:656.61
Pregledni članak
Review

Sažetak

Uvođenjem sve suvremenijih i skupljih brodova, pomorsko osiguranje je postalo jedan od vrlo važnih segmenata poslovanja brodara i osiguratelja. Radi uspješnog odvijanja poslovanja, zajednički je interes osiguratelja, brodara i svih činitelja transportnog lanca da pomorskih nezgoda bude što manje i sa što manjim posljedicama.

Na temelju detaljnih raščlambi nezgoda na brodovima hrvatske teretne flote te usporedbom sa stanjem kod pojedinih stranih brodara, u ovom radu se želi ukazati na mjere koje bi, prema mišljenju autora, trebali poduzeti brodari s ciljem promicanja učinkovitosti kasko osiguranja i to ponajprije na području kadrovske politike, u pogledu održavanja flote, na sprječavanju širenja šteta, na području pribave dokumentacije i dokaza te na području organizirane suradnje s osigurateljem.

Summary

By building modern and more expensive ships the maritime insurance has become one of the most important parts of everyday business activities of any ship owner and insurer. In order to be successful, it is a common interest of insurers, ship owners and all others involved in maritime transport to decrease the number of accidents and their extends.

Based on the recent research of the accidents of Croatian cargo ships and on the comparison with ships owned by several foreign owners, in this paper the authors present a number of measures dedicated to improve the effectiveness of the hull insurance, particularly in respect of personnel policy, fleet maintenance, damage control, assortment of documentation and evidences, and co-operation with hull insurer.

1. Uvod Introduction

Osiguranje u suvremenom svijetu neizostavni je dio poslovne svakodnevice te danomice poprima sve veće značenje. Razlog tomu je ubrzani razvoj tehnike i tehnologije, s jedne strane, i značajan porast uloženog kapitala podvrgnutog sve većim rizicima, s druge strane.

Usporedo s tim, napredak znanosti i tehnologije u pomorstvu nametnuo je gradnju sve većeg broja namjenskih, u pravilu vrlo skupih brodova. Istodobno, opasnosti povezane s pomorskom plovidbom nisu se bitno umanjile i uza sve učinjene napore.

Brodovi su prijevozna sredstva čija se vrijednost mjeri u desetinama milijuna američkih dolara. Kako na tako visokovrijednim objektima i štete u redovnom poslovanju dosežu visoke iznose, nameće se neizostavna potreba da se tako velike vrijednosti imovine osiguraju od mogućih štetnih događaja.

Najizravniji sudionici u poslovima osiguranja pomorskog kaska su osiguratelji i brodari. Pritom se od osiguratelja uobičajeno očekuje da poduzima mjere za promicanje djelotvornosti sustava pomorskog kaska. Međutim, i pored zaključene osigurateljne zaštite, kod nastanka šteta i brodari redovito imaju stanovite troškove i gubitke. To se očituje ne samo u izravnim financijskim štetama (npr. odbitak ugovorene odbitne franšize) nego i u činjenici da u slučaju štetnog događaja dio poslovnih kapaciteta ne donosi planirani financijski učinak. Zato se i od brodara očekuju aktivnosti kojima je cilj promicanje sustava kasko osiguranja u pomorstvu. Pritom, neke bi aktivnosti zbog niza razloga, među kojima se ponajprije ističe konkurentnost na tržištu, trebali poduzimati samostalno dok druge neizbježno moraju provoditi u suradnji s osigurateljima i drugim subjektima pomorskog gospodarstva (brodogradilišta, klasifikacijska društva, tijela pomorske uprave, školstvo i dr.).

Obje skupine mjera trebale bi se, kao i one koje poduzimaju osiguratelji, odvijati u više smjerova i to ponajprije mjere koje se tiču promicanja kadrovske politike, održavanja brodova, sprječavanja nezgoda i

* Dr. sc. Nikša Ujević, kap., Allianz Zagreb, d.d.

** Prof. dr. Damir Zec, Pomorski fakultet u Rijeci

šteta, pribave dokumentacije i dr. Sve te mjere, koordinirane i nadopunjene mjerama i djelatnostima osiguratelja, činile bi temelj za poboljšanje postojećeg stanja.

2. Mjere i aktivnosti na području kadrovske politike

Measures and activities in personnel policy

Ljudski faktor osnovni je činitelj sigurnosti pomorske plovidbe. Statistički podaci pokazuju da on, izravno ili posredno, uzrokuje većinu pomorskih nezgoda. Zbog velikih vrijednosti imovine i svojstvenih opasnosti, u pomorstvu su posljedice nezgoda u pravilu znatno veće nego u ostalim prometnim granama. Zbog takvih okolnosti u okviru sustava rada i upravljanja na brodovima razvio se čitav niz posebnosti i to u pogledu opsega i rasporeda radnog vremena, opsega dužnosti i obveza te posljedično i načina i uvjeta stjecanja zvanja i ovlaštenja zahvaljujući čemu danas uobičajeno govorimo o posebnom sustavu obrazovanja pomoraca (*Maritime Education and Training – MET*) koji se bitno razlikuje od načina rada i obrazovanja u sličnim djelatnostima na kopnu.

Pod lupu ponajprije valja uzeti broj članova posade. On se tijekom vremena mijenjao ovisno o tehnologiji upravljanja brodom, njegovoj veličini, namjeni, granicama plovidbe i vrsti pogona. Uspoređujući broj članova posade na brodu s brojem uposlenih djelatnika u sličnoj organizacijskoj i tehnološkoj jedinici na kopnu lako je uočiti da je na brodu uposlen razmjerno mali broj djelatnika, i to razmjerno niskog stupnja izobrazbe (Zorović [9]). Razlika u broju i stručnosti osoblja postaje naročito izražena uspoređi li se namjenske i skuplje brodove (npr. LNG brodovi) sa sličnim tehnološkim cjelinama približno iste tržišne vrijednosti.

Od malobrojnih visokostručnih djelatnika uposlenih na brodu (zapovjednik, upravitelj stroja, časnici) tijekom obavljanja dužnosti očekuje se uspješna provedba niza tehničkih, komercijalnih, pravnih, administrativnih i inih postupaka za čije provođenje nerijetko nisu u potpunosti stručno osposobljeni. Pogreške, koje se pritom javljaju, očituju se u nepoduzimanju odgovarajućih ili u poduzimanju djelomično ili potpuno pogrešnih mjera. Obje pogreške u pravilu su posljedica nedovoljnog poznavanja i razumijevanja zadaća koje valja obaviti, nerijetko u ograničenom vremenu. Nažalost, ovakvo stanje nerijetko je uzrokom nastanka pomorskih nezgoda, a zatim neprimjerenog odnosa prema njihovim posljedicama što u pravilu uzrokuje znatne štete, a ovisno o okolnostima i ljudske žrtve.

Pomorske nezgode koje se pripisuju ljudskom faktoru uobičajeno se mogu objediniti u tri osnovne skupine sa stajališta uzroka i to:

- nezgode uzrokovane previdom bitne činjenice ili okolnosti koja bitno mijenja odluku o načinu postupanja

u zadanim okolnostima ili način njezine provedbe,

- nezgode uzrokovane svjesnim zanemarivanjem pojedinih bitnih okolnosti ili vjerojatnosti nastupa određenih okolnosti,

- nezgode uzrokovane odlučivanjem ili provedbom odluka bez poznavanja ispravnih radnih postupaka ili pogrešnom procjenom posljedica pojedinih radnji.

Valja istaknuti da se uzroci najvećeg broja nezgoda mogu istodobno ubrojiti u razne skupine prethodno navedenih uzroka te da nerijetko nije moguće povući jasnu crtu razgraničenja između navedenih uzroka.

Pritom, vjerojatnost nastanka okolnosti u kojima je ljudski faktor mogući uzrok nezgode porasla je ponajprije zbog tehničkog i tehnološkog razvoja kojim brodari istodobno pravdaju smanjivanje broja članova posade povećavajući pritom njihovo radno opterećenje. Naime, opseg poslova ostao je uglavnom isti (iako djelomično pojednostavljen), ali s nizom dopunskih obveza oko rukovanja i održavanja suvremene tehnologije. Time je rad postao odgovorniji, složeniji i zahtjevniji (umor!), što izravno utječe na sposobnost donošenja odluka u slučaju opasnih okolnosti. Istodobno i zbog istih razloga, raspoloživo vrijeme za donošenje odluka postaje kraće, broj istodobnih radnji koje treba poduzeti raste, što sve povećava vjerojatnost pogreške.

Osnovni mjere umanjivanja štetnih posljedica izmijenjenih radnih uvjeta na brodovima mogu se svrstati u dvije osnovne skupine i to:

- primjena odgovarajućeg sustava naobrazbe i izobrazbe,

- smanjivanje redovnog radnog opterećenja časnika i članova posade.

Naobrazba i izobrazba pomoraca zasigurno je ključno područje kojim se može utjecati na sigurnost plovidbe. Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization - IMO*) značajno je pridonijela sigurnosti pomorske plovidbe donošenjem STCW konvencije¹ iz 1978. odnosno njezinim značajnim osuvremenjivanjem 1995. godine. U konvenciji i pridruženim tekstovima utvrđeni su zahtjevi u pogledu znanja i vještina kojima moraju raspolagati časnici odnosno članovi posade u pojedinim službama odnosno za pojedina zvanja (poglavlja II, III i IV) odnosno dopunska znanja koja se zahtijevaju za

¹ Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže pomoraca (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW*).

časnike i članove posade na pojedinim vrstama brodova (poglavlje V) te znanja i vještine časnika i članova posade koji obavljaju pojedine važne dužnosti (poglavlje VI). Posebno valja istaknuti da se konvencijom po prvi put izričito propisuje način obavljanja pojedinih dužnosti na brodu u plovidbi (držanje straže – poglavlje VIII). Pritom, konvencija naglasak stavlja na posjedovanje potrebnih vještina kao uvjeta za stjecanje ovlaštenja (*Competency-based Education and Certification*), a ne samo znanja što je također bitan napredak u odnosu na prethodnu inačicu konvencije i uobičajenu praksu u našoj državi, ali i u brojnim drugim pomorskim državama.

Pored ove konvencije IMO je donijela i brojne druge standarde i pravila u obliku obveznih pravilnika (npr. [14],[15],[16],[17]) ili preporuka (npr. [10],[11],[13]) kojima se propisuju prihvatljivi radni postupci na pojedinim vrstama brodova odnosno s pojedinim teretima.

Bez obzira na opsežnost same STCW konvencije već letimičnom usporedbom sadržaja znanja i vještina koji se njome predviđaju i uobičajenih nastavnih programa na pomorskim učilištima u svijetu, ali i kod nas, lako se uočava da se konvencijom ne predviđaju brojni sadržaji koji su dugi niz godina uobičajeni, pogotovo na visokoškolskim ustanovama. To su u prvom redu sadržaji pomorskog poslovanja, pomorskog imovinskog prava, osiguranja i havarija i slično koji se u konvencijskim sadržajima uopće ne spominju. Štoviše, u recentnim izmjenama programa pojedinih učilišta uočava se trend da se tim sadržajima smanji broj sati te detaljnosti izučavanja.

U tom pogledu za očekivati je da će brodari biti prisiljeni, u skorije vrijeme, preuzeti inicijativu te, u okviru svojih potreba i u skladu s osobitostima poslovanja i gospodarskim ciljevima, samostalno ili u suradnji s visokoškolskim ustanovama, započeti s ustrojavanjem i izvođenjem programa izobrazbe za svoje djelatnike. U tom smislu valja uočiti i niz programa izobrazbe koji posljednjih godina zahtijevaju brodari, a koji nisu propisani tekstem konvencije, i koji su namijenjeni razvijanju upravljačkih sposobnosti rukovodećeg osoblja brodova. Ovi programi se u ovom trenutku javljaju pod raznim nazivima (za časnike palube to su primjerice *Bridge Teamwork Management*, *Ship Handling Course*, *Bridge Resource Management* dr.), razmjerno su slična sadržaja i u većem dijelu bave se upravljanjem složenih plovniha jedinica. Sa stajališta promicanja sustava pomorskog kasko osiguranja ovakvih dopunskih programa izobrazbe za sada nema odnosno javljaju se posve sporadično, uobičajeno kao posljedica većih nepotrebnih šteta od strane brodara. Dojam je da su na ovom planu brodari razmjerno pasivni i da veći trud u tome pokazuju osiguratelji. Oni su posljednjih godina tiskali prijevode institutskih klauzula, pravila P&I klubova i sličnih tekstova koji su zapovjednicima i časnicima dragocjena pomoć u slučaju pomorske nezgode. Iako su ovi tekstovi nesumnjivo korisni, oni u većini slučajeva sagledavaju okolnosti sa stajališta osiguravatelja pa bi dobrodošlo unapređenje bilo kada bi tekstove odnosno programe dopunske izobrazbe

pripremali brodari² na temelju vlastitih iskustava i spoznaja. U tom dijelu prazninu donekle popravljaju izdanja znanstvenika i visokoškolskih nastavnika.

Smanjivanje radnog opterećenja časnika i članova posade drugi je važan čimbenik umanjivanja šteta zbog pomorskih nezgoda. Ono se može postići ponajprije većim stupnjem pripremljenosti posade broda za poslove koji je očekuju kao organiziranu skupinu sa zajedničkim ciljem, a zatim i mjerama ujednačavanja radnog opterećenja pojedinih članova posade.

Osnovni čimbenik koji omogućuje uravnoteženo djelovanje posade broda prema zajedničkom cilju je stalnost posade brodova. Uzimajući u obzir značajne promjene u strukturi flote posljednjih godina, brodari bi trebali težiti specijalizaciji ponajprije visokostručnih članova posade na pojedinim vrstama brodova, odnosno brodovima iste tehnološke razine, a zatim i ostalih članova posade. Isto načelo valjalo bi primijeniti na brodovima koji plove na istim prugama odnosno u pojedinim plovnim područjima, vrstama brodskih postrojenja i slično. Time bi se nesumnjivo postigla bolja upoznatost s obilježjima brodova i prugama, a to bi moralo rezultirati smanjenjem broja i opsega pomorskih nezgoda. Nažalost, posljednjih godina, osim kod vodećih svjetskih brodarskih društava, uočen je trend prepuštanja upravljanja posadama specijaliziranim agencijama koje su poslovno odvojene od matičnih brodarskih društava i koje zbog svojih interesa najčešće ne vode računa o stalnosti brodskih posada na pojedinim brodovima odnosno prugama. Nasuprot tome, opće stanje znatno popravlja primjena sustava sigurnog upravljanja (*International Safety Management System – ISM*[12]) koji u svojem 6. poglavlju od brodara zahtijeva sustavnu kadrovsku politiku koju je otežano provoditi ako se ne osigura zadovoljavajuća stalnost posade.

U pogledu uspješnog obavljanja radnih zadataka nužno je, pored stalnosti posade, osigurati i redovnost smjena na brodovima. Radna opterećenja na suvremenim brodovima tolika su da neizostavno zahtijevaju redovita i dovoljno duga razdoblja odmora kod kuće – u suprotnom pogreške u radu zbog umora i psihičke iscrpljenosti mogu imati za posljedicu štete koje višestruko prelaze vrijednost putnih troškova povezanih s češćim izmjenama posade.

Sljedeći važan čimbenik koji se tiče posade broda jest njezina sposobnost da kao homogena skupina obavi postavljene zadatke. U tom pogledu valja razlikovati postupak izbora budućih časnika i članova posade sa stajališta skupine pred kojom postoje zajedničke zadatke te opseg i složenost njihovih zadataka na brodu.

² Još 1978. godine havarijska služba (tadašnje) Jugolinije izdala je "Podsjetnik o postupku kod pomorskih nezgodā". Ova publikacija pomogla je ublažiti nedostatak odgovarajućih priručnika iz područja pomorskih osiguranja.

U pogledu izbora budućih časnika i članova posade nužna je psihološka selekcija kandidata³ za pomorska zvanja kako prije njihova upućivanja u pomorske škole tako i prije ukrcanja na brodove. Nažalost, usprkos dobrim početnim rezultatima krajem osamdesetih godina, zbog oštre konkurencije, općeg nedostatka visokostručnih pomoraca te zahtjeva da posada broda bude što manji trošak u općem poslovanju broda, ova djelatnost je zamrla u većini tradicionalnih pomorskih država. Prevladavajuće stanje u skromnom opsegu nastoji se popraviti uvođenjem programa izobrazbe kojim se budućim pomorcima daju razmjerno skromna znanja o društvenim zakonitostima i pravilima ponašanja u većinom multikulturalnim brodskim zajednicama.

Opseg i složenost radnih zadataka na brodovima drugi je važan čimbenik. Rad na suvremenim brodovima u velikoj mjeri svodi se na upravljanje složenim tehnološkim sustavima. U tom pogledu od posebne je važnosti osigurati ispravne ergonomske uvjete⁴ rada odnosno zadovoljavajuću pouzdanost sustava čovjek – stroj⁵ koji se na brodu javlja u brojnim, u pravilu vrlo raznolikim oblicima. Nažalost, usprkos brojnim radovima, ponajprije znanstvenika i zainteresiranih istraživačkih ustanova, njihova primjena je općenito ograničena te pod velikim utjecajem interesa nezavisnih proizvođača opreme koji se rukovode prvenstveno zahtjevima primijenjenih tehnoloških rješenja. Primjerice, kvarovi porivnih i drugih strojeva nerijetko su posljedica nemarnosti, nestručnosti i propusta posade broda, ali i tehničkih službi brodara. U tom pogledu iznenađuje činjenica da se pojedini časnici s dugogodišnjim plovidbenim iskustvom ne znaju služiti uputama za rukovanje i drugim priručnicima suvremenih uređaja koji postaju sve opsežniji i složeniji. Očita mjera u cilju poboljšanja stanja je dopunska izobrazba časnika za pojedine složene sustave ili barem prijevod uputa i priručnika na materinji jezik kojim se služi najveći broj zaposlenih časnika. Stanje u stanovitoj mjeri popravljaju proizvođači opreme s dovoljno velikim tržišnim udjelima koji veću pažnju posvećuju obrazovanju korisnika njihove opreme (najčešće u obliku namjenskih programa izobrazbe) i koji nerijetko imaju sluha za primjedbe koje dostavljaju časnici kao osnovni korisnici opreme.⁶

Nadalje, brodari bi trebali voditi kvalitetnije podatke o pomorskim nezgodama u kojima su sudjelovali njihovi brodovi, kako po brodovima, tako i po zapovjednicima, upraviteljima strojeva, časnicima i ostalim članovima posade kad se oni javljaju kao uzročnici pomorskih

nezgoda. Podaci o nezgodama, osim vrijednosti koju predstavljaju za havarijske službe brodara, ostvarili bi dodatni edukativni učinak kada bi u obliku dopisa ili internih časopisima (tzv. *Case Studies*) bili dostupni i časnicima. U stvarnosti, osim pojedinih većih brodara koji u okviru svojih ISM sustava dopuštaju izvješćivanje drugih svojih pomoraca (tzv. *Incident files*) nema sustavnog izvješćivanjima o okolnostima i posljedicama pomorskih nezgoda. U tom pogledu zanimljiva je oprečnost stavova u odnosu na krivnju pojedinog časnika ili člana posade za nastanak pomorske nezgode. Dok je u prošlosti vladao stav da osoba koja je skrivila nezgodu treba, na ovaj ili onaj način, odgovarati za posljedice svojih radnji, posebice u slučaju nemara ili nestručnosti, uvođenjem ISM sustava počinje prevladavati stav da je znatno važnije spriječiti nastajanje ponovljenih (*«to develop safety culture»*) nezgoda dodatnom edukacijom, pa čak i na vlastitim nezgodama, nego «istjerivati» krivnju i odgovornost koja iz toga slijedi.

Stanovite primjedbe mogu se staviti na rad havarijskih službi brodara koje svoje poslove svode na površno i nepotpuno bilježenje šteta, praćenje postupka sanacije i podnošenje odštetnog zahtjeva osiguratelju dok u planiranju i provođenju preventivnih mjera ne poduzimaju znatnije korake. Mišljenja smo da je osnovni razlog takvu stanju pasivnost osoblja uposlenog na tim poslovima, ali i neriješeni status takvih službi odnosno stupanj njihovih ovlasti. Posljedice takva stanja su manjkava evidencija i izostanak statističkih analiza pretrpljenih nezgoda. U tom pogledu predlaganje i poduzimanje mjera s ciljem izbjegavanja budućih odnosno smanjenja već nastalih šteta, samostalno i u uskoj suradnji s havarijskim službama osiguratelja, trebala bi biti ključna zadaća ovih službi. Valja istaknuti da su osobe zadužene za ISM sustav u brodarskim društvima (*Designated person, Safety officer*) u tom pogledu pokazale znatnu inicijativu.

Navedene mjere nesumnjivo bi naišle na dobar odaziv od strane osiguravatelja koji su stanovite korake u tom smjeru već poduzeli te zasigurno imale pozitivne financijske učinke na ukupno poslovanje brodara.

3. Mjere i aktivnosti brodara u pogledu održavanja flote

Measures and activities of the shipowner concerning fleet maintenance

Na suvremen brod ugrađuje se mnoštvo uređaja i opreme. Za pouzdano funkcioniranje potreban je stalan nadzor i održavanje svih tih dijelova. Brodar je dužan osposobiti brod za plovidbu, a to znači da brod mora podnijeti sva uobičajena naprezanja koja se mogu javiti u plovidbi, bez opasnosti da se sam brod ili teret na njemu ošteti.

Vremenska razdoblja unutar kojih brodove treba podvrgavati pregledima propisana su pojedinim

³ Arnautović, D. u [4] prikazuje rezultate istraživanja obavljenih u Izraelu, Mađarskoj i Velikoj Britaniji.

⁴ Ergonomija je znanstvena grana koja proučava odnos čovjeka i stroja u suvremenim uvjetima proizvodnje koja nastoji uskladiti proizvodni rad i stroj s čovjekovim psihičkim i fizičkim mogućnostima, i obratno. (prema Klaić, B.: *Rječnik stranih riječi*, Nakladni zavod MH, Zagreb, 1984.)

⁵ O važnosti odnosa sustava čovjek – stroj u pomorstvu dovoljno govori činjenica da se u Bremenu već desetak godina održava cijenjeno savjetovanje pod nazivom *International Symposium on Human Factors on Board - The influence of the Man-Machine Interface on Safety of Navigation*, na kojem su sudjelovali i naši znanstvenici kao i brojna istraživanja, primjerice *US Coast Guard Research & Development Center*.

⁶ Dobar primjer ovakvog pristupa je suradnja pojedinih većih brodara koji su specijalizirani za prijevoz kemikalija i proizvođača namjenskih uronjenih crpki za teret.

međunarodnim konvencijama, ali i tehničkim pravilima klasifikacijskih društava. Preglede obavljaju ovlašteni vještaci klasifikacijskih društava na temelju kojih izdaju odgovarajuće svjedodžbe odnosno isprave o stanju broda, njegovih uređaja i opreme. Na taj se način provjerava je li brod odgovarajuće održavan. No, i pored toga, brodar mora stalno provjeravati je li brod uistinu u svakom trenutku sposoban za plovidbu. Svrha tih provjera je utvrđivanje zahvata koje je potrebno obaviti kako bi sve na brodu ispravno funkcioniralo do sljedećeg pregleda. Zapovjednik, kao zakonski zastupnik brodarica, dužan je brinuti se za obavljanje potrebnih provjera i popravaka iako sva broderska poduzeća imaju ustrojbene tehničke službe zadužene za te poslove.

Održavanje brodova zahtijeva znatna financijska sredstva. S obzirom na oštru tržišnu utakmicu u pomorskom prijevozu brodarica su prisiljeni na sve načine štedjeti. Iz razgovora s namještenicima tehničkih i havarijskih službi brodarica, a i izravno s brojnim zapovjednicima i časnicima na brodovima nerijetko se ističe ograničavanje pa i uskrata sredstava, po njihovu mišljenju nužnih za redovito održavanje brodova.⁷ To se neminovno odražava na ubrzano propadanje brodova. Pritom, valja razlikovati kalendarsku starost, kao pojam, od potrošenosti broda u tehničkom smislu. Očigledno je da valjano održavanje znatno utječe na stupanj dotrajlosti broda. Manjkavo održavanje pospješuje istrošenost pa brod, kao ukupnost pojedinih dijelova i pripadnosti, može dotrajati i prije nego bi to trebalo očekivati s obzirom na prosječni vijek broda. Nažalost, neodgovarajući odnos prema održavanju brodova često uzrokuje pomorske nezgode. Istrošenost elemenata strojeva, uređaja, opreme i broderskog trupa, uzrokom je mnogih lomova i deformacija. Ona, dakle, može izazvati gotovo svaku vrstu štete. Tako, primjerice, zbog istrošenosti dijelova kormilarskog uređaja može doći do sudara, udara i nasukanja, a zbog istrošenosti oplata do naplavljenja, potonuća i slično. Mišljenja smo da rezultati provedenih istraživanja, vezani uz opseg šteta uzrokovanih istrošenjem odnosno neodgovarajućim održavanjem, nisu objektivni. Realnost tih podataka umnogome ovisi o definicije pojma istrošenosti, savjesnosti brodarica i temeljitom ispitivanju uzroka šteta. Dakako, ni u ovom slučaju ne treba se usredotočiti isključivo na obujam fizičke štete već treba uzeti u obzir i gubitke zbog nerada dijela flote.

Posebno pitanje je postupak nakon nastanka štete. Iskustvo je pokazalo da približno slične štete (po tehničkim obilježjima) mogu imati znatno različite financijske ishode kako za brodarica tako i za osiguratelja. Nerijetko brodar u slučaju nastanka štete primjenjuje pojedine mjere bez dovoljne pripreme odnosno u nerazumno kratkom vremenu tako da se pojedine odluke donose više na temelju većeg ili manjeg iskustva osobe koja se u tom trenutku zatekla u uredu

nego što su plod smišljene strategije. U tom pogledu brodarica bi se moglo preporučiti izradu standardnog postupka koji valja slijediti u slučaju nastanka štete u kojoj održavanje ima bitnog utjecaja te sa sadržajem tog postupka upoznati što širi krug odgovornih osoba. Na takav način mogli bi se izbjeći brojni nesporazumi uzrokovani nerijetko volontarističkim nastupom pojedinih njihovih namještenika. Sličan postupak valjalo bi primijeniti i u pogledu izbora mjesta i vremena dokovanja kao i opsega radova tijekom dokovanja kao najvećeg pojedinačnog troška broda u okviru održavanja.

Uz pitanje održavanja blisko je povezano i pitanje obnove flote i to u pogledu trenutka obnove, stupnja unapređenja tehnološke razine novonabavljenog broda te opredjeljenja k novogradnjama ili rabljenim brodovima. Po našem mišljenju u svim ovim odlukama, pored tržišnih uvjeta koji nesumnjivo imaju presudan utjecaj na izbor, posebnu pažnju valja posvetiti dotadašnjim obilježjima šteta na prethodno korištenim brodovima, njihovim učestalostima, iznosima, stupnju pokrivenosti osiguranjem i drugo. To se posebice odnosi na brodarica čiji su brodovi održavali stalne pruge zbog razumnog očekivanja da će i s novonabavljenim brodovima opseg i obilježja šteta biti dugoročno slični što omogućava donošenje ispravnih odluka uz dovoljan stupanj pouzdanosti.

Može se zaključiti da je većina problema vezanih uz održavanje flote i njezinu obnovu u izravnoj vezi s financijskom uspješnošću i očekivanjima brodarica. Slažemo se da brodarica trebaju voditi računa o ekonomičnosti i smanjenju troškova poslovanja, ali držimo da pristup uštedama treba biti odmjeran i nikako na štetu kvalitete održavanja brodova jer u protivnom može nanijeti dugoročno veću štetu nego korist.

Tvrđnje iznesene u ovom poglavlju, ali i dosadašnja iskustva upućuju na zaključak da se brodarica u ovom poslu ponekad ne ponašaju po pravilima struke. Takvom odnosu brodarica spram svojih brodova zasigurno je pridonjelo i tolerantno ponašanje osiguratelja prema brodarica. Primjerice, dosadašnje iskustvo pokazalo je da postoje ozbiljne sumnje da je dio kvarova stroja i šteta zbog nemara samo zaklon iza kojeg leže drugi stvarni uzročnici, usko vezani uz dotrajlost i neodgovarajuće održavanje broda. Takvim pristupom dugoročno se nanosi šteta i brodarica i osigurateljima i to na način koji se teško uočava u uobičajenim financijskim pokazateljima. Zbog toga je nužno da brodarica uspostave što osposobljenije tehničke službe te da osiguraju financijska sredstva kojima se jamči kvalitetno održavanje flote.

4. Aktivnosti na sprečavanju širenja šteta

Activities in damage prevention

Veći i značajniji dio teretnih brodova uposlen je u međunarodnoj plovidbi. Iz tih razloga i veći dio šteta se sanira širom svijeta. Cijene onih popravaka koji padaju

⁷ U navedeno se jedan od autora uvjerio i osobno, radeći neko vrijeme na poslovima likvidatora šteta međunarodnog pomorskog kaska. Havarijski komesari osiguratelja ili neutralni vještaci koje su angažirali osiguratelji u svojim su izvješćima o pregledu šteta često (posebice kod starijih brodova) isticali nezadovoljstvo općim stanjem broda i njegovim održavanjem.

na osigurateljev račun često su nesrazmjerno veće od cijena istih popravaka ako padaju na brodarov teret⁸. Brodare, u osnovi, takve pojave ne opterećuju jer im osiguratelji toleriraju (ponekad samovoljan) izbor mjesta popravka. Isto tako, da brodovi ne bi gubili vrijeme do mjesta gdje bi se popravak mogao jeftinije i kvalitetnije obaviti, popravci često stoje znatno više nego bi trebali. Brodari koriste takvu popustljivost osiguratelja iako time zapravo rade protiv vlastita interesa jer im povećane cijene popravaka utječu na povećanje premije u narednom razdoblju. Iz istih razloga prijete im i represivne mjere koje im osiguratelji i reosiguratelji mogu nametnuti. U cilju sprečavanja takvih pojava koje u osnovi najviše štete brodaru, valjalo bi preporučiti brodarima stvaranje, odnosno vođenje sustava ocjene usluga i cijena⁹ za što je moguće veći broj brodogradilišta koja pružaju tražene usluge. Tako bi se u trenutku nastanka štete, odnosno nakon prve prosudbe njezine naravi i opsega, odmah moglo bolje odrediti najprikladnije mjesto popravka.¹⁰ S tim u svezi dobro je naglasiti da se brodari nerijetko, nakon obavljenih (skupih) popravaka, suoče s činjenicom da im je šteta odbijena (otklonjena). U takvim slučajevima trpe dvostruku štetu.

Nije rijetkost da se štete (osobito kvar stroja) ponove, što se djelomično može pripisati neodgovarajućem nadzoru obavljenih radova, prije svega djelatnika brodarar. Osim toga, popravke koje ne zahtijevaju prekid plovidbe trebala bi obavljati posada prije dolaska broda u brodogradilište. Za takve posebne djelatnosti, kojima se smanjuju troškovi popravaka, časnici i članovi posade trebali bi biti dodatno nagrađeni. Nažalost, zbog komercijalnih uvjeta rada broda, nedovoljnog broja članova posade i njihove često nedovoljne stručnosti, mogućnosti većih ušteda na ovaj način dosta su skućene.

Općenito, nepotrebno povećanje iznosa šteta, na koje se brodari najčešće ne osvrću, u svojoj je osnovi vrlo negativno. Korist od toga samo je privremena jer se "višak" primljenih naknada u narednom razdoblju vraća kroz povećane premije. Stoga je izravan interes brodarar da smanje nastale štete, izbjegnju njihovo nepotrebno povećavanje ili ponavljanje te da u tom pravcu poduzmu sve dostupne aktivnosti.

5. Aktivnosti na pribavi dokumentacije i dokaza

Activities in obtaining the documentation and evidence

Pri podnošenju odštetnog zahtjeva brodar je dužan predočiti osiguratelju dokumentaciju kojom dokazuje nastanak štete, njezin uzrok i opseg. Potpuna dokumentacija (prijava pomorske nezgode, izvadak iz brodskog dnevnika, izvadak iz dnevnika stroja, protestna pisma, nalaz vještaka i račune za popravke te, u pojedinim slučajevima i dopunske izjave zapovjednika, časnika ili drugih svjedoka o nastanku pomorske nezgode) omogućava likvidatoru da utvrdi je li šteta pokrivena uvjetima osiguranja i da odredi iznos koji osiguraniku pripada kao naknada. Ovaj (završni) dio obrade štete je važan jer su u njemu sadržani svi podaci - od nastanka štete, njezine prosudbe do troškova popravka (sanacije).

U praksi se pri konačnom rješavanju šteta nerijetko javljaju brojne nesuglasice (rjeđe i sudski sporovi) između brodarar i osiguratelja. Načelno, brodaru će pretrpljena šteta biti nadoknađena ako dokaže da je ona nastala od osiguranog rizika, zatim njezin uzrok i opseg, da je u vrijeme nezgode, koja je dovela do gubitka, brod bio plovidbeno sposoban i zaposlen na pravno dopuštenom poslu te da gubitak premašuje ugovorenu odbitnu franšizu. Budući da je teret dokazivanja na brodarima znatan dio nesuglasica i sporova mogao bi se otkloniti kad bi sve zainteresirane osobe, ponajprije zaposlenici brodarar, bile dobro upoznate sa zahtjevima glede sadržaja i opsežnosti traženih spisa. U tome najveću odgovornost za osiguranje dokaza imaju zapovjednici i časnici i to zato što od trenutka nastanka nezgode do dolaska osoblja koje će stručno pribaviti dokaze o nastaloj šteti može proći dosta vremena.

Na svakom brodu vode se brojne službene knjige među kojima su zasigurno najvažniji brodski dnevnik i dnevnik stroja jer se u njima bilježe sva zbivanja tijekom putovanja. U dnevnike se čisto i uredno unose sve bilješke od važnosti za tijek putovanja, a knjige se povremeno ovjeravaju. Tijekom istraživanja nailazili smo na štete i manjkave zapise o nekim štetama. Zapovjednici često u brodskom dnevniku i prijavi pomorske nezgode (osobito od nevremena) navode da otklanjaju od sebe svaku odgovornost glede možebitnih šteta na brodu i teretu pripisujući ih višoj sili. To je široko rasprostranjena praksa svih zapovjednika u svijetu i, praktično, postoje već standardni oblici takvih prijavi (protesta), koji su u osnovi krajnje neodređeni. Često se naknadno utvrđene štete umeću pod takve prijave, iako je očigledno da s njima nemaju nikakve veze. To se poglavito odnosi na štete prijavljene s velikim zakašnjenjem i na one kod kojih je priroda oštećenja takva da su jednostavno morale biti ranije uočene. Iako su takve nedosljednosti nerijetko više nego očite, osiguratelji i pored svih sumnji često ne uspijevaju dokazati da šteta nije posljedica navedena događaja.

⁸ Treba uzeti u obzir i činjenicu da nije svejedno obavlja li se popravak u brodoremontnim ili brodograđevnim brodogradilištima. U pravilu su znatno skuplji radovi pri zamjeni dotrajalih dijelova i općenito, popravci broda koji se obavljaju u brodoremontnim organizacijama, nego jedinične cijene koštanja industrijski organizirane proizvodnje u brodogradilištima koja se bave isključivo (ili pretežno) gradnjom novih brodova. Prema [1], str. 47.

⁹ U tom pogledu značajno olakšanje rada ostvareno je širenjem Internet mreže kojom je znatno olakšano komuniciranje s poslovnim suradnicima u svijetu bez obzira na vremensku udaljenost.

¹⁰ Značajne pomake ostvarili su brodari koji su uspostavili sustav kvalitete po standardu ISO9000 ili nekom drugom sličnom standardu koji zahtijeva dosljedno praćenje i ocjenu «dobavljača» pri čemu su brodogradilišta koja obavljaju popravke nesumnjivo tako svrstana.

Nadalje, zapovjednik mora prijaviti štetu odmah nakon njezina nastanka i tu prijavu ovjeriti kod nadležne institucije. U nekim istraženim štetama našli smo da prijava uopće nije podnesena ili, pak, da nije ovjerena. Osiguratelji su to uglavnom tolerirali, izbjegavajući primijeniti represivne mjere koje im stoje na raspolaganju.

U cjelini gledajući proizlazi da brodari uglavnom uspijevaju prikupiti potrebnu dokumentaciju, ali se uočava i mnogo propusta. Iako se oni negativno odražavaju na interese brodara, s njihove strane se ne poduzima ništa ili vrlo malo za poboljšanje stanja. Primjerice, dodatna izobrazba zapovjednika i časnika u tom cilju ili dostavljanje detaljnih pisanih uputa zapovjednicima koje bi na primjeren način opisivale postupke tijekom prikupljanja i sastavljanja dokumentacije o nastaloj pomorskoj nezgodi radi podnošenja odštetnog zahtjeva, nije uočena čak ni kod poznatih brodara.¹¹ Pasivan stav brodara se osvećuje. Mišljenja smo da je, posebno kad su u pitanju brodari s većim brojem brodova, nužno aktivnije (npr. organiziranjem dodatne izobrazbe zapovjednika i časnika, uključivanjem pisanih uputa o postupcima u pojedinim slučajevima u postojeću ISM dokumentaciju kojom brod raspolaže) ukazivati na propuste i posebno isticati i upozoravati na manjkavosti iz vlastite, ali i tuđe prakse. Time bi se djelomično uklonili nesporazumi između osiguratelja i brodara, a to bi brodovima, u mnogim slučajevima, olakšalo podnošenje odštetnih zahtjeva i naplatu štete. Uz to, valjalo bi uvesti praksu da svaki brod bude opskrbljen video kamerom i/ili fotografskim aparatom¹² jer se slikovni dokaz vrlo cijeni i značajno olakšava dokazivanje osiguranog slučaja.

Na kraju ovog dijela valja ukazati i na neke dopunske dokaze koje je brodaru dužan pribaviti pri sudaru brodova. To je neobično važno jer su takve štete obično velikih iznosa pa se odgovornost za nastanak sudara često utvrđuje na sudu. U ovom kontekstu od velike su važnosti dokazi koji se odnose na razdoblje koje neposredno prethodi sudaru. Tu se, ponajprije, misli na radne dnevnik¹³, bilješke o plovidbi i pomorske karte. Ti dokazi presudni su za utvrđivanje odgovornosti broda. Ne treba zaboraviti da se po kasko polici pokriva i odgovornost broda za štetu nanesenu drugom brodu u sudaru. Uz to, sudovi u praksi odgovornost za sudar često utvrđuju u stanovitom omjeru. Iz navedenih razloga ove dokaze traže i brodari, osiguratelji i sudovi. Brodari bi i o ovoj temi trebali izvješćivati svoje zapovjednike i časnike na radnim skupovima na kojima bi se izmjenjivala praktična iskustva.

Općenito, zahtjev za naknadu štete treba biti popraćen mnogim ispravama. Od brodara, odnosno

njegovih namještenika očekuje se da to obave pravodobno, kvalitetno i detaljno. Stanje utvrđeno našim istraživanjem, u osnovi, zaslužuje prolaznu ocjenu. Uočene nedostatke valjalo bi otklanjati ponajprije boljom edukacijom zapovjednika i časnika te pružanjem dopunskih pisanih uputa na brodovima. Osiguratelji su objavljivanjem odgovarajućih praktičnih uputa učinili potreban prvi korak, a na brodovima je da te upute kvalitetno predoče svojim namještenicima, ponajprije zapovjednicima i časnicima na brodovima.

6. Aktivnosti na području suradnje s osigurateljem

Activities in cooperation with the insurer

Načelno, ugovor o osiguranju pomorskog kaska temelji se na visokom stupnju uzajamnog povjerenja među strankama. Osiguratelj u dobroj vjeri uzima da su podaci, koje dobije od brodara, istiniti i da je brod, koji treba osigurati, u stanju podnijeti rizike koji prate njegovu uobičajenu plovidbu. Ipak, osiguratelj može biti doveden u zabludu zbog brodareva prikrivanja ili netočnog prikazivanja činjenica.

Iako pravo pomorskog osiguranja štiti osiguratelja od propusta ugovaratelja osiguranja glede prikrivanja bitnih obilježja rizika, osiguratelji se i dopunski zaštićuju nekim ugovornim odredbama. Takve se odredbe mogu naći u općim i posebnim ugovornim uvjetima osiguranja, odnosno u polici (npr. isključene štete, klasa broda i slično).¹⁴

U provedenim istraživanjima uočeno je da brodari (srećom bez posljedica) nisu osiguratelju pravodobno prijavljivali povredu ugovorenih jamstava odnosno da nisu postupali sukladno odredbama klauzule 3. iz I.T.C. Hulls 1/10/83. Prema toj klauzuli u slučaju povrede jamstva, osiguranje se neće prekinuti ako osiguranik odmah izvijesti osiguratelja o promjeni stanovitih okolnosti. Naravno, za mogući dodatni stupanj rizika osiguratelj će naplatiti dodatnu premiju.

Raščlambom uplaćenih dodatnih premija, posebice onih vezanih uz promjene granica plovidbe uočene su neke prijave obavljene nakon ulaska broda u područje isključeno iz pokrića. Srećom, nije došlo do nastanka štete. Takvo ponašanje valja smatrati nedopustivim, a posebice kad se unaprijed točno zna vrijeme i područje u koje brod uplovljava. Brodari bi u svim takvim slučajevima trebali voditi više računa o svojim ugovornim obvezama. Time bi izbjegli mnoge nesuglasice u slučaju nastanka štete i mogućnost da osiguratelj odbije štetu povezanu s povredom jamstava. Ističemo da povreda jamstva nema za posljedicu ništavnost ugovora, već se osiguratelj oslobađa obveze naknade takve štete. Zbog nemarnosti u prijenosu obavijesti, brodovima bi se moglo dogoditi da takve štete sami snose.

¹¹ U nas su osiguratelji posljednjih godina objavili dvije ([2],[3]), te znanstvenici jednu publikaciju ([6]) u kojima se obrađuje praktičan pristup predmetnoj problematici.

¹² Prednost valja dati digitalnim uređajima ponajprije stoga što omogućuju brzi prijenos slike preko elektroničke pošte izravno s broda ili iz ureda na kopnu.

¹³ Osim brodskog dnevnika na brodovima nekih brodara koristi se i radni brodski dnevnik (tzv. "škartafac") iz kojeg se stilizirani tekst prenosi u izvornik brodskog dnevnika.

¹⁴ Engleski sustav odlikuje se posebnim institutom prava osiguranja "Institute Warranties". Pod tim pojmom razumijeva se obećanje osiguranika da će (ili neće) nešto učiniti, da će se neki uvjet ispuniti ili da određeno činjenično stanje postoji ili ne.

Ponašanje o kojemu je riječ nije znakovito samo za hrvatske brodare. Loši poslovni rezultati na svjetskom tržištu osiguranja doveli su do toga da osiguratelji uvode mnoge provjere jamstava. To se posebice odnosi na jamstvo glede konstrukcijskih obilježja broda.¹⁵ Osiguratelji time izravno odgovaraju na porast broja šteta što dokazuje da je povjerenje osiguratelja prema brodarima na skromnoj razini. Provjera jamstava može se obavljati kad god osiguratelji to smatraju potrebnim. Troškovi ovih provjera terete brodare i dodatno ih opterećuju. Iz tih razloga brodari bi trebali promijeniti sada prevladavajući stav prema osigurateljima te pokušati vratiti povjerenje koje su stjecali dugi niz godina.

7. Zaključak Conclusion

Rezultati osiguranja pomorskih brodova na svjetskom tržištu pokazuju posljednjih godina izrazito negativan trend. Iznosi isplaćenih šteta u stalnom su porastu, a odnos plaćene premije i šteta dovodi do nepovoljnih financijskih rezultata u poslovanju osiguratelja.

Uvriježeno je mišljenje da osnovne aktivnosti u promicanju sustava pomorskog kaska trebaju poduzimati osiguratelji. Zbog dodatnih troškova i gubitaka koji se očituju ne samo u financijskom pogledu, već i u činjenici da zaustavljanje dijela flote remeti planirano poslovanje brodara, i brodari se trebaju aktivno uključiti u poduzimanje mjera za promicanje sustava kasko osiguranja u pomorstvu.

Mjere i aktivnosti brodara moraju se poduzimati u više pravaca. Važno je područje kadrovske politike, gdje se kao temeljni problem javlja problem broja članova posade i njihove stručnosti. U području kadrovske politike brodara pitanje je izbora članova posade i stvaranje homogenih posada usmjerenih na postizanje zajedničkog cilja, zatim izobrazba pomoraca sukladno STCW konvenciji, stalnost kadrova na brodovima, ali i djelatnosti tehničkih i havarijskih službi brodara.

Na području održavanja flote istraživanja su potvrdila da neodgovarajuće održavanje brodova izravno utječe na broj i opseg pomorskih nezgoda, posebice u dijelu nezgoda prouzročenih istrošenošću materijala i korozijom. Značajne financijske uštede mogle bi se ostvariti i tijekom dokovanja brodova, posebice stalnim praćenjem broda tijekom eksploatacije, poboljšanjem organizacije posla i obavljanjem što većeg broja radova na brodu te iznalaženjem sredstava za kvalitetnije održavanje flote.

Na području sprečavanja širenja šteta treba voditi više računa o mjestu odabira mjesta popravka i promicanju nadzora kvalitete obavljenih radova od strane predstavnika

brodara.

Od ostalih mjera koje bi trebali poduzimati brodari treba istaknuti potrebu unapređenja postupka pribave dokumentacije važne za likvidaciju štete, pravodobno prijavljivanje nastanka štete, potrebu dodatne edukacije te tiskanja uputa kojima bi se ukazalo na praktične postupke kod nastanka pomorske nezgode, poboljšanje komunikacije i suradnje s osigurateljima i dr.

Preduvjet svih navedenih aktivnosti je ustroj sustava praćenja osiguranih brodova i strukture i učestalosti pomorskih nezgoda koje se na njima javljaju. U tome trebaju sudjelovati osiguratelji, brodari i ostali činitelji lanca pomorskog transporta jer su sva nastojanja usmjerena na promicanju sustava osiguranja pomorskog kaska korisna i opravdana za širok krug gospodarskih subjekata vezanih uz pomorske prijevoze.

Literatura References

- [1] * * * "Istraživanje učestalosti uzroka i posljedica pomorskih šteta u trgovačkoj floti Jugoslavije", Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1990.
- [2] * * * "P&I osiguranje" (prijevod s engleskog jezika), Croatia osiguranje d.d., Zagreb, 1990.
- [3] * * * "Uloga zapovjednika u pribavi dokaza", izdanje "Croatia osiguranja" d.d., 1991.
- [4] Arnautović, D.: *Psihološka selekcija kandidata za pomorske škole*, referat na savjetovanju "Čovjek na brodu", Rijeka, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, 1988.
- [5] Pavić, D.: *Institutske klauzule pomorskog osiguranja*, Croatia osiguranje d.d., Zagreb, 1991.
- [6] Pavić, D.: *Pravo pomorskog osiguranja*, Narodne novine, Zagreb, 1997
- [7] Stanković, P.: *Pomorske havarije*, Školska knjiga, Zagreb, 1995.
- [8] Ujević, N.: *Istraživanje sustava i strategije osiguranja hrvatskih brodova u međunarodnom poslovanju*, Rijeka, 1995. (doktorska disertacija)
- [9] Zorović, D.: *Prilog smanjenju broja posade na teretnim trgovačkim brodovima*, referat na savjetovanju "Čovjek na brodu", Rijeka, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, 1988.
- [10] A.287(VIII), *Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes*
- [11] A.714(17), *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing*
- [12] A.741(18), *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)*
- [13] A.862(20), *Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers*
- [14] MSC.4(48), *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)*
- [15] MSC.5(48) – MSC. 30(61), *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)*
- [16] MSC.23(59), *International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk*
- [17] MSC.36(63), *Adoption of the International Code of Safety for High Speed Craft*

¹⁵ Riječ je o tzv. "Structural Condition Warranty". Njome osiguratelji postavljaju vlasnicima brodova uvjete opsežnog pregleda broda od strane ovlaštenog stručnjaka. To je uvjet da brodu bude produženo osigurateljno pokriće.