

ULOGA P&I KLUBOVA U SUSTAVU OSIGURANJA BRODOVA *THE ROLE OF P&I CLUBS IN THE SISTEM OF SHIP INSURANCE*

UDK 368.23:316.324.4
Pregledni rad
Review

Sažetak

U članku su sustavno obrazloženi razlozi osnivanja i funkcije P.&I. klubova te ekonomskopravni odnosi članova P.&I. klubova. Posebna je pozornost posvećena pokrivenim rizicima prema pravilima P.&I. kluba, te odnosima između ugovora o prijevozu, odnosno brodarskih ugovora i P.&I. osiguranja.

Ključne riječi: P.&I. klubovi, osigu-ranje brodova.

Summary

In the article, have been sistematically the explained reasons of establishing and functions of P&I Clubs. The special attention has been given to the covered risks under the rules of P&I Clubs, and to the relations between Contracts of Transports and Ships Contracts but all in the field of P&I insurance.

1. Uvod *Introduction*

U suvremenom svijetu osiguranje je značajna gospodarska i opće društvena djelatnost. U djelatnosti osiguranja naročito mjesto pripada pomorskim osiguranjima i to zbog visokih osiguranih vrijednosti brodova, specifičnih rizika, duge tradicije, te pravila, uvjeta i klauzula čija je primjena uobičajena u gotovo cijelome svijetu. Razvojem pomorstva i pomorske trgovine povećavaju se i opasnosti kojima su izložena plovila, teret, posada, lučka postrojenja i drugo.

Troškovi osiguranja brodareve odgovornosti P&I naglo se povećavaju. Veći broj zahtjeva, veći iznosi zahtjeva i veći pravni troškovi doveli su do toga da brodarstvo u svijetu izdvaja za osiguranje milijarde US dolara godišnje.

Ova osiguranja hrvatski brodari zaključuju uglavnom putem "CROATIA" osiguranja s P&I klubova,

vima, specijaliziranim za ovu složenu osigurateljnu problematiku. Iz tih razloga P&I klubovi pomno prate razvoj pomorskih osiguranja i elastično slijede sve suvremene promjene. Značenje klubova u zaštiti brodova ogleda se u velikoj ulozi u pokriću odgovornosti, velikom značenju pravne zaštite i razgranate mreže klupskih korespodenata.

Današnja pokriva su vrlo široka i neograničena, osim u slučajevima onečišćenja mora i katastrofalnih šteta. Najviše P&I klubova nalazi se u Engleskoj, a osnovna razlika od klasičnih osiguratelja sastoji se u karakteru poslovnog odnosa kluba i osiguranika kojeg karakterizira uzajamnost.

U velikim rizicima plovidbe danas nezamisliv je brodar bez klupskog osiguranja. P&I osiguranje zanimljiva je tema o svemu što se na moru može dogoditi, uključujući sudare, opasne terete, piratstvo, prijevare, droge, rat, onečišćenje, smrt, nesmotreno zaključene ugovore i ostale opasnosti.

Svrha i ciljevi ove rasprave nametnuli su potrebu da se njena građa prezentira u šest međusobno povezanih dijelova; nakon uvoda obrazloženi su razlozi osnivanja P&I klubova i njihove funkcije (u drugom dijelu), zatim su elaborirani ekonomskopravni odnosi članova P&I kluba (u trećem dijelu), posebno su navedeni pokriveni rizici prema pravilima kluba (u četvrtom dijelu), analizirani su ugovori o prijevozu i brodarski ugovori (u petom dijelu), a sinteza je dana u posljednjem dijelu, u zaključku.

2. Razlozi osnivanja i funkcije P&I klubova *Reasons of establiment and P&I clubs functions*

2.1. Osnivanje i afirmacija P&I klubova *Establiment and affirmation of P&I clubs*

Kada se govori o pomorskom osiguranju, prvo ime koje pada na pamet je Lloydovo. Oko 1680. godine Edward Lloyd otvorio je kavanu u Londonu koja je

* Prof. dr. sc. Ivan Frančišković
Pomorski fakultet
Sveučilišta u Rijeci
Rijeka, Vukovarska 58

postala stjecište zapovjednika brodova, brodovlasnika i gradskih trgovaca čiji je posao bio pripremiti prikladne police osiguranja za brodare i njihov teret. Ti trgovci, koji su jamčili gospodarski poduhvat za određenu svotu novaca (premiju), potpisivali su vlastita imena ispod teksta polica i tako su bili poznati kao potpisnici.

Između 1719. i 1824. godine mnogi brodovlasnici bili su sve manje zadovoljni uvjetima pomorskog osiguranja. To je bio rezultat zakona koji je dopuštao samo dvjema organizacijama ("The Royal Exchange Insurance" i "The London Assurance") i individualnim potpisnicima (kao Lloydovim potpisnicima) da pripremaju pokriće za brodovlasnike. Zbog visokih premija osiguranja ovog monopola brodovlasnici su osnovali nekoliko udruženja, a cilj je bio pružanje uzajamnog osiguranja svojim članovima, prvenstveno za pokriće rizika od šteta ili gubitaka njihovih brodova uslijed pomorskih opasnosti ili požara (rizici trupa).

Rizici brodovlasnika nisu se svodili samo na gubitak brodova. Po engleskom pravu brodari su uvijek bili odgovorni za gubitak ili štete nanijete drugom brodu i njegovom teretu u sudaru, za gubitke ili štete tereta što ga prevoze svojim brodom, te za gubitke života i tjelesne ozljede osoba.

Klubovi za trup, boreći se (u utakmici) s Lloydom i drugim osiguravajućim kompanijama, uvidjeli su da je brodarima potrebna zaštita od povećanog opsega odgovornosti, i da im takvu zaštitu postojeće tržište osiguranja ne pruža. Prvo udruženje za zaštitu otpočelo je putem uzajamnog osiguranja pružati brodarima zaštitu protiv takvih odgovornosti 1855. godine, kada je osnovano "The Shipowners Mutual Protection Society". Većina ostalih klubova za zaštitu osnovana je krajem XIX stoljeća.

Brodari su uvidjeli da mnoge opasnosti nisu bile pokrivena postojećim sustavom osiguranja i postali svjesni teških odgovornosti za teret koji bi im otud mogle proizaći. "The Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association" osnovano je u Newcastleu 1894. i postalo je prvim klubom za pokriće potraživanja od strane tereta.

Engleski Zakon o prijevozu terata morem iz 1924. godine imao je veliki utjecaj na razvoj klubova. Zakon je zasnovan na Haškim pravilima, koja su predstavljala kompromis između interesa broдача, osiguratelja i trgovca. Pravila su odredila koje gubitke snosi brodar, a koje vlasnik tereta odnosno njihovi osiguratelji. Zahtjevi tereta ostaju najšire pojedinačno područje odgovornosti za P&I klubove.

Neki klubovi proširili su klase rizika koje pokrivaju za svoje članove. Te druge klase pokriva, također zasnovane na načelu uzajamnog osiguranja, pružaju se na zahtjev člana i uključuju:

- klasu ratnog rizika
- F.D.& D klasu (vozarina, prekostojnice i obrana)
- klasu štrajkova.

To pokriva pravne troškove oko zahtjeva i/ili obrane od zahtjeva u svezi s poslovanjem u članjenog broda.

Iako djeluju samostalno, klubovi tijesno surađuju. Međunarodna grupa P&I klubova pruža pokriće za preko 90% svjetskog pomorstva. Glavna uloga Međunarodne grupe je podjela P&I rizika preko određene

granice. Kolektivni sporazum omogućava brodarima pokriće uz minimalne troškove, čak i protiv zahtjeva katastrofalnog opsega.

2.2. Funkcije i specifičnosti rada *Functions and work specifics*

Svrha osiguranja općenito je sprečavanje ili umanjeње financijske nesigurnosti. Brodovlasnik može imati mnogo različitih zahtjeva prema osiguranju, ali glavni su pokriće gubitka ili štete na vlastitom brodu (koje se rješava osiguranjem broda) i pokriće njegove ugovorne i vanugovorne odgovornosti prema trećim osobama (gdje se pojavljuje P&I osiguranje).

Uz oštećenje ili gubitak broda, brodar se suočava s mogućnošću pravne akcije trećih osoba protiv njega. Misli se na akciju vlasnika tereta i njihovih osiguratelja, posade, putnika, drugih brodova, lučkih vlasti i ostalih, sudionika koje je teško sve nabrojiti.

Većina ugovora o osiguranju danas zaključuje se za razdoblje od 12 mjeseci, a ne za pojedinačna putovanja. Nadalje, na osnovi zakonskih odredaba o zastari, tužitelj može imati i nekoliko godina vremena dok se ne ispituju sve okolnosti da podnese zahtjev protiv broдача.

Uzajamno P&I osiguravajuće društvo nema dioničara. Društvo je u stvari u vlasništvu samih osiguratelja, koji svoje rizike dijele na ravnopravnoj osnovi.

Prednosti u radu P&I klubova se mogu sumirati na sljedeći način:

- 1) P&I klubovi nemaju zahtjeve za dobit, kao neuzajamna osiguravajuća društva koja imaju dioničare.
- 2) Osiguratelj, koji se bori za dobit, nastoji iskoristiti uvjete na tržištu, situaciju ponude i potražnje i ostvariti najveću dobit kad god se ukaže prilika, kako bi nadoknadio siromašne godine. To može u određenim slučajevima dovesti do znatnih promjena u troškovima osiguranja, bez obzira na stvarne rezultate.
- 3) Tržišni osiguratelji obično naplaćuju stalnu nepovratnu premiju, dok P&I klubovi rezerviraju pravo na dodatne uplate svojih članova samo ako je suma svih isplata izrazito nepovoljna za klub u cjelini. To izgleda kao manjkavost kluba, ali mogućnost da traže te dodatne uplate od članova znači istodobno da su P&I klubovi sposobni ponuditi članovima plaćanje neograničenih iznosa na bilo čiji zahtjev, kao i nepostojanje krajnjeg ograničenja isplate za svaku godinu osiguranja.
- 4) Zbog tijesne povezanosti kluba i njegovih članova, klub redovito očekuje dugotrajni odnos prema svakom članu. Ako ukupni prikaz naknada isplaćenih pojedinom članu ukazuje na pogoršanje, to se može obraditi manje oštro i s pogledom na budućnost, za razliku od tržišnog osiguratelja, koji ne može ovisiti o stalnosti njihova odnosa i gubitke mora nadoknaditi što je moguće prije.
- 5) P&I klubove djelotvorno kontroliraju njihovi članovi, odnosno brodari preko izabраних direktora koji općenito predstavljaju članove s najvećom tonažom u riziku.

2.3. Kako postati članom P&I kluba *How to become a member of P&I club*

Novi članovi obraćaju se klubu izravno ili putem posrednika osiguranja. Zahtijevaju se sljedeći podaci, koji utječu na visinu uplate:

- ime broda, starost, tonaža, vrsta, zastava i klasa,
- ime vlasnika, odnosno broдача i poslovođe broда, ukoliko je riječ o različitim osobama,
- namjeravani način poslovanja i popunjavanja broда posadom,
- prethodni način osiguranja i prikaz prijašnjih šteta.

Između članova međunarodne grupe P&I klubova postoji i dogovor prema kojemu su dužni poštivati stanovita ograničenja u međusobnoj poslovnoj utakmici. Nije moguće ponuditi nikakav popust na visinu premije drugog kluba, ali postoji oštra utakmica među klubovima u kvaliteti usluga koje pružaju.

Kada klub sazna sve potrebne detalje, izdaje se potvrda o učlanjenju, koja sadrži:

- ime člana i njegovog broда,
- razdoblje osiguranja i klase za koje je brod učlanjen,
- ime svakog dodatnog osiguranika ili vjerovnika,
- franšize, posebne uvjete i potpuni tekst onih uvjeta koji nisu obuhvaćeni pravilima.

Ako se brod prođa ili član želi napustiti klub prije podmirenja dodatne uplate, on je dužan platiti otpusne uplate, zasnovane na tekućim predviđanjima dodatne uplate za određenu "otvorenu" godinu.

3. Ekonomskopravni odnosi članova P&I kluba *Economic and law relations of P&I club members*

Činjenica je da postoji velika nesigurnost kojoj su izloženi brođari i klub na početku svake godine osiguranja. Nadalje, brođaru je zbog vlastitih planova potrebno znati točne troškove osiguranja. Ta dva čimbenika mogu se uskladiti kroz:

- premijski zahtjev kluba, tj. prihod od uplata (calls),
- klupsko reosiguranje, i
- klupske rezerve.

3.1. Prihod od uplata na poziv (calls) *Incoms from the call payments (calls)*

Premija koju P&I klub naplaćuje članovima naziva se "poziv" (call). Unatoč stanovitoj nepredvidljivosti naknada i činjenici da se ukupne isplate mogu ponekad znatno razlikovati od godine do godine, poslovodstvo kluba na početku svake godine osiguranja mora utvrditi koliki prihod od uplata očekuje za klub u cjelini i koliko od svakog pojedinog člana.

Neovisno o mogućem općem povećanju, poslovodstvo kluba razmatra posebno i rezultate svakog člana i na taj način utvrđuje premiju za svakog brođara. Cjelokupni prihod od uplata temelji se na predviđanju praga šteta u narednoj godini, na što se dodaju iznosi za premije reosiguranja i troškovi administracije.

Nakon što se ustanovi potreban prag, članovima će se pripočiti s kolikim doprinosima trebaju računati za narednu godinu. Naravno, to je približan prag i naziva se predvidiva ukupna uplata (estimated total call - ETC). Uobičajeni je postupak da poslovodstvo načini prvi sumarni prikaz 20 mjeseci po isteku jedne godine osiguranja, a onda upućuje preporuku direktorima kluba da se ta godina treba "zatvoriti" ili će ostati otvorena za još jedno utvrđivanje nakon 12 mjeseci. Takvo naknadno opterećenje članova naziva se dodatna uplata ili zaključna uplata (Supplementary Call or Closing Call) i redovito se izražava u postotku prethodne uplate.

3.2. Klupsko reosiguranje *Club reinsurance*

Reosiguranje nastaje kada P&I klub prenese cijeli rizik ili dio rizika na drugo osiguravajuće društvo ili P&I klub.

Program reosiguranja za većinu klubova je sljedeći: Sporazumom o podjeli (Pooling Agreement) svi klubovi u međunarodnoj grupi sudjeluju izravno ili neizravno. Prema takvom sporazumu svaki klub sam snosi prvi dio od pojedine naknade. Taj se iznos naziva pridržaj. Svaka šteta koja premaši taj iznos potom dijeli se u okviru sporazuma do određene granice iznad pridržaja po jednoj šteti. Naknade iznad gornje granice sporazuma o podjeli po događaju, reosiguravaju svi klubovi u međunarodnoj grupi. Takvo osiguranje plaća ostatak svake štete do iznosa od 1.250.000.000 USD po događaju, osim u slučaju štete od onečišćenja uljem kada je ograničenje 500.000.000 USD po događaju. Rizik se rasprostire na cijelo međunarodno tržište osiguranja i to je jedan od najvećih pojedinačnih osiguravajućih ugovora u svijetu.

U vrlo malo vjerojatnom slučaju katastrofalnog gubitka koji bi premašio gornju granicu reosiguranja viška šteta, prekoračenje bi se prenijelo natrag na sporazum o podjeli, ali bi svaki klub sudjelovao na osnovi usporedne tonaže.

3.3. Rezerve i ostale vrste pokrića *Reserve and other types of under risk*

Kada se naknade ne mogu podmiriti prihodima od uplata ili putem reosiguranja, tada se pribjegava rezervama.

Osim za opću sigurnost, rezerve se koriste za ublažavanje odstupanja u ukupnom iznosu naknada između jedne i druge godine.

Kada je vrijeme za odluke o zatvaranju jedne godine osiguranja, poslovodstvo može odlučiti da riješe

zahtjeve djelomično dodatnom uplatom i djelomično iz rezervi.

Općenito govoreći, druge klase pokriva koje pružaju P&I klubovi financiraju se na sličan način kao P&I klasa. Ovdje se ubraja osiguranje ratnih rizika, vozarine, prekostojnice, pravne obrane kao i klasa štrajkova.

4. Pokriveni rizici prema pravilima klubova

Risks covered under the club's rules

Brojni su pokriveni rizici prema pravilima klubova, a najvažnija pravila jesu:

- 1) **Odgovornost prema pomorcima.** Pomorci su namještenici člana kluba i podložni su odredbama ugovora u odnosu na člana. Ako za to vrijeme pomorac uzrokuje štetu ili ozljedu sebi samom ili drugom, tada član (poslodavac) može u stanovitim okolnostima biti smatran odgovornim za postupke svog zaposlenog - pomorca. Izdaci koji su se dogodili moraju biti uzrokovani tjelesnom ozljedom ili smrću pomorca, dok se troškovi preventivne zaštite i neizravni troškovi ne pokrivaju.
- 2) **Odgovornost prema dodatnom osoblju.** To su rođaci pomoraca ili svaka druga osoba za koju je član - brodar pristao da je uzdržava ili preveze, osim putnika, uključujući osobe koje su zaposlene po ugovoru za određenu naknadu.
- 3) **Odgovornost prema putnicima.** Za pružanje pokriva Udruženja članu bitno je da je ugovor o prijevozu putnika prihvaćen pismenim putem od poslovodnih direktora. Propisi o prijevozu putnika razlikuju se u pojedinim zemljama, ali su mnoge zemlje ratificirale tzv. Atensku konvenciju, kojom se utvrđuje odgovornost vozara prema putnicima i dopušta vozaču ograničenje njegove odgovornosti u odnosu na smrt i tjelesne ozljede putnika, gubitak ili oštećenje osobne i ostale prtljage putnika, te gubitak ili oštećenje vozila.
- 4) **Odgovornost prema trećim osobama.** Tim se pravilom pruža pokriva za odgovornost koja nastaje kao posljedica smrti, tjelesne ozljede i bolesti svake druge osobe osim pomoraca, dodatnog osoblja i putnika. Pokriva se odgovornost za ozljede slugača, posjetilaca ili lučkih radnika dok su na brodu za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja.
- 5) **Slijepi putnici.** Tim se pravilom pruža pokriva članu kada nastanu izdaci zbog prisustva slijepih putnika na brodu. Najčešći su izdaci za repatrijaciju i uzdržavanje. Kada useljeničke vlasti zahtijevaju nadzor nad brodom koji ima slijepu putnike ili smještaj slijepih putnika zbog čuvanja na kopnu, troškovi se također nadoknađuju po ovom pravilu.
- 6) **Izdaci za skretanje.** Ovim pravilom pruža se pokriva članu kada brod izvrši skretanje iz jedinog razloga da omogući liječenje ozlijeđene ili bolesne osobe ili dok čeka zbog zamjene, odnosno zbog iskrcaja slijepih putnika ili izbjeglica. Naknadni izdaci svode se na izvanredne troškove goriva, osiguranja, zarade pomoraca, zaliha, opskrbe i na ostale lučke troškove. To

pravilo ne pokriva gubitak zarade, vozarine ili prekostojnica.

7) **Spašavanje života.** Ovim se pojmom označavaju usluge spasitelja kada spašava živote na moru. Pravilom o spašavanju života pruža se pokriva za nagradu koja se duguje trećim osobama za spašavanje osobe na ili sa učlanjenog broda, pod uvjetom da to nije nadoknadivo po polici za osiguranje samog učlanjenog broda. Nagrada se plaća trećoj osobi (spasitelju) i općenito samo u slučaju da je uz osobe spašena i imovina.

8) **Osobe u opasnosti.** Konvencija SOLAS sadrži propise koji se odnose na sigurnost života na moru. Propisuje da je zapovjednik broda dužan krenuti u pomoć osobi u opasnosti, osim kada time dovodi u opasnost vlastiti brod ili kada ga zapovjednik broda u opasnosti oslobodi takve obveze. Udruženje pruža pokriva članovima za dodatne izdatke koji nastanu zbog plovidbe do mjesta opasnosti i u postupku traženja, zaštite i iskrcaja tih osoba.

9) **Karantena.** Kada se brodu naredi smještaj u karantenu ili se zahtjeva dezinfekcija broda ili posade zbog zarazne bolesti na brodu, brod će biti izložen dodatnim troškovima. Po ovom pravilu mogu se naknaditi troškovi fumigacije i dezinfekcije, dodatni troškovi za plaće, gorivo, zalihe i opremu te lučki troškovi.

10) **Odgovornost iz sudara.** To je pokriva za štete nanijete drugom brodu (a nikako za štete na vlastitom brodu). P&I pruža članovima pokriva samo za gubitak koji se ne može nadoknaditi po polici za brod i ono se obično ograničava na 1/4 (ponekad 4/4 ili ništa) od odgovornosti člana. Ako uslijed sudara učlanjeni brod ili drugi brod postane podrtina ili prouzroči zapreku za plovidbu, Udruženje pruža članu 4/4 pokriva njegove odgovornosti za premještaj ili uklanjanje zapreke, podrtine ili tereta (to se može pokriti i po pravilu za uklanjanje podrtine). Pravilom također pruža se pokriva članu za odgovornost prema trećim osobama u odnosu na osobnu imovinu, teret ili drugu imovinu, smrt, tjelesnu ozljedu ili bolest i onečišćenje.

11) **Štete na brodovima bez dodira.** Dobar primjer za to je kada val od prolaza jednog broda prouzroči pucanje vezova drugog broda uz obalu, uslijed njegova dizanja i spuštanja.

12) **Šteta na imovini.** Ovim pravilom pruža se pokriva za odgovornost prema trećim osobama, osim prema vlasniku tereta ili osobama na učlanjenom brodu, koja proizađe ako brod pričinu gubitak ili štetu nekoj luci, gatu, lukobranu, pristaništu, molu, obali ili bilo čemu drugom.

13) **Onečišćenje.** Tim pravilom članu se pruža pokriva za odgovornost, troškove i izdatke uzrokovane istjecanjem ili izlivanjem ulja ili neke druge tvari. Ta odgovornost ograničena je na USD 500.000.000 kada se radi o onečišćenju uljem. Sva druga pokriva su neograničena.

14) **Uklanjanje podrtine.** Kada učlanjeni brod postane podrtina i predstavlja zapreku, većina pomorskih država zahtjeva od vlasnika tog broda da ukloni podrtinu ukoliko ona postane opasnost za plovidbu. Također postoji odgovornost za osvjetljavanje i označavanje podrtine ili tereta.

15) **Tegljenje.** Pokriće koje Udruženje pruža moguće je podijeliti na dvije vrste: kada učlanjeni se brod tegli i kada učlanjeni je brod tegljač.

Kada se učlanjeni brod tegli pokrće se pruža za sve odgovornosti, troškove i izdatke dok se učlanjeni brod tegli, pod uvjetom da je posloводство Kluba prihvatilo odredbe ugovora o tegljenju, te da je član platio ili prihvatio platiti svaku dodatnu premiju koja se zatraži. Kada učlanjeni brod tegli, odgovornost se pokriva samo ako je Udruženje prethodno dalo suglasnost za ugovor o tegljenju, ili ako su direktori naknadno ocijenili uvjete ugovora kao razborite.

16) **Odšteta po ugovoru o teglju.** Ovim pravilom se ponovno pruža pokrće brodaru za odgovornost prema trećim osobama za troškove i izdatke koje nastanu zbog smrti, tjelesne ozljede ili bolesti neke osobe ili odgovornosti zbog gubitka ili oštećenja tereta ili druge imovine koja proizlazi iz ugovora što ga je član ili netko drugi zaključio u njegovo ime, a odnosi se na uređaje ili usluge koje su bile ili su trebale biti pružene učlanjenom brodu. Osnovni uvjet je da te ugovore posloводство treba prihvatiti, te da je član platio, ili prihvatio platiti dodatnu uplatu ili premiju.

17) **Odgovornost prema teretu.** Kada brodar (vozar) preuzme teret, dužan je pobrinuti se da se teret čuva i da doprije do odredišta u jednako dobrom stanju i uvjetima u kakvim je bio u vrijeme ukrcaja. Ako teret ne dođe do odredišta u jednako dobrom stanju i uvjetima, ili ako se utvrdi manjak u luci iskrcaja, vlasnik tereta ili osiguratelj tereta mogu od vozara zahtjevati naknadu štete za gubitak ili oštećenje tereta. Udruženje pruža članovima pokrće za takve zahtjeve, uz stanovite iznimke. Zahtjevi tereta čine oko 40% svih zahtjeva prema klubu, pa je stoga u interesu članova da ih nastoje smanjiti.

18) **Zajednička havarija.** Čin zajedničke havarije postoji onda kada neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito se učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sačuvala od opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pothvatu. Kada se učini žrtva zajedničke havarije zbog spasa zajedničkog pothvata, sve stranke koje sudjeluju u pothvatu doprinosit će za gubitak. Neke od stranaka koje mogu biti uključene jesu: brodovlasnik, vlasnik tereta, osoba koja ima pravo na vozarinu u riziku, vlasnik brodskih zaliha ...

19) **Globe.** Tim pravilom pruža se pokrće članu kada sud, sudište ili vlast kazne učlanjeni brod globom. To pravilo pokriva mnoge vrste globa.

20) **Pravni troškovi, troškovi pravne i materijalne zaštite.** Ako je član imao pravnih troškova prvenstveno za obradu zahtjeva, oni će se nadoknaditi po ovom pravilu, ako su učinjeni uz prethodni sporazum s poslovidstvom ili ako direktori utvrde da su troškovi i izdaci bili razboriti.

21) **Rizici svojstveni brodarskom poslovanju.** Brodari, članovi u svom svakodnevnom poslovanju mogu se naći odgovornim za nezgodu koja se nikad prije nije dogodila ili ne pristaje točno ni pod jednu vrstu P&I rizika iz Knjige pravila, iako po svojoj prirodi odgovornosti nalikuju na P&I rizike. U takvim slučajevima ti predmeti mogu se dati direktorima koji će presuditi pruža li udruženje ili ne pruža pokrće članu.

22) **Posebno pokrće za spasitelja.** Daje se u slučaju kada se član Kluba bavi poslovima spašavanja, pa to zahtijeva dodatno posebno pokrće.

23) **Posebno pokrće za kontejnere.** Članovima koji se bave prijevozom kontejnera ili koji imaju interesa u kontejnerima, potrebno je osiguranje tih kontejnera uz dodatnu premiju osiguranja.

24) **Posebno pokrće za ugovornu odgovornost za pučinska i pomoćna plovila.** Tim pravilom se pruža pokrće za brodove koji rade u pučinskoj industriji, gdje su brodovi pod ugovorom za izvršenje određenih zadataka s visokim stupnjem rizika.

25) **Posebno pokrće za naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme.** Može se lako dogoditi da naručitelji ne budu izravno odgovorni trećim osobama po ugovoru koji se dokazuje teretnicom, ali naručitelji mogu biti djelomično ili u cijelosti odgovorni za štete na teretu po uvjetima iz brodarskog ugovora. Tako je njima potrebno osiguranje odgovornosti prema trećim osobama (P&I), upravo kako bi se zaštitili od toga. Naručitelj, nadalje može željeti vlastito pokrće protiv zahtjeva brodovlasnika za štete na njegovom brodu uzrokovane radnjama naručitelja.

5. Ugovori o prijevozu i brodarski ugovori

Contracts of transport and ship's contracts

Kada se brodom prevozi teret, to ukazuje da je zaključen ugovor o prijevozu između osobe koja želi poslati robu morem (naručitelj, krcatelj) i brodovlasnika, brodar ili zakupca broda (vozara). Obično se u svojstvu vozara pojavljuje brodar.

U ugovoru o prijevozu utvrđuju se prava i obveze vozara i krcatelja, a vozar se izlaže mnogim odgovornostima ukoliko ne ispunjava svoje obveze. Najčešći su primjeri ugovora o prijevozu robe morem brodarski ugovori, odnosno teretnica, iako ta isprava tehnički predstavlja samo dokaz o uvjetima ugovora o prijevozu i sama po sebi nije ugovor.

5.1. Haška pravila *Hague rules*

Svrha Haških pravila bila je utvrđivanje jedinstvenih propisa o prijevozu tereta brodom na osnovi teretnice. Država koja prihvaća Pravila obično ih zakonski primjenjuje na terete koji se izvoze iz te zemlje.

Najvažnije je upamtiti da pravila nameću stanovite obveze i prava vozaru, a glavna su načela:

- vozar se mora pobrinuti da brod bude sposoban za plovidbu i sposoban za teret,
- dok je na brizi vozara, on se o teretu mora savjesno i prikladno starati,
- kada vozar preuzme teret, mora krcatelju izdati teretnicu za taj teret.

U pravilima se također utvrđuju vozareva prava i olakšice. Prije nego što se pozove na bilo koju iznimku koja ga oslobađa odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta, brodar mora ispuniti svoje obveze u pogledu sposobnosti broda za plovidbu i za prijevoz tereta, kao što to Pravila propisuju.

Po Haškim pravilima vlasnici tereta su dužni podnijeti tužbu za gubitak ili štetu unutar jedne godine od dana kada je roba isporučena ili kada je trebala biti isporučena. U protivnom vozar je oslobođen svake odgovornosti.

Ako je vozar odgovoran za gubitak ili štetu na robi, Pravila kluba dopuštaju vozaru da ograniči svoju odgovornost na osnovi samo broja koleta ili jedinica tereta.

5.2. Haško-Visbyjska pravila *Hague - Visby rules*

Haška pravila, koja su usvojena 1921. godine, 1968. nadopunjena su i izmjenjena kako bi se dovela u sklad s potrebama suvremenog brodarstva. Izmjenjena pravila poznata su kao Haško-Visbyjska pravila i općenito rečeno slična su Haškim pravilima.

Važna izmjena sastojala se u povećanju iznosa ograničene odgovornosti vozara.

Druga važna izmjena bila je uvrštenje odredaba o kontejnerima. Tom odredbom se utvrđuje hoće li se kontejner smatrati samostalnom jedinicom tereta, ili se suprotno tome, pojedinačna koleta u kontejneru mogu smatrati posebnim jedinicama u cilju ograničenja odgovornosti.

Pravila kluba P&I predviđaju da se ugovor o prijevozu stvari morem zasniva na Haškim ili Haško-Visbyjskim pravilima. Ako to nije slučaj, direktori Kluba mogu po svojoj slobodnoj ocjeni umanjiti svaku naknadu do razine odgovornosti iz Haških pravila.

5.3. Hamburška pravila *Hamburg rules*

Važna konferencija o prijevozu roba morem održana je u Hamburgu 1978. godine. Dok Haška i Haško-Visbyjska pravila predstavljaju ravnotežu između vozarevih odgovornosti u odnosu na njegova prava i povlastice, Hamburška pravila ne slijede takav način razmišljanja. Umjesto toga, prema Hamburškim pravilima se pretpostavlja da je vozar odgovoran za svaki gubitak ili štetu, osim ako se ne dokaže da je poduzeo sve potrebne razborite mjere za izbjegavanje nezgode i njenih posljedica.

Za razliku od ugovora o prijevozu, pod pojmom brodarskog ugovora razumijeva se ugovor između brodara i vlasnika robe ili druge osobe nazvane naručitelj. Po uvjetima ugovora, brod ili dio broda daje se na raspolaganje naručitelju za prijevoz robe iz jedne luke u drugu uz plaćanje vozarine za teret u prijevozu ili brodovlasnik prepušta brod naručitelju za ugovoreno razdoblje uz određenu cijenu.

Brodari i naručitelji obično se koriste standardnim obrascima brodarskog ugovora, u kojima su ugovorni

uvjeti izraženi u većem broju klauzula. Stranke se, međutim, mogu sporazumjeti da izmjene neke odredbe ili da ugovor dopune.

5.4. Brodarski ugovori na vrijeme *Time charter*

Znatni dio svjetskog brodarstva posluje na osnovi brodarskog ugovora na vrijeme. Brodarski ugovor na vrijeme (Time Charter Party) je sporazum kojim brodovlasnik daje naručitelju brod popunjen posadom, a naručitelj ga onda može koristiti i upošljavati kroz navedeno razdoblje, u okvirima ugovorenog načina poslovanja ili u okviru ugovorenih vrsta robe koju će prevoziti. Za korištenje broda naručitelj plaća brodaru naknadu, obično mjesečnu.

Naručitelji po brodarskom ugovoru na vrijeme obično snose troškove goriva, lučke izdatke i troškove broda pri ukrcaju i iskrcanju tereta. Brodovlasnik obično snosi troškove održavanja trupa, stroja i opreme, zalihe za palubu i stroj (opskrbu, troškove osiguranja i plaće posade).

Postoje različiti obrasci brodarskog ugovora na vrijeme za različite načine poslovanja.

5.5. Brodarski ugovori na putovanje *Voyage charter*

To je najstarija vrsta ugovora o prijevozu robe morem. Po uvjetima takvog ugovora, prostor u brodovlasnikovu brodu daje se naručitelju za jedno putovanje, kako bi prevezao određeni teret između dvije ili više luka. Za uzvrat, brodaru se plaća vozarina u ugovorenoj stopi po toni prevezenog tereta ili u utvrđenom paušalnom iznosu. Postoje mnogi posebni obrasci brodskih ugovora koji se primjenjuju za prijevoz posebnih tereta. Za prijevoz generalnog tereta obično se upotrebljava obrazac koji je izdala "Baltic and International Maritime Conference", a skraćeni mu je naziv "Gencon".

Sustav brodskih ugovora vrlo je složen, pa odluka o tome tko je odgovoran za štete na teretu nije uvijek laka, a sudski postupci i arbitraže mogu biti dugotrajni i skupi. Stoga je važno da brodovlasnici ostave zapovjedniku primjerak brodskog ugovora i da mu ukažu na sve izmjene i dodatne odredbe, kako bi zapovjednik, kao njihov zakonski zastupnik na brodu brinuo o njihovim interesima. Ako je zapovjednik nesiguran o učinku neke odredbe, izmjene ili dodatne odredbe, treba odmah zatražiti savjet od svog brodara. Klub će uvijek pružiti članu pomoć i savjet o pitanjima vezanim uz brodarske ugovore.

Zaključak *Conclusion*

Osiguranje je gospodarska uslužna djelatnost koja prvenstveno ima zadatak da zaštiti ljude i imovinu od mogućih rizika. U velikim rizicima plovidbe brodareva se odgovornost naglo povećava. Značenje današnjih

P&I klubova u zaštiti brodarâ ogleđa se posebice u pokriva odgovornosti, velikom značenju pravne zaštite i razgranate mreže klupskih korespodenata, pa je danas nezamisliv brodar bez klupskih osiguranja.

Osnovna razlika između P&I klubova i klasičnih osiguratelja ogleđa se u karakteru poslovnog odnosa kluba i učlanjenih brodarâ, a kojeg karakterizira uzajamnost. Iako djeluju samostalno, klubovi su tijesno povezani. Međunarodna grupa P&I klubova ima za cilj podjelu P&I rizika preko određene granice. Taj kolektivni sporazum omogućava brodarima pokriva uz minimalne troškove čak i protiv zahtjeva katastrofalnog opsega.

Između članova međunarodne grupe P&I klubova nije moguće ponuditi nikakav popust na visinu premije drugog kluba, ali postoji oštra utakmica u kvaliteti usluga koje pružaju.

Klupskim P&I osiguranjem pokriveni su brojni rizici prema pravilima klubova, kao što su odgovornost prema pomorcima, dodatnom osoblju, putnicima, trećim osobama i slijepim putnicima. Tu su i izdaci za skretanje, spašavanje života, karantene, odgovornosti iz sudara, štete na imovini, onečišćenje, uklanjanje podršina, tegljenje, odgovornosti prema teretu i drugo.

Značenje ugovora o prijevozu i brodarskih ugovora za P&I osiguranje ogleđa se u tome što su njime

utvrđena prava i obveze brodarâ i krcatelja (odnosno vlasnika robe), a vozar se izlaže mnogim odgovornostima ukoliko ne ispunjava svoje obveze.

Konačno svrha pokriva za vozarinu, prekostojnice i obranu je osiguranje pravnih troškova uloženih radi ostvarivanja ili obrane nekih brodarâevih interesa. Današnja P&I pokriva vrlo su široka i neograničena, osim u slučajevima onečišćenja mora, a P&I osiguranje zanimljivo je za sve što se na moru može dogoditi uslijed svih mogućih rizika.

Literatura References

- [1] FRANČIŠKOVIĆ I., Osiguranje u tržišnom gospodarstvu, Rijeka, 1992.
- [2] FRANČIŠKOVIĆ I., Sustav transportnih osiguranja, Zagreb, 1994.
- [3] HALLING - MEASURES: P&I Insurance, The North of England and South Tyneside College, 1989.
- [4] PAVIĆ D., Pomorsko osiguranje, knjiga prva i knjiga druga, Zagreb 1986. i 1994.
- [5] THE NAUTICAL INSTITUTE: The Masters Role in Collecting Evidence, London 1989.

Rukopis primljen: 19. 6. 1996.

