



nekažnjeni. Gubitak je snosila vlada Južnoafričke Republike, koja je osigurateljima vlasnika (*bona fide*) tereta nadoknadila štetu.

Postoje razlike između potapanja brodova početkom ovog stoljeća i onih koji se dešavaju danas.<sup>2</sup>

Ranije su bili prisutni neki od ovih elemenata:

- financijske poteškoće brodaru,
- poteškoće u otplati brodske hipoteke,
- poteškoća brodaru u pronalasku tereta za prijevoz,
- osiguranje brodova na veoma precijenjenu vrijednost.

Danas su prisutni sljedeći elementi:

- brodovi su stariji od 15 godina,
- brodovi su registrirani (upisani u brodske upisnike) ponajviše u Panami,
- brodovi su prividno nakrcani skupim teretom (teret je iskrcan u usputnoj luci),
- vlasnici tereta su sudionici prijevare,
- brod se obično potapa u dubokom moru, u navodno lošim vremenskim okolnostima,
- brodovi su osigurani na precijenjenu vrijednost,
- iste osobe su prisutne prilikom nekoliko namjernih potapanja (obično članovi posade),
- kao uzroci "nesreće" broda navode se ovakve okolnosti: brod počne propuštati vodu, dogode se neobjašnjene eksplozije, brod se sudara s nepoznatim podvodnih objektom, javlja se dugačka vertikalna pukotina u oplati broda, koja se nenadno otvori.

Potapanje broda donijelo je sljedeće rezultate i posljedice:

- otplata hipoteke naplatom osiguranja,
- nadoknada investicijskih troškova,
- odustajanje od neprofitabilnog pomorskog poduhvata (putovanja),
- ekstra (neočekivani) profiti postignuti prijevarom.

#### - Veoma star i neodržavan brod (*Rust Bucket*)

Jedna podvrsta klasičnog namjernih potapanja vlastitog broda je "Rust Bucket" prijevara. Taj izraz u pomorskom žargonu označava veoma star i veoma loše održavan brod. Akteri ove vrste prijevara obično potražuju od osiguratelja naknadu za gubitak broda i tereta. Ovakve su prijevare danas veoma česte na Dalekom istoku. Evo jednog scenarija:

Veoma star brod ukrcava vrijedan teret. Nakon odlaska iz luke ukrcava brod skrene i potajno iskrcava teret u pogodnoj luci. Zatim nastavlja putovanje i biva poplopljen na velikoj dubini. Posada je spašena i nepovrijeđena. Vlasnici tereta potražuju naknadu za gubitak tereta od osiguratelja. Brodar potražuje naknadu za gubitak broda od osiguratelja i brodar dobiva dio

osigurnine od vlasnika tereta, povrh utška već prije prodanog tereta u luci devijacije.

- Podvrste ovog scenarija mogu biti sljedeće:

- a) teret postoji samo na papiru,
- b) umjesto stvarnog tereta ukrcan je bezvrijedan teret,
- c) potapanje broda je fiktivno, ono je obavljeno, ali se uistinu nije dogodilo, pa se nakon toga brod pojavljuje s drugim identitetom.

#### - Zlonamjerna paljevima (*Arson*)

Zlonamjerna paljevima vlastitog broda u svrhu prijevornog potraživanja naknade od osiguratelja za gubitak broda/tereta, iako je različita od namjernih potapanja, u biti mu je vrlo bliska. Zlonamjernom paljevinom počinitelj prijevare postiže i određenu prednost. Požar kao osiguranu pogibelj ne treba dokazivati, dok se potapanje vlastitog broda mora, ukoliko nije bilo posljedica požara, mora dokazivati. Na osiguratelju je, dakle, teret dokazivanja da je potraživanje naknade prijevorno i da je to bio namjeni palež. Najteže je dokazivati palež počinjen pristankom ili prešutnim odobrenjem osiguranika (brodara).

Iako za nepoštenog brodaru zlonamjerna paljevina vlastitog broda pruža manje mogućnosti da bude raskrinkana, takvih slučajeva ima relativno malo. Vjerojatno stoga jer bi požar na brodu mogao prouzročiti žrtve među posadom.

Evo nekih zajedničkim karakteristikama požara na brodovima koji pobuđuju sumnju osiguratelja<sup>3</sup>:

- požar nastaje na brodarskim rutama velikog prometa, ali bez brodova kao izravnih svjedoka,
- požar započinje u jutarnjoj straži od 0400-0800 sati,
- požar nastaje u najosjetljivijem dijelu broda; ponekad se izvode diverzije u strojarnici da bi posada pobjegla, a počinitelji dobili mogućnost nesmetane akcije potapanja broda,
- požar se događa u onim područjima (na primjer ratnim) gdje je istragu teško ili nemoguće provesti.

#### - Prijevare fantomskim brodovima

Prijevare fantomskim brodovima događaju se na Dalekom istoku.<sup>4</sup> Koncept je jednostavan, ali je izvedba složena. Za prijevaru je ključna velika potražnja Kine za nekim sirovinama. Kad se približi istek jednog akreditiva, prodavalac tereta nastoji pronaći brod koji će robu prevesti prije tog datuma. Akteri prijevare, koji djeluju povezano i kojima su dostupne informacije, tada za prijevoz ponude jedan od svojih brodova ili brod koji je za tu svrhu otuđen. Registrirati takav otuđeni brod pod zastavom pogodnosti jednostavan je posao. Potrebna je tek minimalna dokumentacija, ukoliko i sam konzul države zastave pogodnosti nije umiješan u zavjeru, što se znade dogoditi. Nakon što

je, ne sumnjajući (*bona fide*) krcatelj ukrcao teret, brod isplovljava prema luci odredišta da bi teret bio isporučan legitimnom primatelju. Brod zatim skreće (vrši devijaciju) u neku drugu luku i roba se predaje nekoj drugoj osobi. Ta osoba može biti konspirativni sudionik, a može biti i potpuno nevinna (jedan od više vlasnika urednog originala teretnice). Kupac ili kupci će u drugim lukama uzaludno čekati brod, koji je u međuvremenu opet promijenio identitet. Kada istraga sazna gdje se de facto teret iskrcao, brodu, a često ni teretu, nema više traga.

#### - Indirektna prijevara s osiguranjem

Indirektna prijevara počinjena na štetu osiguratelja je česta pojava. Krcatelj namjerno stavlja manje robe u kontejner ili u krajnjem slučaju umjesto tereta ukrcava otpad. Pošiljka je FOB ili C& F, pa teret osigurava primatelj. Kada takva pošiljka dođe na odredište i ustanovi se manjak, primatelj od osiguratelja zatraži naknadu zbog krađe tereta. Primatelj je, naime, osigrao svoj teret u dobroj vjeri. Osiguratelj ne bi trebao platiti ništa ukoliko bi se strogo pridržavao uvjeta police osiguranja, jer roba koja nije postojala - manjak ne može biti ni predmetom osiguranja.

Prijevara također ne može biti predmetom osiguranja. Dakle, iako ne postoji dokaz da je "ukradeni" teret ikad postojao, a sve svjedoči da je tako, osiguratelj ipak plaća štetu svojim stalnim klijentima iz razloga više moralne, nego ugovorne obveze.

Kao dio scenarija ovih malverzacija su i nepošteni kontrolori ukrcaja i iskrcaja robe iz kontejnera, bilo da su oni djelatnici u službi krcatelja, primatelja ili osiguratelja.

U ovom kontekstu spomenimo još i sljedeći primjer. Prodavatelj izdaje netočnu, prijevarno uvećanu fakturu za isporučeni teret kupcu u zemlji u razvoju, da bi kupac na temelju takve prijevarne fakture mogao ishoditi više deviza od svoje centralne banke. Tu su prodavatelj i kupac partneri u prijevari. Osim toga nepošten kupac potražuje od osiguratelja odštetu za "neisporučeni teret" (manjak tereta).

#### - Malverzacije s tereticama

Najčešće prijave s tereticama na račun osiguratelja su one u kojima se počinitelji prijave domognu teretnice u kojoj podaci nisu korektni ili u kojoj su neki vitalni podaci izostavljeni. One su direktna posljedica platnog sustava akreditivima.

- **Antidatirane teretnice** dobiva krcatelj od agenta da bi mogao utržiti kreditno pismo prije nego što istekne njen rok trajanja. Takva teretnica dokazuje da je teret ukrcan na jedan konkretni brod, što nije uopće točno. To se događa u praksi i onda kada brod zakasni u luku, a kupci ne žele produžiti rok trajanja akreditiva.

Zanimljiv je primjer kojeg navodi jedan autor<sup>5</sup>: Teretnica je utržena, banka je platila krcatelju, kupac je platio banci, a brod se potopio prije nego što je stigao u luku ukrcaja. Teret je bio ukrcan na jedan drugi brod i bio izgubljen tijekom putovanja.

- Nekorektna teretnice su one u kojima su izostavljeni vitalni podaci. To su čiste teretnice izdane umjesto teretnica s opaskama. Razlikujemo dvije kategorije. U prvoj su opaske u časničkoj potvrdi namjerno izostavljene u teretnici, i u drugoj kada je izdana čista teretnica za palubni teret. U oba slučaja na osiguratelju je da dokaže prijevaru.

- **Lažno bacanje tereta s broda (*Jettison*)** se događa većinom u prijevozu drva, gdje je palubni prijevoz uobičajen. Lažnim bacanjem tereta može se potraživati teret koji je tek fiktivno u teretnici postojao dok ga u stvarnosti nije bilo, kao i onaj dio tereta koji je od jedne teretnice namjerno ostao neukrcan. Obje kategorije lažno pobacanog tereta vezane su često sa precijenjenom vrijednosti deklariranoj u polici osiguranja. I ovdje je teret dokazivanja prijave na osiguratelju.

Kod pomorskih hipoteka, na primjer, uobičajeno je da police osiguranja glase na brodarku i na banku istovremeno. Na taj način hipotekarna banka postaje osiguranikom, pa u slučaju prijevarnog gubitka broda mora dokazivati samo svoju nevinost, te da nesreća broda podliježe osiguranim pogibeljima. To je ipak teško jer prijevarni brodarka obično potopi svoj brod namjerno (*scuttling*), a to očito nije posljedica osigurane pogibelji.

Zanimljivo je spomenuti da u praksi ima slučajeva kada su brod i teret izgubljeni kao posljedica prijave, a nevini osiguranici mogu uspješno potraživati iz police osiguranja ako dokažu da je neposredan uzrok gubitka bila osigurana pogibelj. Osiguratelji su dakle svjesni da i prijevara na neki način posredno postaje osigurana pogibelj ukoliko je počinjena tako da to i predstavlja. Nevini osiguranici su u većini slučajeva vlasnici tereta. Na taj su se način malverzacije "ušuljale" među rizike kojima se osiguratelji moraju suočavati.

### 3. Zaštitne mjere *Prevention*

U pomorstvu prevladava mišljenje da su osiguratelji više zaokupljeni naplatom premija, nego povjeravanje istinitosti navoda o količini i kakvoći tereta (robe). S druge strane osiguravajuća društva imaju svoju logiku i interese, štite svoje klijente, pokušavaju povratiti makar dio svojih gubitaka, ali ne istražuju slučajeve malverzacija do kraja da bi krivci bili kažnjeni, a niti

su preokupirana etičkim aspektima svog posla. Osiguratelji žive od rizika, od šteta i od premija i nastoje uskladiti te naoko oprečne čimbenike s tržištem. Sigurnost prijevoza (plovidbe) koja bi eliminirala većinu pogibelji i šteta nije dakle cilje kojem teže osiguravajuća društva. Postoje, međutim, neke inicijative osiguravajućeg poduzetništva čija je tendencija samoregulacija aktivnosti kako bi se pogibelji i štete zadržale u zadovoljavajućim okvirima za njih, kao i za njihove klijente. O time, kao i o inicijativama nekim međunarodnih organizacija i preporuka kako spriječiti ili umanjiti učinak malverzacija s osiguranjem, govori se u nastavku.

**Preporuke ICC-IMB-a** potiču kupce i prodavatelje u međunarodnoj pomorskoj trgovini da se pridržavaju sljedećih koraka<sup>6</sup>:

- Trebalo bi dati prednost otpremi robe putem uhodane kompanije i drugih pouzdanih prijevoznih kompanija.
- Plaćanje robe dokumentarnim kreditom uz potvrdu pouzdane banke, pruža prodavatelju najbolju zaštitu. Ukoliko prodavatelj preda na vrijeme isprave koje odgovaraju terminima i uvjetima dokumentarnog kredita, dobit će isplatu. Ukoliko postoje sumnje u autentičnost jedne od uvjetovanih isprava, prodavatelj bi mudro postupio kad bi konzultirao vlastitu banku, prije nego što organizira pošiljku robe.
- Što se kupca tiče, dokumentarni kredit mu ne predstavlja zaštitu jednaku onoj koju dobiva prodavatelj. Dokumentarni krediti ipak daje sigurnost kupcu da će dobiti sve isprave stipulirane u njegovom zahtjevu za dobijanje dokumentarnog kredita, a na temelju kojih će banka platiti robu u njegovo ime. Kupac mora vrlo pažljivo odlučiti koje će dokumente zahtijevati. Neovisni certifikat ukrcaja (Loading Certificate) pridonio bi sigurnosti. Sigurnosti bi pridonijele i detaljne upute o tome koju brodarsku liniju i kojeg špeditera treba angažirati. Budući da takve upute obično donose i ekstra troškove, one nisu uvijek prihvatljive strankama u poslu. Bez obzira na traženje dodatnih papira i isprava, dokumentarni kredit ne zaštićuje kupca od slabije kakvoće robe (ukoliko je u zatvorenim sanducima), niti od potpunog izostanka robe.
- Trebalo bi od treće, pouzdane stranke, zatražiti pouzdanu ispravu o brodu za prijevoz, njegovoj prisutnosti u luci ukrcaja u vrijeme potpisivanja teretnice, kao i o maritimnoj sposobnosti broda da ukrci cijelu predviđenu količinu tereta iz teretnice. Dalje treba potvrditi da je teret uistinu ukrcan na brod. Među uvjetima dokumentarnog kredita treba navesti ime organizacije zadužene za izdavanje isprave "Report on Vessel". Oblik i tip te isprave treba specificirati kao i potrebne podatke u njoj. Ako je moguće, treba ishoditi uzorak potpisa osobe koja će tu ispravu potpisati.
- Kada se koriste brodovi koji plovo na temelju brodarskog ugovora na vrijeme, trgovci bi se trebali služiti isključivo agentima od poslovnog ugleda.

- Kupci i prodavatelji bi morali ustanoviti je li u zakupu brod koji će prevesti njihovu robu, plovi li pod brodarskim ugovorom na vrijeme, tko su vlasnici broda, a tko naručitelj.

- Osiguranje treba sklopiti kod jedne ugledne organizacije, uz lako prepoznatljivu policu osiguranja.

- Uvjeti prijevoza poput FOB, CIF i C&F moralo bi biti pomno odabrani i shvaćeni. Za specifične pojedinosti uvjeta prijevoza treba konsultirati ICC-ovu publikaciju - "Incoterms" i "Guide to Incoterms".

- Manja trgovinska poduzeća trebala bi se služiti afirmiranim špediterima. Također u ukrcajnoj i iskrcajnoj luci treba imenovati agenta špeditera, koji bi morao biti učlanjen u nacionalnu udrugu agenata. Takav bi agent zaštitio kupca i njegove interese.

- Prethodnu inspekciju robe trebali bi obaviti nezavisni vještaci, koji ne bi bili povezani niti s jednom strankom (kupcem ni prodavateljem). Oni bi trebali izdati već spomenuti "Loading Certificate". U dokumentarnom kreditu treba specificirati koja će organizacija izdati certifikat o inspekciji i kada bi roba trebala biti podvrgnuta inspekciji. Najsigurnije je robu pogledati neposredno prije ukrcaja na brod.

Evo doprinosa nekih međunarodnih organizacija problemu malverzacija s pomorskim osiguranjem:

- **IUMI**<sup>7</sup> je izdala brošuru "Preporuke za sprečavanje gubitka tereta" (Cargo Loss Prevention Recommendation).

- **UNCTAD** je publicirao dvije studije i to: "Sprečavanje gubitaka od požara i pomorsko osiguranje" (Loss Prevention in Fire and Marine Insurance) i "Sprečavanje gubitaka tereta - prijedlozi za domaću politiku zemalja u razvoju" (Cargo Loss Prevention - Suggestions for a Domestic policy in Developing Countries). U studijama se preporučuju postupci i mjere za minimizaciju odštetnih zahtjeva.

- **ICHCA** - Međunarodna udruga za koordinaciju rukovanja teretom (International Cargo Handling Coordination Association, London) izdala je publikaciju "Preporuke za sprečavanje gubitaka tereta (Cargo Loss Prevention Recommendation) i studiju "Sigurnost tereta u prijevoznim sustavima" (Cargo Security in Transport Systems). Studija se sastoji od dva dijela: "Sitne krađe i sigurnost tereta" (Pilferage and Cargo Security) i "Velike krađe i sigurnost tereta" (Major Theft and Cargo Security).

#### **Udruga spašavanja (The Salvage Association)**

The salvage Association je vodeća svjetska organizacija stručnjaka za pomorske nezgode i istraživanja u svezi s njima. Osnovana je 1856. godine od grupe Lloyd'sovih osiguratelja i prestavnika drugih osiguravajućih društava u Londonu. Namjena organizacije je bila da se kao bezprofita udruga brine o interesima osiguratelja, brodovlasnika i trgovaca.

Kraljevskom poveljom (*Royal Charter*) iz 1867. godine opisana je kao: "Association for the Protection of Commercial Interests in respects of Wrecked and Damaged Property". Prema novoj kraljevskoj povelji iz 1971. godine, definirani su ciljevi udruge kao: "...the protection of any interest however arising in respect of shipping and cargoes and all matters capable of having any bearing thereon, marine, non-marine and aviation insurance and all matters capable of being the subject thereof or having any bearing thereon."

Udruga djeluje pretežno prema instrukcijama osiguratelja, a kako su te instrukcije blisko povezane s interesima osiguranika, ona štiti trgovinske interese u cjelini. Glavna je dužnost Udruge istraživati nezgode u kojima osiguratelji imaju interesa (odgovornosti). Ukoliko je jedna nezgoda prijavljena i jedno odštetno pravo omogućeno, uobičajeni postupak osiguratelja je instituirati Udrugu da djeluje. Ona tada započinje istragu o okolnostima nezgode i procjenjuje opseg imovinske štete, a rezultate priopćava brodovlasniku i savjetuje ga kako da zaštiti interese sudionika u nezgodi.

Pri inspekcijskom pregledu štete na brodu ili teretu, Udruga se ne bavi pitanjem tko je odgovoran za štetu, a niti je na njoj da odluči koje su štete nenadoknadive prema polici osiguranja. Njezina je uloga i njezinih inspektora na licu mjesta ustanoviti narav, uzrok i opseg štete, te pružiti savjet svim strankama u svezi s popravcima i/ili spašavanjem.

Dakle, kadgod se neka šteta stanovite minimalne vrijednosti dogodi na brodu, teretu ili u svezi s time, stručnjak Udruge je prisutan i od velike je pomoći svim strankama. Uredi Udruge širom svijeta raspolažu visokostručnim inspektorima, verziranim u svim aspektima pomorskih nezgoda. Oni znaju kako se iz nekih nezgoda izvući i kako na najbolji način organizirati spašavanje.

Osim istrage šteta na trupu i stroju, te opasnih savjeta, udruga se danas bavi tzv. *pregledima prije nego rizik nastupi* (*Pre-Risk Surveys*). Takve specijalne preglede traže osiguratelji i P&I Klubovi, kad se prevoze naročito vrijedni ili glomazni tereti ili obavljaju tegljenja koja predstavljaju veći rizik od normalnog. Pregled se izvrši prije početka putovanja i onda čeka odobrenje osiguratelja.

Udruga se bavi i štetama na teretu, pregledima šteta pri generalnoj havariji, inicira istrage kad posumnja na prijevaru ili što drugo. Funkcija Udruge kao pozitivnog čimbenika u sprečavanju prijevara dolazi naročito do izražaja prilikom "Pre-risk" pregleda, jer oni nisu planirani i jer se tom prilikom pažljivo pregledavaju trup i strojevi broda. Zapisuju se štete ili činjenice koje bi u budućnosti mogle prouzročiti poteškoće. Tako su osiguratelji objektivno obavješteni o rizicima kojima se izlažu, ali i o mogućnosti da takav brod postane objekt prijevara namjernog potapanja.

Kada je riječ o ovoj temi, važno je istaknuti da je Udruga nepresušni izvor povjerenih i obrađenih informacija o nekoliko tisuća pomorskih nezgoda godišnje, koji nema nitko drugi na svijetu. iako predstavlja dio Lloyd'sove organizacije (koja imenuje njenog predsjednika, zamjenika i odbor koji daje smjernice i politiku Udruge), Salvage Association djeluje neovisno i u interesu svih stranaka. Glede skupljenih informacija i njihove provjere (putem kojih se mogu uočiti eventualne zajedničke crte prijevara pa tako ih i otkrivati), ova je organizacija prilično rezervirana. Naime, informacije koje Udruga sakupi strogo su povjerljive i njima raspolaže Lloyd'sov istražni odjel (*Lloyd's Intelligence Dept*).

### Klubovi za zaštitu i naknadu štete

#### (*Protection and Indemnity Clubs - P & I Club*)

P&I klubovi su uzajamne osiguravajuće udruge brodovlasnika poradi zaštite članova od velikih financijskih gubitaka putem doprinosa svih članova. P&I klubovi pokrivaju rizike odgovornosti broдача koji se ne mogu osigurati redovnim policama za brod i teret. To su, na primjer, odgovornosti broдача za tjelesne ozljede posade i za oštećenja tereta tijekom prijevoza. Osiguratelji koriste svoje informacije nakon zahtjeva za nadoknadu štete, što je, naravno, dobar indikator i čimbenik u stvaranju njihove politike. Klubovi imaju drugačiji pristup tako što nakon zahtjeva za naknadu štete u pravilu konzultiraju svoje članove. Brođari slobodno kontaktiraju predstavnike klubova, kad god su u sumnji glede oblika svog poslovanja. Tako klubovi raspolažu velikom bankom podataka, naročito onih koji se odnose na kriminal u pomorskoj trgovini. Tako veliki informacijski materijal ostaje, nažalost, strogo privatn, namijenjen njihovoj vlastitoj uporabi.

Klubovi se često susreću sa sumnjivim potraživačima, naročito u svezi s teretom ili štetom na teretu, pa u okviru svoje organizacije imaju i timove koji obavljaju istrage. Tako klub "The U.K. Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda)", čiji su direktori Thos. R. Milleer & Son, ima u okviru svoje organizacije Odjel za sigurnosne i istražiteljske poslove - SIS (*Security and Investigation Services*).

Klubovi redovito upozoravaju svoje članove o prijevarama kojima bi mogli biti izloženi putem cirkularnih pisama i drugih pisanih savjeta i uputa. Neki klubovi objavljuju liste svojih brodova skupa s detaljima osiguranika rizika.

### 4. Odnosi

#### *Relations*

Osiguranje je u pomorskoj trgovini neophodno prilikom sklapanja ugovora ili njegove realizacije. Uloga osiguratelja je naknaditi štetu kupcu ili pro-

davatelju robe, pa iz toga proizlazi da su interesi osiguranika i osiguratelja istovjetni. Osiguratelji bi trebali maksimalno poticati zaštitne mjere. Oni to ipak ne čine dovoljno. Jedan od razloga za takav pristup je već prije spomenuta sama srž osiguravajućeg poslovanja koje živi od rizika (pogibelji!). Spomenimo dakle i druge. Malverzacije u kontekstu pomorskog osiguranja razvijaju se u neusklađenosti i raskoraku između osiguratelja koji ne zna ništa i osiguranika koji zna sve. Njihov je dakle odnos temeljen na međusobnom ugovoru u kome se podrazumijeva doktrina maksimalnog povjerenja. Na taj način su rizici često poznati samo osiguraniku, dok se osiguratelj mora oslanjati na svog klijenta za sve potrebne informacije i vjerovati mu da nije ništa prikrilo. Osiguranik tako ima prednost, koju bi mogao iskoristiti u prijevarnim akcijama, jer su prijevarno prešućivanje informacija i krivo prikazivanje materijalnih činjenica temelj malverzacija s osiguranjem.

U praksi se tako događa da osiguratelji istražuju potraživanje osigurnine tek nakon nezgode. Oni nisu osobito zabrinuti precijenjenom vrijednosti osigurane robe ili broda jer je premija temeljena na takvoj vrijednosti. Stimulirajuće okruženje za malverzacije je i konkurencija među osigurateljima koja ima za posljedicu neprestano pojednostavljivanje procedure dobivanja police, manje se informacija traži od eventualnog osiguranika, manje vremena za razmišljanje hoće li se rizik prihvatiti i sve veći naglasak je na brzini zaključivanja ugovora o osiguranju. Procedura eventualne verifikacije dobijenih podataka zakočila bi proces i oduzela konkurentnost osiguratelju.

U većinu ugovora o osiguranju osiguratelji umeću "Klasifikacijsku klauzulu" (Classification Clause), prema kojoj se naknada isplaćuje jedino ako se prijevoz obavljao brodom do određene starosti ili brodom stanovite namjene. U suprotnom, osiguratelj tereta nameće dodatnu premiju. Uvriježeno je u pomorskom poslovanju da brodari brodova starijih od 15 godina, nadoknađuju naručitelju ovu razliku.

Kupci tereta na temelju CIF ugovora trebali bi radi svoje financijske i komercijalne zaštite naložiti prodavatelju da prijevoz organizira jednim brodom, koji zadovoljava uvjete klasifikacijske klauzule. Takva uputa prisiljava krcatelja i osiguratelja da se informiraju o brodu zadovoljava li klasifikacijsku klauzulu i time pruža dodatnu sigurnost jednima i drugima. Kao i za sve dobre namjere, pitanje je mogu li se ne realizirati na tržištu koje diktira svoje uzance.

Normalne i dobro uhodane metode osiguranja tereta često lišavaju osiguratelje mogućnosti da prije pokrića procijene je li brod u kategoriji malverzaciji podložnih brodova (brodovi stariji od 15 godina, brodovi kompanija s jednim brodom, brodovi koji zaključuju jedno putovanje, brodovi koji su promijenili vlasnika upravo prije nezgode ili ubrzo nakon nje, kao i česta promjena imena broda). Ustaljeni uvjeti osiguranja tereta često

rezultiraju činjenicom da je osiguratelj posljednja osoba koja saznaje za malverzaciju.

Procedura osiguranja na tržištu je takva da je u većini slučajeva vode brokeri čijim se posredovanjem zaključuju ugovori o osiguranju. Prema Lloyd'sovom kodeksu ponašanja i praksi najvažnija odgovornost brokera je prema osiguraniku. Broker je definiran kao osoba koja nije privržena tržištu u svome okruženju. To ga stavlja u konfliktnu situaciju kad ima birati između lojalnosti prema tržištu osiguranja i odgovornosti prema klijentu. Broker je ipak dužan, u slučaju potrebe, prikazati sve papire, ali on nije dužan dalje istraživati. Sve više dolazi na scenu pojam dužne pominje (*Due Diligence*), pa se to i od brokera traži. Budući da premije i osigurnine plaćaju preko brokera, uvukle su se malverzacije i u tu prije neprikosnovenu profesiju. Pojam dužne pominje traži i od osiguranika da ispituju vjerodostojnost i reputaciju brokera.

## 5. ZAKLJUČAK

### CONCLUSION

Od osamnaestog pa do početka dvadesetog stoljeća, kad su sigurnosti plovidbe osiguravale jake imperijalne sile, kad su osiguratelji bili u Londonu, zajedno sa burzama vozarina i roba, i kad je veći dio svjetske flote trgovačkih brodova još bio engleski, a ostali zastajali za njima, neki više, a neki manje uspješno, stvarale su se i uzance u pomorskoj privredi. One su kasnije prihvaćene kao uzor u cijelom svijetu. Dobra se reputacija i ugled svih aktera u pomorskoj trgovini podrazumijevala i, kao što je ne bez ponosa tvrdio pomorski "Establishment", zadana riječ vrijedila je jednaka kao i potpis na ugovoru. To su bila jednostavna vremena i malverzacija je bilo relativno malo, a bilo je i jednostavno statistički predvidjeti.

Sedamdesetih i osamdesetih godina ovog stoljeća jedan dio tržišta seli se iz Londona u druga svjetska sjedišta. Svjetska flota se povećava i novi ljudi dolaze na scenu. Ambijent je veoma različit od onog prijašnjeg. Prijezare i malverzacije u pomorstvu dobivaju takve razmjere da ih osiguratelji teško mogu kontrolirati, a još teže predvidjeti. Govori se o 12-15 milijardi dolara godišnje. Što se Lloyd'sa tiče, nekoć je bila povlastica biti jedan od članova tog osigurateljskog kluba (takozvana imena - "names"), kad ulagači tako reći nisu mogli nikada izgubiti iako su jamčili čitavom svojom osobnom imovinom, što danas više nije slučaj. Korporacija je prije nekoliko godina doživjela skoro potpuni krah, a mnoštvo imena (names) je financijski upropašteno. Uvođenje novih prijevoznih tehnologija (kontejneri, itd.) ubrzalo je prijevozni proces, ali nije ni najmanje smanjilo broj malverzacija. Osiguratelji, za sada, još uvijek rješavaju ove probleme visinom premija. Pitanje je, međutim, ako se ovaj trend šteta i

malverzacija bude povećavao, hoće li tržište opravdati takva povećanja.

Što se tiče situacije u Hrvatskoj danas, par godina nakon nominalnog zalaska komunističkog načina privređivanja, malo se istinskih promjena može primijetiti. Kao što je u Londonu samozadovoljstvo osiguratelja svojom samoregulacijom tržišta poremećeno nailaskom na scenu moćnih azijskih i brojnih afričkih zemalja, te velikih multimodalnih operatora, ni kod nas neće ostati statičko stanje.

Za vrijeme socijalizma monopolni osiguratelj osigurao je cijelu našu trgovačku mornaricu preko reosiguratelja u Zagrebu. Budući da nije bilo ni izbora ni konkurencije, stvarala se prividna slika sigurnosti u sustavu. Ta vremena su sad prošla pa će se naši brodari, krcatelji i drugi sudionici međunarodne pomorske trgovine, morati i te kako potruditi da se naš sustav uskladi s međunarodnim. Osiguratelji, s druge strane, nemaju više posla sa "društvenim" poduzećima gdje su malverzacije manjeg oblika bile dnevna pojava dok su veća, ona iz poslovnog odnosa među poduzećima, bila relativna rijetkost. Nakon što je četrdesetih godina namjerno spaljen u luci jedan naš putnički brod, sličnih slučajeva nije bilo. Svi se, dakle, trebaju pridržavati pojma dužne pominje da se što bezbolnije uključe u svijet, pa i s ovim njegovim negativnim pojavnostima.

## LITERATURA

### LITERATURE

1. ICC-IMB, "Scuttling a Special Study", London Oct. 1982
2. ICC-IMB, "Fire at Sea: Accident or Arson", London May 1984
3. ICC-IMB, "Special Report: Due Diligence", London, Sept. 1994
4. ICC-IMB, "Guide to the Prevention of Maritime Fraud", Publ.No. 400, Paris 1983

5. ICC-IMB, "Special Report : Organized Crime in the Far East", London 1991
6. Kappor P., "Maritime Fraud: an Overview", Plymouth Sept. 1985
7. Vrus D., Doktorska disertacija, Rijeka 1994
8. UNCTAD, Publ.No. TD/b/C.4/AC.4/2, Geneva 1983

## BILJEŠKE

### REFERENCES

- 1 ICC-IMB, "Scuttling a Special Study", London Oct. 1982
- 2 IBID
- 3 Kappor P., "Maritime Fraud an Overview", Plymouth Sept. 1985, str. 26
- 4 ICC-IMB, "Special Report : Organized Crime in the Far East", London 1991
- 5 Prakas J., "Marine Insurance Claims & Fraud", AGS Conference, Singapore 9-10, Nov. 1981
- 6 ICC-IMB Publ. 400/1983, Paris
- 7 IUMI - Međunarodna Unija pomorskog osiguranja, Basel (International Union of Marine Insurance)
- 8 Vrus d., Disertacija, Rijeka 1994, str. 112.

### Summary

*This paper discussed the problems of Marine Insurance Fraud, a subject about which has been talked a lot but written very little in Croatia. It analyses the various aspects of fraud and the repercussions it causes, also in view of the changing system of economy from socialism to that of the Western World. Various protective measures are listed together with advices given by various international non governmental organizations.*

Rukopis primljen: 5.12.1995.

