

Značajna uloga Protecting i Indemnity klubova u osiguranju rizika vezanih za pomoćsku plovidbenu djelatnost

Uzajamna udruženja u formi klubova za pomorsko osiguranje značajan su faktor u razgranatoj mreži odnosa iz pomorskog osiguranja. Nastali na tlu Engleske ovi klubovi u posljednje vrijeme niču i u Skandinaviji, u USA, u Japanu, Holandiji i Njemačkoj.

Smatralo se da je povod osnivanju ovih klubova bila presuda engleskog suda u sporu De Vaux v. Salvador 1836., koja na osnovu redovite police nije priznala pokriće odgovornosti osiguranog broda za štetne posljedice nastale drugom brodu uslijed sudara. Osiguratelji su prihvaćali osiguravati odgovornost za sudar samo ukoliko je u polici bila uključena klauzula o sudaru (Collision Clause ili Running Down Clause — R. D. C.). Međutim, osiguratelji su pokrivali i u tom slučaju samo 3/4 dužne štete, pa su brodari preostali postotak odgovornosti počeli osiguravati udružujući se u specijalne osiguravajuće zajednice.

Sigurno je, ipak, da ovakva udruženja, danas poznata kao Protecting & Indemnity clubs, vuku svoje porijeklo još mnogo ranije, jer je notorno da su se već negdje oko 1810. brodari mogli osiguravati od odgovornosti radi sudara kod Shipowners Mutual Hull Underwriting Associations. Ovo potvrđuje i jedna policia datirana 1811. god., a ispostavljena od Hull Club-a »The Liberal Association« za brod »Eldon«. (V. Dott. A. Costabel: Origine e sviluppo dei Protecting & Indemnity Clubs e loro posizione nel mercato assicurativo marittimo, Il Diritto Marittimo, 1963, str. 574.)

Hull Clubs nicali su diljem Engleske. Oni su tražili manju premiju (napr. 1909. The London Union Society zadovoljavao se sa premijom od 1^o/o — 1,4^o/o, dok su osiguratelji Lloyds-a zahtijevali premijski stopu, koja se kretala od 9 — 11^o/o), a sve poslove obavljali su u atmosferi povjerenja i prijateljskih nagodaba.

Mr., Stanley Mitcalfe (sin utemeljitelja prvog P & I.) priča, da su se godišnji skupovi Equitable Association (Hull Club svjeroistične Engleske) držali u prostorijama Albion Assembly Rooms, North Shield, prije svečanog društvenog ručka jednom godišnje, a koji bi počeo u tri sata poslije podne. Iz raznih razloga sjednice bi se produžavale, a članovi bi u određeno vrijeme sjeli za ručak, što bi imalo izvanredan efekat u pogledu postizanja brze suglasnosti o spornim pitanjima (v. isto, str. 575).

Merchant Shipping Act je ograničio odgovornost brodarova za materijalne štete i za tjelesna oštećenja odnosno ljudske živote, ali su se ipak brodari, nalazeći da je rizik još uvijek velik, udruživali u Protectings Clubs, koji su pokrivali rizike od smrti ili povreda mornara ili putnika.

Razvojem pomorskog prometa ukazala se potreba da se proširi popis osiguranih rizika po klubovima, a naročito da se uključi i rizik šteta i manjkova na ukrcanom teretu, nastali uslijed nemarnosti zapovjednika ili članova posade.

Interesantan slučaj iz sudske prakse 1870. doveo je do formiranja i tzv. Indemnity klubova odnosno klubova pod nazivom »Protecting and Indemnity clubs«.

Postoje više klupskih osiguranja, ali najpoznatija su Protecting Club i Indemnity Club of United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association, koji je osnovan 1874. Naime, postoje dvije grane spomenutog udruženja sa dvije klase rizika sa oznakom II i III. Klasa II (Protecting) pokriva slijedeće štete:

Povrede ili gubitak života članova posade ili drugih osoba koje se stalno ili povremeno nalaze na brodu, zatim bolničke, lieičničke, pogrebne i ostale troškove skopčane sa gubitkom života, tjelesnim povredama ili bolešću članova posade. Sve troškove koji nastaju u vezi repatrijacije članova posade, jednu četvrtinu štete koja po klauzuli o sudaru (R. D. C.) obično nije pokrivena od osiguravajućeg društva. Ako

bi oba broda bila kriva za sudar onda će se odštetni zahtjev, osim primjene ograničene zakonske odgovornosti brodarova, likvidirati po načelu uzajamne odgovornosti (cross liability), koje je pravednije (a naročito u odnosu na osiguratelja onog brodarova koji je pretrpio manju štetu) i ne dovodi do izvjesnih anomalija kao sistem jednostrane odgovornosti (single liability). Interesantno je napomenuti da se identični uvjeti o osiguranju apliciraju i u slučaju sudara do kojih je došlo između brodova istog vlasnika, pri čemu se postupa kao da su se sudarila dva broda različitih vlasnosti (Sister Ship Clause).

Također nadoknađuje i štete od sudara osiguranog broda sa pristaništima, gatovima, te ostalim fiksnim ili pokretnim objektima (plutače, različiti navigacioni znakovi, dokovi itd.), osim tereta, zatim troškove, pristojbe i izdatke za podizanje i odstranjenje podrtine osiguranog broda, odgovornost brodarova prema trećim osobama za štete učinjene od tegljača, dok se nalazi u službi osiguranog broda. Brod bi mogao tražiti naknade za odštetne zahtjeve putnika, ali samo ukoliko je klub pristao na broderske uvjete prijevoza putnika, na pr. odštampani tekst uvjeta na poleđini voznih karata bio je dostavljen klubu na uvid i odobrenje.

Konačno klub nadoknađuje i tzv. izvanredne troškove, koji u svakoj luci prekorače 40 Lstg, a nastali su zbog dezinfekcije broda, troškova bunkera, troškova luke zakloništa kamo je brod pristao radi pojave zaraze na brodu i sl.

Klasa III (Indemnity) osigurava sve štete i manjkove ili bilo koju odgovornost brodarova u vezi sa ukrcanim teretom, štete i troškove iz naslova viška odgovornosti, naime preko one odgovornosti koja je osigurana redovitom policom osiguranja. Pokriva i štete ili globe zbog dezertacije člana posade, globe zbog prekršaja iseljeničkih propisa, vrijednost imovine posade u slučaju gubitka broda, i globe izrečene od strane carinskih ili upravnih organa radi netačne deklaracije iskrcane robe. Dalje pokriva gubitke prouzrokovane smrznutom mesu, ali samo onda ukoliko je ukrcaj takvog tereta u njegov smještaj u prostorijama uslijedio po propisima sa kojima se saglasio klub. Osim toga propisuje u izvjesnim slučajevima ograničenja odštetnih zahtjeva.

Rizici Protecting & Indemnity clubs uključuju franšizu t. j. iznos koji šteta mora prelaziti da bi nastala obaveza kluba.

Klubovi obično ne ispostavljaju police. Brod se samo upisuje u registar kluba, dobivajući tzv. »Certifikat upisa«, a brodar implicitno prihvaća pravila udruženja. Spor oko primjene konkretnog pravila rješava Odbor (Committee), a u slučaju da se spor ne okonča predmet će se iznijeti pred arbitrom.

Iako su po privodi stvari P. & I. udruženja brodarova (zapravo brodova, jer članstvo brodova nije vezano za brodersko poduzeće, jer poduzeće može upisati samo neke svoje brodove u članstvo kluba), upis je otvoren i naručiteljima (charterers), a u vezi sa pokrićem njihove odgovornosti prema uvjetima C/P, a najčešće odgovornosti za smrt ili nesreću osoba s kojima se oni služe u izvršavanju prestacija iz prijevoznog posla, na pr. za stivadore ako oni prema odgovarajućoj klauzuli u ugovoru o prijevozu rade za naručitelja.

Dakle, klubovi su nastali kao uzajamno udruženje poduzetnika pomorskog prijevoza, a u cilju pokrivanja onih šteta i troškova kojih je svakodnevno sve više, a koje ne osiguravaju osiguravajuća društva. Što više, mnogi brodovlasnici običavaju pokriti i takove rizike, koje ne preuzimaju ni redovni osiguratelji, a ni veći dio raznih klubova, ali zato te specifične i male rizike uzimaju u pokriće tzv. »Klubovi za male štete« (Small damage Clubs). Ovakvi klubovi osiguravaju na pr. iznose franšiza iz police osiguranja, plaće osoblja za vrijeme popravka broda, štete od doticanja dna i sl.