Osiguranje odgovornosti brodara

Šoić, Andrea

Master's thesis / Diplomski rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:748671

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Repository / Repozitorij:

Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

ANDREA ŠOIĆ

OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2017.

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

prof. dr. sc. Ranka Petrinović

STUDENT:

Andrea Šoić

(MB:0171257648)

SPLIT, 2017.

SAŽETAK

Prilikom obavljanja plovidbenih djelatnosti na moru, osiguranje od odgovornosti podrazumijeva tri moguća izvora brodareve odgovornosti: ugovornu odgovornost, izvanugovornu odgovornost i obveze prema posadi broda. Brodar ne odgovara za čitavu štetu, nego samo do propisanih granica, uz uvjet da ne postoji razlog za gubitak prava na ograničenje. Veliku ulogu u osiguranju odgovornosti za štete iz sudara brodova imaju *Institutske klauzule za osiguranje brodova*, a kako one nisu pokrivale potpuno osiguranje odgovornosti za štete, brodari su se učlanjivali u *P.&I. klubove*. Propisivanje obveznog osiguranja od odgovornosti za neke vrste pravnih odnosa obično je praćeno i uvođenjem instituta *izravne tužbe* prema osiguratelju odgovornosti. U radu se razmatra značaj osiguranja odgovornosti brodara kod obavljanja plovidbenih djelatnosti.

Ključne riječi: odgovornost brodara, institutske klauzule, P.&.I. klubovi, izravna tužba, osiguranje odgovornosti

ABSTRACT

While performing sailing activities at sea, liability insurance implies three possible sources of shipowner's liability: contractual liability, extracontractual liability, and obligations to ship's crew. Shipowners are not responsible for the entire damage, but only to the prescribed limits, provided that there is no reason for loss of limitation. A major role in liability insurance for damage from ship collisions have *Institute Hull Clauses*, but as they did not cover full liability insurance, shipping companies joined the *P.&I. clubs*. The mandatory provision of liability for certain types of legal relations is usually typically accompanied by introduction of institute *direct claims* against the insurer of liability. The paper examines the importance of shipowner's liability insurance when carrying out sailing activities.

Key words: Shipowner's liability, Institutitue Clauses, P. & I. clubs, direct claim, liability insurance

SADRŽAJ

1. UVOD 1
2. ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA (BRODARA) 3
2.1. UGOVORNA ODGOVORNOST BRODARA 3
2.2. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST BRODARA 4
2.3. ODGOVORNOST BRODARA IZ RADNOPRAVNIH ODNOSA 4
3. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODARA 5
4. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU 7
4.1. OPĆENITO 7
4.2. STRANKE UGOVORA 7
4.2.1. Osiguratelj 8
4.2.2. Osiguranik 8
4.2.3. Ugovaratelj osiguranja 8
4.3. BITNI ELEMENTI UGOVORA O POMORSKOM OSIGURANJU 9
4.3.1. Predmet osiguranja 9
4.3.2. Osigurani rizici 10
4.3.3. Osigurana svota 11
4.3.4. Premija osiguranja 12
4.3.5. Osigurnina 13
5. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA ZA ŠTETE IZ SUDARA 14
5.1. INSTUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE BRODOVA 14
5.1.1. Općenito 14
5.1.2. Vrste klauzula 15
5.2. OSIGURANJE TRI ČETVRTINE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE IZ SUDARA 17
6. P.&I. KLUBOVI 20
6.1. OPĆENITO 20
6.2. POVIJESNI RAZVOJ P.&I. KLUBOVA 21
6.3. SUVREMENI SUSTAV P.&I. OSIGURANJA 22
6.4. OSIGURANI RIZICI I ŠTETE 23
6.4.1. Odgovornost za štete iz sudara brodova 24
6.4.2. Oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata 25
6.4.3. Odgovornost za teret 25

6.4.4. Odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod 25
6.4.5. Odgovornost za tjelesne ozljede, bolest i smrt 26
6.4.5.1. Odgovornost za posadu broda 26
6.4.5.2. Odgovornost za druge osobe (putnici, lučki radnici i drugi) 26
6.4.6. Obveze prema posadi broda 26
6.4.7. Osobne stvari članova posade i drugih osoba 27
6.4.8. Novčane kazne 27
6.4.9. Istražni i kazneni postupak 28
6.4.10. Karantenski troškovi 28
6.4.11. Slijepi putnici 28
6.4.12. Skretanje broda 29
6.4.13. Osiguranje profesionalnih spašavatelja 29
6.4.14. Spašavanje osoba 29
6.4.15. Doprinosi u zajedničku havariju 29
6.4.16. Odgovornost u odnosu na podrtinu osiguranog broda 30
6.4.17. Onečišćenje 30
6.4.18. Odgovornost iz tegljenja 31
6.4.19. Troškovi nastali u vezi s napucima kluba 31
6.4.20. Pravni troškovi 31
6.4.21. Razni drugi troškovi 31
6.5. ISKLJUČENJA I OGRANIČENJA KLUPSKOG OSIGURANJA 32
6.5.1. Opća isključenja 32
6.5.2. Isključenja u odnosu na odgovornost za teret 32
6.5.3. Odredbe o franšizama 33
7. OBVEZNO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI 34
7.1. OBLICI OBVEZNIH OSIGURANJA 34
7.2. PRAVO TREĆE OSOBE NA IZRAVNU (DIREKTNU) TUŽBU 35
7.3. *PAY TO BE PAID* UGOVORNA ODREDBA 36
7.4. IZRAVNA TUŽBA PREMA POMORSKOM ZAKONIKU 37
7.5. PRAVNI POLOŽAJ POMORACA I PRAVO NA IZRAVNU TUŽBU 38
8. ZAKLJUČAK 39
LITERATURA 41

1. UVOD

Iskorištavanjem mora, kao najvažnijega prirodnog prometnog puta u funkciji odvijanja međunarodne razmjene dobara, počelo se razvijati i pomorsko osiguranje, koje predstavlja najvažniju, najstariju i najrazvijeniju vrstu transportnog osiguranja, a i osiguranja općenito. Pomorskim osiguranjem se pravno i ekonomski osiguravaju brodovi, roba koja se prevozi brodovima i drugi interesi izloženi rizicima plovidbe morem. Izvor odgovornosti brodara prilikom obavljanju plovidbenih djelatnosti može biti ugovorna odgovornost, izvanugovorna odgovornost i odgovornost iz radnopravnih odnosa, odnosno odgovornost prema posadi. Osiguranje odgovornosti pomorskog brodara razvilo se iz ekonomske potrebe da se brodar zaštiti za štete koje pričini korisnicima prijevoza ili trećim osobama, a za koje može postati odgovoran. Uvođenjem klauzula o osiguranju brodova osigurane su samo tri četvrtine odgovornosti iz sudara brodova, a kao rezultat odbijanja osiguravatelja da standardnim osiguranjem u potpunosti bude pokriveno osiguranje odgovornosti brodara, brodari se učlanjuju u poseban organizacijski oblik specijaliziran u pružanju tog pokrića, tzv. *P.&I. klubove.*

U prvom dijelu rada definiraju se i objašnjavaju tri moguća izvora brodareve odgovornosti i njegove obveze prilikom obavljanja plovidbenih djelatnosti, te štete za koje u tim slučajevima odgovara.

U drugom dijelu rada navode se i analiziraju situacije u kojima brodar može ograničiti svoju odgovornost iz ugovora o pomorskom osiguranju, visina njegove odgovornosti i koristi od ograničenja, ali isto tako i situacije kada može izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti koje su regulirane *Pomorskim zakonikom.*

U trećem dijelu rada definira se sam pojam i način sklapanja ugovora o pomorskom osiguranju i stranke iz ugovornog odnosa, te njihove međusobne odgovornosti i obveze iz ugovora. Također, pobliže se objašnjavaju bitni elementi, koji obilježavaju ugovor i bez kojih on ne bi ni mogao postojati.

U četvrtom dijelu rada obrađeno je područje odgovornosti brodara po pitanju šteta iz sudara brodova i definiran je odnos odgovorne osobe i oštećenika u tom procesu. Navedene su i opisane različite klauzule za osiguranje brodova, pomoću kojih se regulira područje brodareve odgovornosti, definirana je obim štete iz sudara brodova koji je pokriven tim klauzulama, te objašnjen način na koji se nastojalo pokriti štete koje nisu bile pokrivene institutskim klauzulama.

U petom dijelu rada detaljno se opisuje razvoj P.&I. klubova, pomoću kojih su brodari osiguravali stopostotno pokriće svoje odgovornosti za štete, počevši od povijesnog razvoja do stanja kakvo se zadržalo i danas. Pored toga, definirani su i detaljno objašnjeni osigurani rizici i štete pokriveni klupskim osiguranjem, te isključenja i ograničenja koja nisu pokrivena tim osiguranjem.

U posljednjem dijelu rada obrađeno je područje obveznog osiguranja od odgovornosti u okolnostima kada treće osobe imaju pravo na izravnu tužbu, objašnjeno je glavno načelo na temelju kojeg funkcionira poslovanje u P.&I. klubovima, opisano je u kojim slučajevima je predviđena izravna tužba prema našem zakoniku, te stav kontinentalnog i anglosaksonskog prava po pitanju samog pojma direktne tužbe. Također, definira se i pravni status pomoraca i situacije kada pomorac kao treća osoba ima pravo na izravnu tužbu prema pomorskom osiguratelju od odgovornosti.

Predmet ovog diplomskog rada je upoznavanje s raznim kategorijama pravnih odredbi u osiguranju broda i brodovlasnika od odgovornosti za štete koje mogu nastati tijekom poslovanja u brodarstvu. Svrha rada je segmentirano analizirati i interpretirati sve usko vezane zakonske odredbe koje određuju ovo područje. Cilj rada je na sustavan način prikazati problematiku osiguranja brodareve odgovornosti za vrijeme obavljanja plovidbenih djelatnosti.

U radu će se koristiti različite znanstvene metode kako bi se pobliže prikazala i objasnila tematika rada. Metodom klasifikacije opći pojam rada podijeljen je na više zasebnih dijelova i pojmova. Prilikom definiranja i utvrđivanja obveza i odgovornosti ugovornih stranaka iz ugovora o pomorskom osiguranju, te odgovornosti i obveza nastalih kao posljedica sudara, onečišćenja i drugih nepogoda koristit će se metoda deskripcije. Metodom kompilacije istaknut će se stavovi, zaključci i spoznaje različitih autora, a kod definiranja ugovora o pomorskom osiguranju koristit će se metoda analize i sinteze.

2. ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA (BRODARA)

Pod osiguranjem odgovornosti podrazumijeva se ugovor o osiguranju osiguranika od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama, prema kojemu je osiguratelj obvezan nadoknaditi osiguraniku svote, koje je on dužan platiti tim osobama u vezi sa svojom odgovornošću pokrivenom osiguranjem.[6] Predmet osiguranja je odgovornost osiguranika za štetu, odnosno dužnost naknade štete iz nekog obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu.

Postoje tri moguća izvora brodareve odgovornosti prilikom obavljanja plovidbenih djelatnosti na moru:[6]

- *ugovorna odgovornost* - odgovornost iz ugovora o prijevozu stvari ili putnika, ugovora o tegljenju i dr;
- *izvanugovorna odgovornost* - odgovornost iz sudara brodova, udara broda, uklanjanje podrtine, izlijevanje ulja i dr;
- *obveze prema posadi broda* - odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, troškovi liječenja, repatrijacije i sl.

Za svaki od ovih aspekata odgovornosti, nositelj plovidbenog pothvata ima nesumnjiv materijalni interes za osiguranje.

Pomorski zakonik navodi ako je u ugovoru o osiguranju predviđena svota na koju je osigurana odgovornost, naknada se daje isključivo do osigurane svote, a ukoliko u ugovoru nije predviđena posebna svota, smatrat će se da je odgovornost brodara osigurana na istu svotu na koju je osiguran i brod.

2.1. UGOVORNA ODGOVORNOST BRODARA

Ugovorna odgovornost brodara nastaje povredom ispunjenja ugovorom preuzete obveze iz ugovora o prijevozu stvari morem (eng. *contractual liability*).[3]

Prema ugovoru o prijevozu stvari, brodar odgovara po načelu pretpostavljene krivnje za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta, koji primi na prijevoz od preuzimanja do predaje, te za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta. Uobičajena je pojava da ugovornu odgovornost ne osiguravaju organizacije za osiguranje koje posluju po

principu premijskog osiguranja (osiguravajuća društva). Osiguranje tog interesa provodi se posredstvom P.&I. klubova po načelu uzajamnosti.[3]

2.2. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST BRODARA

Izvanugovorna odgovornost brodara podrazumijeva dužnost naknade štete iz izvanugovornog obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu, koja proizlazi iz građanskog delikta, a od ugovorne odgovornosti razlikuje se prema štetnoj radnji.[7] Dužnost naknade štete iz tog odnosa nastaje na temelju samog zakona. U obveznom odnosu brodar ima položaj štetnika, a oštećenik je osoba izvan ugovora, odnosno treća osoba. Iz tog razloga se taj aspekt odgovornosti naziva i odgovornost prema trećima (eng. *third party liability*).[6]

2.3. ODGOVORNOST BRODARA IZ RADNOPRAVNIH ODNOSA

Pomorskim i radnim pravom za neke slučajeve propisana je odgovornost brodara prema članovima posade, odnosno dužnost snošenja određenih troškova. Ti troškovi mogu biti npr: odgovornost za štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti članova posade broda, odgovornost za štete uzrokovane stvarima koje su namijenjene osobnoj upotrebi članova posade, obveze prema članovima posade broda za vrijeme liječenja i za troškove liječenja, dužnost podmirenja troškova povratnog putovanja članova brodske posade (repatrijacija), te dužnost naknade plaća zapovjedniku i članovima posade u slučaju brodoloma. Osiguranjem takvih interesa ne bave se osiguravajuća društva uz premijsko osiguranje, već se njihovo osiguranje provodi učlanjenjem u P.&I. klub.[6]

3. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODARA

Suprotno općim načelima obveznog prava, u pomorskom pravu je visina odgovornosti brodara ograničena. Brodar ne odgovara za čitavu štetu, nego samo do propisanih granica, uz uvjet da ne postoji razlog za gubitak prava na ograničenje. To vrijedi za izvanugovornu i ugovornu odgovornost.

Prema *Pomorskom zakoniku* brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti, ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati. Brodar ne može ograničiti svoju odgovornost za štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom osoba koje brodar zapošljava.[9]

Postoje dva sustava ograničene odgovornosti brodara, a to su:[11]

- sustav općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti,
- sustav ograničenja ugovorne odgovornosti (za teret, putnike, prtljagu).

Sustav općeg ograničenja odgovornosti brodovlasnika (brodara) opće je prihvaćen institut pomorskog prava na međunarodnom i nacionalnom području, koji postoji zajedno s posebnim aspektima odgovornosti (za teret, putnike i prtljagu) i postavlja opću gornju granicu odgovornosti brodara, neovisno o tome radi li se o potraživanjima iz ugovornih ili izvanugovornih odnosa. Za ugovorne odnose obično su propisane niže svote odgovornosti brodara.

Institut ograničene odgovornosti bitno karakterizira postojeći sustav odgovornosti poduzetnika pomorskog pothvata. U suvremenim uvjetima otpali su mnogi razlozi koji su svojevremeno opravdavali uvođenje i zadržavanje tog instituta, ali se postojanje tog izuzetka od općeg načela imovinskog prava o naknadi štete ne dovodi u pitanje.[11]

U primjeni sustava ograničene odgovornosti pomorsko osiguranje ima izrazito važnu ulogu. Taj je institut omogućio uspostavu sustava osiguranja, koji može funkcionirati uz daleko niže premije osiguranja, nego što bi one bile da nema tog ograničenja.

Sustav ograničene odgovornosti činio je rizik bavljenja plovidbenim poslom osigurljivim. Činjenica da se taj rizik mogao osigurati uz prihvatljive premije osiguranja, koristila je ne samo brodarima, nego i svim drugim gospodarskim subjektima koji su uključeni u međunarodni robni promet.

Potreba za poticanjem ulaganja u brodarstvo nekada se navodila kao glavni razlog za ograničenu odgovornost.[11] S druge strane, primjena instituta ograničene odgovornosti brodara iz pogleda osiguranja ima višestruko korisne učinke, a finalni je učinak da primjena tog instituta s ekonomskog pogleda unosi elemente sigurnosti ne samo u poslovanje brodarstva, nego i u poslovanje osiguratelja.

Kada brodar provede postupak ograničenja odgovornosti, postoji mogućnost da bude obvezan za zatezne kamate od dana događaja na osnovu nastalog potraživanja, pa sve do dana osnivanja fonda ograničene odgovornosti. Smatra se da te kamate nisu naknadive iz osiguranja, s obzirom da ne ulaze u svotu ograničene odgovornosti.[3]

4. UGOVOR O POMORSKOM OSIGURANJU

4.1. OPĆENITO

Ugovor o pomorskom osiguranju je ugovor kojim se ugovaratelj osiguranja obvezuje da će osiguratelju platiti premiju osiguranja (doprinos), a osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja da će osiguraniku, ako nastane događaj koji znači osigurani slučaj, u skladu s odredbama ugovora, isplatiti naknadu za štetu (osigurninu) ili na drugi odgovarajući način ispuniti svoju ugovornu obvezu.[10]

Ugovor se sklapa suglasnošću volja ugovornih stranaka o bitnim elementima ugovora. Za izražavanje te suglasnosti vrijedi sloboda forme, a suglasnost stranaka može biti izražena izričito ili prešutno. Faze u postupku usklađivanja volja stranaka kod sklapanja ugovora su: ponuda i prihvat ponude. Do suglasnosti volja stranaka prilikom sklapanja ugovora dolazi kada jedna stranka učini ponudu za sklapanje ugovora drugoj stranci, a druga stranka tu ponudu prihvati. Prihvatom pravno valjane ponude ugovor se smatra sklopljenim.

Ugovor o pomorskom osiguranju ubraja se u obveznopravne poslove, a njegova je opća karakteristika da je to dvostrano obvezni ugovor. Sklapanjem ugovora o osiguranju uzajamno za obje stranke nastaje obveza za izvršenje ugovorom predviđenih dužnosti. Ugovaratelj se obvezuje platiti premiju osiguranja, a osiguratelj isplatiti naknadu za štetu ako se ostvario osigurani slučaj. Kao dvostrani ugovor taj se pravni posao ubraja u tzv. naplatno obvezne ugovore.[4] Također, ovaj ugovor je trgovačkopravni posao, iz čega proizlazi da će se na njega primijeniti pravna vrela koja vrijede za trgovačkopravne poslove, u mjeri u kojoj se trgovačko pravo kao specifično pravo izdvaja iz općeg obveznog prava.

Prema trajanju osiguranja, ugovori o pomorskom osiguranju mogu biti: ugovori na vrijeme i ugovori za putovanje.

4.2. STRANKE UGOVORA

Stranke iz ugovora o pomorskom osiguranju su: osiguratelj, osiguranik i ugovaratelj osiguranja.

4.2.1. Osiguratelj

Osiguratelj (eng. *insurer*) je osoba koja se ugovorom o osiguranju obvezuje ugovaratelju osiguranja da će prema uvjetima ugovora nadoknaditi osiguraniku štetu koja je nastala kao posljedica ostvarenja osiguranog slučaja.[4] Glavne obveze osiguratelja su: izdavanje police osiguranja i isplata naknade za štetu u propisanom ili ugovorenom roku.

Prema *Pomorskom zakoniku* ako rok u kojem bi osiguratelj trebao isplatiti naknadu na štetu nije posebno ugovoren, osiguratelj je dužan naknadu iz osiguranja isplatiti u roku od mjesec dana, pošto mu osiguranik dostavi odštetni zahtjev sa svim podacima i dokumentacijom, kojima se utvrđuje njegova obveza iz ugovora o osiguranju.[9]

4.2.2. Osiguranik

Osiguranik *(eng. assured)* je osoba koja je ovlaštena potraživati od osiguratelja naknadu za štetu pokrivenu osiguranjem. To svojstvo može imati samo osoba koja ima ili može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj.[4]

Osiguranik može tražiti naknadu za nastalu štetu koja je pokrivena osiguranjem samo ako je imao interes na osiguranom predmetu u trenutku nastupanja osiguranog slučaja ili ako ga je stekao nakon toga.[9]

4.2.3. Ugovaratelj osiguranja

Ugovaratelj osiguranja je osoba koja u svoje ime sklapa ugovor o osiguranju s osiguratelјem. Takav pravni položaj ugovaratelja prilikom sklapanja ugovora razlikuje ga od punomoćnika, koji sklapa ugovor u ime i za račun osobe koju zastupa.[4]

Ugovaratelj osiguranja prema osiguratelju ima samostalna prava i obveze neovisno o pravima i obvezama osiguranika. Kao osoba koja sklapa ugovor, ugovaratelj osiguranja ima pravo zahtijevati od osiguratelja predaju uredno izdane i potpisane police osiguranja. U slučaju nastanka štete pokrivene osiguranjem, osiguratelj ima obvezu isključivo prema osiguraniku. Propusti ugovaratelja osiguranja pri sklapanju ugovora padaju na teret osobe u čiju je korist sklopljeno osiguranje.

Osnovna obveza ugovaratelja osiguranja je isplata premije osiguranja koju je obvezan platiti osiguratelju neposredno poslije sklapanja ugovora o osiguranju, ako nije drugačije ugovoreno.[9]

Ugovaratelj osiguranja može sklopiti ugovor: za svoj račun ili za račun druge osobe. Ako ugovaratelj sklapa ugovor za svoj račun, ujedno je i korisnik osiguranja, odnosno osiguranik.

4.3. BITNI ELEMENTI UGOVORA O POMORSKOM OSIGURANJU

Načelo slobode ugovaranja omogućuje strankama iz ugovora o osiguranju svojevoljno uređivanje sadržaja ugovornog odnosa. Potreban je sporazum stranaka o minimumu elemenata ugovornog odnosa, kako bi se radilo o pravnom poslu osiguranja. Takve elemente nazivamo bitnim elementima ugovora. Generalno, bitni elementi pravnog posla su oni koji ga čine jedinstvenim pravnim poslom, a bitni elementi ugovora o pomorskom osiguranju potječu iz naravi posla, sporazuma stranaka i propisa.[4]

Po naravi stvari elementi ugovora o pomorskom osiguranju su: predmet osiguranja, osigurani rizici, osigurana svota, premija osiguranja (doprinos) i naknada za štetu (osigurnina).

4.3.1. Predmet osiguranja

Predmet osiguranja smatra se posebno važnim elementom ugovora o pomorskom osiguranju. Postojanje predmeta osiguranja je ujedno i uvjet postojanja i valjanosti samog ugovora. Predmet osiguranja mora biti naznačen u ugovoru, odnosno polici osiguranja na način koji omogućuje utvrđivanje njegovog identiteta.[4]

Predmet pomorskog osiguranja mogu biti:[4]

- Brod i roba (teret) i druge stvari koje se prevoze brodom ili se na njemu nalaze. Brod i roba kao predmet osiguranja bitno obilježavaju pomorsko osiguranje, pa se ono iz toga razloga često dijeli na: osiguranje brodova (eng. *Marine Hull Insurance*) i na osiguranje tereta (eng. *Cargo Insurance*). Osiguranjem robe u

prijevozu obuhvaćeni su i multimodalni prijevozi roba, odnosno prijevozi koji se osim morem odvijaju i drugim granama prometa;

- Vozarina, očekivana dobit, troškovi osiguranja, troškovi opskrbe broda i druge imovinske koristi i prava;
- Odgovornost brodara za štetu nanesenu trećim osobama u vezi s iskorištavanjem broda;
- Brodovi u gradnji, kontejneri, platforme za istraživanje i eksploataciju podmorja.

Prema *Pomorskom zakoniku* kada je osigurani predmet osiguran kod više osiguratelja (tzv. suosiguranje) a u ugovoru su označeni udjeli svakog osiguratelja posebno, svaki osiguratelj dužan je nadoknaditi štetu razmjerno svom udjelu. Ako udjeli nisu označeni, svaki osiguratelj obvezan je nadoknaditi osiguraniku štetu u punom iznosu.[9]

4.3.2. Osigurani rizici

Pod pojmom rizik podrazumijeva se budući i neizvjesni događaj, koji je nastao neovisno o isključivoj volji osiguranika zbog kojeg osiguranik može pretrpjeti štetu.[4] Sklapanjem ugovora o osiguranju, osiguratelj preuzima snošenje štetnih posljedica ostvarenja osiguranog rizika.

Pojam *osigurani rizik* potrebno je razlikovati od pojma *osigurani slučaj*. Osigurani slučaj je događaj koji je nastao ostvarenjem osiguranog rizika i on nije budući neizvjesni događaj, nego događaj koji se već ostvario. Rizik obilježavaju sljedeći elementi:[3]

- Mora se raditi o događaju. Pod tim se misli na vanjski događaj, odnosno nezgodu (eng. *fortuity*), koja ima za posljedicu gubitak ili oštećenje predmeta osiguranja. Događaj mora biti neizvjestan i budući, odnosno mora nastati nakon trenutka sklapanja ugovora;
- Događaj mora biti budući. Mora se ostvariti nakon što je ugovor stupio na snagu ili nakon trenutka od kojeg prema ugovoru osiguratelj snosi rizik. Nastanak događaja u budućnosti je jedna od pretpostavki neizvjesnosti, a ako se rizik ostvario, događaj se više ne smatra neizvjesnim;
- Događaj mora biti neizvjestan. Da bi rizik bio povoljan za osiguranje, neophodan uvjet je da se radi o događaju koji je neizvjestan. Sama mogućnost nastanka događaja još ne znači da će se taj događaj i ostvariti. Neizvjesnost njegovog

nastanka podrazumijeva mogućnost da se u normalnim okolnostima unaprijed predvidi hoće li događaj nastupiti ili kada će nastupiti. Događaj koji će se sigurno dogoditi ne smatra se rizikom, iz razloga što mu nedostaje element neizvjesnosti, koji mora postojati u vrijeme sklapanja ugovora;

- Događaj mora biti nezavisan o isključivoj volji osiguranika. Pojmom rizik u poslu osiguranja nije obuhvaćen događaj nastao isključivo voljom osiguranika. S njegovog stajališta u tom slučaju ne radi se o neizvjesnom događaju, pa se ne radi ni o riziku.

Postoje različite vrste rizika, a mogu se grupirati u:[10]

- osnovne rizike (pomorske nesreće, viša sila itd.). Štete zbog osnovnih rizika ne događaju se često, ali ako se dogode u pravilu su uvijek velike;
- dopunske rizike (opasnosti koje su svojstvene i koje se kao takve mogu ostvariti samo na određenim vrstama robe ili prijevoznog sredstva - hrđa, znojenje tereta itd.);
- ratne i političke rizike (uvijek se osiguravaju na zahtjev osiguranika i moraju biti jasno izraženi u polici).

4.3.3. Osigurana svota

Osiguranje se sklapa na određenu svotu, koja se naziva osigurana svota (eng. *Sum Insured, Amount Insured*). Vrijednost osiguranog predmeta je kriterij za procjenu visine svote na koju će se sklopiti osiguranje. Pod tim se smatra stvarna vrijednost interesa izraženog u novcu, koji je pravno dopušteno osigurati *(*eng. *Insurable Value*). Točna procjena visine vrijednosti osiguranog predmeta osigurava svrhu sklapanja ugovora o osiguranju, kao ugovora o naknadi za štetu.[4]

Kod procjene vrijednosti osiguranog predmeta, razmatraju se svi njegovi elementi, što znači da se kod osiguranja broda ne uzima u obzir samo vrijednost trupa i strojeva broda, nego i vrijednost njegove opreme, zaliha i dr. S obzirom da se procjena vrijednosti obavlja prije sklapanja ugovora o osiguranju, kao vrijeme mjerodavno za ocjenu vrijednosti osiguranog predmeta uzima se vrijeme na početku osiguranja.

Visinu osigurane svote može jednostrano odrediti ugovaratelj osiguranja, ali vrijednost osiguranog predmeta stranke mogu utvrditi međusobnim dogovorom. Tada se govori o ugovorenoj vrijednosti osiguranog predmeta (eng. *Agreed Value*). Vrijednost

osiguranog predmeta mora biti navedena u ugovoru ili polici osiguranja s naznakom da se radi o ugovorenoj vrijednosti.[4] Takve police osiguranja nazivaju se valutirane police (eng. *Valued Policy*). Ako iz police osiguranja nije vidljivo da je vrijednost osiguranog predmeta ugovorena, takva polica naziva se nevalutirana polica (eng. *Unvalued Policy*). Vrijednost koja je navedena u polici smatra se osiguranom svotom, a ne ugovorenom vrijednošću.

Osigurana svota navedena u ugovoru ili polici osiguranja ima trostruku funkciju:[4]

- gornja je granica obveze osiguratelja za štete pokrivene osiguranjem,
- služi kao osnovica za obračun naknade štete,
- služi kao osnovica za obračun premije osiguranja.

Za štete koje su pokrivene osiguranjem, osiguratelj je obvezan preko osigurane svote samo u slučajevima predviđenim zakonom ili ugovorom. *Pomorskim zakonikom* to je predviđeno za*:* osiguranikove troškove spašavanja; troškove utvrđivanja i likvidacije šteta pokrivenih osiguranjem; te naknadu iz osiguranja odgovornosti brodara kada je odgovornost pokrivena istim ugovorom kojim je brod osiguran. Osim navedenog, osigurana svota je gornja granica obveze osiguratelja za osiguranikove troškove spašavanja i za naknadu iz osiguranja odgovornosti brodara, kada je odgovornost osigurana na istu svotu kojim je osiguran brod.[9] Odgovornost brodara iz sudara najčešće je ograničena na 75 posto osigurane svote.

4.3.4. Premija osiguranja

Premija osiguranja (doprinos) je novčana naknada, koju mora platiti ugovaratelj osiguranja u zamjenu za preuzimanje rizika u osiguranje.[4] Ona predstavlja novčani ekvivalent rizika, koji je preuzet u osiguranje, pa se može reći da visina premije osiguranja ovisi o težini i veličini rizika

Premija osiguranja treba biti:[10]

- izražena novčano,
- određena ili odrediva,
- određena u skladu s načelom savjesti i poštenja.

Prema *Pomorskom zakoniku,* ugovaratelj osiguranja obvezan je osiguratelju platiti premiju neposredno poslije sklapanja ugovora o osiguranju, ali stranke mogu ugovoriti i

drukčije. Neplaćanje premije u roku ne oslobađa osiguravatelja njegove obveze iz ugovora o osiguranju i ne daje mu pravo da raskine ugovor o osiguranju.[9]

Premija osiguranja određuje se pri sklapanju ugovora. Iz određenih razloga, stranke mogu ugovoriti i da će se premija odrediti naknadno. Slučaj naknadnog određivanja premije javlja se kod osiguranja po načelu *osiguranje ostaje na snazi* (eng. *held covered*). Premija osiguranja određuje se na osnovi:[10]

- tarife osiguratelja,
- individualne procjene težine rizika (vjerojatnost nastanka osiguranog rizika, moguća visina štete).

Ugovaratelj osiguranja dužan je platiti premiju pa i ako je osigurani predmet prestao biti izložen osiguranim rizicima prije sklapanja ugovora o osiguranju, a osiguratelj za to nije znao prilikom sklapanju ugovora.

4.3.5. Osigurnina

Osigurnina (naknada za štetu) je iznos koji je osiguratelj dužan isplatiti osiguraniku na temelju ugovora *o* osiguranju.[4] Osiguratelj je obvezan za štetu pokrivenu osiguranjem dati naknadu samo do visine svote koja je navedena u ugovoru o pomorskom osiguranju (osigurana svota).

Kako bi osiguranik mogao ostvariti pravo na naknadu štete, obvezan je podnijeti odštetni zahtjev sa svim potrebnim podacima i dokumentacijom, te dokazati da su se za postojanje obveze osiguratelja ostvarile pretpostavke predviđene ugovorom. Tada je na osiguratelju teret dokaza, da unatoč tome ne postoji njegova obveza iz ugovora. Osigurateljeva obveza postoji neovisno o tome što je za nastanak štete možda odgovorna neka treća osoba, npr. prijevoznik.[4] Pod pretpostavkama obveze predviđene ugovorom smatraju se: postojanje i valjanost ugovora o osiguranju, postojanje svojstva osiguranika na strani podnositelja zahtjeva, te nastanak osiguranog slučaja (postojanje štete i uzročne veze između osiguranog rizika i štete).

Pomorski zakonik navodi da pravo osiguranika na naknadu iz osiguranja zastarijeva za pet godina, a taj rok počinje teći istekom godine u kojoj je potraživanje nastalo.

5. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI BRODARA ZA ŠTETE IZ SUDARA

U pomorskom pravu pod pojmom sudar brodova podrazumijeva se događaj u kojem jedan brod, ili više njih, stvarnim dodirom ili na drugi način nanese štetu drugom brodu, imovini ili osobama na brodu.[7]

U suvremenoj pravnoj teoriji, odgovornost za štetu određuje se kao obvezni odnos u kojem je jedna strana dužna popraviti štetu drugoj strani, a druga strana je ovlaštena zahtijevati takav popravak.[12] Postojanje subjekata obveznog odnosa odgovornosti za štetu je prva pretpostavka odgovornosti za štetu, a ti subjekti su: odgovorna osoba (štetnik) i oštećenik. Štetnik je osoba koja ima obvezu nadoknaditi štetu, a oštećenik je osoba koja trpi posljedice štetne radnje.

Prema *Pomorskom zakoniku*, institutskim klauzulama za osiguranje brodova (eng. *Institute Hull Clauses*) osigurane su tri četvrtine odgovornosti za štete iz sudara brodova, dok jednu četvrtinu osiguravaju P.&I. klubovi. U tom pogledu brodari u praksi imaju stopostotno (potpuno) pokriće svoje odgovornosti iz sudara brodova, ali u okviru dvaju ugovora o osiguranju.[6]

Rizik odgovornosti prema trećim osobama ne uklapa se u kategorizirane oblike osiguranja rizika gubitka ili oštećenja predmeta, koji obilježavaju pomorsko osiguranje. Pomorskim osiguranjem nije pokrivena odgovornost osiguranika za štete nanesene trećim osobama, ako ne postoji posebno ugovorno određenje o tome.[3] Osiguranje drugih mogućih aspekata odgovornosti brodara, primjerice odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, oštećenja obale i lučkih uređaja, obvezno uklanjanje ili vađenje podrtine i dr. izvršava se samo putem P.&I. klubova.

5.1. INSTUTSKE KLAUZULE ZA OSIGURANJE BRODOVA

5.1.1. Općenito

Institutske klauzule (eng. *Institute Hull Clauses*) su najpoznatiji uvjeti za osiguranje brodova, dok se kao temeljni uvjeti za osiguranje brodova navode *Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme* (eng. *Institute Time Clauses - Hulls*). Njihove osnovne

odredbe poslužile su prilikom izrade drugih institutskih klauzula za posebne namjene u osiguranju brodova. *Institute Time Clauses - Hulls* doživjele su vrlo široku uporabu u svijetu, a prva verzija ovih klauzula donesena je 1888. godine. Tijekom vremena su se, kao i ostale *institutske klauzule* mijenjale i nadopunjavale.

U poboljšanju spomenutih uvjeta osiguranja, naročito važnu utjecaj imala je engleska sudska i arbitražna praksa. Veliku ulogu odigrale su i presude Doma lordova (eng. *House of Lords*), kao najviše sudske instance.[3] Pojedine presude rezultirale su dopunom institutskih klauzula novim odredbama, a mnogobrojna rješenja institutskih klauzula za osiguranje brodova iskorištena su kao primjer kod izrade autonomnih normi u drugim pravnim sustavima.

Kod nas vrijedi praksa da se institutske klauzule koriste za osiguranje brodova koji plove izvan našeg teritorijalnog mora. Brodice, jahte i manji brodovi osiguravaju se prema domaćim uvjetima osiguranja. Postoje posebne institutske klauzule za osiguranje pomorskih rizika, te posebne klauzule za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka.[4]

Institutske klauzule za osiguranje brodova značajnije su izmijenjene 1983. godine u okviru detaljne revizije engleskih uvjeta pomorskog osiguranja. Suvremeni uvjeti u brodarstvu i noviji razvoj pomorskog prava zahtijevali su usklađivanje Institutskih klauzula za osiguranje brodova sa spomenutim promjenama.

5.1.2. Vrste klauzula

Institutske klauzule za osiguranje brodova mogu se razvrstati prema više kriterija podjele. Ovisno o kriteriju, postoje klauzule za osiguranje:[4]

- pomorskih rizika i ratnih rizika (prema vrsti rizika),
- na vrijeme i za određeno putovanje (prema trajanju osiguranja),
- na *puno pokriće* i s ograničenim pokrićem (prema širini pokrića),
- rizika pomorske plovidbe i lučkih rizika (prema stupnju rizičnosti područja ostvarenja rizika),
- prekomorskih brodova, jahti, ribarskih brodova (prema vrsti plovila).

U reviziji institutskih klauzula iz 1983. godine, za osiguranje brodova od pomorskih rizika donesene su sljedeće klauzule:[4]

- *Institute Time Clauses - Hulls* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme),

- *Institute Time Clauses - Hulls, Total loss, General Average and ¾ the Collision Liability* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme - uže pokriće),
- *Institute Time Clauses - Hulls, Total loss only* (za osiguranje brodova na određeno vrijeme - samo za potpuni gubitak),
- *Institute Voyage Clauses - Hulls* (za osiguranje brodova za putovanje),
- *Instiute Voyage Clauses, Total loss, General Average and ¾ the Collision Liability* (za osiguranje brodova za putovanje - uže pokriće).

Navedene institutske klauzule primjenjuju se isključivo uz obrazac nove pomorske police. Klauzule *Institute Time Clauses - Hulls* i *Institute Voyage Clauses - Hulls* pružaju najšire pokriće za osiguranje brodova.[4]

Za osiguranje brodova od ratnih rizika i rizika štrajka postoje ove klauzule:[4]

- *Institute War and Strikes Clauses, Hulls – Time*,
- *Institute War and Strikes Clauses, Hulls - Voyage*.

Sve zbirke klauzula sadrže popis osiguranih rizika, rizika isključenih iz osiguranja i isključenja pojedinih šteta. Kod određivanja osiguranih rizika, institutske klauzule za osiguranje brodova koriste metodu *nabrojenih* rizika. Za razliku od osiguranja *svih rizika*, prema toj metodi osigurani su samo oni rizici koji su jasno izraženi u klauzuli.

Institutske klauzule za osiguranje brodova iz 1983. godine djelomično su izmijenjene 1995. godine. U izmijenjenom obliku prva je objavljena temeljna cjelovita zbirka ugovorenih odredaba za osiguranje brodova na vrijeme. S tim promjenama usklađene su sve do tog vremena postojeće cjelovite zbirke institutskih klauzula za osiguranje brodova iz 1983. godine. Novom izmjenom obuhvaćene su i klauzule za osiguranje pomorskih, te ratnih rizika, a donesena je i jedna potpuno nova cjelovita zbirka klauzula za osiguranje brodova na suženo pokriće - *Institute Time Clauses Hulls - Restricted Perils*. Revizijom institutskih klauzula iz 1995. godine, spomenuti uvjeti osiguranja usklađeni su s najnovijim razvojem međunarodnog pomorskog prava i prilagođeni suvremenim pojavama brodarstvu. Donošenjem izmijenjenih klauzula nisu se prestale primjenjivati zbirke klauzula iz 1983. godine, što znači da su se u 1996. i 1997. godini primjenjivale cjelovite zbirke za osiguranje brodova i jedne i druge revizije.[4]

5.2. OSIGURANJE TRI ČETVRTINE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE IZ SUDARA

Institutske klauzule za osiguranje brodova sadrže i tzv. *Collision Liability Clause* ili *Running Down Clause*. Prema toj klauzuli, osiguratelj je obvezan za tri četvrtine svakog iznosa koji je osiguranik isplatio na ime naknade štete i što je nastala kao posljedica sudara.[4] Maksimalna obveza osiguratelja za te isplate ograničena je na tri četvrtine svote na koju je brod osiguran. Krajnji iznos od tri četvrtine osigurane vrijednosti broda primjenjuje se na svaki pojedini sudar.

Tijekom vremena se sadržaj *Collision Liability Clause* mijenjao i prilagođavao potrebama. Verzija klauzule iz 1971. godine temeljito je revidirana 1983. godine, a cilj je bio pojednostavniti i pojasniti tekst bez izmjene značenja klauzule, te sadržaja pokrića.[3]

Klauzula o osiguranju tri četvrtine odgovornosti za sudar (*3/4ths Collision Liabililty Clause, I.T.C. – klauzula*) glasi:

8" ¾ ODGOVORNOSTI ZA SUDAR

8.1 Osiguratelj je suglasan osiguraniku nadoknaditi tri četvrtine svakog iznosa, koji je osiguranik platio bilo kojoj drugoj osobi ili većem broju osoba, zato što je pravovaljano utvrđena njegova odgovornost za

8.1.1 gubitak ili oštećenje bilo kojeg drugog broda ili stvari na drugom brodu,

8.1.2 zakašnjenje ili nemogućnost korištenja takvog drugog broda ili stvari na njemu,

8.1.3 zajedničku havariju ili spašavanje (na temelju ugovora o spašavanju ili bez njega) takvog drugog broda ili stvari na njemu, ako su takva plaćanja od strane osiguranika posljedica sudara osiguranog broda s nekim drugim brodom.

8.2 Naknada iz osiguranja prema ovoj klauzuli (8) isplatit će se neovisno o naknadama koje su predviđene ostalim odredbama ovog ugovora o osiguranju i njena će se visina utvrditi prema ovim pravilima:

8.2.1 Kada se osigurani brod sudari s drugim brodom i oba su kriva za sudar, a ni za jedan od njih nije proveden postupak ograničenja odgovornosti, naknada za štetu prema ovoj klauzuli (8) obračunat će se primjenom načela uzajamne odgovornosti, tj. kao da je svaki u sudaru involvirani brod bio dužan platiti drugom brodu onaj dio njegove štete koji je pravilno bio utvrđen pri određivanju razlike između međusobnog dugovanja i potraživanja, ili iznosa koji zbog sudara osiguranik treba platiti drugom brodu ili drugi brod njemu.

8.2.2 Ukupne obveze osiguratelja prema klauzulama 8.1 i 8.2 ni u kojem slučaju neće biti veće od njihova razmjernog dijela od tri četvrtine osigurane vrijednosti broda za svaki pojedini sudar.

8.3 Osiguratelj će također platiti tri četvrtine troškova pravnih radnji, koje osiguranik bude imao ili koje je dužan platiti zbog toga što je osporavao svoju odgovornost ili zbog vođenja postupka za ograničenje odgovornosti, ako je tako postupao uz prethodnu pisanu suglasnost osiguratelja.[3]

ISKLJUČENJA

8.4 Osiguranje prema ovoj klauzuli (8) ni u kojem slučaju ne obuhvaća iznose koje će osiguranik platiti za ili u vezi s

8.4.1 uklanjanjem ili uništenjem prepreka, podrtine, tereta ili bilo kojih drugih predmeta;

8.4.2 bilo kojom nepokretnom ili pokretnom imovinom ili stvarima osim drugih brodova ili stvari na njima,

8.4.3 teretom ili drugim stvarima na osiguranom brodu ili obvezama tog broda;

8.4.4 gubitkom života, tjelesnim ozljedama ili bolešću,

8.4.5 zagađenjem ili kontaminacijom bilo koje nepokretne ili pokretne imovine ili stvari (osim drugih brodova s kojima se osigurani brod sudario ili stvari na njima).[3]

Ako za vrijeme trajanja osiguranja osigurani brod doživi više sudara, za svaki od njih osiguratelj je obvezan za tri četvrtine svote na koju je osiguran brod. Ako osiguranik provede postupak za ograničenje odgovornosti, osiguratelj je obvezan najviše do svote ograničene odgovornosti, dok ostatak odgovornosti osiguravaju P.&I. klubovi.[4] Ako svota ograničene odgovornosti prelazi svotu na koju je brod osiguran, osiguratelj ostaje u obvezi za tri četvrtine osigurane vrijednosti broda.

Osiguratelj je u obvezi neovisno o strukturi naknade štete. S obzirom da je prema općim načelima obveznog prava kod naknade štete u novcu štetnik obvezan i za zatezne kamate, javlja se pitanje naknadivosti kamata iz osiguranja. Kamate su naknadive u ugovorenim granicama od tri četvrtine osigurane vrijednosti broda, ali ne iznad tog iznosa i tretiraju se kao i bilo koji drugi element naknade štete.[3]

Predmetom osiguranja smatra se odgovornost osiguranika koja je proizišla iz sudara osiguranog broda s drugim brodom.[4] Osiguranjem nije obuhvaćen sudar s objektom koji u pravnom smislu nije brod. Pojam sudar obilježava jedino materijalni sraz osiguranog broda s drugim brodom.

U slučaju skrivljenog sudara stvara se izvanugovorni obveznopravni odnos odgovornosti za štetu. Pravni temelj odgovornosti je postojanje štete koja je uzrokovana

krivnjom jednog ili više brodova uključenih u sudar. Ta odgovornost podrazumijeva dužnost ispravljanja učinjene štete. Redoviti je način ispravljanja štete isplata naknade za pretrpljenu štetu. Upravo to i je smisao uključivanja *Collision Liability Clause* u ugovor.

6. P.&I. KLUBOVI

6.1. OPĆENITO

Rizike odgovornosti prema trećim osobama brodari osiguravaju učlanjenjem u P.&I. klubove (eng. *Protection and Indemnity Associations - P.&I. Clubs*). P.&I. klubovi registrirani su u skladu s engleskim statusnim pravom (eng. *Insurance Comapnies Act*) kao društva s ograničenom odgovornošću.[4] Njihov kapital nije podijeljen na dionice, jer u principu posluju na neprofitabilnoj osnovi. Na nastanak P.&I. klubova bitno je utjecala okolnost da standardnim osiguranjem broda nije u cijelosti pokrivena odgovornost vlasnika broda za štete iz sudara brodova.

P.&I. klubovi osiguravaju odgovornost brodara za štete nanesene tuđoj imovini ili drugim osobama u vezi s poslovanjem u brodarstvu. Učlanjenjem u klub, brodovlasnici ne stječu samo pokriće osiguranjem, nego i pogodnosti koje iz toga proizlaze, te pravo na upravljanja klubom. Na taj način se javljaju u dvostrukoj ulozi, odnosno ulozi osiguranika i člana kluba s posebnim pravima i obvezama. U osobi člana stječu se istodobno elementi osiguranika i osiguratelja. Učlanjenjem u klub preuzima se prema svim članovima obveza zajedničkog sudjelovanja u snošenju šteta. Iz tog razloga članovi ne plaćaju fiksnu premiju, nego samo doprinos (eng. *call*). Prilikom sklapanja ugovora plaća se početni doprinos (eng. *advance call*). Konačna visina doprinosa za određenu poslovnu godinu ovisi o odnosu uplaćenih doprinosa i isplaćenih šteta svakog pojedinog brodara i kluba u cjelini. U slučaju ako fond koji je formiran od početnih doprinosa nije dovoljan za isplatu šteta u poslovnoj godini, članovima se obračunava dodatni doprinos (eng. *supplementary call*).[6]

U današnje vrijeme P.&I. klubovi su proširili vrste rizika koje pokrivaju, pa osim uobičajenog P.&I. osiguranja brodarima pružaju i: *Freight, Defence & Demurrage insurance (FD&D), The War Risks Class, Strikes Cover, Insurance for Charterers, Insurance for Shipbrokers and Agents, Hull and Machinery Risks,* i dr.[1]

Osim pokrića odgovornosti, P.&I. klubovi preko svojih predstavnika brodarima pružaju pravnu i tehničku pomoć u obrani od nepravednih i nerazmjernih odštetnih zahtjeva i financijsko jamstvo, a putem Međunarodne grupe P.&I. klubova omogućavaju brodarima maksimalni kapacitet reosiguranja uz najbolje uvjete u cijelom svijetu. Također, imaju vrlo značajnu ulogu u djelovanju s ciljem smanjenja šteta. Obrađuju podatke o štetama, klasificiraju štete prema uzrocima i preporučuju pravovremeno poduzimanje odgovarajućih mjera u sprječavanju nastanka, te smanjenju već nastalih šteta.

Najveći broj P.&I. klubova formirao se i posluje u Engleskoj, a udruženi su u *International Group of P.&I. Clubs*.[6]

6.2. POVIJESNI RAZVOJ P.&I. KLUBOVA

Sustav osiguranja odgovornosti putem P.&I. klubova razvio se sredinom devetnaestog stoljeća. U tom periodu, brodovlasnici su bili suočeni sa bitnim povećanjem moguće odgovornosti, koju nisu mogli osigurati na redovnom tržištu osiguranja. Do toga je došlo zbog različitih uzroka: povećale su se veličine i vrijednosti brodova i tereta, osiguranje odgovornosti u Engleskoj je bilo zakonski ograničeno na vrijednost broda, pooštrena je odgovornost brodara za smrt putnika, uvedena je objektivna odgovornost za štete nanesene lučkim objektima i uređajima, pooštrene su obveze poslodavaca prema njihovim zaposlenicima (to se odnosilo i na članove posade broda) i u sudskoj praksi je odlučeno da uobičajenim osiguranjem broda nije pokrivena odgovornost brodara za štete iz sudara brodova.[4] U odgovoru na tu presudu, tržište osiguranja je u uvjete za osiguranje brodova uključilo ranije spomenutu posebnu ugovornu odredbu o osiguranju tri četvrtine odgovornosti iz sudara brodova, tzv. *Running Down Clause*. Jedna četvrtina te odgovornosti i dalje je ostala izvan redovnog osiguranja broda (eng. *hull and machinery*). Pored toga, brodari su bili zainteresirani i za osiguranje drugih aspekata odgovornosti, posebice za smrt i tjelesne ozljede putnika, te članova brodske posade i baš ta činjenica presudno je utjecala na buduću organizaciju tržišta osiguranja.

Uz uobičajene organizacije za osiguranje uz plaćanje premije, na tržištu su se osnovale i posebne organizacije za osiguranje odgovornosti brodara, tzv. *Protecting Clubs*, koje su poslovale po načelu uzajamnosti, a njihovi članovi su bili brodari. Prethodnici spomenutih organizacija su bili klubovi za osiguranje brodova po načelu uzajamnosti, tzv. *Mutual Hull Associations*, čiji se počeci djelovanja spominju u prvoj polovini osamnaestog stoljeća. Prvi *Protecting* klub počeo je s radom 1855. godine.[4]

Pooštravanje odgovornosti brodara za gubitak, manjak ili oštećenje tereta primljenog na prijevoz, utjecalo je na značajan porast moguće odgovornosti brodara i za štete na teretu. Iz tog razloga je u okviru *Protecting klubova* prošireno pokriće i za taj dio odgovornosti. Nova vrsta pokrića nazvana je *Indemnity*, pa je ta riječ pridodana ranijem

nazivu klubova, koji od tada nose naziv *Protecting and Indemnity Clubs* (P.&I. Clubs).[4] Taj naziv održao se i danas.

6.3. SUVREMENI SUSTAV P.&I. OSIGURANJA

Suvremeni P.&I. klubovi osiguravaju širok opseg aspekata odgovornosti i obveza koje za članove kluba mogu proizaći iz poslovanja. Njihova se važnost za poslovanje brodarstva ne očituje samo u tome što svojim članovima pružaju pokriće odgovornosti, nadopunjujući se s pokrićem osiguranja broda, nego i što mrežom svojih stručnih suradnika, koji dobro poznaju lokalne prilike, pomorsko zakonodavstvo i pomorskoprometnu sudsku praksu, u svim važnijim svjetskim lukama učinkovito u pravnom i tehničkom pogledu pomažu brodarima.[6] Poslovanje pomorskih brodara u suvremenim uvjetima je bez tih činjenica gotovo nezamislivo.

Suvremeni P.&I. klubovi osnovni su organizacijski oblik za osiguranje odgovornosti brodara. Vrhovno tijelo upravljanja je Glavna skupština (eng. *General Meeting*). Ona bira direktorij (eng. *Commitee of Directors*) i donosi pravila kluba (eng. *Rules od the club*). Direktorij vodi poslove kluba i sastavljen je od predstavnika pojedinih članova. Poslovanje kluba obavljaju obrazovani i iskusni specijalisti, menadžeri (eng. *managers*).[6]

Članstvo u klubu stječe se u odnosu na određeni brod. Član je osiguran za odgovornost i troškove koji proizlaze iz interesa koje on ima u odnosu na učlanjeni brod. Osim brodovlasnika, član kluba može biti i suvlasnik broda, založni vjerovnik, zakupoprimatelj, naručitelj, te upravitelj broda. P.&I. klub za svaki učlanjeni brod izdaje uvjerenje (eng. *Certificate of Entry*). Učlanjenje se obavlja na temelju prijave, odnosno ponude, koju zainteresirani brodar šalje klubu na tipskom obrascu s potrebnim podacima o brodu. Obično se traže sljedeći podaci: o osiguranju brodskog trupa i strojeva, koje se P.&I. pokriće traži, vrsta, veličina i godine starosti broda koji se prijavljuje, vrsta tereta koju prevozi, geografska područja u kojima će ploviti, upravljanje brodom, nacionalnost posade broda, zastava broda, te prijašnje štete.[6] U prijavi brodar unaprijed izjavljuje da prihvaća klupska pravila osiguranja i druga pravila kluba. Kada klub prihvati ponudu za sklapanje ugovora, ugovor se smatra sklopljenim.

Na temelju svog diskrecijskog prava, direktori kluba mogu do određenih granica ugovoriti i drukčije nego što je predviđeno pravilima kluba. Za obveze iz ugovora o osiguranju odgovora samo klub, a ne i njegovi članovi, a u slučaju da dođe do spora može se tužiti samo klub.[6]

6.4. OSIGURANI RIZICI I ŠTETE

Osiguranje rizika i šteta putem P.&I. klubova nije po visini ograničeno. Izuzetak su štete od onečišćenje morskog okoliša zbog izlijevanja ulja, za koje je pravilima kluba određena gornja granica obveze osiguratelja.

P.&I. klubovi pružaju pokriće u granicama odgovornosti koje su propisane za brodara. S obzirom da brodar odgovara ograničeno, to vrijedi i za odnos iz osiguranja, što znači da je klub obvezan nadoknaditi brodaru one iznose kojeg je brodar na temelju pomorskopravnih ili drugih propisa obvezan platiti trećim osobama u vezi sa svojom odgovornošću - pokriće zakonske odgovornosti brodara.[1]

Pravilima suvremenih P.&I. klubova obuhvaćeno je pokriće za sljedeće odgovornosti i obveze:[6]

- odgovornost za štete iz sudara brodova,
- oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata,
- odgovornost za teret,
- odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod,
- odgovornost za tjelesne ozljede, bolest i smrt posade broda, te drugih osoba,
- obveze prema posadi broda,
- osobne stvari članova posade i drugih osoba,
- novčane kazne (globe),
- istražni i kazneni postupak,
- karantenski troškovi,
- slijepi putnici,
- skretanje broda,
- osiguranje profesionalnih spašavatelja,
- spašavanje osoba,
- doprinosi u zajedničku havariju,

- odgovornost za podrtinu osiguranog broda,
- onečišćenje,
- odgovornost iz tegljenja,
- troškovi nastali u vezi s napucima kluba,
- pravni troškovi,
- razni drugi troškovi.

Nabrojeni rizici predstavljaju cijeli opseg mogućeg pokrića, iako osiguranik može odabrati samo neke. Klub može prihvatiti i pokriće drugih specifičnih i dodatnih rizika, koji ne ulaze u okvire nabrojenih, ali se opseg takvih pokrića i uvjeti uz koje se prihvaćaju moraju utvrditi u posebnom pisanom obliku između brodara i kluba.

6.4.1. Odgovornost za štete iz sudara brodova

Iz osiguranja se nadoknađuju iznosi koje je osiguranik obvezan platiti u vezi sa svojom odgovornošću za štete iz sudara osiguranog broda s drugim brodom, a koji nisu naknadivi iz ugovora o osiguranju broda. Pokriveni su i indirektni sudari (eng. *non contact damage to ships*).[6] To pokriće uvjetovala je činjenica da je institutskim klauzulama za osiguranje brodova pokriveno tri četvrtine odgovornosti iz sudara brodova, pa je preostala jedna četvrtina uključena u klupsko pokriće. U novije vrijeme P.&I. klubovi nude osiguranje i stopostotne odgovornosti iz sudara brodova.

Osiguranjem je obuhvaćena i odgovornost za druge štete nastale u sudaru brodova, koje su standardno isključene iz osiguranja broda, a to su:[6]

- štete i troškovi u vezi dizanja, micanja, uklanjanja ili uništenja podrtine broda, tereta i drugih stvari,
- štete na nepokretnoj ili pokretnoj imovini ili stvarima (osim drugih brodova i stvari na njima),
- onečišćenje neke nepokretne ili pokretne imovine (osim drugih brodova i stvari na njima),
- gubitak ili oštećenje tereta ili drugih stvari na osiguranom brodu, ili doprinos u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja, koji su plaćeni od strane vlasnika tog tereta ili stvari.

Pored svega toga, klupsko je pokriće prošireno i na dio odgovornosti osiguranika iz sudara brodova, koji prelazi iznos naknadiv iz police osiguranja broda, isključivo zbog činjenice što visina odgovornosti prerasta svotu na koju je brod osiguran.

6.4.2. Oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata

Osiguranjem je pokrivena odgovornost za štete koju osigurani brod nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, pokretnim ili nepokretnim objektima na obali, plutačama, te podvodnim i drugim kabelima. Također, osiguranjem je pokrivena odgovornost za štete na plutajućim objektima, koji se pravno ne smatraju brodom. Prema *Pomorskom zakoniku,* odgovornost je brodara za štete nanesene lukama objektivna (kauzalna odgovornost).[6]

6.4.3. Odgovornost za teret

Osiguranjem je pokrivena odgovornost brodara za gubitak, manjak ili oštećenje tereta primljenog na prijevoz na temelju ugovora o prijevozu svari. Osnovna pretpostavka za ovo osiguranje je da brodar na temelju ugovornih odredaba ne odgovara strože nego što je predviđeno *Konvencijom o teretnici* iz 1924. godine, odnosno *Protokolom o izmjeni konvencije* iz 1968. godine (*Haaška i Haaško-Visbyjska pravila*).[6]

P.&I. klub ne pruža pokriće za ove slučajeve: *ad valorem* teretnice (ako ih nije odobrio klub), štete na teretu koji je iskrcan u drugoj, a ne u odredišnoj luci, štete zbog namjernog prekrcavanja broda, prijevoza krijumčarene robe, štete na prtljazi putnika, štete zbog skretanja broda, te prijevoza nuklearnog goriva.[6]

6.4.4. Odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod

Iz osiguranja se nadoknađuju iznosi, koje je osiguranik obvezan platiti za gubitak ili oštećenje kontejnera, opreme, goriva i drugih stvari ukrcanih na osigurani brod, a koji nisu teret, kao i za osobne stvari svake osobe na tom brodu. Osiguranjem nije pokrivena

odgovornost za štete na imovini, koja je sastavni dio broda ili je u vlasništvu osiguranika ili je on koristi na temelju ugovora o zakupu.[6]

6.4.5. Odgovornost za tjelesne ozljede, bolest i smrt

6.4.5.1. Odgovornost za posadu broda

Klub je obvezan platiti naknadu za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, bolesti ili smrti svakog člana posade broda, koji je na osiguranom brodu ili na putovanju do broda ili od njega. Klub je obvezan naknaditi i bolničke, liječničke, pogrebne i druge troškove nastale u vezi s tom ozljedom, bolesti ili smrti.

6.4.5.2. Odgovornost za druge osobe (putnici, lučki radnici i drugi)

Klub je obvezan platiti naknadu za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede, bolesti ili smrti, kao i bolničke, liječničke, pogrebne i druge troškove nastale u vezi s tom ozljedom, bolesti ili smrti.[6]

6.4.6. Obveze prema posadi broda

Klub je obvezan, osim za tjelesne ozljede, bolest i smrt članova posade, naknaditi osiguraniku i druge troškove, koje je on obvezan snositi članovima posade prema propisima ili ugovoru o radu. Tim su pokrićem obuhvaćene plaće članova posade za vrijeme liječničke ili bolničke obrade u inozemstvu, za vrijeme čekanja na repatrijaciju, kao i za vrijeme povratka. Osiguranik će biti obeštećen i za naknade, koje je on obvezan isplatiti članovima posade u inozemstvu, zbog prestanka zaposlenja u slučaju gubitka broda ili brodoloma. Za sve obveze brodara koje se temelje na ugovoru o radu, pruža se pokriće uz uvjet da je klub odobrio sadržaj ugovora o radu.[4]

Klupskim pokrićem obuhvaćeni su i troškovi repatrijacije i zamjene zapovjednika ili člana posade koji je umro ili je napustio brod zbog ozljede, bolesti ili svojevoljno. Klub je obvezan naknaditi brodaru troškove povratnog putovanja članova posade, kada ta potreba proistječe iz propisa ili ugovora o radu, koji su odobrili direktori.

Postoje slučajevi kada su plaće brodarske posade naknadive iz ugovora o osiguranju broda ili se priznaju u zajedničku havariju. U takvim slučajevima i u količini u kojoj su naknadivi iz police osiguranja broda klub nije u obvezi naknaditi brodaru te troškove.[6]

6.4.7. Osobne stvari članova posade i drugih osoba

Klub je obvezan obeštetiti brodara za iznose koje je on obvezan isplatiti članovima posade i drugim osobama na brodu za gubitak ili oštećenje njihovih osobnih stvari (*effects*) osim za gotov novac, vrijednosne papire i dragocjenosti.

Ako se odgovornost brodara temelji na ugovoru, a brodar inače ne bi bio odgovoran, pruža se pokriće uz uvjet i do granica koje su prethodno u pisanom obliku odobrili direktori. Osiguranjem nije pokrivena ni odgovornost za stvari koje po mišljenju direktora ne spadaju u bitne potrepštine pomoraca.[6]

6.4.8. Novčane kazne

Klub je obvezan nadoknaditi brodaru novčane kazne (globe), koje je on na temelju sudske odluke ili upravnih vlasti obvezan platiti u odnosu na osigurani brod. U klupskim pravilima navode se kazne za:[6]

- povredu zakonskih i drugih propisa u odnosu na sigurnost na radu,
- manjak ili višak u predaji tereta ili propust u primjeni propisa, koji se odnose na prijavljivanje tereta ili dokumentaciju o teretu,
- krijumčarenje ili povredu carinskih propisa,
- povredu propisa o useljavanju,
- istjecanje ulja ili drugih opasnih tvari iz osiguranog broda,
- postupak ili propust člana posade osiguranog broda ili drugog službenika, odnosno zastupnika brodara.

Ako je kazna za člana posade uslijedila zbog njegovog namjernog propusta, brodar nema pravo od kluba potraživati naknadu. Također, klub nije obvezan nadoknaditi brodaru kazne zbog prekrcanosti njegovog broda ili za nedopušten ribolov, iz razloga što brodar

mora snositi posljedice svoje neumjerenosti za većom zaradom.[6] Neki klubovi za ovu kategoriju šteta predviđaju primjenu franšize.

6.4.9. Istražni i kazneni postupak

Uz uvjet da direktori prema svom diskrecijskom ovlaštenju to odobre, klub će obeštetiti brodara za troškove i izdatke koje učini u zaštiti svojih interesa u istražnim postupcima, glede gubitka ili nezgode osiguranog broda ili u vezi s obranom u kaznenom postupku, koji se u inozemstvu vodi protiv zapovjednika ili člana posade osiguranog broda.[6]

6.4.10. Karantenski troškovi

Klub će obeštetiti brodara za izvanredne troškove, koji su nastali kao izravna posljedica pojave neke zarazne bolesti na brodu. Izvanredni troškovi uključuju troškove broda za vrijeme karantene i troškove dezinfekcije broda, a odnose se na troškove goriva i tegljenja do mjesta određenog za karantenu ili od tog mjesta, troškove ulaska broda u sklonišnu luku, troškove iskrcaja i ponovnog ukrcaja tereta, troškove iskrcaja i ponovnog ukrcaja putnika, plaće i troškove uzdržavanja posade i dr.[6]

6.4.11. Slijepi putnici

Klupskim osiguranjem pokrivena je odgovornost i troškovi brodara nastali u vezi slijepih putnika na brodu. Prema tom pravilu obično su pokriveni i troškovi brodara u odnosu na bjegunce, izbjeglice ili spašene osobe na moru, ali jedino ako je član pravno odgovoran za troškove ili su ti troškovi poduzeti uz odobrenje direktora kluba.[6]

6.4.12. Skretanje broda

Opće je načelo pomorskog prava da je opravdano namjerno skretanje broda od ugovorenog pravca putovanja samo radi spašavanja života osoba, bilo da su one na osiguranom brodu ili na drugom brodu koji je pozvao u pomoć. Klupsko osiguranje je iz tog razloga u takvim slučajevima prošireno i na naknadu troškova skretanja, i to samo za čiste troškove goriva, osiguranja, plaća, zaliha i lučkih troškova, uz uvjet da je odluka o skretanju bila razborito donesena i samo radi spašavanja života.[6]

6.4.13. Osiguranje profesionalnih spašavatelja

Ako je član kluba vlasnik ili upravitelj tegljača ili drugih plovila specijaliziranih za spašavanje, uz poseban sporazum s direktorima kluba i utvrđene uvjete, klub pruža pokriće za odgovornost, novčane kazne i troškove koji mogu nastati u vezi s operacijom spašavanja u kojoj je sudjelovao član.[6]

6.4.14. Spašavanje osoba

Iz osiguranja se nadoknađuju iznosi koje u rijetkim situacijama osigurani brod duguje trećim osobama za spašavanje osoba na osiguranom brodu, ali samo onda i u mjeri u kojoj ti iznosi kao troškovi spašavanja nisu naknadivi iz ugovora o osiguranju broda učlanjenog u klub.[6]

6.4.15. Doprinosi u zajedničku havariju

Iz osiguranja se nadoknađuju troškovi zajedničke havarije ili spašavanja, koje je član kluba (brodar) ovlašten potraživati od korisnika prijevoza na ime njegovog doprinosa u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja, ali koje potraživanje pravno nije u mogućnosti realizirati, zato što je povrijedio ugovor o prijevozu.

Klub će također obeštetiti člana za dio doprinosa broda u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja, koji nije naknadiv iz ugovora o osiguranju broda zbog podosiguranja, odnosno zbog toga što je vrijednost broda prema kojoj je određen doprinos

broda u zajedničku havariju ili troškovima spašavanja viša od osigurane vrijednosti iz police osiguranja broda.

Klubovi svojim pravilima obvezuju brodare da kroz godinu ocjenjuju osigurane svote i usklađuju ih s promjenama na tržištu, tako da one uvijek budu odgovarajuće (*proper value*).[6]

6.4.16. Odgovornost u odnosu na podrtinu osiguranog broda

Klupskim su pokrićem osim u okviru osiguranja odgovornosti iz sudara, obuhvaćeni i drugi slučajevi uklanjanja podrtine osiguranog broda. Osiguranjem su obuhvaćeni troškovi dizanja, micanja, uništenja i obilježavanja podrtine osiguranog broda, kada je to obvezno na temelju zakona ili se te radnje izvode na trošak i rizik člana. Pokrivena je i odgovornost člana za štete koje mogu proizaći iz toga. Od spomenutih troškova, odbija se vrijednost spašenih stvari i vrijednost same podrtine i nadoknađuje se samo ostatak.

Ako je član prije poduzimanja čina uklanjanja podrtine ustupio podrtinu drugoj osobi (osim napuštanja u korist osiguratelja broda), klub nije obvezan nadoknaditi troškove njenog uklanjanja.[6]

6.4.17. Onečišćenje

P.&I. osiguranjem obuhvaćeno je pokriće odgovornosti, gubitka, oštećenja i troškova nastalih kao posljedica ispuštanja ili istjecanja ulja i drugih opasnih tvari s osiguranog broda. Tim su osiguranjem pokrivene i obveze vlasnika osiguranog broda prema spašavatelju za tzv. posebnu naknadu (eng. *special compensation*) prema *Konvenciji o spašavanju iz 1989. godine,* kako je ugovoreno *SCOPIC klauzulom* uz ugovor o spašavanju. P.&I. klub pruža jamstvo spašavatelju za izdatke koji se priznaju prema toj klauzuli.

Osiguranje uključuje i gubitak, oštećenje ili troškove koji proizlaze iz članstva u *TOVALOP* ili nekom drugom ugovoru odobrenom od direktora. Također, osiguranjem su pokriveni i troškovi člana zbog izbjegavanja šteta ili smanjenja već nastalih šteta od

onečišćenja, kao i izdaci člana u provedbi naloga vlasti, kako bi se spriječilo i smanjilo onečišćenje.[6]

6.4.18. Odgovornost iz tegljenja

Klupskim osiguranjem pokrivena je odgovornost člana za fizičke i tjelesne štete, koja proizlazi iz ugovora o tegljenju osiguranog broda koje je uobičajeno radi ulaska, izlaska ili premještanja broda u luci. Klub pruža pokriće i za odgovornost iz komercijalnog tegljenja, ako je to osiguranje posebno ugovoreno s direktorima.[6]

6.4.19. Troškovi nastali u vezi s napucima kluba

Osiguranjem su pokriveni gubici, oštećenja i troškovi, koji su razborito poduzeti od strane člana u izvršenju pisanih naputaka kluba u odnosu na osigurani brod.[6]

6.4.20. Pravni troškovi

Klub će obeštetiti brodara za troškove izvanrednih mjera koje su razborito poduzete nakon nezgode u kojoj je sudjelovao osigurani brod, zbog zaštite od neopravdanih ili pretjeranih zahtjeva trećih osoba u vezi s njegovom odgovornošću pokrivenom osiguranjem, kao i za troškove pravnih postupaka.[6]

6.4.21. Razni drugi troškovi

Prema tzv. *Omnibus Rule*, odbor direktora kluba na temelju svog potpunog diskrecijskog prava može odlučiti da se članu osim navedenih iznosa, nadoknadi i svaki drugi iznos u odnosu na gubitke, odgovornosti i troškove proizašle iz gospodarenja brodom, a koji prema njihovom mišljenju spadaju u okvir klupskog pokrića. Odluka o tome se mora donijeti jednoglasno i ne obrazlaže se.[6]

6.5. ISKLJUČENJA I OGRANIČENJA KLUPSKOG OSIGURANJA

Osim zakonskih isključenja iz osiguranja, u odnosima iz P.&I. osiguranja primjenjuju se i ugovorena isključenja i ograničenja, koja se nalaze u pravilima kluba, a mogu se razvrstati na:[6]

- opća isključenja,
- isključenja u odnosu na odgovornost za teret,
- odredbe o franšizama.

6.5.1. Opća isključenja

Opća isključenja iz klupskog osiguranja obuhvaćaju sljedeće slučajeve isključenja:[6]

- za nezakonite prijevoze,
- štete pokrivene osiguranjem broda (eng. *hull insurance*),
- gubitak vozarine,
- odgovornost iz spašavanja osim prema sporazumu,
- štete uzrokovane raznim rizicima,
- štete uzrokovane nuklearnim rizicima,
- štete namjerno uzrokovane od strane osiguranika.

Članu kluba osiguranje je dodijeljeno u svojstvu brodovlasnika, a ne lučkog slagača, terminal operatora, skladištara i slično. Pokriće je ograničeno na odgovornost propisanu zakonskim i drugim propisima. Za osiguranje odgovornosti veće od propisane potrebno je posebno ugovorno određenje.

6.5.2. Isključenja u odnosu na odgovornost za teret

Uz sve navedene osigurane rizike i štete, također postoje i brojna isključenja i ograničenja u odnosu na odgovornost člana kao pomorskog prijevoznika, a inače postoje ova isključenja:[6]

- za štete koje su nastale kao posljedica skretanja broda,
- iskrcaj tereta u luci koja nije i ugovorena odredišna luka,

- predaja tereta bez prezentacije originala teretnice,
- namjerno pogrešno datirana teretnica u dogovoru s krcateljem,
- ispostavljanje čiste teretnice usprkos postojanju razloga za unošenje identitetnih klauzula u odnosu na stanje tereta, vrstu ili obilježje njegove količine,
- uvjeti prijevoza za brodara ne smiju biti teži od onih propisanih *Haaško-Visbyjskim pravilima*,
- nepravilno slaganje tereta,
- troškovi otpreme tereta iz iskrcajne luke do ugovorene odredišne luke,
- štete nastale zbog prekrcavanja broda,
- štete nastale prije ukrcaja ili poslije iskrcaja s pomorskog broda (osim prema *Combined Transport Bill of Lading* koju je odobrio klub),
- štete na teretu kovanog novca, plemenitih metala ili dragog kamenja, dragocjenosti, vrijednosnih papira i slično bez pisane suglasnosti direktora.

6.5.3. Odredbe o franšizama

Jednako kao i u osiguranju brodova i tereta, sustav franšiza primjenjuje se i u P.&I. osiguranju. Na taj način se ostvaruje ušteda troškova kod malih šteta, osiguranik se potiče za poduzimanje preventivnih mjera i visinom franšize utječe se na cijenu osiguranja. U pravilima samo nekih klubova postoje odredbe o primjeni franšize kod određenih šteta. To ne znači da se franšize ne primjenjuju u drugim klubovima, samo se ugovaraju u direktnom kontaktu člana i kluba kod ugovaranja osiguranja.[6] Obe ugovorne strane mogu poduzeti inicijativu za primjenu franšize.

7. OBVEZNO OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI

Obvezno osiguranje uvedeno je isključivo za one pravne odnose gdje po ocjeni zakonodavca postoji opći interes zaštite treće (nedužne) osobe, odnosno žrtve. Uvođenje obveznog osiguranja može proizlaziti i iz međunarodne obveze neke države iz nekog međunarodnog sporazuma.

Propisivanje obveznog osiguranja od odgovornosti za neke vrste pravnih odnosa obično je praćeno i uvođenjem instituta *izravne tužbe* (lat. *actio directa*, eng. *direct action*) prema osiguratelju odgovornosti. Pomoću tog instituta trećoj se oštećenoj osobi omogućuje ostvarivanje naknade štete izravno od osiguratelja, s pravom na tužbu, a ne od štetnika.[6] Na takav način se brže i sigurnije uspostavlja stanje koje je postojalo prije štetnog događaja, što je i temeljna svrha uvođenja obveznog osiguranja od odgovornosti i instituta izravne tužbe.

U našem je pravnom sustavu izravna tužba predviđena za sve forme ugovorno-obveznog osiguranja.[3]

7.1. OBLICI OBVEZNIH OSIGURANJA

Pod pojmom pomorska obvezna osiguranja od odgovornosti u našem pravnom sustavu podrazumijevaju se obvezna osiguranja predviđena odredbama Pomorskog zakonika, koja znače primjenu međunarodnih pomorskih konvencija i obvezno osiguranje od odgovornosti predviđeno za vlasnike brodica i jahti odredbama *Zakona o obveznim osiguranjima u prometu* (ZOOP).[8]

U našem pravnom sustavu postoje sljedeća obvezna pomorska osiguranja od odgovornosti:

- Prema *Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu* vlasnik brodice ili jahte na motorni pogon čija je snaga porivnih strojeva veća od 15 Kw, registrirane za šport i razonodu, dužan se osigurati od odgovornosti za štetu koju uporabom brodice odnosno jahte može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja. Također, *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu* navodi da se trećim osobama ne smatraju osobe koje se nalaze na brodici odnosno jahti kojom je prouzročena šteta i osobe koje se nalaze na drugoj brodici, jahti, brodu

odnosno drugom plovnom objektu.[13] Trećim osobama smatraju se jedino osobe u moru (kupači i sl.). Ta obveza tereti i vlasnika inozemne brodice ili jahte koja ulazi u teritorijalno more Republike Hrvatske*;*

- *Pomorski zakonik* i *Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem* propisuju da brod koji kao teret prevozi više od 2.000 tona ulja mora imati osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za pokriće odgovornosti za štete od onečišćenja uljem;
- Prema *Pomorskom zakoniku* i *Konvenciji o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova*, poduzetnik nuklearnog broda mora održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo koje pokriva njegovu odgovornost za nuklearnu štetu.[6]

7.2. PRAVO TREĆE OSOBE NA IZRAVNU (DIREKTNU) TUŽBU

Pravo na izravnu tužbu podrazumijeva zakonom utemeljeno pravo, da osoba koja je pretrpjela štetu događajem za koji odgovara osiguranik, a ta osoba nije subjekt ugovora o osiguranju (tzv. treća osoba), može izravno od osiguratelja odgovornosti zahtijevati naknadu štete, a da prethodno nije potrebno u posebnom sudskom postupku utvrđivati odgovornost osiguranika. Pravo na naknadu štete ograničeno je na iznos pretrpljene štete, odnosno iznos osigurateljeve obveze. Propisivanjem tog prava, oštećena osoba stječe pravo na ostvarivanje naknade štete izravno od osiguratelja, čemu se osiguratelj ne može protiviti.[8] Na taj način ojačava se pravni položaj treće oštećene osobe, pa se u novijem razvoju prava uvodi u odnosima kada za takvo rješenje postoji opći interes. Pod takvim odnosima misli se na one odnose za koje je propisano obvezno osiguranje od odgovornosti. S tim u vidu, pravo na izravnu tužbu karakteristično je za domaće i međunarodno, odnosno konvencijsko pravo.

U kontinentalnom i anglosaksonskom pravnom sustavu odnos prema izravnoj tužbi znatno se razlikuje. U tradicionalnom kontinentalnom pravu ideja o izravnoj tužbi nije strana, odnosno smatralo se prihvatljivim priznati propisima takvo pravo trećoj oštećenoj osobi, kada je riječ o općem društvenom interesu, dok se s druge strane u zemljama tradicije *common law-a*, izravna tužba treće osobe protiv osiguratelja smatra neprirodnom i protivnom temeljnom načelu ugovornog prava (lat. *res inter alios acta*), prema kojem treća osoba, koja nije stranka ugovora, ne može uživati pravo iz tog ugovora. U tim je državama

izravna tužba rijetka iznimka i bila je dozvoljena samo u slučaju likvidacije ili stečaja osiguranika.[2]

Postoje brojni razlozi uvođenja prava treće oštećene osobe na izravni zahtjev prema osiguratelju odgovornosti:[5]

- veća sigurnost naplate,
- pojednostavljenje postupka,
- brže ostvarivanje naknade,
- udovoljavanje zahtjevu javnog poretka, da se uspostavi prijašnje stanje poremećeno štetnom radnjom,
- onemogućavanje pojave da osiguranik (štetnik) zadrži ostvarenu osigurninu i da je ne proslijedi oštećenom,
- izbjegava se mogućnost zlonamjernih dogovora između oštećenog i osiguranika.

7.3. *PAY TO BE PAID* UGOVORNA ODREDBA

Prema klupskim pravilima, P.&I. klub (osiguratelj) nije obvezan isplatiti naknadu iz osiguranja svom članu (osiguraniku), sve dok osiguranik prethodno ne plati iznose koje je obvezan platiti trećoj osobi u vezi sa svojom odgovornošću . To je tzv. odredba *pay to be paid* ili *first paid rule* i jedno je od glavnih načela na kojima funkcionira osiguranje u P.&I. klubovima. Za obvezu osiguratelja nije dovoljno utvrditi odgovornost osiguranika, a time i njegovu dužnost naknade štete, već je važan uvjet za ostvarivanje prava iz osiguranja da je osiguranik stvarno izvršio isplatu naknade štete.[3]

Ugovorna odredba *pay to be paid* sadržana je u pravilima svih P.&I. klubova i pravno je valjana samo u ugovorno neobveznim osiguranjima od odgovornosti. Na taj način se učinak te odredbe proteže i na odnose treće osobe prema osiguratelju u odnosima iz izravne tužbe, jer treća osoba u neobveznim osiguranjima (eng. *indemnity insurance*) od odgovornosti nema samostalan pravni položaj, što znači da joj osiguratelj može isticati sve prigovore koje može isticati i osiguraniku.[8]

7.4. IZRAVNA TUŽBA PREMA POMORSKOM ZAKONIKU

Prema *Pomorskom zakoniku izravna* tužba predviđena je odredbama koje reguliraju ugovor o osiguranju i odredbama koje znače primjenu međunarodnih pomorskih konvencija, a za ugovore o pomorskom osiguranju izravna je tužba predviđena samo u dva slučaja: u obveznim osiguranjima od odgovornosti i za tražbine članova posade broda zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja.[8]

Pomorski zakonik navodi da u slučaju osiguranja odgovornosti osiguranika za štete nanesene trećim osobama oštećenik može zahtijevati neposredno od osiguratelja naknadu štete, koju je pretrpio događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze.[9]

Pravna pozicija oštećene osobe prema osiguratelju odgovornosti ovisi o tome je li riječ o obveznom ili neobveznom osiguranju od odgovornosti, bez obzira na to što u oba slučaja oštećenik ima pravo postaviti izravni zahtjev osiguratelju odgovornosti. Iz takvog zakonskog uređenja slijedi da:[3]

- Pravo na izravnu tužbu nije uvjetovano nemogućnošću naplate od odgovorne osobe;
- Obveza osiguratelja prema oštećeniku u granicama je obveze prema osiguraniku;
- Zakonik ne pravi razliku između obveznog i neobveznog osiguranja od odgovornosti.

Uvođenje izravne tužbe u obveznim osiguranjima od odgovornosti opće je prihvaćeno, pa se tome priklonio i naš zakonodavac. Na taj način se dodatno osigurava smisao uvođenja obvezatnosti tih osiguranja. U tom su pogledu tražbine članova brodske posade za štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti iznimka. Prema *Pomorskom zakoniku* izravna je tužba predviđena samo u dva slučaja:[6]

- u obveznim osiguranjima od odgovornosti,
- za tražbine članova posade broda zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanje zdravlja.

Iako se u okviru P.&I. osiguranja brodarima pruža zaštita i za njihovu odgovornost prema članovima posade za smrt, tjelesne štete ili narušavanje zdravlja, takvo osiguranje još uvijek nije obvezno i temelji se na ugovoru stranaka, pa prema tome takvo osiguranje ne ispunjava uvjete za izravnu tužbu. Bez obzira na te činjenice, u našoj je stručnoj javnosti postojala opća suglasnost da članove brodske posade zbog njihovog posebnog položaja i specifičnosti posla kojim se bave, treba dodatno zaštititi institutom izravne

tužbe. Prema posebnim odredbama *Pomorskog zakonika* izravna je tužba predviđena za štete od onečišćenja, te za nuklearnu štetu.[6]

7.5. PRAVNI POLOŽAJ POMORACA I PRAVO NA IZRAVNU TUŽBU

Odredbama o osiguranju odgovornosti *Pomorskog zakonika,* propisano je pravo pomoraca kao treće osobe na izravnu tužbu prema pomorskom osiguratelju od odgovornosti za njihove tražbine zbog smrti, tjelesne ozljede ili narušavanja zdravlja. Za ostvarivanje prava pomoraca iz obveznih osiguranja predviđenih *Konvencijom o radu pomoraca* (eng. *Maritime Labour Convention - MLC*), od izuzetne je važnosti pitanje njihovog prava da izravno od osiguratelja (P.&I. kluba), potražuju naknadu tih tražbina, odnosno pravo na izravnu tužbu.[8]

Prema *Konvenciji o radu pomoraca*, svaki pomorac ima pravo na neškodljivo i sigurno radno mjesto koje udovoljava standardima sigurnosti, na poštene uvjete zapošljavanja, dostojne radne i životne uvjete na brodu, zdravstvenu zaštitu, medicinsku njegu, mjere za poboljšanje životnih i radnih uvjeta, te druge vrste socijalne zaštite.[8] Najvažnijim odredbama *Konvencije* smatraju se one koje osiguravaju minimalni standard zaštite zdravlja i medicinske skrbi u zaštiti pomoraca od financijskih posljedica pojave bolesti, povreda ili smrti u vezi s njihovim zaposlenjem.

Uključivanjem obveznog osiguranja pomoraca u konvencijski sustav pomorskog radnog prava, bitno je poboljšan pravni položaj pomoraca u odnosu na prijašnju situaciju. Taj sustav nije do kraja razrađen, pa se u njegovoj provedbi javljaju razne dvojbe. Pogodna je okolnost što je velika većina nejasnoća u praksi već uklonjena u odnosima samih gospodarstvenika, osobito putem P.&I. klubova, koji su pokazali nezaobilaznost kada je u pitanju zaštita interesa brodara i pomoraca općenito.

Potpuna zaštita pomoraca i poboljšanje njihovog pravnog položaja kao slabije strane, u odnosu na brodara i osiguratelja, može se ostvariti isključivo ako je sustav obveznog osiguranja pomoraca kristalno jasan i provediv bez otežavajuće procedure, tako da ne ostavlja nikakve dileme kako djeluje i tko je odgovoran za njegovo provođenje.[8]

8. ZAKLJUČAK

Pomorsko osiguranje razvijalo se paralelno s rastom i razvojem trgovine i prometa, prilagođavajući svoje uvjete i oblike izmijenjenim tehničkim i gospodarstvenim prilikama i potrebama robnog prometa i transporta. Danas, nije moguće niti zamisliti pomorski promet bez odgovarajuće zaštite putem osiguranja. Zbog visokih osiguranih vrijednosti brodova i određenih rizika postoji duga tradicija pravila i uvjeta osiguranja, koji se primjenjuju gotovo u cijelom svijetu. Zaštita se postiže sklapanjem ugovora o pomorskom osiguranju, no rizike odgovornosti prema trećim osobama brodari osiguravaju učlanjenjem u P.&I. klubove specijalizirane za takva pokrića. Rizik odgovornosti prema trećim osobama općenito se ne uklapa u kategorizirane oblike osiguranja rizika gubitka ili oštećenja predmeta koji obilježavaju pomorsko osiguranje, pa tako pomorskim osiguranjem nije pokriven taj rizik ako o tome ne postoji posebno ugovorno određenje.

Specifičnost klupskog osiguranja posljedica je same prirode rizika i načina njihovog pokrivanja na uzajamnoj osnovi, što omogućuje da rizici ne zahvate samo jednu osobu, nego raspodjelu između članova, čime se umanjuje financijska nesigurnost u poslovanju. Učlanjenjem u klub preuzima se prema svim ostalim članovima obveza zajedničkog sudjelovanja u snošenju šteta. P.&I. klubovi pružaju pokriće u granicama odgovornosti koje su propisane za brodara. Brodar ne odgovara za čitavu štetu, nego samo do propisanih granica, uz uvjet da ne postoji razlog za gubitak prava na ograničenje. Osim zakonskih isključenja iz osiguranja, u odnosima iz P.&I. osiguranja primjenjuju se i ugovorena isključenja i ograničenja, koja se nalaze u pravilima kluba.

Sklapanjem ugovora o osiguranju uzajamno za obje stranke nastaje obveza za izvršenje ugovorom predviđenih dužnosti. Ugovaratelj se obvezuje platiti premiju osiguranja, a osiguratelj isplatiti naknadu za štetu ako se ostvario osigurani slučaj. Potreban je sporazum stranaka o minimumu elemenata ugovornog odnosa, kako bi se radilo o pravnom poslu osiguranja. U suvremenoj pravnoj teoriji, odgovornost za štetu određuje se kao obvezni odnos u kojem je jedna strana dužna popraviti štetu drugoj strani, a druga strana je ovlaštena zahtijevati takav popravak. Postojanje subjekata obveznog odnosa odgovornosti za štetu je prva pretpostavka odgovornosti za štetu.

Prema *Pomorskom zakoniku,* institutskim klauzulama za osiguranje brodova osigurane su tri četvrtine odgovornosti za štete iz sudara brodova, dok jednu četvrtinu osiguravaju P.&I. klubovi. Njihove osnovne odredbe poslužile su prilikom izrade drugih

institutskih klauzula za posebne namjene u osiguranju brodova. Institutske klauzule za osiguranje brodova sadrže i tzv. *Collision Liability Clause* ili *Running Down Clause*. Prema toj klauzuli, osiguratelj je obvezan za tri četvrtine svakog iznosa koji je osiguranik isplatio na ime naknade štete i što je nastala kao posljedica sudara.

Obvezno osiguranje uvedeno je isključivo za one pravne odnose gdje po ocjeni zakonodavca postoji opći interes zaštite treće osobe, odnosno žrtve. Pod pojmom pomorska obvezna osiguranja od odgovornosti u našem pravnom sustavu podrazumijevaju se obvezna osiguranja predviđena odredbama *Pomorskog zakonika*, koja znače primjenu međunarodnih pomorskih konvencija i obvezno osiguranje od odgovornosti predviđeno za vlasnike brodica i jahti odredbama *Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*. Propisivanje obveznog osiguranja od odgovornosti za neke vrste pravnih odnosa obično je praćeno i uvođenjem instituta *izravne tužbe* prema osiguratelju odgovornosti. Uvođenje izravne tužbe u obveznim osiguranjima od odgovornosti opće je prihvaćeno, pa se tome priklonio i naš zakonodavac. Uključivanjem obveznog osiguranja pomoraca u konvencijski sustav pomorskog radnog prava, bitno je poboljšan pravni položaj pomoraca u odnosu na prijašnju situaciju.

Osiguranje odgovornosti u novije je vrijeme dobilo sve veću važnost i danas je jedno od najznačajnijih, pravno najsloženijih, ali i najinteresantnijih vrsta osiguranja. Učlanjenja brodara u P.&I. klubove pokazala su se korisnim, jer su brodari na taj način uspijevali provesti osiguranje brodova po znatno nižim stopama. Tradicionalni rizici odgovornosti ostaju težište P.&I. pokrića, ali je područje s godinama prošireno kako bi se mogla obuhvatiti raznolikost određenih rizika, koji su postali važniji tek u suvremeno doba.

LITERATURA

[1] Medić, M.: *Osiguranje odgovornosti brodara putem P.&I. klubova*, Praktični menadžment: stručni časopis za teoriju i praksu menadžmenta, god.1, br.1, Zagreb, 2010.

[2] URL: http://hrcak.srce.hr/file/101250 (22.08.2017.).

[3] Padovan, A. V.: *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Zagreb, 2012.

[4] Pavić, D.: *Pomorsko osiguranje*, knjiga II, Zagreb, 1994.

[5] Pavić, D.: *Pravo pomorskog osiguranja*, Zagreb, 1997.

[6] Pavić, D.: *Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti*, Svijet osiguranja, Zagreb, 2000.

[7] Pavić, D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.

[8] Petrinović, R.: *Osiguranje odgovornosti brodara za štete iz sudara brodova* (magistarski rad), Split, 2001.

[9] Petrinović, R; Lovrić, I.: *Osiguranje pomoraca prema novoj Konvenciji o radu pomoraca* (izvorni znanstveni članak), Poredbeno pomorsko pravo, god. 54, br. 169, str. 145-170, 2015.

[10] URL: http://hrcak.srce.hr/file/101250 (30.08.2017.).

[11] *Pomorski zakonik RH*, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15.

[12] Rukavina, B.: *Pravo pomorskog osiguranja*, Pomorski fakultet u Rijeci

[13] URL:http://www.pfri.uniri.hr/~biserka/documents/PRAVO_POMORSKOG_OSIGURANJA_PPPO.pdf (03.09.2017.).

[14] Vasilj, A.; Bošnjak, M.: *Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu - potreba unifikacije pomorskog prava*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, br. 3, Split, 2011.

[15] URL: http://hrcak.srce.hr/file/107778 (23.08.2017.)

[16] Vedriš, M; Klarić, P.: *Građansko pravo*, Zagreb, 1998.

[17] *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*, Narodne novine br. 151/05, 36/09, 75/09 i 76/13