

Uloga P&I kluba u osiguranju odgovornosti broda

Mikelić, Ante

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:792110>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-03**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Preddiplomski sveučilišni studij Nautika i tehnologija pomorskog prometa (jednopedmetni - redoviti)



**ULOGA P&I KLUBOVA U OSIGURANJU ODGOVORNOSTI
BRODOVA**

Završni rad

Zadar, 2024.

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Preddiplomski sveučilišni studij Nautika i tehnologija pomorskog prometa (jednopedmetni -
redoviti)

**ULOGA P&I KLUBOVA U OSIGURANJU ODGOVORNOSTI
BRODOVA**

Završni rad

Student/ica:

Ante Mikelić

Mentor/ica:

izv. prof. dr. sc. Marija Pijaca

Zadar, 2024.





Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Ante Mikelić**, ovime izjavljujem da je moj **završni** rad pod naslovom **Uloga P&I klubova u osiguranju odgovornosti brodova** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 30. ožujka 2024.

SADRŽAJ

Sažetak	I
Abstract	I
Uvod.....	II
1. Definicija P&I osiguranja i P&I kluba	1
2. Povijest nastanka P&I klubova.....	3
3. Međunarodna grupa P&I klubova.....	7
3.1. Funkcija predstavnika u Međunarodnoj grupi P&I klubova	8
3.2. Tržišno reosiguranje unutar Međunarodne grupe P&I klubova.....	8
3.3. Rad i upravljanje unutar Međunarodne grupe P&I klubova.....	9
4. Osiguranje odgovornosti	11
4.1. Ugovorna odgovornost	12
4.2. Izvanugovorna odgovornost.....	12
4.3. Obveze prema vlastitoj posadi.....	14
5. Opseg pokrića koji pružaju P&I klubovi.....	16
6. Ekonomski odnosi članova P&I kluba	18
6.1. Prihod od uplata	18
6.2. Klupsko reosiguranje	18
6.3. Rezerve i ostale vrste pokrića.....	19
7. Nastup osiguranog slučaja i isplata osigurnine.....	20
8. Prilagođavanje P&I klubova novim izazovima	22
Zaključak	25
Popis literature	26
Popis slika.....	28

Sažetak

P&I klub je neovisna, neprofitna udruga za uzajamno osiguranje koja pruža pokriće svojim članovima iz osiguranja u odnosu na različite vrste rizika. Svaki klub kontroliraju njegovi članovi preko upravnog odbora. P&I klubovi osiguravaju i odgovornost broдача, odnosno broда. Bez te vrste osiguranja ne možemo ni zamisliti organizaciju pomorskog prijevoza. Postoje različite vrste odgovornosti u pomorstvu koje su redovito predmet osiguranja: ugovorna, izvanugovorna i odgovornost prema posadi. Svaka od ovih odgovornosti ima svoje specifičnosti. Sve su te vrste odgovornosti predmet P&I osiguranja. P&I klubovi se udružuju u Međunarodnu grupu P&I klubova koji postoje kako bi organizirali kolektivno osiguranje i reosiguranje za P&I klubove, predstavljali stajališta svojih članova te služila kao forum za razmjenu informacija. Kroz P&I klub članovi dobivaju zaštitu od financijskog gubitka pa je uloga P&I kluba u osiguranju odgovornosti broдача izuzetno važna.

Ključne riječi: P&I klub, brođarska industrija, neprofitna udruga, odgovornost, osiguranje

The Role of P&I Clubs in Ship Liability Insurance

Abstract

The P&I Club is an independent, not-for-profit mutual insurance association that provides insurance coverage to its members against various types of risks. Each club is controlled by its members through a board of directors elected by the membership. P&I clubs also ensure the liability of shippers, and without this type of insurance we cannot even imagine the organization of maritime transport. There are different types of shipowner's liability that are regularly covered by insurance: contractual, non-contractual (third party liability) and crew liability. Each of these shipowner liability has its own specifics. All these types of liability of shippers are subject to P&I insurance. P&I Clubs are united in the International Group of P&I Clubs, which exist to organize collective insurance and reinsurance for P&I Clubs, to represent the views of their members and generally as a forum for the exchange of information. Through the P&I Club, members receive protection against financial loss, so the role of the P&I Club is extremely important for the insurance of shippers' liability.

Keywords: P&I club, shipping industry, non-profit association, third party liability, insurance

Uvod

Udruge za zaštitu i odštetu, koje se nazivaju P&I klubovi (engl. *Protection and Indemnity Clubs*), osiguravaju 90 % svjetske trgovačke flote. Cilj P&I klubova je osigurati članove kluba od različitih rizika s kojima se suočavaju pri obavljanju plovidbenih djelatnosti za koju su namijenjeni, npr. pri prijevozu naftnih resursa, kontejnera naslaganih u više razina i sl. Svake godine najveći P&I klubovi ostvaruju prihod od premija osiguranja veći od milijardu američkih dolara što je, na neki način, potvrda važnosti klubova za njihove članove. [7]

P&I klubovi su skupine vlasnika, brodovlasnika ili zakupaca različitih vrsta plovila na moru koji su se udružile u svrhu uzajamnog osiguranja. [7] Zanimljivi su navodi u literaturi prema kojoj P&I klubovi „postoje u okolini koju su sami izgradili“ te da se u toj okolini posluje na „džentlmenski način“ što podrazumijeva „bez natjecanja i potrebe za promjenama“. [1] Sam pojam *klub/klubovi* upućuje da je riječ o neprofitnim udruženjima. Naime, klubovi su sofisticirana poduzeća s visokotehnološkim komunikacijskim mrežama koja imaju korespondentne diljem svijeta, odnosno umješne savjetnike za ulaganja i dobro upućene osiguratelje i procjenitelje štete. [3, 7]

P&I klubovi su počeli posebno privlačiti pažnju nakon pomorske havarije i ekološke katastrofe tankera *Exxon Valdez*, [3] kada su mediji primijetili da su oni jedini subjekti koji su spremni pružiti osiguranje i isplatiti naknadu štete nastalu izlivanjem nafte. Tada ni u konzorciju *Lloyd's of London*, tradicionalnom osiguratelju za naknadu štete, nije bilo interesa za pružanje osiguranja od rizika u vezi s onečišćenjem mora. S druge strane kritičari P&I klubova optuživali su klubove da su „željni prihoda od premija“ te da „ne prate dovoljno industriju koju osiguravaju“. Neopravdano ih se krivi da „dopuštaju plovidbu brodova koji nisu u plovnom stanju i brodova na kojima radi slabo obučena posada“. [2]

Unutar različitih vrsta pomorskih osiguranja koji se osiguravaju unutar P&I kluba ističe se osiguranje odgovornosti brodarka kao jedna od neophodnih vrsta osiguranja. *Neophodnih* iz razloga izloženosti različitih vrsta plovila, što uključuje brodove, rizicima mora pa se ova vrsta osiguranja nameće kao nužno potrebna. Nekoliko je temeljnih vrsta odgovornosti brodarka koje su predmet osiguranja. Pri tome se misli na ugovornu, izvanugovornu odgovornost te odgovornost prema posadi. Svaka od ovih vrsta osiguranja ima svoje specifičnosti pa je važno jasno naglasiti što svaka vrsta osiguranja osigurava. Zajedničko svakoj od nabrojanih vrsta osiguranja je to da je bez istih nezamisliv pomorski promet. Stoga, cilj je ovoga rada analizirati specifičnosti osiguranja odgovornosti te razjasniti ulogu koju pri tom osiguranju imaju P&I klubovi bez kojih je ova vrsta osiguranja nezamisliva u brodarskoj industriji.

Temom pomorskog osiguranja te osiguranjem odgovornosti brodara, odnosno broda brojni domaći i inozemni autori bavili su se u okviru svog znanstvenog rada te je ta literatura izvrstan izvor za razumijevanje ove teme. U ovom radu koristit će se, stoga, dostupni izvori koji će biti polazna točka u razumijevanju ove problematike. Uz korištenje različite dostupne literature, u radu će se koristiti uobičajene znanstvene metode, posebno metode analize, sinteze i usporedbe.



Slika 1. Exxon Valdez oil tanker

1. Definicija P&I osiguranja i P&I kluba

Osiguranje za zaštitu i odštetu, poznatije kao P&I osiguranje, oblik je uzajamnog pomorskog osiguranja koje pružaju P&I klubovi. Dok društva za pomorsko osiguravanje pružaju pokriće „trupa i strojeva“ te tereta koji se prevozi na moru, P&I klub pruža pokriće za različite rizike koje tradicionalni osiguratelji nerado osiguravaju. Tipično P&I pokriće uključuje nekoliko temeljnih vrsta rizika. Tako razlikujemo pokriće rizike treće strane u vezi sa štetom nastalom na teretu tijekom prijevoza, ratne rizike i rizike u vezi štete okolišu kao što su izlivanje nafte, odnosno onečišćenje.

Odredbe o osiguranju sadrže nacionalni propisi država te su te odredbe važan izvor prava kada je riječ o osiguranju. Npr. u Ujedinjenom Kraljevstvu tradicionalni osiguratelji i P&I klubovi podliježu *Zakonu o pomorskom osiguranju* iz 1906. [2]. Ovaj zakon navodimo iz razloga važnosti Ujedinjenog Kraljevstva u svijetu osiguranja općenito, odnosno činjenice da se upravo na ovom tržištu osiguranja osigurava znatan postotak ukupne svjetske flote. Također, kada je riječ o pravnim izvorima osiguranja u Republici Hrvatskoj, odredbe o pomorskom osiguranju uređuje *Pomorski zakonik*, unutar glave IV., od čl. 684. do 747. Unutar glave IV. *Pomorskog zakonika*, uz zajedničke odredbe, nalaze se odredbe o osiguranju broda, robe, vozarine, odgovornosti te o ostalim raznim osiguranjima. [17]

Nadalje, P&I klub je udruga za uzajamno osiguranje koja svojim članovima omogućuje udruživanje rizika te pruža informacije i usluge zastupanja. Za razliku od društva za pomorsko osiguranje, koje odgovara svojim dioničarima, P&I klub odgovara svojim članovima. U početku su članovi P&I kluba obično bili vlasnici, brodovlasnici, brodari i zakupnici broda, ali u novije vrijeme krug zainteresiranih članova se proširio i na članove društva koja se bave špedicijom i skladištenjem robe u svrhu transporta. [7]

Dok osiguranik plaća *premiju* osiguratelju za pokriće koje traje određeno vrijeme, primjerice godinu dana ili za jedno putovanje, član P&I kluba plaća *doprinosa* (engl. *call*). Doprinosa je svota novca koja se stavlja u zajednički fond P&I kluba. Ako na kraju godine još uvijek ima sredstava u zajedničkom fondu, svaki će član kluba platiti smanjeni doprinosa sljedeće godine ili dobiti povrat novca, međutim ako je klub izvršio veliku isplatu u svrhu naknade štete, članovi kluba morat će odmah platiti dodatni doprinosa za nadopunu zajedničkog fonda. [1] Upravo opisano je temeljni način rada P&I kluba te najvažnija specifičnost prema kojoj se razlikuju od tradicionalnih osiguranja koje pružaju osiguravajuća društva.

Dodajmo da su P&I klubovi međusobno povezani u zajedničku međunarodnu grupu P&I klubova. Sjedište međunarodne grupe P&I klubova nalazi se u Londonu. Klubovi u zajedničkoj međunarodnoj grupi P&I klubova međusobno surađuju kako bi osigurali sredstva u slučaju velikih naknada šteta koristeći se složenim sustavom za utvrđivanje odgovornosti.

Novi članovi obraćaju se P&I klubu izravno ili putem posrednika osiguranja. Učlanjenje se obavlja na temelju prijave odnosno ponude koju budući član popunjava na tipskom obrascu sa svim potrebnim podacima o brodu, izjavom o prihvaćanju klupskih pravila osiguranja (*engl. Rules of the Club*) te drugih pravila. Na obrascu se upisuju podaci koji, između ostalog, utječu na visinu uplate doprinosa. Na obrascu se navode podaci o imenu, starosti, tonaži, vrsti, zastavi i klasi broda za kojeg se P&I pokriće traži, nadalje geografska područja u kojima će brod ploviti, nacionalnost posade i sl. Između članova međunarodne grupe P&I klubova postoji dogovor prema kojem su dužni poštivati stanovita ograničenja u međusobnoj poslovnoj utakmici. Naime, nije moguće ponuditi nikakav popust na visinu premije drugog kluba, no, s druge strane, postoji rivalstvo među klubovima u kvaliteti usluga koje pružaju. Prihvaćanjem ponude od strane kluba, ugovor o P&I osiguranju se smatra sklopljenim, a pravila kluba (*engl. Rules of the Club*) postaju njegovim sastavnim dijelom i mjerodavna su za utvrđivanje prava, obveza i odgovornosti iz ugovora. [2] Za svaki učlanjeni brod P&I klub izdaje uvjerenje (*engl. Certificat of Entry*) te na temelju potpisanog ugovora o udruživanju odgovara pravilima kluba. Međutim, ako se brod proda drugom vlasniku na temelju ugovora o kupoprodaji ili član P&I kluba želi napustiti isti klub prije podmirenja dodatne uplate, dužan je platiti otpusne uplate zasnovane na tekućim predviđanjima dodatne uplate za određenu godinu. Samo članovi s prihvatljivim ugledom smiju se pridružiti P&I klubu, a od bilo kojeg člana P&I kluba, zbog kojeg nastanu gubici za klub uslijed nepažnje ili oni koji su se mogli izbjeći, može se zatražiti da klub napusti. [2, 7]



Slika 2. Exxon Valdez oil spill

2. Povijest nastanka P&I klubova

Kada se govori o pomorskom osiguranju, prvo ime koje se nameće je *Lloyd*. Naime, oko 1680. godine Edward Lloyd otvorio je kafić u Londonu, *Lloyd's Coffee House*, koji je postao mjesto okupljanja vlasnika, brodovlasnika, zapovjednika brodova i gradskih trgovaca koji su pripremali prikladne police osiguranja za brodove i terete. Trgovci, koji su jamčili gospodarski poduhvat za određenu svotu novaca, premiju, potpisivali su vlastita imena ispod tekstova polica. [4] Između 1719. i 1824. godine mnogi vlasnici i brodovlasnici bili su sve manje zadovoljni uvjetima polica. To je bio razlog donošenja pravila kojim je dozvojeno samo dvjema organizacijama, *The Royal Exchange Insurance* i *The London Assurance*, te individualnim Lloyd-ovim potpisnicima da pripremaju pokriće vlasnicima i brodovlasnicima. [4] Zbog visokih premija osiguranja ovog monopola, vlasnici i brodovlasnici su osnovali nekoliko udruženja s ciljem pružanja uzajamnog osiguranja svojim članovima, prvenstveno za pokriće rizika od šteta ili gubitaka njihovih brodova uslijed pomorskih opasnosti ili požara (rizici trupa). [5]

Nadalje, tijekom 17. i 18. stoljeća engleske trgovačke brodove više su puta otele ili uništile mornarice Francuske, Španjolske ili Sjedinjenih Američkih Država. Tako je primjerice tijekom Američkog rata za neovisnost pedeset i pet teško natovarenih engleskih trgovačkih brodova oteto kod rta St. Vincent zajedno s teretom. Bio je to težak udarac britanskoj trgovačkoj floti. [5] Većinu gubitka brodovlasnika nisu pokrili privatni pomorski osiguratelji koji su poslovali na području *Lloyd's Coffee Housea*, koji nisu niti mogli, niti htjeli, preuzeti takve potencijalno katastrofalne rizike. [4, 5]



Slika 3. Lloyds Coffee House

Nova vrsta osiguranja, koja bi se mogla okarakterizirati kao moderno osiguranje, pojavila se u Londonskim *coffee shop*-ovima u 19. stoljeću. Vlasnici, brodovlasnici i zakupnici broda tražili bi osiguratelje za svoje brodove, a vlasnici tereta, bez obzira jesu li otpremnici, uvoznici ili primatelji, osiguravali su svoje terete. Prijevoznici su ubrzo shvatili da često sami mogu biti krivi ako se teret izgubi ili ošteti na moru te su nastojali sklopiti osiguranje od obveza prema trećoj strani u vezi odgovornosti za teret. Osiguratelji su pokazali nespремnost da preuzmu takav neograničen broj rizika pa su vlasnici, brodovlasnici i zakupci odgovorili osnivanjem vlastitih uzajamnih P&I klubova, koji djeluju kao udruženje. Prednost je bila u tome što je klub radio za svoje članove čime su eliminirane profitne marže osiguratelja pa je P&I osiguranje bilo znatno jeftinije. [4]

U početku su osiguravani samo rizici u vezi sa zaštitom, odnosno odgovornost za smrt, tjelesne ozljede osoba, sudar, štete na doku i uklanjanje podrtine. Kasnije su uključeni rizici u vezi s odštetom, odnosno odgovornost za gubitak ili oštećenje tereta i novčane kazne. Kolektivnim snošenjem rizika, u vezi s eventualnim pomorskim gubitcima, članovi su bili u manjoj opasnosti od pojedinačnog poslovnog rizika. Nekoliko klubova, uključujući prethodnike današnjih klubova *Britannia* i *West of England*, osnovano je u Londonu i drugim lučkim gradovima Ujedinjenog Kraljevstva do početka posljednje četvrtine 19. stoljeća. Navedeni i drugi britanski P&I klubovi tijekom 19. stoljeća razvijali su se i napredovali te su bili spremni širiti opseg osigurateljnih usluga kako bi uključili nove i nepredviđene rizike. [4] U drugoj polovici 19. stoljeća broj naknada uvelike se povećao zbog broja putnika koji su emigrirali u Sjevernu Ameriku i Australiju. Brodovlasnici su postali svjesni ograničenja naknada svojih osiguratelja, posebno kada je riječ o šteti uzrokovanoj sudarima brodova. Iako je *Zakonom o trgovačkim brodovima* Ujedinjenog Kraljevstva iz 1854. utvrđeno da pri procjeni zahtjeva za osiguranje vrijednost brodova ne bi trebala biti manja od 15 funti po toni, mnogi su brodovi imali nižu stvarnu tržišnu vrijednost, a postojeće police osiguranja nisu pokrivale razlike u odgovornosti. Također, naknadom štete u slučaju sudara isključivala se četvrtina takve štete. Postojeće police osiguranja broda uključivale su štetu na osiguranom brodu i odgovornost za štetu koju je prouzročio, dok je maksimalan iznos koji su brodovlasnici mogli naplatiti nakon sudara bila osigurana vrijednost broda, a ozlijeđeni članovi posade mogli su tražiti naknadu od svojih poslodavaca. Kasnije se *Zakonom o fatalnim nesrećama* iz 1846., putnicima ili nasljednicima poginulih putnika, olakšalo podnošenje odštetnog zahtjeva. [5]

Godine 1855. osnovana je prva udruga za zaštitu, Društvo za uzajamnu zaštitu brodovlasnika (engl. *Shipowners' Mutual Protection Society*) koji je prethodnik P&I kluba *Britannia*. Namjera kluba bila je djelovati kao uzajamni klub za osiguranje brodova, ali i kao klub za pokrivanje odgovornosti u slučaju gubitka života i tjelesne ozljede te pokrivanje rizika od sudara koji su bili isključeni iz tadašnjih pomorskih policica, posebno za prekoračenje ograničenja u tim policama. Ubrzo su formirane i druge slične udruge. [5]

Rizik od odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta koji se prevozi na osiguranom brodu prvi je put dodan pokriću 1874. godine. Vrijednosti tereta porasle su pa su osiguratelji tereta postali motiviraniji u povratu gubitaka od brodovlasnika, u čemu ih je ohrabrio nešto suosjećajniји pristup sudova. Nakon 1874. mnogi klubovi dodali su klasu odštete kako bi osigurali potrebno pokriće. Nakon toga, većina tih zasebnih klasa spojena je s klasom rezerviranom za izvorne rizike zaštite, a danas je razlika između tih dviju klasa gotovo nestala u okviru P&I klubova. [5]



Slika 4. British shipowners

Dok su izvorni P&I klubovi bili smješteni u različitim gradovima u Ujedinjenom Kraljevstvu, kasnije su osnovani klubovi u Sjedinjenim Američkim Državama i Skandinaviji. [6] Npr. *The American Club*, jedini je P&I klub na zapadu. Nastao je za vrijeme Prvog svjetskog rata iz vanjskopolitičkih razloga. Naime, američki brodovlasnici bojali su se da su postojeći engleski klubovi prebliski Britanskoj vladi i da se njihovom prisutnošću ugrožava neutralni status koji su Sjedinjene Američke Države imale do 1917. Osim toga, kako se američka trgovačka flota povećavala, potreba za domaćim osigurateljem, koji bi nudio zaštitu i odštetu, dobila je "domoljubnu" dimenziju. Također, u Skandinaviji su nastala tri P&I kluba, *Gard* i *Skuld* u Norveškoj i *The Swedish club* u Göteborgu u Švedskoj. [6] Ova tri kluba, s kraja 19.

stoljeća, osnovana su kako bi služili potrebama svojih članova tada već povećih i u svjetskim okvirima značajnih nacionalnih trgovačkih flota.

Ukratko, povijest nastanka P&I klubova obuhvaća razvoj ovih organizacija od 19. stoljeća do danas, kada su postali ključni “igrači” u osiguranju pomorskih brodova i pružanju pravne podrške njihovim članovima. Od svojih skromnih početaka kao zajednice brodovlasnika koji su se udružili radi zajedničke zaštite od financijskih gubitaka, P&I klubovi su evoluirali u profesionalne organizacije s kompleksnim operacijama i globalnim utjecajem. Njihova povijest svjedoči o kontinuiranom prilagođavanju pomorske industrije potrebama svojih članova te njihovoj ključnoj ulozi u osiguranju sigurnosti, stabilnosti i zaštite u pomorskom svijetu.



Slika 5. Bounty merchant ship

3. Međunarodna grupa P&I klubova

Međunarodna grupa P&I klubova predstavlja ključno udruženje P&I klubova diljem svijeta, čineći mrežu organizacija koje pružaju osiguranje odgovornosti u pomorskoj industriji. Ova grupa, poznata i kao "International Group" (IG), osigurava koordinaciju, podršku i predstavljanje interesa svojih članova na globalnoj razini. Kroz svoju povijest i kontinuirano djelovanje, Međunarodna grupa P&I Klubova igra ključnu ulogu u promicanju najboljih praksi, razvoju standarda i zaštiti interesa svojih članova u dinamičnom i složenom okruženju pomorske industrije. Međunarodna grupa P&I klubova postoji kako bi organizirala kolektivno osiguranje i reosiguranje za P&I klubove te predstavila stajališta svojih članova koji pripadaju tim klubovima u vezi s pitanjima koja se odnose na brodarsku industriju i služila kao forum za razmjenu informacija. [6]

Svaki od devetnaest P&I klubova u grupi neovisna je, neprofitna udruga za uzajamno osiguranje, odnosno klub, koja pruža pokriće svojim članovima, u odnosu na odgovornost njihovih tvrtki. Svaki klub kontroliraju njegovi članovi preko Upravnog odbora (u nastavku: odbor) koji je odabralo članstvo. Odbor zadržava odgovornost u odnosu na pitanja vezana za strategiju i politike, ali delegira svakodnevno upravljanje P&I klubom rukovoditeljima s punim radnim vremenom. P&I klubovi, članovi međunarodne grupe P&I kluba, zajedno osiguravaju više od 90 % svjetske tonaže robe u međunarodnom prometu. [6]



Slika 4. International Group of P&I Clubs

3.1. Funkcija predstavnika u Međunarodnoj grupi P&I klubova

Međunarodna grupa P&I klubova djeluje kao “javni glas” njezinih članova koji posebno dolazi do izražaja kada je riječ o donošenju međunarodnih konvencija i pravila koji utječu na odgovornosti vlasnika, brodovlasnika i ostalih članova te na osiguranja. [7] Međunarodni P&I klub također služi kao koristan forum za razmjenu informacija o pitanjima koja se odnose na klubove i njihove članove. To uključuje opća pitanja kao što su onečišćenje naftom, tjelesne ozljede, kao i probleme u određenim lukama ili u vezi s prijevozom određenih vrsta tereta.

Značajan je rad međunarodne grupe P&I klubova na donošenju Konvencije o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem, Fond konvencija, (eng. *Fund Convention*), donesenoj 1971. godine. [18] Prema Fond konvenciji, uspostavljen je sustav dvoslojne odgovornosti i naknade štete. U prvom sloju, brodovlasnik je odgovoran i nadoknađuje štetu, a u drugom, odgovoran je i nadoknađuje štetu Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljima kao zasebna pravna osoba. Fond će isplatiti štetu kada brodovlasnik ne može podmiriti svoje obveze, kada njegovo osiguranje nije dostatno ili kad visina štete premašuje granice brodovlasnikove odgovornosti. [7]

3.2. Tržišno reosiguranje unutar Međunarodne grupe P&I klubova

Iako se P&I klubovi međusobno natječu za posao, smatrali su da je korisno udružiti svoje veće rizike pod okrilje Međunarodne grupe. Ovo udruživanje regulirano je ugovornim sporazumom kojim se definiraju rizici koji se udružuju i način na koji se oni dijele između klubova. Međunarodna grupa P&I klubova osigurava mehanizam za podjelu svih naknada u iznosu većem od 5 milijuna američkih dolara, a manjem od ograničenja u iznosu od oko 4,25 milijardi američkih dolara. Za razinu naknada između 30 milijuna i 2,03 milijardi američkih dolara, klubovi u okviru grupe kupuju reosiguranje na komercijalnom tržištu. Sustav udruživanja osigurava klubovima zaštitu u obliku reosiguranja po nabavnoj cijeni za mnogo više razine, nego što bi inače bilo dostupno na komercijalnom tržištu reosiguranja. [8]

Međunarodna grupa P&I klubova dogovara ugovor o tržišnom reosiguranju kako bi pomogla u rješavanju naknada koja prelaze 30 milijuna američkih dolara. Ovo je najveći pojedinačni ugovor na svjetskom tržištu pomorskog osiguranja. Njime su danas obuhvaćene naknade od članova u visini od nešto više od 2,03 milijardi američkih dolara po šteti, osim ograničenja pokrića za onečišćenje naftom. Objedinjujući na taj način rizike u vezi s velikom većinom tonaže robe u svjetskom prometu, Međunarodna grupa P&I klubova može osigurati maksimalni kapacitet reosiguranja po najboljim uvjetima dostupnim bilo gdje u svijetu. [8]

Budući da Međunarodna grupa P&I klubova dijeli naknade putem sustava udruživanja, u zajedničkom su interesu sprječavanje i kontrola gubitaka te održavanje standarda kvalitete tijekom cijelog razdoblja trajanja članstva.



Slika 5. Balance of P&I club finances

3.3 Rad i upravljanje unutar Međunarodne grupe P&I klubova

Svaki klub za sebe određuje pitanja vezana za strategiju i politike koja su od interesa za Međunarodnu grupu P&I klubova. Odgovornost je upravnog odbora svakog pojedinog kluba da odluči u kojoj mjeri želi delegirati ovlasti svojim rukovoditeljima koji se u njegovo ime bave određenim pitanjima. Rutinsko poslovanje obično se rješava korespondencijom između rukovoditelja klubova u Međunarodnoj grupi P&I klubova ili njihovih predstavnika, koji se također sastaju kao odbor da bi analizirali i razjasnili složenija pitanja, s krajnjim ciljem donošenja preporuka koje bi određeni klubovi trebali uzeti u obzir. [8]

Praćenje ugovora o udruživanju uključuje rukovoditelja Međunarodne grupe P&I klubova ili predstavnike klubova, koji zajedno rade na ispitivanju svih predloženih izmjena ili proširenja pokrića koje pojedini klub pruža, a čiji je cilj procijeniti stalnu kompatibilnost rizika koji se udružuje. Osim toga, oni pregledavaju računovodstvene politike svakog kluba sudionika kako bi omogućili drugim klubovima da prate njegovu financijsku snagu. Uz to, upravljaju ugovornim mehanizmima za dijeljenje šteta s ciljem postizanja pravednog financijskog rezultata među klubovima sudionicima te koordiniraju pojednosti o reosiguranjima udruge. Ugovor svake godine postavljaju posrednici koji djeluju u ime svih klubova sudionika. [8]

Jedna od ključnih uloga Međunarodne grupe P&I klubova jest promicanje najboljih praksi i standarda unutar industrije kako bi se osigurala dosljedna primjena propisa i poboljšala sigurnost plovidbe. Kroz razmjenu informacija, obrazovanje i edukaciju, grupa potiče kontinuirani razvoj svojih članova i unapređenje operativnih procesa u skladu s najnovijim trendovima i regulativama. [12]

Upravljanje unutar Međunarodne grupe P&I klubova odvija se putem strukturiranih odbora, radnih grupa i koordinacijskih tijela koji se bave različitim aspektima rada P&I klubova. Ovi organi omogućuju efikasnu komunikaciju, donošenje odluka i implementaciju strategija usmjerenih na zaštitu interesa članova i poboljšanje usluga koje pružaju. [12]



Slika 6. P&I clubs worldwide

4. Osiguranje odgovornosti

Osiguranje odgovornosti ima ključnu ulogu u zaštiti financijskih interesa osiguranika i osigurava poslovanje u okruženju koje može biti podložno nepredviđenim događajima. Ovaj oblik osiguranja pruža osiguraniku osjećaj sigurnosti i zaštite, omogućujući mu da se koncentrira na svoje poslovne aktivnosti, znajući da su potencijalne financijske posljedice štete prema trećim stranama pokrivena osiguranjem. Primjena osiguranja odgovornosti nije samo puko zadovoljavanje zakonskih obveza, već i odražava odgovorni pristup poslovanju i brigu za interese svojih klijenata, partnera i šire zajednice. Kroz ovaj oblik osiguranja, osiguranik pokazuje svoju spremnost da preuzme odgovornost za eventualne štete koje mogu nastati kao posljedica njegovih aktivnosti ili proizvoda te da se brine za dobrobit i sigurnost svojih suradnika i korisnika. [13]

Pod pojmom *osiguranje odgovornosti* podrazumjeva se “ugovor o osiguranju osiguranika od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama, prema kojemu je osiguratelj obavezan nadoknaditi osiguraniku svote koje je on dužan platiti tim osobama u vezi sa svojom odgovornošću pokrivenom osiguranjem”. [7] Isto podrazumjeva dužnost naknade štete iz nekog obveznopravnog odnosa odgovornosti za štetu, dok kaznenena odgovornost nije predmet ovog osiguranja. Ugovorom o osiguranju odgovornosti “osiguratelj se, uz naplatu premije osiguranja, obvezuje osiguraniku da će mu u granicama osigurane svote nadoknaditi iznose koje je platio ili je obavezan platiti trećim osobama u vezi sa svojom odgovornosti pokrivenom osiguranjem”. Sklapanjem ugovora o osiguranju odgovornosti nositelj odgovornosti ne osigurava odgovornost kao takvu, nego svoju obvezu kao štetnika iz pravnog odnosa odgovornosti za štetu. Sklapanjem ugovora o osiguranju osiguranik zaštićuje vlastiti interes da zbog moguće svoje odgovornosti bude dužan nadoknaditi štetu nanesenu trećoj osobi. U takvu slučaju, nositelj odgovornosti (brodovlasnik i dr. osobe) ne bi imao od koga nadoknaditi isplaćene iznose na ime odgovornosti za štetu nego bi te iznose morao snositi sam iz svoje ukupne imovine. Pri obavljanju plovidbenih djelatnosti na moru postoje tri moguća izvora odgovornosti za njihova nositelja, a ona su: ugovorna odgovornost (odgovornost iz ugovora o prijevozu stvari, ugovora o prijevozu putnika, ugovora o tegljenju i dr.), izvanugovorna odgovornost (odgovornost iz sudara brodova, udara broda, uklanjanje podrtine, onečišćenje morskog okoliša i dr.), te obveze prema vlastitoj posadi (odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, troškovi liječenja, reparacije članova posade i sl.). [7, 17]

4.1. Ugovorna odgovornost

Ugovorna odgovornost predstavlja važan aspekt u osiguranju pomorskih brodara od odgovornosti. Ovaj oblik odgovornosti proizlazi iz ugovornih obveza i obuhvaća situacije u kojima brodar ili druga osoba preuzima odgovornost prema drugoj strani putem ugovora, poput ugovora o prijevozu terete, putnika i sl. Ugovorna odgovornost nastaje povredom ispunjenja ugovorom preuzete obveze iz ugovora o prijevozu morem (*contractual liability*). Ustaljena je praksa da tu odgovornost ne osiguravaju organizacije za osiguranje koje posluju na načelu premijskog osiguranja, već se osiguranje toga interesa provodi putem P&I klubova na načelu uzajamnosti. [7, 8]

Kao dio svojih operacija, pomorski brodari često sklapaju ugovore radi prijevoza robe ili putnika ili u svrhu tegljenja ili obavljanja drugih plovidbenih djelatnosti, sve ovisno o vrsti broda. U okviru tih ugovora, brodari preuzimaju određene obveze i odgovornosti prema drugoj strani, uključujući obvezu pružanja sigurnog i pravovremenog prijevoza te zaštite. [9] Osiguranje pomorskih brodara od ugovorne odgovornosti osigurava da su brodari zaštićeni od potencijalnih financijskih gubitaka koji proizlaze iz kršenja ugovornih obveza ili odgovornosti prema trećim stranama. Ovo osiguranje pruža pokriće za troškove odštete ili gubitka koji se mogu pojaviti kao rezultat kršenja ugovornih obveza, uključujući troškove popravka ili zamjene oštećenog tereta, nadoknadu štete za kašnjenja u dostavi, ili druge financijske zahtjeve koji mogu proizaći iz ugovornih sporova. Važno je napomenuti da osiguranje pomorskih brodara od ugovorne odgovornosti pruža zaštitu ne samo za samog brodarka, već i za njegove klijente, kao i druge ugovorne strane. Ovo osiguranje osigurava da će se eventualni sporovi ili gubici moći riješiti na pravedan i financijski održiv način, čime se osigurava stabilnost i povjerenje u poslovanje pomorskih brodara. [7, 8, 9]

4.2. Izvanugovorna odgovornost

Izvanugovorna odgovornost brodara podrazumijeva dužnost naknade štete iz obveznog odnosa odgovornosti za štetu koji proizlazi iz građanskog delicta, primjerice, odgovornost iz sudara brodova ili onečišćenja mora. U osiguranju od odgovornosti osigurani je slučaj štetna radnja štetnika kojom uzrokuje štetu oštećenom, uz koju sam pravni poredak veže postanak obveznog odnosa odgovornosti za štetu. Drugim riječima, dužnost naknade štete nastaje na temelju samog propisa. U obveznom odnosu brodar ima položaj štetnika, a

oštećenik je osoba izvan ugovora, kako se to često opisuje, ona je treća osoba pa se zbog taj oblik odgovornosti naziva i odgovornost prema trećima (engl. *third party liability*). [9]

Nekad su osiguratelji mogli naglasiti osiguraniku da ne pokrivaju kaznenu odgovornost te se to odricanje podrazumijevalo. Bilo kojom drugačijom izjavom osiguratelj bi se izložio potencijalnoj odgovornosti za kazneno djelo. Činjenica da je osigurateljsko pokriće bilo ograničeno uvjetom slučajnosti općenito je sprječavala bilo kakva pitanja o pokrivanju kaznene odgovornosti. Podrazumijevalo se da se kaznena odgovornost nameće samo za „namjerno loše postupanje“, tj. gubitke koje je osiguranik namjerno ostvario ili na koje namjerno nije obraćao pažnju, iako je znao da će se vjerovatno dogoditi. [11]



Slika 7. Sudar brodova (Ships in collision)

Danas se odredbama u mnogim zemljama nameće odgovornost za nemarno ponašanje koje šteti okolišu. Brodovlasnici opravdano očekuju da će njihovi klubovi platiti novčane kazne i penale koji su na taj način nastali. Javnoppravna zaštita oštećenog potrebna je kod izvanugovorne odgovornosti gdje oštećeni nije u ugovornom odnosu s brodarom pa ne može zaštititi svoje interese, kao npr. kod onečišćenja mora. Tako, primjerice, uzgajivač ribe čiji su kavezi onečišćeni naftom izlivenom iz tankera mora dobiti naknadu koju će mu osigurati „javni poredak“ jer je on slučajna žrtva koja s prijevozom nafte morem nema ništa, osim nesreće da su struje, vjetar i valovi dovukli izlivenu naftu u njegove kaveze.

Dakle, izvanugovorna odgovornost igra ključnu ulogu u P&I osiguranju kao oblik zaštite od štete i gubitaka koji proizlaze iz situacija koje nisu obuhvaćene ugovornim obvezama. Kroz osiguranje od izvanugovorne odgovornosti, P&I klubovi pružaju financijsku sigurnost i zaštitu svojim članovima od potencijalnih zahtjeva za odštetu ili gubitaka koji nastaju izvan okvira

ugovornih odnosa, osiguravajući stabilnost i povjerenje u poslovanje u pomorskoj industriji. [7, 11]

4.3. Obveze prema vlastitoj posadi

Pomorskim i radnim pravom za neke je slučajeve propisana odgovornost brodarka prema članovima posade broda, odnosno njegova dužnost da snosi određene troškove, primjerice, odgovornost za štete nastale zbog tjelesne ozljede ili smrti članova posade broda, odgovornost za štete nastale zbog štete uzrokovane stvarima namijenjenima osobnoj uporabi članova posade broda, dužnost podmirenja troškova povratnog putovanja članova posade broda (reparacija), dužnost naknade plaća zapovjedniku i članovima posade u slučaju brodoloma. [9]

P&I klubovi, kao organizacije koje pružaju osiguranje odgovornosti, imaju određene ugovorne obveze prema posadi kojima osiguravaju zaštitu i podršku u slučaju različitih situacija ili nezgoda tijekom plovidbe. Jedna od osnovnih ugovornih obveza P&I klubova prema vlastitoj posadi je osiguranje pokriva odgovornosti za ozljede ili bolesti koje posada može pretrpjeti tijekom svog rada na brodu. Ovo pokriva obuhvaća troškove medicinskih tretmana, rehabilitacije ili invalidnosti posade, pružajući im financijsku zaštitu i podršku u slučaju ozljeda ili nezgoda. Pokriva za troškove liječenja je u načelu ograničeno na vrijeme do ozdravljenja ili proglašenja člana posade trajno nesposobnim za rad. Ako posljedica ozljede ili bolesti nije trajni invaliditet, naknadit će se samo trošak bolovanja i liječenja, dok će se u slučaju trajne invalidnosti isplatiti i naknada za invaliditet koja će ovisiti o pravu koje se ima primjeniti i ugovoru o zaposlenju. Pokriva ne obuhvaća preventivne preglede posade iako klubovi preporučuju svojim članovima da prije zaključenja ugovora o radu svaki član posade bude pregledan od strane kvalificiranog liječnika, a u nekim državama (npr. Filipini, Ukrajina) u ambulantama provjerenim i preporučenim od strane P&I kluba. [11]

Osim toga, P&I klubovi su obvezni osigurati pravnu podršku i zastupanje svojoj posadi u slučaju pravnih sporova ili zahtjeva za odštetu koji proizlaze iz njihovog angažmana na brodu. To uključuje pružanje pravnih savjeta, zastupanje u sudskim postupcima ili pregovaranje o nagodbama s trećim stranama, čime se osigurava da posada bude adekvatno zaštićena i zastupljena u pravnim procesima. [13]

Odgovornost prema posadi utvrđivat će se prema međunarodnim ili nacionalnim propisima te ugovorom o radu i nacionalnim kolektivnim ugovorima, ovisno o jurisdikciji. Niz država kao, npr. Indija i Filipini, odgovornost prema posadi regulirala posebnim zakonima. U Sjedinjenim Američkim Državama se odgovornost prema posadi utvrđuje temeljem *Jones Act*-

a, a u Republici Hrvatskoj *Pomorskim zakonikom* [17] i ugovorom o zaposlenju pomoraca kojeg pomorac sklapa sa poslodavcem. Sastavni dio ugovora o zaposlenju je i Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi. [19]

Važno je naglasiti da su ugovorne obveze P&I klubova prema vlastitoj posadi od vitalnog značaja za osiguranje sigurnosti, zaštite i dobrobiti posade tijekom njihovog rada na brodu. Kroz pružanje financijske i pravne podrške, P&I klubovi osiguravaju da posada bude adekvatno zaštićena i podržana u slučaju ozljeda, bolesti ili drugih nezgoda tijekom plovidbe, čime se osigurava stabilnost i povjerenje u pomorskoj industriji.

5. Opseg pokrića koji pružaju P&I klubovi

U suvremenom svijetu osiguranje je značajna gospodarska i opće društvena djelatnost. [11] Značajno mjesto koje pomorsko osiguranje ima unutar osiguranja općenito je zbog visokih osiguranih vrijednosti brodova, specifičnih rizika, duge tradicije, pravila, uvjeta i klauzula koje se primjenjuju u gotovo cijelome svijetu. Razvojem pomorstva i pomorske trgovine povećavaju se i opasnosti kojima su izloženi brodovi, teret, posada, lučka postrojenja te odgovornost. Stoga se troškovi osiguranja brodareve odgovornosti P&I klubova naglo povećavaju. [9] Veći broj i iznosi zahtjeva te pravni troškovi doveli su do toga da brodarstvo u svijetu izdvaja za osiguranje milijarde američkih dolara godišnje. Ova osiguranja hrvatski brodari zaključuju uglavnom putem trgovačkih društava s sjedištem u Republici Hrvatskoj kojima je osiguranje predmet poslovanja. Uz to, osiguravaju se i na engleskom tržištu osiguranja te biraju svoj P&I klub.

Opseg pokrića koje pruža pojedini P&I klub u načelu je razmjernan odgovornostima koje snosi brodovlasnik. Između ostalog, riječ je o sljedećim odgovornostima: [11]

- odgovornost u slučaju smrti, ozljede ili bolesti pomoraca, putnika i drugih osoba
- repatrijacija pomoraca
- odgovornost u slučaju sudara koja nisu pokrivena osiguranjem broda
- gubitak ili oštećenje tereta
- oštećenja fiksnih i plutajućih predmeta
- šteta koja nije nastala sudarom
- troškovi karantene
- uklanjanje podrtine
- obrana od neosnovanih tražbina pomoraca
- troškovi nastali skretanjem s puta kako bi se iskrcao bolestan ili ozlijeđeni pomorac
- onečišćenje okoliša uzrokovano istjecanjem goriva ili tereta s osiguranog plovila
- troškovi nastali u vezi s bilo kojom od navedenih osiguranih odgovornosti.

Jedan od glavnih razloga zbog kojeg se neka šteta ne bi pokrila P&I osiguranjem tradicionalno je bilo to što su rukovoditelji kluba smatrali da bi trebalo biti pokriveno drugim osiguranjem koje je brodovlasnik trebao sklopiti. To se obično odnosilo na osiguranje broda, s pomoću kojeg se vršilo plaćanje u vezi s odgovornošću u slučaju sudara, a u nekim slučajevima i odgovornošću za štetu na fiksnim i plutajućim objektima (engl. *fixed and floating objects* – FFO), a nekad se odnosilo i na osiguranje od ratnih rizika. [11]

Drugi razlog zbog kojeg se pojedine štete nisu pokrivala, ili se barem nisu pokrile u potpunosti, je taj što brodovlasnik nije poduzeo određene korake za ograničavanje svoje

odgovornosti kako bi se zaštitio klub. Druga ilustracija ovog načela pravilo je prema kojem ugovorne odgovornosti, one koje je preuzeo brodovlasnik kao predmet ugovora, općenito nisu pokrivena. [11] Dakle, osiguranje bazirano na uzajamnosti znači da je član P&I kluba ujedno osiguranik i osiguratelj, što bi značilo da je po načelu uzajamnosti dužan pridržavati se određenih načela i ukazivati na potencijalne rizike osobne ili od partnerskih osiguranika. U slučaju ne poštivanja tih pravila, osiguranje može biti odbijeno od strane kluba.

P&I klubovi uvijek su se trudili istaknuti članovima da se odgovornosti koje proizlaze iz prijevare u obliku pogrešne isporuke tereta ne pokrivaju P&I osiguranjem. To se osobito odnosi na isporuku tereta bez zahtijevanja da se predoči izvorna teretnica. Rukovoditelji klubova očito su mislili da bi rizik od udruživanja brodovlasnika i otpremnika na štetu primatelja i njihovih banaka trebao dovesti do kolapsa trgovine pa su stoga odbijali obeštiti brodovlasnike u navedenim okolnostima. [11]

6. Ekonomski odnosi članova P&I kluba

Činjenica je da postoji velika nesigurnost kojoj su izloženi brodari i klub na početku svake godine osiguranja. S druge strane brodaru je zbog vlastitih planova potrebno znati točne troškove osiguranja. [12]

Ta dva čimbenika mogu se uskladiti kroz nekoliko temeljnih stavki[12]:

- prihod od uplata
- klupsko reosiguranje
- klupske reserve.

6.1. Prihod od uplata

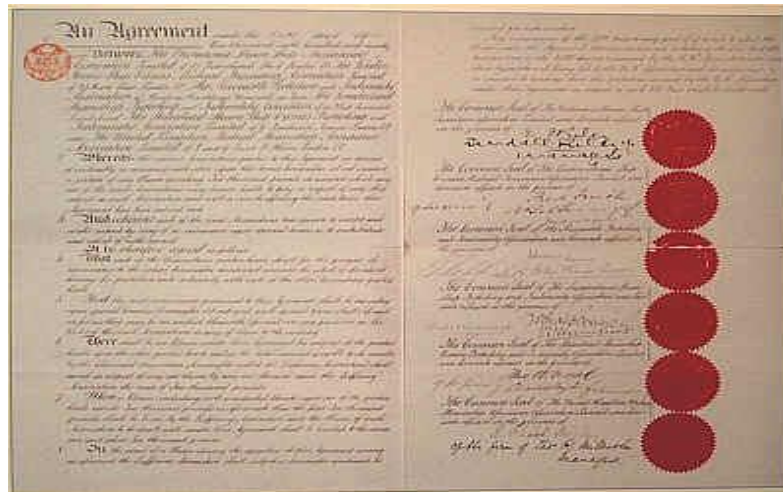
Unatoč nepredvidljivosti naknada i činjenici da se ukupne isplate mogu ponekad znatno razlikovati od godine do godine, poslovodstvo kluba na početku svake godine osiguranja mora utvrditi koliki prihod od uplata očekuje klub od svakog člana. [13] Neovisno o mogućem općem povećanju, poslovodstvo kluba razmatra posebno rezultate svakog člana i na taj način utvrđuje premiju za članove. Cjelokupni prihod od uplata temelji se na predviđanju praga šteta u narednoj godini, na što se dodaju iznosi za premije reosiguranja i troškovi administracije.

Nakon što se ustanovi potreban prag, članovima će se priopćiti iznosi doprinosa za narednu godinu. Naravno, to je približan prag i naziva se *predvidiva ukupna uplata* (engl. *estimated total call* - ETC). Uobičajeni je postupak da poslovodstvo načini prvi sumarni prikaz mjeseci po isteku jedne godine osiguranja, a onda upućuje preporuku direktorima kluba da se ta godina treba "zatvoriti" ili će ostati otvorena za još jedno utvrđivanje nakon 12 mjeseci. [12] Takvo naknadno opterećenje članova naziva se dodatna i zaključna uplata (engl. *Supplementary Call or Closing Call*) i redovito se izražava postotkom.

6.2. Klupsko reosiguranje

Reosiguranje nastaje kada P&I klub prenese cijeli rizik ili dio rizika na drugo osiguravajuće društvo ili P&I klub. Program reosiguranja za većinu klubova uključuje sporazum o podjeli (engl. *Pooling Agreement*) u kojem svi klubovi u međunarodnoj grupi sudjeluju izravno ili neizravno. Prema takvom sporazumu, svaki klub sam snosi prvi dio od pojedine naknade. Taj se iznos naziva pridržaj. Svaka šteta koja premaši taj iznos dijeli se u okviru sporazuma do određene granice iznad pridržaja po jednoj šteti. Naknade iznad gornje granice sporazuma o

podjeli po događaju, reosiguravaju svi klubovi u međunarodnoj grupi. Rizik se rasprostire na cijelo međunarodno tržište osiguranja i to je jedan od najvećih pojedinačnih osiguravajućih ugovora. U slučaju katastrofalnog gubitka koji bi premašio granicu reosiguranja šteta, prekoračenje bi se prenijelo natrag na sporazum o podjeli, ali bi svaki klub sudjelovao na osnovi usporedne tonaže. [13]



Slika 8. The original pooling agreement of 189

6.3. Rezerve i ostale vrste pokrića

P&I klubovi održavaju različite vrste rezervi kako bi osigurali dovoljno sredstava za isplatu štete svojim članovima u slučaju potrebe. Ove rezerve obično uključuju opću rezervu, koja se koristi za pokrivanje nepredviđenih troškova ili povećane potražnje za isplatom odštete, te specifične rezerve koje se odnose na određene vrste rizika ili zahtjeva za štetu. Kada se naknade ne mogu podmiriti приходima od uplata ili putem reosiguranja, tada se pribjegava rezervama. Osim za opću sigurnost, rezerve se koriste za ublažavanje odstupanja u ukupnom iznosu naknada između jedne i druge godine. Kada je vrijeme za odluke o zatvaranju jedne godine osiguranja, poslovodstvo može odlučiti riješiti zahtjeve djelomično dodatnom uplatom i iz rezervi. [13] Općenito govoreći, druge klase pokrića koje pružaju P&I klubovi financiraju se na sličan način kao P&I klasa. Ovdje se ubraja osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka, vozarine, prekostojnica i pravne zaštite.

7. Nastup osiguranog slučaja i isplata osigurnine

Uvođenje osiguranja od odgovornosti za štete nastale tijekom pomorskih aktivnosti donijelo je značajne promjene u načinu na koji se brodarska industrija nosi s rizicima i kompenzira štete. Posebno važan aspekt ovog osiguranja je nastup osiguranog slučaja i isplata osigurnine koji su ključni za osiguranike u slučaju neočekivanih događaja ili gubitaka. P&I klubovi su institucije koje igraju važnu ulogu u osiguravanju ovih aspekata. [14]

Kada je riječ o nastupu osiguranog slučaja kod P&I kluba, bitno je razumjeti da se osigurava odgovornost za štete koje mogu nastati iz različitih situacija, uključujući pomorske nesreće, onečišćenje okoliša, šteta trećim osobama i sl. Kada dođe do događaja koji predstavlja pokriće osiguranja, osiguranik obično obavještava P&I klub o tom događaju, pružajući sve relevantne informacije i dokumentaciju. P&I klub, zatim, provodi istragu kako bi utvrdio činjenice i odgovornost u vezi s događajem. [7] Nakon što se utvrdi da je nastupio osigurani slučaj, dolazi do procesa isplate osigurnine.

P&I klubovi pružaju različite vrste pokrića i usluga, uključujući pokriće za štetu na teretima, štetu trećim osobama, odgovornost za putnike i članove posade, kao i troškove spašavanja. Isplata osigurnine obično obuhvaća nadoknadu za materijalnu štetu, troškove pravnih postupaka, troškove spašavanja i sanacije okoliša te naknade za ozljede ili gubitke života. Prije isplate iste, važno je precizno definirati pojam osiguranih rizika u kontekstu P&I klupskog osiguranja. Jedan od ključnih pokrića je odgovornost za štetu uzrokovanu sudarom brodova, što nije obuhvaćeno kasko osiguranjem plovila. Uobičajeno je da u slučaju sudara, odgovornost jedne strane prema drugoj varira ovisno o stupnju krivnje, što podrazumijeva da strana s većom krivnjom snosi veći dio štete. Izračunavanje ovih iznosa temelji se na podnescima za odštetu koje podnose brodari, a P&I klub je obvezan isplatiti određeni iznos prema tim zahtjevima. [16] P&I klubovi također obuhvaćaju odgovornost za štetu koja se dogodi na plutajućim ili stacionarnim objektima. Ovim osiguranjem obuhvaćena je odgovornost za oštećenje na različitim lučkim strukturama i uređajima, kao što su vezovi, lukobrani, svjetlosni signali i kablovi. [15]

Važno je napomenuti da proces isplate osigurnine kod P&I kluba može biti složen i dugotrajan, posebno u slučajevima gdje postoji spor oko odgovornosti ili visine štete. Međutim, P&I klubovi obično pružaju stručnu podršku i savjetovanje osiguranicima tijekom ovog procesa kako bi osigurali da se njihova prava maksimalno zaštite.

Kada brodar izvrši isplatu nadoknade štete oštećeniku, on se, primjenjujući načelo *pay to be paid*, obraća P&I klubu u kojem je član s povezanim brodom za koji je nastala šteta. U ovom koraku, važni su brodski dokumenti (isprave, knjige). Konačno, kada P&I klub procijeni da je zahtjev za nadoknadu opravdan, isplaćuje brodaru osiguraninu, odnosno iznos koji je prethodno brodar isplatio oštećeniku, uz poštivanje svih pravila. U ekstremnim slučajevima, ako se ne može postići sporazum, otvara se mogućnost pokretanja sudskih postupaka. [7]

U zaključku, nastup osiguranog slučaja i isplata osigurnine kod P&I kluba ključni su elementi za osiguranike u pomorskoj industriji. Kroz njih, osiguranici dobivaju zaštitu od financijskih gubitaka i olakšanje u slučaju neočekivanih događaja ili šteta. Stoga je važno razumjeti ovaj proces i imati povjerenja u podršku koju pružaju P&I klubovi kako bi se osigurala sigurnost i stabilnost u poslovanju brodara i pomorskih operatera.



Slika 10. Container ship

8. Prilagodavanje P&I klubova novim izazovima

U današnjem dinamičnom pomorskom okruženju, pravna podrška, prevencija pomorskih nezgoda i suočavanje s novim rizicima predstavljaju ključne izazove s kojima se P&I klubovi aktivno nose. Pravna podrška koju pružaju P&I klubovi njihovim članovima osigurava zaštitu interesa i sigurnost u složenim pravnim situacijama. Kroz promicanje sigurnosti plovidbe i prevenciju pomorskih nezgoda, P&I klubovi igraju ključnu ulogu u očuvanju integriteta pomorske industrije i zaštiti okoliša. Međutim, suvremeno pomorstvo suočava se s rastućim izazovima poput tehnoloških inovacija, klimatskih promjena i geopolitičkih napetosti. P&I klubovi moraju se prilagoditi tim promjenama i djelovati proaktivno kako bi osigurali sigurnost i stabilnost svojih članova u nepredvidivom pomorskom okruženju.

8.1 Pravno savjetovanje i podrška P&I klubova

Pravno savjetovanje i podrška P&I klubova predstavljaju neizostavni segment njihove uloge u osiguranju brodova. Već smo napomenuli da P&I klubovi pružaju stručnu pravnu podršku svojim članovima u različitim situacijama, od pravnih sporova i potraživanja do zakonskih pitanja i regulativa. Njihova uloga seže od pružanja savjeta u vezi s ugovornim sporovima do zastupanja u sudskim postupcima, čineći ih ključnim partnerima u zaštiti interesa svojih članova.

Jedna od ključnih funkcija pravne podrške P&I klubova je rješavanje šteta i potraživanja koje se mogu pojaviti kao rezultat pomorskih nezgoda ili drugih incidentnih situacija. P&I klubovi pružaju pravnu pomoć svojim članovima u procesu obrane od potraživanja trećih strana te pregovaraju o odštetnim zahtjevima u ime svojih članova. Njihova stručnost u pomorskom pravu omogućuje im učinkovito vođenje pravnih sporova i osiguranje da se interesi njihovih članova na najbolji mogući način. [15]

Osim toga, P&I klubovi pružaju pravno savjetovanje svojim članovima o različitim pitanjima vezanim uz pomorsku industriju. To može uključivati tumačenje pomorskih propisa, ugovaranje i pregovaranje o ugovorima, kao i pružanje pravnih savjeta o operativnim pitanjima na moru. Njihova ekspertiza omogućuje brodovlasnicima i operatorima da donose informirane odluke i minimiziraju pravne rizike u svojem poslovanju. [15]

P&I klubovi također igraju aktivnu ulogu u promicanju pravne obuke i osposobljavanja u pomorskoj industriji. Kroz organiziranje seminara, radionica i edukacijskih programa, oni doprinose podizanju svijesti o važnosti pravne usklađenosti i pravilnog postupanja u pomorskim situacijama. U konačnici, pravno savjetovanje i podrška P&I klubova pružaju ključnu zaštitu i sigurnost njihovim članovima u dinamičnom i složenom okruženju pomorske industrije. Njihova stručnost i angažman osiguravaju da brodovlasnici mogu poslovati s povjerenjem i sigurnošću, znajući da imaju snažnog partnera koji stoji iza njih u svim pravnim pitanjima i izazovima. [15]

8.2. Prevencija pomorskih nezgoda i promicanje sigurnosti plovidbe

Prevencija pomorskih nezgoda i promicanje sigurnosti plovidbe su ključni aspekti djelovanja P&I klubova u kontekstu osiguranja brodova. Kroz aktivnosti usmjerene na identifikaciju, evaluaciju i minimizaciju rizika, P&I klubovi igraju važnu ulogu u smanjenju broja nezgoda na moru te promicanju sigurnog plovidbenog okruženja. [11]

Jedna od ključnih aktivnosti P&I klubova u prevenciji pomorskih nezgoda je pružanje stručne podrške i savjetovanja brodovlasnicima. To uključuje analizu sigurnosnih procedura i praksi, identifikaciju potencijalnih rizika te preporuke za poboljšanja radi osiguranja visokih standarda sigurnosti. [13] P&I klubovi također aktivno sudjeluju u istraživanju pomorskih nesreća kako bi identificirali uzroke i faktore koji su doveli do incidenta te kako bi izvlačili pouke iz tih situacija radi sprječavanja budućih nezgoda. Na temelju takvih istraživanja, P&I klubovi mogu razvijati smjernice i preporuke za poboljšanje sigurnosnih standarda u industriji.

Promicanje sigurnosti plovidbe također uključuje suradnju s relevantnim regulatornim tijelima, industrijom i drugim dionicima kako bi se osiguralo usklađivanje s najnovijim sigurnosnim propisima i praksama. P&I klubovi često sudjeluju u različitim inicijativama i radnim grupama usmjerenima na unapređenje sigurnosti plovidbe, kao i u međunarodnim organizacijama koje se bave pomorskom sigurnošću.

8.3. Kako se P&I klubovi nose s novim rizicima

Suvremeno pomorstvo suočava se s nizom novih i složenih izazova koji zahtijevaju prilagodbu i inovativne pristupe u upravljanju rizicima pa P&I klubovi "igraju vitalnu ulogu" u suočavanju s tim izazovima i osiguravanju sigurnosti i zaštiti svojih članova. [14]

Jedan od glavnih izazova suvremenog pomorstva je brza evolucija tehnologije i automatizacije. Uvođenje novih tehnoloških rješenja na brodovima može donijeti različite rizike, uključujući *cyber* prijetnje i potrebu za prilagodbom sigurnosnih protokola. P&I klubovi se nose s tim izazovima pružajući savjetodavnu podršku svojim članovima o najboljim praksama zaštite od *cyber* napada i osiguranju sigurnosti povezane s tehnološkim inovacijama.

Klimatske promjene također predstavljaju značajan izazov za pomorsku industriju. Porast razine mora, jačanje oluja i promjene u morskim tokovima mogu imati velike posljedice na sigurnost plovidbe i infrastrukturu luka. [16] P&I klubovi se suočavaju s tim izazovima pružajući savjete o prilagodbi klimatskim promjenama, analizirajući rizike od ekstremnih vremenskih uvjeta i podržavajući svoje članove u smanjenju šteta uzrokovanih klimatskim nepogodama.

Regulatorna složenost također je izazov s kojim se P&I klubovi suočavaju u suvremenom pomorstvu. Konstantne promjene u međunarodnim pomorskim propisima zahtijevaju stalno praćenje i prilagodbu. P&I klubovi pružaju svojim članovima stručnu podršku u interpretaciji i implementaciji pomorskih propisa te ih informiraju o novim zakonima i standardima. [16]

Nadalje, ekonomska nestabilnost i geopolitičke napetosti mogu izazvati nepredvidive situacije u pomorskoj industriji, poput promjena u trgovinskim rutama ili povećanog rizika od piratstva. P&I klubovi se nose s tim izazovima pružajući analizu rizika i savjete svojim članovima o strategijama za upravljanje ekonomskim i političkim faktorima koji utječu na sigurnost plovidbe. P&I klubovi moraju biti spremni nositi se s raznolikim izazovima suvremenog pomorstva kroz kontinuirano praćenje, prilagodbu i inovacije. Njihova uloga u pružanju podrške i zaštite svojim članovima ključna je za održavanje sigurnosti i stabilnosti u pomorskoj industriji u dinamičnom i nepredvidivom okruženju. [14, 16]

Zaključak

Osiguranje je gospodarska uslužna djelatnost koja prvenstveno ima zadatak da zaštiti ljude i imovini od mogućih rizika. U velikim rizicima plovidbe brodareva se odgovornost naglo povećava. Značenje današnjih P&I klubova u zaštiti brodara ogleda se posebice u pokriću odgovornosti, velikom značenju pravne zaštite i razgranate mreže klupskih korespondenata. Stoga je nezamisliv pomorski pothvat broda bez klupskih osiguranja. Osnovna razlika između P&I klubova i klasičnih osiguratelja ogleda se u karakteru poslovnog odnosa kluba i učlanjenih brodara, a kojeg karakterizira uzajamnost. Iako djeluju samostalno, klubovi su povezani u Međunarodnu grup P&I klubova. Međunarodna grupa P&I klubova ima za cilj podjelu P&I rizika preko određene granice. Taj "kolektivni sporazum" omogućava brodarima pokriće uz minimalne troškove čak i protiv zahtjeva katastrofalnog opsega. Između članova međunarodne grupe P&I klubova nije moguće ponuditi nikakav popust na visinu premije drugog kluba, ali postoji oštra utakmica u kvaliteti usluga koje pružaju. Klupskim P&I osiguranjem pokriveni su brojni rizici prema pravilima klubova, kao što su odgovornost prema pomorcima, dodatnom osoblju, putnicima, trećim osobama i sl. Tu su i izdaci za skretanje, spašavanje života, odgovornosti iz sudara, štete na imovini, onečišćenje, uklanjanje podrtina, tegljenje, odgovornosti prema teretu i drugo. Značenje ugovora o prijevozu za P&I klub ogleda se u tome što su njime utvrđena prava i obveze brodara koji se izlaže mnogim odgovornostima ako ne ispunjava svoje obveze. Uz ugovornu odgovornost, posebni su segmenti izvanugovorne odgovornosti i odgovornosti prema posadi. Današnja P&I pokriva vrlo su široka i neograničena, osim u slučajevima onečišćenja mora pa je P&I klub zanimljiv za sve što se na moru može dogoditi uslijed svih mogućih rizika.

P&I klub je značajan za poslovanje brodara i u segment što svojim članovima pruža pokriće njihove odgovornosti, sretno se nadopunjujući s pokrićem osiguranja broda, nego i što mrežom svojih stručnih korespondenata u svim važnijim svjetskim lukama učinkovito pravno i tehnički pomažu brodarima. Bez toga gotovo nije moguće zamisliti poslovanje pomorskih brodara u suvremenim uvjetima pa P&I klubovi imaju vrlo važnu ulogu preventivno djelujući na smanjenju šteta.

U konačnici, uloga P&I klubova u osiguranju brodova neizostavna je za održavanje stabilnosti i sigurnosti u pomorskoj industriji, pružajući vitalnu podršku članovima kroz pravno savjetovanje, prevenciju nezgoda i upravljanje rizicima, čime se osigurava kontinuirani napredak i održivost u pomorskom poslovanju.

Popis literature

- [1] Elektronski časopis Mutual risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance, dostupno na: <https://www.sciencedirect.com/science/article> (pristupljeno: 15. siječnja 2024.)
- [2] Halling Measures: P&I Insurance, The North of England and South Tyneside College, 1989.
- [3] Elektronski časopis National Geographic, Exxon Valdez changed the oil industry forever dostupno na: <https://www.nationalgeographic.com/environment/article/oil-spills-30-years-after-exxon-valdez> (pristupljeno 17. siječnja 2024.)
- [4] S. F. An Introduction to P&I Insurance and Loss Prevention (Third Edition), The North of England P&I Association, dostupno na: <file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/An-Introduction-to-PI-Insurance-and-Loss-Prevention-Third-Edition.pdf> (pristupljeno: 20. siječnja 2024.)
- [5] Elektronski časopis Marine Insurance Consulting, History of the P&I Clubs dostupno na: http://www.johnsandercock.com/group/clubs_history.html (pristupljeno: 23. siječnja 2024.)
- [6] The Shipowners' Club reports high Member retention and a strong underwriting year (4.2023.). The Shipowners' dostupno na: <https://www.shipownersclub.com/the-shipowners-club-reports-high-member-retention-and-a-strong-underwriting-year/> (pristupljeno: 25. siječnja 2024.)
- [7] Pavić, Drago (2006). Pomorsko imovinsko pravo. Književni krug, Split
- [8] P&I insurance, P&I Club Insurance, Skul, dostupno na: https://www.pfri.uniri.hr/bopri/documents/21_P_and_I_Club_Insurance.pdf (pristupljeno 3. veljače 2024.)
- [9] Učur, Drago: Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (2001), Pomorski zbornik, 43 (2005)1, 293-306, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/79659> (pristupljeno 5. prosinca 2022.)
- [10] War in Ukraine - impact on crew contracts, claims and repatriation (3.2022.). Gard, dostupno na: <https://www.gard.no/web/articles?documentId=33217466> (pristupljeno 6. veljače 2024.)
- [11] Class 5, P&I RULES 2023/2024. The London P&I, dostupno na: <https://www.londonpandi.com/documents/the-london-club-pplusi-rules-class-5-2023-2024/> (pristupljeno 10. veljače 2024.)

- [12] Corbett, Adam (7.2023.). Death reported from fire on Shoei Kisen car carrier in the North Sea. TradeWind dostupno na: <https://www.tradewindsnews.com/casualties/death-reported-from-fire-on-shoei-kisen-car-carrier-in-the-north-sea/2-1-1491694> (pristupljeno 11. veljače 2024.)
- [13] P&I Guidelines Practical Notes for Ships' Personnel. West of England P&I dostupno na: https://www.westpandi.com/getattachment/6c4e10e0-dae9-4a90-83d2-ef2678aeb020/woe5161_p-i-guidelines_uk_web_aw.pdf (pristupljeno 13. veljače 2024.)
- [14] P&I Rules 2023-24 (2.2023.). NorthStandard Limited P&I Club. dostupno na: <https://www.nepia.com/publications/pi-rule-book-2023-2024/> (pristupljeno 14. veljače 2024.)
- [15] Class 3 22/23* P&I rule book, Britannia P&I Club. Dostupno na: <https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2022/08/Britannia-Rules-2022-Class-3-PI.pdf> (pristupljeno 15. veljače 2024.)
- [16] Vuković, Ante; Bodul, Dejan; Štambuk, Darijan (2.2015). Osiguranje od odgovornosti prijevoznika u slučaju nautičke pogreške: hrvatska rješenja i europski trendovi. Hrčak. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/213028> (pristupljeno 15. veljače 2024.)
- [17] Pomorski zakonik, pročišćeni tekst, Narodne novine, 181/04, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.
- [18] Konvencije o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem, Fond konvencija, (eng. *Fund Convention*), iz 1971. godine. Dostupno na: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/71FC_e.pdf (pristupljeno 17. veljače 2024.)
- [19] Nacionalni kolektivni ugovor za hrvatske pomorce na brodovima u međunarodnoj plovidbi, Narodne novine 21/2023. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2023_02_21_369.html

Popis slika

Slika 1 Exxon Valdez oil tanker, preuzeto s internetskog izvora:

<https://www.theatlantic.com/photo/2014/03/remembering-the-exxon-valdez-oil-spill/100703/>

Slika 2. Exxon Valdez oil spill, preuzeto s internetskog izvora:

<https://hakaimagazine.com/news/wounded-wilderness-the-exxon-valdez-oil-spill-30-years-later/>

Slika 3. Lloyds Coffee House, preuzeto s internetskog izvora:

https://en.wikipedia.org/wiki/Lloyd%27s_Coffee_House

Slika 4. British shipowners, preuzeto s internetskog izvora:

<https://hec.lrfoundation.org.uk/whats-on/blogs/which-lloyds-is-that-exploring-the-many-versions-of-lloyds>

Slika 5. *Bounty* merchant ship , preuzeto s internetskog izvora:

https://issuu.com/blueexplorerpublications/docs/blue_explorer_magazine_no.6/s/1795915

Slika 6. International Group of P&I Clubs , preuzeto s internetskog izvora:

<https://www.theinsurer.com/news/international-group-renews-3-1bn-reinsurance-program/>

Slika 7. Ships in collision incident, preuzeto s internetskog izvora:

<https://www.linkedin.com/pulse/10-important-things-do-during-ship-collision-accident-john-kingsley>

Slika 8. The original pooling agreement of 189, preuzeto s internetskog izvora:

http://www.johnsandercock.com/group/group_history.html

Slika 9. P&I Clubs free reserves for 2020. and 2021., preuzeto s internetskog izvora:

<https://www.aon.com/unitedkingdom/risk/marine/comparative-data.jsp>

Slika 10. Container ship, preuzeto s internetskog izvora:

<https://www.thecooperativelogisticsnetwork.com/blog/2022/06/08/advantages-of-short-sea-shipping-in-the-container-shipping-industry/>