

ZNAČAJ OSIGURANJA ODGOVORNOSTI BRODARA  
ZA USPJEŠNO POSLOVANJE POMORSKIH PREDUZEĆA

*IMPORTANCE OF INSURANCE OF SHIPPERS' RESPONSIBILITIES  
FOR SUCCESSFUL BUSINESS-DOING OF MARITIME COMPANIES*

MILOVAN GRDINIĆ

Univerzitet Crne Gore, Fakultet za pomorstvo Kotor

**Apstrakt:** U spletu pravnih odnosa u vezi s plovidbom, brod je u cijelom svijetu postepeno prihvaćen kao odgovorna ekonomska jedinica, drugim riječima dolazi do personifikacije broda. Ekonomska samostalnost broda omogućila je stvaranje zakonskog založnog prava na brodu. U pomorskom pravu postoje teškoće, koje su samo djelimično riješene unifikacijom, tj. donošenjem jedinstvenih normi materijalnog prava u određenim oblastima. U radu se razmatra značaj osiguranja odgovornosti broдача s aspekta poslovne uspješnosti pomorskih preduzeća. Polazi se od hipoteze da je unifikacija pomorskog prava doprinijela visokom stepenu pravne sigurnosti osiguranja broдача. Navedena hipoteza je u radu verifikovana.

**Ključne riječi:** osiguranje vozarine, zaključivanje osiguranja, klupsko osiguranje.

**Abstract:** Within the combination of legal realtions regarding navigation, the ship has been gradually accepted all over the world as a responsible economic unit, in other words, there is a personification of the ship. Economic independence of the ship allowed creation of the legal law of pledge on the ship. In maritime law there are difficulties which are only partially resolved by unification, i.e. by adopting unique norms of substantive law in certain fields. The paper discusses the importance of insurance of shippers in terms of business success of maritime companies. It is started from the hypothesis that the unification of maritime law has contributed to a high level of legal security of shippers' insurance. The above hypothesis is verified in the paper.

**Key Words:** Freight Quotation, Contract Note, Club Insurance.

JEL Classification: G 22;  
Review; Recived: June 10, 2010

## 1. Uvod

U vrijeme jedrenjaka uspjeh plovidbe je često zavisio od sposobnosti zapovjednika broда da stvori sredstva u stranim lukama za opravku broда i za plaćanje raznih obaveza koje prate plovidbu. U spletu pravnih odnosa u vezi s plovidbom, brod je u cijelom svijetu postepeno prihvaćen kao odgovorna ekonomska jedinica, drugim riječima dolazi do personifikacije broда. Ekonomska samostalnost broда omogućila je stvaranje zakonskog založnog prava na brodu. Smisao ovakve zaloge je da se za dugove, koji su nastali u vezi sa samim brodom obezbijedi stvarno pravno jemstvo na tom brodu (Pallua 1998, s. 65).

U svijetu se sve više širi praksa da se brod može legitimno prinudno zaustaviti u bilo kojoj luci svijeta u cilju obezbjeđenja plaćanja popravke broда, naknade štete pričinjene u luci vlasniku tereta itd. U nekim državama je dozvoljeno da se u ovakvim slučajevima prinudno zaustavlja drugi brod istog brođovlasnika. U velikom broju spornih situacija, u kojima se brod može naći i koje zahtijevaju pravno razrješenje, pojavljuje se pitanje sukoba zakona. Ako se uzme u obzir da kod sukoba zakona ne postoje jedinstveno međunarodno priznata pravila, zbog prisustva političkih zakonskih i pravosudnih uticaja, konačna odluka jednog spora je puna neizvjesnosti. Složenost

jednog pomorskog spora se takođe mora sagledati i sa stanovišta postojećih razlika između rješenja međunarodnog privatnog prava u pojedinim pravnim sistemima.

U pomorskom pravu postoje teškoće, koje su samo djelimično riješene unifikacijom, tj. donošenjem jedinstvenih normi materijalnog prava u određenim oblastima. To se naročito osjeća kod krupnih šteta. Npr. Francuska nije prihvatila pravo vlasnika tankera Amoco Cadiz, koji je 1998. katastrofalno zagadio obale Normandije, da ograniči svoju odgovornost na devet miliona funti, što mu omogućuje *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete od zagađenja mora* iz 1999. U cilju ostvarenja daleko veće naknade štete, očekuje se da će se spor voditi u SAD, gdje sud nije obavezan da primijeni odredbe pomenute konvencije. Relativno visok stepen pravne sigurnosti postignut u oblastima pomorskog prava u kojima se davno pristupilo unifikacijom prava, kao što je to slučaj kod regulisanja odgovornosti broдача za štete na teretu ili za sudar brođova, još ne pruža brođarima dovoljnu pravnu zaštitu. Nije toliko rijetko da se plenidbom broда broдача, od kojeg se traži naknada štete po osnovu odgovornosti broдача za sudar na moru spor za naknadu materijalne štete zasniva u jednoj državi a za naknadu zbog smrti članova posade u drugoj. U takvim situacijama je često neiz-

vjesno da li će sud prihvatiti da postoji element stranog prava koje strano pravo će primijeniti i na koja pravna pitanja će sud primijeniti strano pravo.

Poslovanje broдача imperativno nalaže postojanje adekvatne ekonomske i pravne zaštite broдача, koji se po prirodi posla pojavljuju u područjima različitog suvereniteta, na kojima se susrijeće s osnovanim i neosnovanim zahtjevima za naknadu štete. U pravnoj teoriji osiguranje odgovornosti posmatra se često kao ugovor na osnovu kojeg se osiguranik odnosno sopstvenik stvari osigurava od odgovornosti za slučaj prouzrokovanja štete trećim licima (Antonijević 1998, s. 290). Interes osiguranja u tom slučaju predstavljen je u interesu da ostane netaknuta ona universitas iuris koja je označena opštim imenom patrimonium – dakle, riječ je o osiguranju koje se odnosi na patrimonium kao jednu cjelinu pokretnih i nepokretnih stvari (Nikolić 1997, s. 58). Osiguranje odgovornosti predstavlja tipičnu formu kod koje se interes osiguranja odnosi na patrimonium (Ibid.). Kao predmet osiguranja pojavljuje se samo odgovornost prema trećim licima (Ivany 1994, p. 11). Osiguranik ovdje nema interes u čuvanju imovine trećih lica, koja za njega ostaju često nepoznata. Zaštita koju osiguranik traži ne odnosi se na obeštećenje zbog propasti stvari. Njemu je potrebno obezbjeđenje u slučaju njegove materijalne odgovornosti prema trećim licima.

Osiguranje odgovornosti pomorskog broдача razvilo se iz ekonomske potrebe da se brodar zaštititi za štete koje pričinu korisnicima prevoza ili trećim licima a za koje može postati odgovoran. Za broдача ova potreba nije postojala sve dok industrijska revolucija nije dovela do suštinskih promjena u proizvodnim i društvenim odnosima. Zbog toga nije iznenađujuće da osiguranje odgovornosti predstavlja najmlađu granu pomorskog osiguranja.

Osiguranjem odgovornosti obuhvaćena je ugovorna i vanugovorna odgovornost broдача u vezi sa vlasništvom i iskorišćavanjem broda. Za razliku od kasko osiguranja broda koje se u svijetu sprovodi preko osiguravajućih društava, osiguranje odgovornosti se najviše sprovodi preko engleskih klubova za zaštitu i naknadu. U daljem izlaganju se razmatra klupsko osiguranje u pomorstvu, koje je sa stanovišta osiguranja odgovornosti najznačajnije za pomorske brođare.

## 2. Klupsko osiguranje brođova

Kod klupskog osiguranja, koje sprovode engleski klubovi dva momenta su ovdje bitna. Prvi se odnosi na mjesto zaključenja ugovora. Prema opštim uslovima pomorskog osiguranja, ugovor se smatra zaključenim kada klub prihvati ponudu broдача za zaključenje ugovora. Drugi se odnosi na tumačenje opštih uslova osiguranja. Smatra se da se smisao ugovornih klauzula ima tumačiti prema engleskim zakonima, ukoliko stranke nijesu nešto drugo ugovorile i ako te odredbe nijesu u suprotnosti sa međunarodnim pravnim poretkom. Shvatanje se obrazlaže okolnošću da su stranke zaključivanjem ugovora o osiguranju, prema engleskim uslovima osiguranja, izrazile volju da se klauzule tumače u smislu engleskih propisa (Tomašić 1996, s. 20). U ovakvoj situaciji engleskom sudu zaista ne

bi bilo teško da u sporu između domicilnog kluba i stranog brođara primijeni englesko pravo. Pojedini klubovi, za svaki slučaj, u opštim uslovima predviđaju odredbu koja izričito predviđa primjenu engleskog prava.

Opšti uslovi osiguranja nalaze se u klupskim pravilima (*Rules*) koje brođari prihvataju kod zaključenja ugovora o osiguranju. Ovi uslovi se dalje mogu naći u posebnim obaveznim propisima klubova (*By-laws*), koji se donose na osnovu klupskih pravila. Klupska pravila predstavljaju dosta složen sistem odredbi koje veoma detaljno ali i nedovoljno pregledno regulišu položaj upravo kluba prava i dužnosti direktora, članova kluba (osiguranika), način ućlanjenja, plaćanja doprinosa ili premije osiguranja, osigurane rizike, trajanje osiguranja, naknadu štete itd. Klupska pravila su ponekad djelimično unijeta u statute klubova. Posebni uslovi osiguranja nalaze se u potvrdi osiguranja (*Certificate of Entry*).

Sudska praksa engleskih sudova o odnosima između klubova i brođara je veoma mala. U jednom od najznačajnijih sporova, tužiocu kao vlasnici m. v. "Eirini" i istovremeno članovi kluba tražili su od suda da klubu naredi da ne smije raskinuti ugovor o osiguranju (prema: Ledwith 1997). Tužba je uslijedila kada su vlasnici broda saznali da će menadžeri kluba zatražiti od direktora kluba donošenje odluke o raskidu ugovora. Odbijajući tužbeni zahtjev, sud je zauzeo stanovište da bi u slučaju prihvatanja tužbenog zahtjeva klub bio primoran da brod tužioca drži neprekidno u osiguranju a pravo na raskid ugovora od direktora kluba prešlo bi na sud.

Osiguranje odgovornosti pomorskih brođara nastalo je iz potrebe zaštite brođara od iznenadnih velikih materijalnih troškova u vezi sa odgovornošću za štete koje pričinu u toku plovidbe ili u vezi sa korišćenjem broda. Takva osiguranja su se pojavila u nekim zemljama još u vrijeme plovidbe na jedra. Svoj puni razvoj osiguranje odgovornosti brođara je doživjelo u 19. v. zahvaljujući velikom tehničkom i ekonomskom napretku u pomorskoj plovidbi. Osiguravajuće organizacije, koje su u Engleskoj poznate pod nazivom Klubovi za zaštitu i naknadu (*Protecting and Indemnity Clubs*) vode neposredno porijeklo od udruženja za osiguranje pomorskih brođova koja za svoj cilj nijesu imala ostvarenje dobiti (Reynardson 2001, p. 11). Kao razlog za nastajanje ovih udruženja u Engleskoj navodi se monopol koji je uveden u osiguranje početkom 19. vijeka kada su ova udruženja nastala kao posljedica nesigurnosti koje je vladalo na suženom tržištu. Udruživanja brođara su se pokazala korisnim, s obzirom da su brođari uspijevali da na taj način sprovode osiguranje brođova po znatno nižim stopama.

Prvi klub za zaštitu brođara osnovan je 1855. i odmah je pokazao uspjeh u poslovanju. Za nepune tri decenije od svog nastanka, osiguravao je sledeće rizike: gubitak života, tjelesnu povredu i 1/4 odgovornosti brođara za sudar. Sve do druge polovine 19. vijeka, zahtjevi za naknadu štete za gubitak ili oštećenje tereta nijesu stvarali ozbiljne probleme brođarima. Poslije jedne značajne sudske presude u tom smislu (The Westenhole 1870), osnovan je 1874. prvi klub za naknadu. Do integrisanja klubova za zaštitu i klubova za naknadu došlo je u vrijeme kada

su osiguratelji tereta postali aktivniji u ostvarenju svojih regresnih zahtjeva protiv brodara. Jedinstveni klubovi za zaštitu i naknadu formirani su krajem 19. v. u Londonu i drugim većim engleskim lukama. Posmatrajući brzu evoluciju osiguranja odgovornosti pomorskih brodara, značaj klubova porastao je kada su brodari postali sve češće izloženi raznovrsnim zahtjevima za naknadu štete. Klupsko osiguranje je brodarima omogućilo nesmetano obavljanje njihove djelatnosti, plaćanjem cijene koja ulazi u redovne troškove poslovanja brodara.

### 2.1 Zakonsko regulisanje i status klubova

Pravni položaj klubova je s jedne strane regulisan pozitivnim zakonskim propisima i s druge statutom i drugim internim aktima klubova. Osiguranje odgovornosti brodara u svijetu je nedovoljno regulisano propisima. Zakonodavac u Engleskoj nije se dugo miješao u rad klubova, koji kao udruženja brodara nijesu imali status osiguratelja. Zavodjenjem većeg reda u osiguranju, zakonodavac je u toj zemlji djelimično izjednačio klubove sa kompanijama.

Sve registrovane kompanije, po engleskim propisima, podijeljene su u dvije grupe zavisno od činjenice da li članovi tih društava odgovaraju ograničeno ili neograničeno. Kompanija sa ograničenom odgovornošću može biti osnovana na dva načina: putem akcija ili putem garancije. Prvi slučaj se primjenjuje ako postoji namjera ostvarenja dobiti. Drugi slučaj nema ovaj karakter pošto ne postoji akcionarski kapital. Kada se kompanija osniva putem garancije, svi članovi se obavezuju da u slučaju likvidacije kompanije plate određeni iznos. S obzirom da klubovi ne predviđaju mogućnost ostvarenja dobiti, oni se osnivaju kao kompanije sa ograničenom odgovornošću putem garancije. Statuti pojedinih klubova izričito predviđaju da se radi o kompaniji sa ograničenom odgovornošću koja je osnovana putem garancije (*Memorandum of the North of England Protecting and Indemnity Association Limited*, 1995, čl. 6).

Engleski zakonodavac nije detaljno regulisao status klubova. On se zadovoljio time što je utvrdio samo pojam osiguranja: ako se dva ili više lica sporazumiju da osiguraju jedno drugo protiv pomorskih rizika, postoji uzajamno osiguranje. Odredbe Zakona o pomorskom osiguranju, koje regulišu premiju, ne odnose se na uzajamno osiguranje.

Statut kluba obično utvrđuje materijalne obaveze svojih članova, što predstavlja osnovu klupskog osiguranja: da bi se moglo odgovoriti obavezama plaćanja šteta, neophodno je stvoriti fondove osiguranja. S obzirom da je klub postavljen na uzajamnoj osnovi, kod koje organizacija kluba funkcionalno treba da omogući njegovo poslovanje kao organizacija osiguranja kojoj svrha nije stvaranje dobiti, organizacija kluba je specifična. Klupskim osiguranjem rukovode direktori kao lica imenovana od predstavnika učlanjenih brodara, dok je svakodnevno poslovanje, tj. organizacija posla osiguranja povjerena menadžerima kluba. Brodari su na ovaj način postali svoj osiguratelj. Prema statutu kluba (*Memorandum and Articles, The*

*North of England Club*, 19, 20, 21 i 22), cjelokupan pravni odnos iz ugovora o osiguranju, nalazi se na relaciji između klubova i njegovih članova, kako u pogledu stvaranja fondova za plaćanje šteta tako i u pogledu naknade šteta. Međutim, u slučaju spora, koji bi nastao između kluba i njegovog nezadovoljnog člana, tužba se ne bi mogla podnijeti od nezadovoljnog člana protiv svih ostalih članova, već samo protiv kluba, nezavisno od činjenice što će ishod spora materijalno možda pogoditi sve ostale članove (*Stav engleskog suda u sporu Scott v. Avery 1975 vidjeti u: Cherley of Kendal, Arnould on The Marine Insurance Law and Average*, London, 1980, p. 109).

### 2.2 Značaj klupskog osiguranja danas

Osiguranje odgovornosti pomorskih brodara putem klubova veoma je rasprostranjeno u svijetu. Prema podacima iz 1991. god. od ukupne svjetske tonaže pomorskih brodova, ovim osiguranjem nije bilo pokriveno svega 20 % tonaže. U međuvremenu, klupsko osiguranje i dalje bilježi tendenciju rasta. Broj klubova je, međutim, zaista mali u odnosu na broj osiguratelja pomorskog kaska. Najveća koncentracija klubova nalazi se u Evropi i to u Engleskoj. Van evropskog kontinenta na klubove nailazimo još samo u SAD i Japanu. Arapske zemlje proizvođači nafte, nastoje danas da stvore svoj klub. S tim u vezi, značajna je analiza UNCTAD-a iz 1997, mogućnostima zemlja u razvoju da formiraju svoje klubove. U materijalu UNCTAD-a zapaženi su stavovi Indije u tezama da zemlje u razvoju mogu i treba da osnuju svoje klubove, što zaslužuje posebno proučavanje.

U sistemu klupskog osiguranja u Engleskoj, najznačajnije mjesto ima Londonski pul (*Excess loss pool*). Svrha pula sastoji se u tome što omogućava svojim članovima da zajednički snose štete koje prelaze ugovoreni iznos, čime se vrši izjednačavanje rizika osiguranih brodara.

Upoređujući današnje organizacije klubova sa prvim udruženjima brodara, uočavamo da princip uzajamnosti i dalje čini njegovu najznačajniju karakteristiku. Posao osiguranja je međutim složeniji kao posledica usavršavanja principa uzajamnosti u cilju postizanja pravednijeg kriterijuma u nošenju rizika. Usavršavanjem klupskog osiguranja ne znači da bi se evolucijom došlo do idealnog rešenja. Sistem osiguranja na principu uzajamnosti je izložen kritici, s obzirom da variranje rizika otežava pravilno utvrđivanje premijskih stopa. Mišljenje da zbog toga pažljiviji brodar djelimično plaća štete slabijeg brodara (Ivamy 1990, pp. 9-10) nije usamljeno i predstavlja jednu od najneprijatnijih činjenica za klupsko osiguranje. Prema suprotnim shvatanjima, takvo gledište nije tačno s obzirom da se premija određuje proporcionalno riziku koji je u pitanju.

Jedna od funkcija osiguranja jeste preventiva, tj. preduzimanje pravovremenih mjera u cilju sprečavanja stihijskih događaja i nesrećnih slučajeva. Rad klubova na ovom polju kreće se u više smjerova. Vršiti se sistematsko prikupljanje i obrada podataka o štetama. Brodarima se ukazuje na uzroke šteta, daju preporuke o pažljivom i pravilnom krcanju, slaganju čuvanja i prevozu tereta. Brodari

se upućuju na koji način treba da popunjavaju teretnice koje klauzule da koriste, koje tipske brodarske ugovore da ugovaraju, daju se određena upozorenja kod nastupanja novih okolnosti koje u pojedinim lukama mogu da ugroze brodare, način korišćenja usluga predstavnika klubova (korespondenata) u stranim lukama itd. Očigledno je da ovakve usluge ne mogu da pruže osiguratelji kaska, dok klub u svakom ozbiljnijem slučaju, u kome postoji potencijalna mogućnost da njegov član (osiguranik) odgovara za štetu koja bi bila pokrivena osiguranjem, uzima aktivnu ulogu u zaštiti interesa svog člana, sa osigurateljem kaska to nije slučaj. Ukoliko je brod osiguran po Lloyds S.G. polisi osiguranja, brodar je ostavljen u velikoj mjeri da sam rešava svoje nevolje. Skoro jedino ohrabrenje koje mu osiguratelj daje, jeste obećanje da će mu biti nadoknađeni troškovi nezavisno od postignutog uspjeha u akciji spašavanja u kojoj se od brodarka očekuje da postupa razumno.

Značajnu zaštitu interesa brodarka predstavlja spremnost kluba da izdavanjem garancija spriječi štetne posledice privremene mjere zadržavanja broda. Posljednjih godina, značaj klupskog osiguranja još je više porastao, s obzirom da je brodar postao u većoj mjeri izložen raznovrsnim i većim zahtjevima za naknadu štete. Ovaj trend je očevidan, naročito ako se pogleda porast cijena klupskog osiguranja u odnosu na kasko osiguranje. S jedne strane odgovornost brodarka postaje sve strožija (za štete na teretu, zagađenje mora, razne kazne i sl.) i lica koja potencijalno mogu da od brodarka ostvare neku naplatu (po osnovu naknade štete ili globljenjem) to sve češće čine.

Klupskim pravilima je utvrđeno koje štete i koji troškovi su pokriveni osiguranjem, koje okolnosti treba da se steknu da bi brodar imao pravo na naknadu štete i troškova koje su štete isključene od osiguranja i sl. Pravila osiguranja određuju širinu pokrića koju pruža jedan ugovor o osiguranju. Širina pokrića predstavlja dosta složen pojam za čije utvrđivanje je potrebno proučiti predmet osiguranja, prava i obaveze stranaka, osigurane rizike, trajanje osiguranja, ugovorne odredbe o franšizi i osiguranom iznosu. Proučavanje treba proširiti takođe na polis osiguranja kao i na formularni predlog za zaključenje ugovora o osiguranju koji je brodar potpisao.

### 3. Klupsko osiguranje kao dopunsko pokriće

Kada je osiguranje brodarka podijeljeno između kasko i klupskog osiguranja vodeće mjesto zauzima kasko osiguranje. Kod osiguranja odgovornosti za sudar brodova to je naročito izraženo, dok kasko osiguranje (za štete na brodu i teretu) pokriva 3/4, klupsko osiguranje pokriva samo 1/4 odgovornosti brodarka, pod uslovom da ta četvrtina nije pokrivena kasko polisom. Pod kasko polisom se podrazumijeva Lloyd's S. G. polisa, kao osnovna polisa osiguranja i koja uključuje u ugovor i klauzule o sudaru iz zbirke institutskih klauzula. Ukoliko se radi o nekoj drugoj kasko polisi, polisa mora prethodno biti odobrena od kluba.

Klupska pravila predviđaju osiguranje viška odgovornosti koje je po svojoj prirodi obuhvaćeno kasko

osiguranjem, ali samo u slučaju ako šteta prelazi iznos nadoknađiv kasko osiguranjem. Putem osiguranja više odgovornosti brodar uspijeva da nadoknađi u cjelosti nagradu za spašavanje koju je platio spasiocima u slučajevima kada se kasko osiguranje pokaže kao nedovoljno. Pravo brodarka na naknadu je u ovom slučaju uslovljeno postojanjem Lloyd's S.G. polise sa Institutskim klauzulama na vrijeme i dokazom da je brod bio osiguran na iznos koji odgovara njegovoj tržišnoj vrijednosti. Dalje, klupska pravila predviđaju pravo brodarka na naknadu dijela nagrade za spašavanje koja tereti spašavani brod, ukoliko osiguratelji kaska ovaj dio nagrade uskrate brodaru iz razloga što je stvarna vrijednost broda bila veća od osigurane vrijednosti po kasko polisi osiguranja. Isti je slučaj sa doprinosom u zajedničkoj havariji.

Kao najvažniji slučajevi koji su pokriveni klupskim pravilima, mogu se navesti sledeći: odgovornost za smrt, povredu i bolest posade, putnika, lučkih radnika i drugih lica, naknada za gubitak i oštećenje ličnih stvari posade, odgovornost za štetu usled zagađenja naftom, odgovornost za štetu prouzrokovanu lukama podvodnim kablovima i sl. odgovornost za uklapanje podrtine, odgovornost za gubitak i oštećenje tereta prevoženog osiguranim brodom ili koji je trebalo da bude prevožen, doprinos u zajedničkoj havariji koji je vlasnik tereta odbio da plati zbog toga što je do zajedničke havarije došlo usled krivice brodarka.

Klupskim pravilima su pokrivena razna kazna koje je brod dužan da plati zbog povrede carinskih propisa, propisa o emigraciji, propisa o sprečavanju zagađenja mora i sl. Takođe su pokriveni troškovi brodarka koje je podnio u vezi sa liječenjem posade repatriacijom posade sa broda do kuće zbog bolesti, izdržavanjem slijepih putnika i zadržavanjem broda u karantinu. Osiguranje zagađenja mora u cjelini, predstavlja za klupsko osiguranje najteži rizik. Klupska pravila predviđaju pravo brodarka da mu se naknade štete iz osnova njegove odgovornosti za slučaj oštećenja luke, doka, keja ili bilo kog drugog pokretnog ili nepokretnog predmeta. Praksa je pokazala da su na osnovu ovakve odredbe bile pokrivena sve štete usled zagađenja naftom, pričinjene imovini na kopnu i moru, sem šteta nanijetih drugom brodu i teretu na njemu. U određenim slučajevima, takođe su pokriveni troškovi čišćenja mora i obala, kao posledica zagađenja mora.

Klubovi štite brodarku u vezi sa zagađenjem mora, ako je brodar bio kažnjen u upravnom postupku zbog izlivanja nafte iz broda. Oni takođe štite brodarku ako se profesionalni spasilac ustručava da pritekne u pomoć brodu u nevolji zbog opasnosti da postane odgovoran za štete usled zagađenja mora naftom. Sporazumom između Međunarodne unije spasilaca i klubova iz 1994. klubovi su se obavezali da snose rizik odgovornosti profesionalnih spasilaca za štete usled zagađenja mora naftom u slučaju da se usluge spašavanja pružaju brodovima osiguranim kod engleskih klubova. Analiza klupskih šteta pokazuje da su najveće štete na teretu, ako se štete posmatrajaju po vrstama. Dosta dugo su štete na teretu predstavljale oko 30% od ukupnih šteta pokrivenih klupskim osiguranjem. Osiguranjem su pokrivena šteta u vezi sa gubitkom ili



oštećenjem tereta, koji je prevožen ili imao biti prevožen osiguranim brodom, ako je brodar odgovoran za gubitak ili oštećenje. Brodar je pokriven i u slučaju šteta na teretu ako je izdao direktnu teretnicu.

Osiguranje odgovornosti za teret ima nekoliko ograničenja. Klub može brodaru smanjiti štete, ako utvrdi da bi odgovornost brodara za štetu koju je brodar platio bila manja da je ugovor o prevozu predvidio primjenu Haških pravila ili Hague Visby pravila. Druga ograničenja se odnose na ad valorem teretnicu, prevoz tereta na palubi, iskrcavanje tereta u pogrešnoj luci i prevoz rashlađenog tereta. Osigurani iznos predstavlja maksimalnu obavezu osiguratelja po jednom štetnom događaju. Za razliku od ostalih osiguratelja klubovi koji se nalaze u londonskom pulu klubova ne ograničavaju svoju obavezu na jedan određeni iznos. Izuzetak predstavljaju štete prouzrokovane zagađenjem mora naftom. Iznijeto pravilo se primjenjuje na klupsko osiguranje kod kojeg brodari plaćaju doprinos.

Ranija česta praksa kod klupskog osiguranja bila je da se za svaku vrstu šteta ugovorom predvidi određena odbitna franšiza (vidi šire u: Tomašić 1997, s. 84). Osiguratelji obično primjenjuju odbitnu franšizu u cilju isključenja iz osiguranja sitnih šteta i normalnih gubitaka čime se postiže i zainteresovanost osiguranika da sprečavaju štete. Dalja karakteristika franšize jeste da se primjenjuje samo na štetu a ne i na troškove pokrivenne osiguranjem. Danas je sistem franšiza u klupskom osiguranju dobrim dijelom napušten. Umjesto njega, brodari učestvuju u svakoj šteti do ugovorenog iznosa, nezavisno na vrstu i njen uzrok.

Ugovori o osiguranju se dijele na ugovore koji traju određeno i neodređeno vrijeme, kao i na ugovore koji predstavljaju kombinaciju između njih (Jakaša 1993, s. 437). Klupsko osiguranje se može zaključiti na određeno vrijeme ili za jedno ili više putovanja. Najčešće osiguranje se zaključuje na godinu dana, s tim što se prećutno produžava za sledeći period osiguranja od godinu dana. Da bi se došlo do produžavanja ugovora na ovaj način, potrebno je da uslovi osiguranja nijesu izmijenjeni od kluba. Ako se uslovi mijenjaju, neophodno je da klub o izmjeni izvijesti brodara unaprijed i na vrijeme, u kom slučaju se traži saglasnost brodara. Klupska pravila razmatraju načine prestanka ugovora o osiguranju: smrt ili stečaj brodara, gubitak ili nestanak broda, trajno povlačenje broda iz plovidbe, otkaz ugovora od kluba zbog neplaćanja doprinosa, nastupanje okolnosti koje po pravilu mijenjaju rizik (prodaja broda, gubitak klase broda i stavljanje hipoteke na brod).

#### 4. Zaključak

Postojanje ugovora o osiguranju odnosno članstvo u klubu dokazuje se potvrdom osiguranja. Postojanje potvrde nije neophodan uslov za postojanje samog ugovora. Klub izdaje potvrdu po pravilu kada prihvati ponudu brodara za zaključivanje osiguranja i u nju unosi podatke o imenu broda, osiguranim rizicima i premijskoj stopi ako je osiguranje zaključeno kao premijsko osiguranje, i o trajanju osiguranja. Između polise osiguranja i potvrde osigu-

ranja ne postoje velike razlike. Oba dokumenta predstavljaju dokaznu ispravu i ispravu o duhu. Brodar na osnovu potvrde može ostvarivati svoja prava prema klubu na isti način kao i drugi osiguranik prema osiguratelju. Suštinska razlika ipak postoji. Potvrda ne predstavlja legitimacionu ispravu s obzirom da potvrda nije prenosiva. Dopuštanjem da se klupsko osiguranje prenosi sa broda učlanjenog u klub, na drugog brodara, značilo bi da se sastav članstva kluba mijenja bez saglasnosti njegovih članova. Ovakve izmjene bi mogle negativno uticati na samu rizičnu zajednicu.

Prema klupskim pravilima potvrda o osiguranju predstavlja neoboriv dokaz o osiguranim rizicima, trajanju osiguranja i premijskoj stopi. Kod klupskog osiguranja postavlja se pitanje odnosa između potvrde osiguranja i obaveznih propisa koje klub donosi na osnovu klupskih pravila. S obzirom da se prema pravilima propisi primjenjuju nezavisno od okolnosti da li su donijeti prije ili poslije početka osiguranja, datim rešenjem se odstupa od načela da se za primjenu svake ugovorne odredbe traži prethodna saglasnost stranaka.

U posebnu grupu obaveza brodara ubrajaju se one koje omogućavaju klubu da svoju funkciju organizatora uzajamnog osiguranja što bolje sprovede. Neophodno je da klub zbog toga bude na vrijeme upoznat o svim štetama. Klupska pravila nalažu brodarima da prijave sve okolnosti koje mogu dovesti do njihove odgovornosti, a istovremeno zabranjuju im da bez saglasnosti kluba prihvate svoju odgovornost za štetu pokrivenu osiguranjem. Klub ima diskreciono pravo da u protivnom odbije naknadu štete.

Od brodara se traži da klubu podnese sve raspoložive dokazne informacije na osnovu kojih bi se sagledali gubitak šteta, trošak ili odgovornost zbog kojih bi brodar stekao pravo na naknadu štete prema klupskim pravilima. Klub zadržava pravo da u slučaju štete samoinicijativno angažuje advokate, havarijske komesare i druga lica za utvrđivanje činjeničnog stanja i organizovanja odbrane u slučaju neosnovanih odštetnih zahtjeva.

Osiguranje odgovornosti brodara predstavlja odraz dva elementa i to: postojanje odgovornosti sadrži elemente preventive što navodi brodara da izbjegava štete, odgovornost brodara istovremeno znači prebacivanje šteta sa oštećenog na brodara kao često ekonomski jaču stranu. Preventivna funkcija osiguranja smanjuje nepovoljno dejstvo uzroka koji mogu izazvati štete dok se odgovornost brodara ublažava udruživanjem brodara u klubove u kojima brodari zajednički snose štete sprečavajući mogućnost da ih katastrofalne štete pogode u većoj mjeri. Nameće se pitanje da osiguranje odgovornosti brodara treba i dalje sprovoditi preko posebnih organizacija osiguranja, kao što su to klubovi. Više nego što je to slučaj sa drugim vrstama osiguranja evolucija pomorskog prava je predstavljala podlogu za stvaranje i razvoj osiguranja odgovornosti brodara koje je danas postalo neophodnost za njegovo normalno poslovanje.

### Literatura

Antonijević, Z. (1998), *Odgovornost pomorskih preduzeća po ugovoru o prevozu robe brodom*, Beograd: izdavač

Ivamy, E.R.H. (1990), *A Handbook on Marine Insurance by Victor Dover*, London: izdavač.

Ivamy, E.R.H. (1994), *General Principles of Insurance Law*, London: izdavač.

Jakaša, B. (1993), *Putovanje broda*, Pomorska enciklopedija, tom VII.

Jakaša, B. (1997), *Udžbenik pomorskog prava*, Zagreb: izdavač.

Ledwith, N.F. (1997), *The History and Development of Protecting and Indemnity*, London: izdavač.

Nikolić, N. (1997), *Ugovor o pomorskom osiguranju*, Beograd: izdavač.

Pallua, A. (1998), „Privilegija na brodu“, *Zbornik za pomorsko pravo*, Split, ss. ....

Pavić, D. (1998), „Brod kao osigurani predmet“, *Osiguranje i privreda* br. 1, ss. ....

Reynardson, R.B. (2001), „The History and Development of P. & I. Clubs: The British Scene“, referat u Splitu, 2001, ss. .... šta je ovo i odakle je?

Tomašić, V. (1996), *DOZ-ova engleska polisa osiguranja robe u pomorskom transportu sa komentarom*, Beograd: izdavač.

Tomašić, V. (1996a), *Pomorsko osiguranje*, Beograd: izdavač.

Tomašić, V. (1997), *Osiguranje robe i kredita u spoljnoj trgovini*, Beograd: izdavač.

UNCTAD, TD/B/AC, 15/25, 1997.

### Summary

*The researchings in this work have shown that marine insurance is an element of managing of the system of the marine enterprise through which all functions pass. There is a direct interdependence between the commercial activities in the enterprise and the commercial service, with the technical related departments of the enterprise. A well organized service of the marine insurance should produce considerable economic effects in the frame of the enterprise about the principle that with less investment realize positive effects primarily for the technical maintenance of the fleet.*

*In the frame of such organization of the system in the enterprise it is necessary that employess that work in the commercial sector and technical services of the marine enterprise, and especially the inspectors of the enterprise (nautical and technical) judge their work from the standpoint of positive effects that could be achieved in the insurance. That could be achieved through the technical and navigational fitness of the ships, and by that convenient results are achieved, about drawing a contract in the marine insurance, as well as with the constant observation of the damages and their systematization in the sence of the position of the amount insurance damages and their recognition by the insurer. In the realization of aims in the field of the marine insurance mutually all the factors in the enterprise should contribute. In that direction it is the special role of the ship masters to be rightly placed toward all events connected to the possibility of realizing marine insurance rights.*

*From their successful collaboration with all insurance factors and especialz in the preparatory phase, immediately after arising of damages, from them depends an enterprise success, as well as successful business and financial results. For, every damage if it is not insured or it is insured, but not realized, means decrease of those results. Marine insurance has been very dinamically developed under the influence od the international marine commerce and the expansion of the marine transport, as well as under the tumultuous development of the marine technology and transport technology generally. Such a development have had enormous conesquences on business-running conditions and the organization of the marine shipping industry.*

*At the end it should bi pointed out that one of the significant technical and judicial-economic and complex works in every marine enterprise the fleet insurance of these ships. In order of better functioning of the ship as well as the enterprise as a whole, the enterprise fleet should more suitably be covered by all types of the insurance. The aim of this researching work is to point out to all the elements of achieving all the most suitable effects, for the ships of the enterprises in performing the insurance work.*