

Utjecaj suvremenih globalnih izazova na P&I klubove

Alerić, Petar

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:806108>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-09**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Pravni fakultet
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Petar Alerić

**UTJECAJ SUVREMENIH GLOBALNIH IZAZOVA NA
P&I KLUBOVE**

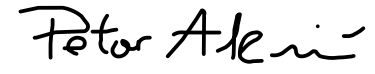
Diplomski rad

Mentor: prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, 2023.

Izjava o izvornosti

Ja, Petar Alerić, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio drugim izvorima do onih navedenih u radu.



(potpis studenta)

Zagreb, 2023.

Sadržaj

1. UVOD.....	3
1.1. ŠTO SU P&I KLUBOVI?	3
1.1.1. Svrha P&I klubova	3
1.1.2. Sličnosti i razlike u odnosu na srodne djelatnosti.....	4
1.2. NASTANAK I POVIJESNI RAZVOJ P&I KLUBOVA.....	6
1.2.1. Nastanak	6
1.2.2. Povijesni razvoj s obzirom na okolnosti	8
1.2.3. Posljedice globalnoga širenja.....	9
2. P&I KLUBOVI DANAS	10
2.1. STRUKTURA P&I KLUBOVA.....	10
2.1.1. Niži rang P&I klubova	10
2.1.2. Viši rang P&I klubova	11
2.1.3. Unutarnja struktura P&I klubova	12
2.2. PRAVNO UREĐENJE P&I KLUBOVA	13
2.2.1. Načela.....	13
2.2.2. Pravno uređenje u Republici Hrvatskoj.....	15
2.2.3. Pravno uređenje u Europskoj uniji.....	16
2.2.4. Pravno uređenje na međunarodnoj razini	17
2.3. NAČIN RADA TE PRAVNA I EKONOMSKA OBILJEŽJA MODERNOG P&I KLUBA	18
2.3.1. Pravila P&I klubova	18
2.3.2. Glavne isprave.....	19
2.3.3. Nastup osiguranog slučaja i isplata osigurnine.....	21
2.3.4. Analiza poslovanja P&I klubova	22
2.4. KAKO TO SVE FUNKCIONIRA U PRAKSI?.....	23
3. UTJECAJ NEPREDVIDIVIH ZDRAVSTVENIH OKOLNOSTI NA P&I KLUBOVE	25
3.1. ANALIZA UTJECAJA PANDEMIJE UZROKOVANE VIRUSOM SARS-CoV-2 (COVID-19)	25
3.1.1. Utjecaj pandemije na uvjete za ulazak u P&I klub	25
3.1.2. Utjecaj pandemije na isplatu osigurnine	26
3.2. ANALIZA UTJECAJA DRUGIH ZDRAVSTVENIH OKOLNOSTI.....	28
4. UTJECAJ NEPREDVIDIVIH RATNIH I SLIČNIH OKOLNOSTI NA P&I KLUBOVE	30
4.1. ANALIZA UTJECAJA RATA U UKRAJINI	30
4.1.1. Utjecaj rata u Ukrajini na uvjete za ulazak u P&I klub	30
4.1.2. Utjecaj rata u Ukrajini na isplatu osigurnine.....	31
4.2. ANALIZA UTJECAJA MIROVNIH MISIJA EUROPSKE UNIJE I NATO-a.....	33

4.2.1. Utjecaj mirovnih misija Europske unije; NAVFOR Atalanta: Somalija i NAVFOR Mediterranean	33
4.2.2. Utjecaj mirovnih misija NATO-a	34
5. UTJECAJ NEPREDVIDIVIH FINANCIJSKIH OKOLNOSTI NA P&I KLUBOVE	35
5.1. ANALIZA UTJECAJA FINANCIJSKE NESTABILNOSTI DANAŠNJICE	35
5.1.1. Utjecaj financijske nestabilnosti 2020-ih na uvjete za ulazak u P&I klub	35
5.1.2. Utjecaj globalne financijske nestabilnosti 2020-ih na isplatu osigurnine	36
6. ZAKLJUČAK	37
POPIS LITERATURE	39

1. UVOD

1.1. ŠTO SU P&I KLUBOVI?

1.1.1. Svrha P&I klubova

P&I klubovi (*Protecting and Indemnity Associations*), u doslovnom prijevodu „klubovi za zaštitu i odštetu“, glavni su način osiguranja odgovornosti današnjih brodara. Njihov nastanak vezan je uz kompleksnost i raznolikost okolnosti koje utječu na poslovanje brodarskih trgovačkih društava, a ponajviše uz visine novčanih iznosa koje te okolnosti mogu prouzročiti. Poznato je, naime, da se, pogotovo sa sve većim kapacitetima modernih teretnih brodova, preuzima i sve veći rizik za broj i visinu potencijalnih šteta. U vezi s tim poznato je da je od 23. ožujka 2021. godine pa do 29. ožujka iste godine došlo do zastoja prometa u Sueskom kanalu u Egiptu jer se kontejnerski brod brodarskoga trgovačkog društva *Shohei Kisen* nasukao. Time prouzročena šteta kreće se u procijenjenoj visini između 2 i 2,5 milijardi američkih dolara. Navedena šteta nastala je ponajviše zbog prouzročenog zastoja prometa Sueskim kanalom. Ni velika osiguravajuća društva nemaju financijsku moć za pokrivanje toliko velikih gubitaka. Upravo su se zato razvili P&I klubovi koji su postali glavni organizacijski oblik za osiguranje brodarske odgovornosti. Osim njihove glavne uloge, koja se očituje u pružanju pokrića odgovornosti brodara, važna je i njihova uloga u prevenciji šteta te u saniranju već nastalih šteta. S obzirom na to da su P&I klubovi „ekskluzivna društva“ koja djeluju po tržišnom principu svojevrstne konkurentnosti, potrebno je, da bi se postalo dio toga društva, ispuniti određene uvjete. Za prevenciju i saniranje šteta svakako su najvažniji uvjeti koji se tiču sigurnosnih značajki flote određenoga brodarskoga trgovačkoga društva. Svako takvo određivanje uvjeta rezultat je rada velikog broja zaposlenika P&I klubova koji rade na analitici, tj. na prikupljanju i obradi relevantnih podataka. Također, nije beznačajna ni njihova uloga u pravnoj i tehničkoj podršci koja se pruža brodarima u većim svjetskim lukama, a što može biti od velike pomoći zaposlenicima tih brodarskih trgovačkih društava budući da oni sebi ne mogu samostalno osigurati pravnu i tehničku podršku. U daljnjem će tekstu o svemu tome biti više riječi.

Svi elementi financijske, gospodarske, pravne, tehničke i druge prirode sastavni su elementi P&I klubova, bez čijeg postojanja ne bismo poznavali trgovinu (ponajviše međunarodnu) kakvu poznajemo danas, a koja se ponajprije temelji na pomorskom prijevozu dobara te,

shodno tome, ne bismo mogli dostići današnji standard ekonomske razvijenosti i socijalnoga napretka. Sve je to dokaz nemjerljive važnosti P&I klubova za normalno funkcioniranje današnjega načina života koji često znamo uzeti zdravo za gotovo.

1.1.2. Sličnosti i razlike u odnosu na srodne djelatnosti

Kao što je prethodno spomenuto, P&I klubovi u suštini su osiguravajuća društva koja se uvelike oslanjaju na pravila koja su razvila standardna osiguravajuća društva i koja su ušla u standarde modernog osiguranja. No, puno je i razlika koje P&I klubove čine bitno drugačijim organizacijskim oblikom od standardnog osiguravajućeg društva.

Najvažnija sličnost P&I kluba i standardnih osiguravajućih društava jest u tome što i P&I klubovi imaju pravnu osobnost, što posljedično znači da P&I klubovi također imaju aktivnu i pasivnu legitimaciju, tj. da mogu podići tužbeni zahtjev protiv određenog tuženika, ali i da određeni tužbeni zahtjev može biti podignut protiv njih. Teško je zamisliti normalno funkcioniranje bilo kojeg osiguravajućeg društva bez posjedovanja pravne osobnosti koja mu omogućuje da se u nekim situacijama, kad za to budu ispunjeni zakonski uvjeti, često i sudskim putem, regresira od štetnika. U protivnom, neostvariva je financijska isplativost takva poslovnog pothvata.

Druga je velika sličnost između P&I klubova i standardnih osiguravajućih društava u tome što pružaju klasičnu osiguravateljnu zaštitu isplatom osigurnine u slučaju nastupa osiguranog slučaja, tj. ostvarenjem osiguranog rizika, ako, naravno, budu ispunjeni svi za to predviđeni uvjeti. Kao što standardna osiguravajuća društva pružaju, primjerice, osiguranje od automobilske odgovornosti, na sličnim principima djeluju i P&I klubovi pružajući svojim članovima osiguranje od brodarske odgovornosti. No, postoje i velike razlike između P&I klubova i standardnih osiguravajućih društava, koje se očituju u pogledima sastava i strukture organizacije, načela kojima se vode prilikom poslovanja, uvjetima i načinu dobivanja osiguranja, tj. stjecanja statusa osiguranika itd.

Glavne razlike između P&I klubova i standardnih osiguravajućih društava jesu u različitosti sastava i strukture njihovih organizacija, te u načinu njihova poslovanja. Standardno osiguravajuće društvo predstavlja klasično trgovačko društvo kako je ono opisano u članku 3., stavku 1. Zakona o trgovačkim društvima (*Narodne novine, br. 111/93, 34/99, 121/99, 52/00, 118/03, 107/07, 146/08, 137/09, 125/11, 152/11, 111/12, 68/13, 110/15, 40/19, 34/22, 114/22, 18/23*, dalje u tekstu: „ZTD“): „Trgovac je, ako ovim Zakonom nije drugačije određeno, osoba

koja samostalno trajno obavlja gospodarsku djelatnost radi ostvarivanja dobiti proizvodnjom, prometom robe ili pružanjem usluga na tržištu.“, tumačeno u skladu sa stavkom 6. istoga članka da je „Trgovačko društvo (je) trgovac, neovisno o tome obavlja li gospodarsku ili neku drugu djelatnost.“. P&I klubovima glavni cilj nije ostvarivanje dobiti, već adekvatno pokrivanje šteta koje mogu nastati u vezi s odgovornošću broдача, a čiji iznosi mogu biti iznimno visoki. To razlikovanje za posljedicu ima različitu strukturu ta dva tipa društva.

Standardno osiguravajuće društvo tipično je trgovačko društvo osnovano najčešće u pravnom obliku dioničkog društva.¹ Takvo osiguravajuće društvo predmet je nečijeg prava vlasništva pa onda takva osoba (najčešće se više osoba nalazi u suvlasničkom odnosu) preuzima rizik za financijski isplativo poslovanje takva osiguravajućeg društva, te, pravno gledano, odgovara iznosom svojeg uloga u temeljnom kapitalu tog osiguravajućeg društva. Za razliku od takve strukture, struktura P&I kluba u mnogočemu je drugačija. Naime, P&I klub nije u vlasništvu pojedinih osoba koje svojim ulozima sudjeluju u temeljnom kapitalu društva, već je P&I klub udruženje sastavljeno od pravnih osoba čiji su predmeti poslovanja plovidbeni pothvati, a glavni je cilj kluba međusobno osiguravanje šteta koje mogu proizaći iz brođarske odgovornosti svakoga pojedinog člana P&I kluba, što odgovara temeljnom načelu funkcioniranja P&I kluba; načelu uzajamnosti (engl. *mutual insurance*). Stoga, zakonski gledano, P&I klub je *sui generis* gospodarsko interesno udruženje koje je definirano zakonom kao „pravna osoba koju osnivaju dvije ili više fizičkih i pravnih osoba da bi olakšale i promicale obavljanje gospodarskih djelatnosti koje čine predmete njihova poslovanja te da bi poboljšale ili povećale njihov učinak, ali tako da ta pravna osoba za sebe ne stječe dobit.“² Stoga je jedna od glavnih razlika također i u tome da su P&I klubovi neprofitne organizacije, čiji se prihodi temelje isključivo na analitičkim procjenama šteta za narednu godinu, a nipošto da bi se stvarao profit. Standardna osiguravajuća društva funkcioniraju na dijametralno suprotnim načelima – na načelima tržišnoga stvaranja profita.

Važno je napomenuti da su brođarska trgovačka društva ujedno i članovi P&I kluba i njegovi osiguranici, za razliku od standardnog osiguravajućeg društva koje ima svog(je) vlasnika(e), ali i svoje osiguranike, koji se nužno ne moraju podudarati na način da su vlasnici ujedno i osiguranici ili obrnuto. Posljedično dolazimo do još jedne velike razlike, a to je način

¹ Dioničko društvo je trgovačko društvo u kojemu članovi (dioničari) sudjeluju s ulozima u temeljnome kapitalu društva podijeljenom na dionice.“ (članak 159., stavak 1. ZTD-a). Prema Zakonu o osiguranju (*Narodne novine, br. 30/15, 112/18, 63/20, 133/20, 151/22*) „društvo za osiguranje može biti osnovano samo kao dioničko društvo, europsko društvo (Societas Europea – SE) ili kao društvo za uzajamno osiguranje.“ (članak 19., stavak 1.).

² Članak 583., stavak 1. ZTD-a.

financijskog participiranja članova u društvu. P&I klub nema temeljni kapital u kojem suvlasnici trgovačkog društva sudjeluju svojim ulozima, već raspolaže prihodima koje prikupi od svojih članova, a koji se nazivaju doprinosi. Ti doprinosi ujedno su i premija osiguranja te se na taj način članovi P&I kluba osiguravaju, tj. tako prikupljenim novcem se P&I klub koristi za isplatu osigurnina koje je dužan isplatiti nastupom osiguranog slučaja. S druge strane, s obzirom na to da (su)vlasnici standardnog osiguravajućeg društva ne moraju nužno biti i osiguranici tog osiguravajućeg društva, razlikuju se i pravni statusi između tih (su)vlasnika koji uplaćuju uloge u temeljni kapital i osiguranika koji plaćaju premiju osiguranja da bi bili osigurani.

Još jedna bitna razlika jest i činjenica da standardna osiguravajuća društva ne osiguravaju rizike čijim bi ostvarenjem mogla nastati golema šteta koju bi onda bili dužni naknaditi, a P&I klubovi ponajviše i služe za pokrivanje takvih šteta, što je, uostalom, i jedan od razloga njihova nastanka.

Glavna razlika u odnosu na vrste osiguranja koja pružaju P&I klubovi u odnosu na standardna osiguravajuća društva jest u tome što P&I klubovi pružaju osiguranja koja nemaju nužno točno određenu osiguranu svotu, tj. kod kojih iznos moguće osigurnine nije točno determiniran. Međutim, P&I klubovi pružaju zaštitu samo unutar granica predviđenih primjenjivim međunarodnim ugovorima, propisima na razini Europske unije te nacionalnim zakonima.

Primjerice, P&I klubovi pružaju osiguranje odgovornosti prijevoznika za nastalu štetu na teretu, osiguranje odgovornosti brodovlasnika u vezi s pomorskim sudarom, osiguranje vezano uz odgovornost u vezi s onečišćenjem morskog okoliša itd. Samo kod potonjeg i kod tjelesnih ozljeda putnika i članova posade broda postoji ograničenje visine iznosa osigurnine. Za razliku od toga, standardna osiguravajuća društva pružaju kasko osiguranje brodova, kargo osiguranje robe koja se prevozi itd. U svim tim slučajevima određuje se visina osigurane svote, odnosno visina vrijednosti broda ili robe koja se prevozi i sl.

1.2. NASTANAK I POVIJESNI RAZVOJ P&I KLUBOVA

1.2.1. Nastanak

Začetke pomorskog osiguranja pronalazimo u antičkim civilizacijama. Tako se u antičkoj Grčkoj, s povećanjem pomorske aktivnosti, razvilo pravilo – preteča budućih pomorskih osiguranja – zajedničke havarije štete (engl. *general average*). To pravilo poznajemo i ono se primjenjuje i danas. Definirano je i našim Pomorskim zakonikom (*Narodne*

novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, dalje u tekstu: „PZ“) u članku 70., stavku 1., točki 1.: „...čin zajedničke havarije jest svaki namjeran i razložen izvanredan trošak i svaka namjerna i razložna šteta učinjeni, odnosno prouzročeni od zapovjednika broda ili druge osoba koja ga zamjenjuje, ako su bili razborito poduzeti radi spašavanja imovinskih vrijednosti sudionika u istome pomorskom pothvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijete“. Vidimo da je u tom pravilu zadovoljena jedna od glavnih zamisli osiguranja općenito, a to je disperzija rizika (kod standardnih osiguranja, s pojedinca na osiguravatelja, kakvu uslugu pojedinac plaća u obliku premije), a u ovom slučaju s pojedinca na zajednicu osoba koja zajednički sudjeluje u pomorskom pothvatu. Na gotovo isti način funkcioniraju i moderni P&I klubovi, rizik se disperzira s pojedinačnog broдача na cjelokupnu zajednicu broдача koji su učlanjeni u određeni P&I klub.

I stari su Rimljani, s obzirom na to da su bili jaki trgovci i da su razvili najnapredniji pravni sustav tadašnjega doba, poznavali određeni primitivni oblik pomorskog osiguranja.

No, prva moderna pomorska osiguranja pojavila su se u 18. stoljeću u Ujedinjenoj Kraljevini, točnije u Londonu. S obzirom na to da su 18. i 19. stoljeće obilježeni razvojem industrijske revolucije kao i mnogobrojnim ljudskim izumima, usporedno je rastao i razvoj međunarodne trgovine. Kada govorimo o međunarodnoj trgovini, važno je napomenuti da je tada glavni i najučinkovitiji način prijevoza bio morskim putem, što se nije promijenilo ni danas, unatoč svim rizicima koje su tada takvi pothvati nosili sa sobom, uzevši u obzir nedovoljnu sofisticiranost tadašnjih brodova, nemogućnost preciznog predviđanja vremenskih prilika te slabiju izobrazbu pomoraca. Sve to nosilo je golem rizik kako za brodovlasnike tako i za brođare koji su vodili takav pomorski pothvat, ali i za vlasnike robe koja se na taj način prevozila. Razgovaralo se o načinu rješavanja toga problema pa su tako brodovlasnici osiguravali svoje brodove kasko osiguranjima kod standardnih osiguravajućih društava (s vremenom se počelo javljati uzajamno osiguranje, tzv. *Hull Clubs*), vlasnici robe koja se prevozila osiguravali su robu kargo osiguranjima također kod standardnih osiguravajućih društava, ali brođari, koji su vodili pomorske pothvate, nisu bili u mogućnosti osigurati se od šteta koje potencijalno mogu nastati na temelju njihove odgovornosti jer standardna osiguravajuća društva gotovo uopće nisu bila voljna pružati takva osiguranja, što zbog visokih iznosa šteta koje potencijalno mogu nastati, što zbog širokog spektra odgovornosti na temelju koje brođari mogu biti odgovorni za štetu. Treba u obzir također uzeti činjenicu da tadašnji pomorski pothvati nisu bili nimalo sigurni pa je nastanak štete bio puno izvjesniji nego što bi to bio danas. S obzirom na to da su brođari svakako htjeli osigurati svoju odgovornost, tražili

su novo rješenje i dosjetili se da bi najbolje bilo da se međusobno udruže u klub u koji će svaki brodar, koji je član tog kluba, uplaćivati određeni iznos, a klub će potom osiguravati odgovornost svojih članova. Prednost je takva udruživanja u tome što se izbjeglo vrlo visoke iznose profitnih marži onih rijetkih standardnih osiguravajućih društava koja su uopće bila voljna osiguravati takvu odgovornost. Takvi oblici udruživanja bili su preteče suvremenih P&I klubova.

1.2.2. Povijesni razvoj s obzirom na okolnosti

Druga polovina 19. stoljeća, osim što je obilježena velikim brojem ljudskih izuma u području tehnologije i znanosti, obilježena je i povećanjem ljudskih migracija, ponajviše iz Europe u tzv. Novi svijet – Sjevernu i Južnu Ameriku, Australiju, Novi Zeland i dr. S povećanjem aktivnosti povećava se i broj nesreća koje zahtijevaju određenu vrstu odštete, a koje su najčešće upućene novouspostavljenim P&I klubovima. Susrevši se s takvom situacijom, P&I klubovi su, potpomognuti zakonskom regulativom, odgovorili postavljanjem različitih kriterija za isplatu osigurnine svojim osiguranicima, kao npr. ugovaranjem kvantitativne odbitne franšize te postavljanjem vrijednosnih karakteristika brodova. Sve to onemogućilo je mnoge brodare da uspiju nadoknaditi nastalu štetu te se od toga trenutka može početi proučavati nastanak šarolikoga spektra uvjeta potrebnih za isplatu osigurnine, kao i za ulazak u određeni P&I klub. Zanimljivo je primijetiti da je kasko osiguranje brodova (engl. *hull insurance*) tada bilo na neki način vrlo povezano s osiguranjem odgovornosti brodarka, ali je i tu postojalo ograničenje vezano za isplatu osigurnine, a odnosilo se na njezin najviši iznos koji je bio u visini vrijednosti broda, što je također moglo biti vrlo nepovoljno po brodovlasnike i brodare. Naime, moguće je zamisliti situaciju sudara dvaju brodova, čija bi posljedica bila potonuće oba broda. Takav razvoj situacije doveo bi do sljedećih vrsta šteta: totalno uništenje oba broda, potencijalno uništenje robe koja se prevozila i jednim i drugim brodom, onečišćenje morskog okolišta, troškovi uklanjanja podrtina te eventualne ljudske žrtve, a utvrdila bi se isključiva odgovornost jednog brodarka za nastanak tog nesretnog događaja. Maksimalan iznos koji bi brodar mogao „dobiti“ na ime osigurnine tako bi bio samo iznos vrijednosti njegova broda. Pozitivna je stvar u takvim slučajevima ipak bila ta da su ozlijeđeni članovi posade te obitelji poginulih članova posade imali drugih pravnih mogućnosti vezanih uz naknadu štete koju bi pretrpjeli. S vremenom sve se više išlo u pojednostavljenje postavljanja takvih zahtjeva pa je tako 1855. godine osnovano Društvo za uzajamnu zaštitu brodovlasnika (*Shipowners'*

Mutual Protection Society) koje je nadoknađivalo štete koje su bile izvan dosega postojećih polica osiguranja.

S vremenom su P&I klubovi počeli pružati i osiguranje tereta koji bi se prevezio osiguranim brodom.

Također, u drugoj polovini 20. stoljeća, nakon katastrofe potonuća golemoga tankera „*Torrey Canyon*“ na obalama Cornwalla u Ujedinjenoj Kraljevini, što je izazvalo ekološku katastrofu golemih razmjera, sve zastupljeniji aspekt osiguranja P&I klubova postaju štete i troškovi povezani s izlivanjem nafte i općenitim onečišćenjem okoliša.

1.2.3. Posljedice globalnoga širenja

Preteče modernih P&I klubova nastaju u Ujedinjenoj Kraljevini, odakle su se krenule širiti po cijelom svijetu. S obzirom na to da je Ujedinjena Kraljevina svojedobno bila kolonijalna velesila, P&I klubovi ponajviše su se počeli razvijati na područjima pod britanskim utjecajem. Tako, primjerice, u Sjedinjenim Američkim Državama djeluje jedan P&I klub, u Singapuru također jedan P&I klub, a na Bermudi, koja je i danas pod britanskom vlašću kao njezin prekomorski teritorij, posluju dva P&I kluba. Nadalje, P&I klubovi postoje u državama koje imaju jaku pomorsku tradiciju i snažnu ekonomsku aktivnost, a to su, primjerice: Norveška, Švedska, Nizozemska, Turska, Japan, Južna Koreja, Kina, Ujedinjeni Arapski Emirati itd. Širenje mreže P&I klubova potaknulo je i rast međunarodne trgovine pomorskim putem. Naime, svaki brodar i brodovlasnik lakše se odlučuje baviti tom vrstom posla ako ima mogućnost osiguranja u vezi s potencijalno mogućim nastankom vrlo visokih šteta u tome poslu. Posljedica toga bio je razvoj tržišta jer je potražnja bila velika s obzirom na sve veću industrijalizaciju. Cjelokupan proces koji u sebi sadrži proizvodnju dobara, trgovinu njima i njihov prijevoz, što za posljedicu ima sve veću povezanost i međuovisnost različitih dijelova svijeta, danas poznajemo pod nazivom „globalizacija“. Navedeni proces iz temelja je promijenio ljudske živote širom svijeta. Od toga da se koristimo američkim prijenosnim računalima, vozimo njemačke automobile, mijenjamo programe na japanskim televizorima, pijemo kavu iz talijanskih aparata itd. Vrlo teško bi bila ostvariva današnja materijalna kvaliteta života da nije bilo globalizacije i međusobnoga povezivanja, a u razvoju toga procesa golem su utjecaj ostvarili upravo P&I klubovi širom svijeta.

2. P&I KLUBOVI DANAS

2.1. STRUKTURA P&I KLUBOVA

2.1.1. Niži rang P&I klubova

Sustav i način P&I klupskog osiguranja proširio se diljem svijeta. Širenjem međunarodne trgovine koja se odvija pomorskim prijevozom širi se i mreža P&I klubova koji osiguravaju potencijalne odgovornosti koje bi brodar mogao imati prema trećim osobama. Stoga i zakonska regulativa postaje sve složenija kako bi se pravno uredilo to područje koje postaje sve važnije pa je tako sve više propisa, od onih unutarnjih koji su na snazi u pojedinoj državi, preko europskih uredbi i direktiva pa sve do međunarodnih ugovora na regionalnoj i široj međunarodnoj razini.

Za ulazak u P&I klub obično se zahtijeva ispunjenje razolikih uvjeta, a ulazak se ostvaruje upisom broda u određeni P&I klub, tj. u P&I klub nižega ranga.

Viši je rang P&I klubova, o čemu će riječi biti nešto kasnije, međusobno udruženje više P&I klubova nižega ranga i gotovo uvijek se radi o međunarodnom udruženju, tj. obuhvaća P&I klubove nižega ranga iz više različitih država.

Iako se ulazak u P&I klub veže uz ulazak pojedinoga broda u taj klub, važno je naglasiti da članovi tih klubova nisu brodovi, već njihovi brodari, tj. osobe koje gospodarski iskorištavaju te brodove. To je i razumljivo jer brod sam po sebi nema pravnu osobnost pa stoga ne može ni biti odgovoran za bilo što, za razliku od brodarka koji se tim brodovima koristi za stjecanje vlastitih prihoda te je, stoga, i odgovoran za štetu trećim osobama koju prouzroči svojom krivnjom, što se osigurava P&I klupskim osiguranjem.

Kao što je već spomenuto, P&I klupsko osiguranje najviše se razvilo u državama s jakom pomorskom tradicijom, snažnom ekonomijom i visokom gospodarskom aktivnošću pa stoga u tim državama posluje najviše P&I klubova. Primjerice, u Ujedinjenoj Kraljevini posluju: *The London P&I Club*, *The Britannia P&I Club*, *NorthStandard P&I Association*, *West of England*, *The Shipowners' Club*, *The UK P&I Club*, *Michael Else & Co* itd., u Sjedinjenim Američkim Državama posluje *American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.*, u Nizozemskoj posluje *Noord Nederlandsche P&I Club*, u Norveškoj posluje *Assuranceforeningen Gard* i *Assuranceforeningen Skuld*, u Švedskoj posluje *Sveriges Ångfartygs Assurans Förening*, u Japanu posluje *Japan Shipowners P&I Association*, u Kini

posluje *China Shipowners Mutual Assurance Association*, u Singapuru posluje *Standard Steamship Owners Protection & Indemnity Association*, u Južnoj Koreji posluje *The Korea Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association*, u Ujedinjenim Arapskim Emiratima posluje *Islamic P&I Club*, a na Bermudi posluju *Steamship Mutual Management (Bermuda) Limited* i *Gard P. & I. (Bermuda) Ltd* itd.

2.1.2. Viši rang P&I klubova

Viši rang P&I klubova podrazumijeva nadudruženje, tj. udruženje više P&I klubova. Postoji jedno takvo udruženje i ono se naziva *International group of P&I clubs* i međunarodnog je karaktera bez obzira na to što mu je sjedište u Londonu.

Ta Međunarodna grupa P&I klubova sastoji se od 12 P&I klubova nižeg ranga; *American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.*, *The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited*, *Gard P.&I. (Bermuda) Limited*, *The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association*, *NorthStandard Limited*, *The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited*, *The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)*, *Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)*, *The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited*, *Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club*, *The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)* te *The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited*.

Glavne tri misije Međunarodne grupe P&I klubova su: „zadovoljiti potrebe P&I osiguranja globalnog brodarstva pružanjem velikih mogućnosti za udruživanje i reosiguranje; pružati najbolju dostupnu naknadu za ljude, zajednice i okoliš te promicati interese brodarskih kompanija vezane uz osiguranje putem jedinstvenog i zajedničkog glasa“.³

O utjecaju i snazi Grupe govori podatak da njezinih 12 P&I klubova međusobno pruža osiguranje pomorske odgovornosti za otprilike 90 % tonaže koja se prevozi svjetskim oceanima. S obzirom na to da P&I klubovi nižeg ranga mogu biti sasvim dovoljni za pravovaljano osiguranje odgovornosti, postavlja se pitanje koja je onda svrha postojanja Međunarodne grupe P&I klubova. Odgovor na to pitanje leži u samoj biti nastanka P&I klubova nižeg ranga, a to je osiguranje odgovornosti u vezi s kojom mogu nastati štete golemih vrijednosti. Pokazalo se, naime, da u nekim situacijama ni P&I klubovi nižeg ranga nisu bili

³ Mission Statement (7.2023.). International Group of P&I Clubs. <https://www.igpandi.org/mission/>. (Pristupljeno: 20.7.2023. godine)

sposobni nadoknaditi takve iznose pa se dvanaest, s pravom se može reći najjačih P&I klubova, udružilo u Međunarodnu grupu P&I klubova kako bi dijelili svoje izloženosti velikim gubitcima kroz sustav reosiguranja. I ne samo to, unutar te Grupe dijele se iskustva i razmjenjuju mišljenja, tj. na neki se način surađuje unatoč tome što je čine međusobni konkurenti *sui generis*.

Grupa ima 3 glavne funkcije, tj. zadatka.

Prva i glavna funkcija je upravljanje i koordinacija među klubovima – članovima o tome kako međusobno podijeliti individualna dugovanja te, posljedično, postizanje dogovora o tome između 12 klubova-članova. Trenutni cenzus je 10 milijardi američkih dolara te svaki klub-član čija dugovanja prelaze navedeni iznos ima pravo podijeliti taj dodatni iznos s ostalih 11 klubova-članova, a sve u skladu s uvjetima Ugovora o međusobnom udruživanju u Međunarodnu grupu P&I klubova te pravilima i smjernicama koje se neprestano ažuriraju.

Druga je važna funkcija mogućnost međusobnog dijeljenja informacija i iskustava među članovima. Pristup novim informacijama, iskustvima i praksama najutjecajnijih svjetskih brodara i to na jednom mjestu od goleme je važnosti ne samo za unaprjeđenje poslovanja svakoga pojedinog broдача već ponajviše i za povećanje sigurnosti plovidbe. Takvi „forumi“ imaju i učinak svojevrsne psihološke prisile na članove da se pridržavaju najnovijih standarda u svojim poslovanjima te da se na taj način izbjegne nastanak potencijalnih šteta.

Treća funkcija predstavlja njegovu dužnost da zastupa interese svojih članova. Parola „zajedno smo jači“ vrijedi i ovdje. Međunarodna grupa P&I klubova zastupa interese svojih članova pred raznim vrstama zakonodavaca i to pri donošenju različitih propisa koji uređuju odgovornosti brodara te mogućnosti osiguranja takve odgovornosti. Nepochjenjivi su podaci i iskustvo s kojima Grupa raspolaže te je stoga razumno i mudro da se njihovi stavovi uzimaju u obzir prilikom normiranja navedenoga područja.

2.1.3. Unutarnja struktura P&I klubova

Unutarnja struktura P&I klubova usustavljena je na sličnim principima koji su već ustaljeni u klasičnim trgovačkim društvima.

Glavno i najvažnije tijelo P&I kluba predstavlja glavna skupština. Nju čine predstavnici svih brodara koji su udruženi u određeni P&I klub. Glavna joj je funkcija zakonodavne prirode te joj je zadatak donošenje pravila kluba. Tim se pravilima uređuju međusobni odnosi klupskih članova (vlastiti uvjeti osiguranja) i načini na koje će klub funkcionirati. Glavna skupština

nositelj je i niza drugih ovlasti. Primjerice, nadgleda i odobrava rad direktora putem davanja razrješnice, odobrava plaćanje bonusa direktorima koji se umirovljuju te odlučuje o općenito svemu što je vezano uz plaće i naknade koje oni primaju itd. Također, jedna od važnijih funkcija glavne skupštine jest i izbor direktorija, tijela koje je sastavljeno od izvršnih direktora. Njihova je glavna zadaća vođenje poslova kluba, od čega je najvažnije zastupanje P&I kluba prema trećim osobama.

P&I klubovi imaju i svoje upravitelje, tj. menadžere koji vode poslovanje kluba. Oni su ponajviše dužni paziti na to da prihodi i rashodi kluba budu uravnoteženi.

Međunarodna grupa P&I klubova zasniva se na sličnoj unutarnjoj strukturi. Glavni izvršni direktor Grupe izabire se iz redova izvršnih direktora P&I klubova koji čine Međunarodnu grupu P&I klubova.

Unutarnjom administracijom, kao i vanjskim zastupanjem, koordinira Tajništvo Grupe pod vodstvom glavnog izvršnog direktora Grupe. Velik broj radnih odbora bavi se širokom paletom raznih pravnih i tehničkih pitanja koja su od važnosti za osiguranje koje Grupa pruža.

Sjedište Grupe nalazi se u londonskoj poslovnoj četvrti poznatoj pod nazivom „City“.

2.2. PRAVNO UREĐENJE P&I KLUBOVA

2.2.1. Načela

Nekoliko je glavnih načela na kojima počiva funkcioniranje P&I klubova.

Glavno i temeljno načelo svakako je načelo zajedničkog snošenja šteta pokrivenih osiguranjem, tj. načelo uzajamnosti. To znači da su članovi P&I kluba dobrovoljno pristali na to da će sudjelovati u plaćanju štete koja se dogodi drugom članu tog istog P&I kluba, a koja je pokrivena klupskim osiguranjem. To je, uostalom, i jedna od ideja vodilja kojom su se vodili osnivači P&I vrste osiguranja. Na taj način veliki rizici, kao što je brodareva odgovornost, podijeljeni su među svim brodarima – članovima istoga kluba. Primjerice, ako bi jedan brodar bio odgovoran za nastanak štete na morskom okolišu koja iznosi milijun dolara, a koja je osigurana P&I klupskim osiguranjem i u tome se P&I klubu na primjer nalazi još 9 članova, znači da svaki brodar snosi sto tisuća dolara za pokrivanje štete toga člana. Uzmimo konkretan primjer, 26. srpnja 2023. godine u Sjevernom moru kod Nizozemske, na teretnom brodu „Fremantle Highway“ planuo je požar čiji je rezultat izgubljen život jednoga pomorca te nastanak štete na brodu procijenjene vrijednosti 79 milijuna dolara. Procjenjuje se da bi šteta

na teretu koji se prevezio brodom mogla također doseći sličnu visinu. Brod je učlanjen u *Japan P&I Club*. Navedeni klub ima 2.957 članova te će se sva šteta proizišla iz ove nesreće podijeliti među svim tim članovima na način kako je to predviđeno unutarnjim pravilima *Japan P&I kluba*. U njima se navodi da će Klub podmiriti štetu proizašlu iz smrti člana posade, tj. da će se brodaru pružiti „naknada za tjelesne ozljede, bolest ili smrt člana posade učlanjenog broda, koji ima sklopljen ugovor o radu, te za relevantne troškove, uključujući medicinske troškove te troškove repatrijacije/zamjene“ („*Compensation for personal injury, illness or death of crew who on board the entered vessel under the labour contract, and relevant costs including medical expense, repatriation/replacement costs.*“)⁴ te za štetu nastalu na robi koja se prevozila („*This insurance covers third party liabilities which the Member may incur under a bill of lading, which are otherwise excluded under Rule 29 (Cargo Liabilities) of the Rules.*“).⁵ U obzir treba uzeti i sigurnosna pravila kojih se brodar morao pridržavati, što je sadržano čak i u sloganu *Japan P&I kluba*: „Know safety no pain, no safety know pain“.

Drugo, nimalo manje važno, načelo je nestjecanja profita. P&I klub neprofitna je organizacija u kojoj članovi istodobno imaju ulogu i osiguravatelja i osiguranika. Stoga je razumljivo da klubovi ne stječu profit. Nezamisliva je situacija u kojoj bi brodari plaćali veće iznose P&I klubu kako bi P&I klub stvorio „profit“ jer bi potom taj isti „profit“ služio za isplatu osigurnine tim istim brodarima. Sama bit P&I klupskog osiguranja je u tome da se pokriva onoliko koliko je potrebno.

Time dolazimo do trećeg načela koje je tijesno povezano s prethodnim, a to je načelo da prihodi i rashodi P&I kluba moraju biti u ravnoteži. Rashode P&I kluba čine osigurnine koje se isplaćuju osiguranicima, plaće zaposlenika P&I kluba te ostali administrativni troškovi povezani s radom zaposlenika.

Što se načina skupljanja prihoda tiče, on se skuplja na specifičan način, u skladu s načelom uravnoteženosti prihoda i rashoda, a takve „premije“ ovdje se nazivaju doprinosima. Nekoliko je vrsta doprinosa, a dijele se s obzirom na razlog zašto se prikuplja novac. Tako postoje početni doprinosi (engl. *advance calls*) koji se plaćaju prilikom ulaska brodara u P&I klub ili početkom godine, dodatni doprinosi (engl. *supplementary calls*) koji se plaćaju kada financijska sredstva kluba postaju nedovoljna za pokrivanje svih troškova te otpuštajući doprinosi (engl. *release*

⁴ P&I INSURANCE. Japan P&I Club. <https://www.piclub.or.jp/en/service/information#common>. (Pristupljeno: 20.7.2023. godine)

⁵ P&I INSURANCE. Special Cover VI. Japan P&I Club. <https://www.piclub.or.jp/en/service/information#common>. (Pristupljeno 20.7.2023. godine)

calls) koji se plaćaju da bi se zatvorilo članstvo koje je prestalo jer je brod prodan ili uništen ili je brodar jednostavno izašao iz određenog P&I kluba.

Isplata osigurnine funkcionira na temelju načela *pay to be paid*, tj. kada se utvrdi brodareva odgovornost za štetu nastaloj trećoj osobi, brodar je dužan prvo isplatiti naknadu štete toj trećoj osobi iz vlastitih sredstava, a potom tražiti od P&I kluba da mu „vrati“ isplaćeni iznos. U rijetkim situacijama ipak postoji mogućnost da se treća oštećena osoba direktno obrati P&I klubu s *actio directa* zaobilazeći na taj način brodara odgovornog za štetu, tj. člana tog P&I kluba.

Postoji i načelo primjene franšiza, tj. odbitka određene visine nastale štete koju je dužan nadoknaditi P&I klub kao osiguravatelj. Na taj se način djeluje preventivno na brodare da se što više potrude spriječiti nastanak štete jer, u protivnom, P&I klub neće snositi 100 %-tni iznos štete. Rashodi P&I kluba smanjuju se i na način da kod nastanka malih šteta brodar neće biti ovlašten aktivirati administraciju P&I kluba jer je u protivnom takva situacija ponekad znala dovesti do toga da je aktivacijom administracije nastalo više troškova nego što je iznos same izvorne štete. Mogu se primjenjivati i kvalitativne (odbitak određenih vrsta šteta) i kvantitativne (odbitak određenog iznosa) vrste franšiza, te podvrste kvantitativnih vrsta franšiza: odbitne (osiguravatelj snosi samo onaj iznos štete koji premašuje određeni iznos) i integralne (osiguravatelj snosi cjelokupan iznos štete samo ako ona premaši određeni iznos).

Naposljetku, u praksi je važno i načelo zakonitosti, tj. načelo da svaki korak prije i poslije nastupa osiguranog rizika mora biti učinjen u skladu s važećim propisima, a sve kako bi se osigurnina mogla uspješno isplatiti.

2.2.2. Pravno uređenje u Republici Hrvatskoj

P&I klubovi slabo su obuhvaćeni zakonskom regulativom Republike Hrvatske. U Pomorskom se zakoniku (PZ-u) P&I klupsko osiguranje spominje na samo jednome mjestu, i to u članku 747.a. Tim su člankom određeni uvjeti za obvezno osiguranje: „Brod od 300 bruto tona ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili brodova u vlasništvu države ili kojima upravlja država i koji služe za negospodarske javne svrhe, mora imati potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorske tražbine navedene u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., do svota osiguranja navedenih u Protokolu iz 1996. na tu Konvenciju.“⁶ Određen je i način na koji se smije realizirati obvezno

⁶ Članak 747.a, stavak 1. PZ-a.

osiguranje: „Osiguranje može biti sa ili bez franšize, u obliku pokrića kakvo pružaju članice Međunarodne grupe P&I klubova ili drugog zadovoljavajućeg jamstva kao financijskog jamstva ili samoosiguranja koji pružaju slične uvjete pokrića.“⁷ Zanimljivo je primijetiti zakonodavčevu „preporuku“ klupskog osiguranja članova Međunarodne grupe P&I klubova, a ne i P&I kluba koji možda nije član te međunarodne grupe. Međutim, i takvo je osiguranje prihvatljivo i može se podvesti pod drugi dio drugog stavka istoga članka: „(...) ili samoosiguranja koji pružaju slične uvjete pokrića.“

2.2.3. Pravno uređenje u Europskoj uniji

Na zakonodavnoj razini Europske unije najvažnija je Direktiva 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine (u daljnjem tekstu: „Direktiva“). Njezin učinak već je vidljiv kroz implementaciju u zakonodavstvo Republike Hrvatske, točnije u njezin Pomorski zakonik (PZ), a odnosi se na dio naveden u prethodnom potpoglavlju. Direktivom je određeno njezino područje primjene. „Ova se Direktiva primjenjuje na brodove čija je bruto tonaža 300 ili više.“⁸ Unatoč tome, „ova se Direktiva ne primjenjuje na ratne brodove, pomoćne ratne brodove ili druge brodove koji su u vlasništvu države ili kojima upravlja država, a koriste se za negospodarske javne svrhe.“⁹ Kako bi zahtjev za osiguranjem broda bio ispunjen, Direktiva daje objašnjenje što se smatra pravovaljanim osiguranjem pa tako „osiguranje' znači osiguranje s odbitnim franšizama ili bez njih i uključuje, na primjer odštetno osiguranje poput onog kakvo trenutačno daju članovi Međunarodne grupe P & I klubova, te ostale učinkovite oblike osiguranja (uključujući i dokazano samoosiguranje) i financijskog jamstva sa sličnim uvjetima pokrića“.¹⁰ Da bi se osigurala provedba navedene obveze, svaka država članica ima dužnost zahtijevati od brodovlasnika da se pridržavaju navedene Direktive, tj. u slučaju Republike Hrvatske Pomorskog zakonika (PZ) jer je Direktiva implementirana u nj, te da osiguraju svoje brodove u skladu sa zakonskim uvjetima. Isto tako, svaki brod koji svojim obilježjima potpada pod zakonski opis, a koji uplovljava u luku države članice ili prolazi teritorijalnim morem države članice, mora biti osiguran u skladu sa zakonima te države članice, a koji su doneseni i na temelju Direktive.

⁷ Članak 747.a, stavak 2. PZ-a.

⁸ Članak 2., stavak 1. Direktive.

⁹ Članak 2., stavak 2. Direktive.

¹⁰ Članak 3., stavak 1., točka (b) Direktive.

Time je Europska unija osigurala da najveći brodovi koji dolaze na njezin teritorij budu adekvatno osigurani u odnosu na potencijalne nastanke golemih šteta, tj. da postoji sigurnost u to da će moguće štete moći biti nadoknađene. Na taj se način se *a priori* ne štite samo ljudski životi i morski okoliš na teritoriju Europske unije, nego se i potiče brodare na to da svoj posao obavljaju savjesno i u skladu s aktualnim pravilima struke.

Europska komisija se u razdoblju između 2010. i 2012. godine bavila istragom vezanom uz moguće monopolsko ponašanje P&I klubova u vezi s podjelom šteta i zajedničkim reosiguranjem. Istraga je obuhvatila Međunarodni grupni sporazum te Ugovor o udruživanju P&I klubova u Međunarodnu grupu P&I klubova, a koji u sebi sadrže pravila o zajedničkom reosiguranju i o odnosima između P&I klubova i njihovih članova. Glavna svrha tog postupka Europske komisije bila je otkriti je li tim odredbama umanjeno tržišno natjecanje između P&I klubova ili se potencijalno onemogućilo standardnim osiguravajućim društvima ulazak u pojedine aspekte toga tržišta. Komisija je potom izvršila istraživanje tržišta sa svim relevantnim dionicima toga tržišta. Istraživanje je pokazalo suprotne rezultate onima koje je Europska komisija pretpostavljala, tj. utvrđeno je da nije bilo monopolskog ponašanja P&I klubova. Važno je napomenuti da su ugovori koji su sklopljeni unutar Međunarodne grupe P&I klubova bili izuzeti iz pravila koja vrijede za tržišno natjecanje i to upravo odlukom Europske komisije od 12. travnja 1999. godine. No 2009. godine isteklo je razdoblje za koje je vrijedila navedena odluka pa se od P&I klubova očekivala brza prilagodba primjenjivoj pravnoj regulativi.

2.2.4. Pravno uređenje na međunarodnoj razini

Kada govorimo o međunarodnopravnom uređenju P&I klubova, treba napomenuti da ono nije dovoljno razvijeno, tj. da P&I klubovi nisu predmet velikog broja međunarodnih ugovora. Svakako je najvažniji ugovor sklopljen na međunarodnoj razini *International Group Agreement* (u daljnjem tekstu: „IGA“). No, IGA nije ugovor međunarodnog javnog prava nego ugovor privatnoga prava čije stranke su osobe privatnoga prava iz više različitih država, a ne same te države.

Njime je reguliran dopušten način međusobnog konkuriranja P&I klubova. Primjerice, Ugovor uređuje slučajeve u kojima brodari prelaze iz jednog P&I kluba u drugi, specificira način na koji klubovi računaju otpusni doprinosi prilikom izlaska broda iz jednog i prijelaza u drugi P&I klub, navode se sankcije za one koji se ne budu pridržavali odredbi IGA-e, postavlja se zahtjev P&I klubovima za navođenjem njihovih prosječnih troškova itd. Odredbe IGA-e često se

ažuriraju te su one važan pravni temelj za uspostavljanje pravne sigurnosti i međusobnog povjerenja, a pogotovo u situaciji osiguranja velikih odgovornosti, kao što je odgovornost broдача.

2.3. NAČIN RADA TE PRAVNA I EKONOMSKA OBILJEŽJA MODERNOG P&I KLUBA

2.3.1. Pravila P&I klubova

Moderni P&I klubovi pružaju osiguranje za različite vrste odgovornosti broдача na temelju kojih za brođare može proizaći dužnost naknade štete. Kao što je već prije spomenuto, specifičnost klupskog osiguranja ogleda se i u tome što visina moguće osigurnine nije unaprijed ograničena, osim u slučajevima npr. šteta nastalih zbog onečišćenja morskog okoliša koje je nastalo zbog izlivanja nafte te je u tom slučaju utvrđena gornja granica obveze osiguravatelja, tj. P&I kluba. Klupsko osiguranje pokriva samo one vrste brođareve odgovornosti koje su zakonom propisane te odgovara u granicama u kojima zapravo brođar odgovara, a sve funkcionira u skladu s načelom *pay to be paid*.¹¹

Međutim, najveći dio poslovanja P&I klubova temelji se na njihovim unutarnjim pravnim pravilima koja nerijetko prate zakonsku regulativu i nadopunjuju je.

Tako svaki brođar koji želi ući u *The American Club*, na temelju 4. sekcije unutarnjih Pravila navedenog kluba, mora ispuniti obrazac koji je aktualan u tom trenutku ili ući na drugačiji način koji mora biti odobren od upravitelja Kluba („*or which may otherwise satisfy, the Managers*“¹²). Zanimljiva je odredba prema kojoj je odgovornost Kluba, tj. najviši iznos potencijalne osigurnine, ograničen na milijardu dolara, a koji se odnosi na osigurane brođove u vezi s već spomenutom odgovornošću za onečišćenje naftom. Taj iznos i dalje je veći od maksimalnog iznosa po kojem brođari odgovaraju za onečišćenje nafte po Međunarodnoj konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem naftom (CLC konvencija), uzevši u obzir trenutno najvišu brodsku tonažu. Stoga, iako se unutarnja pravila P&I klubova redovito ažuriraju, vidljivo je da su i ona donesena sa svrhom dugotrajnosti.

Važne odredbe svakako su i odredbe o nadležnosti i mjerodavnom pravu pa je tako, logično, za *The American Club* nadležan američki Okružni sud u južnom New Yorku („*the United*

¹¹ Vidi potpoglavlje 2.2.1.

¹² Odjeljak 4., članak 1. unutarnjih Pravila *The American Club*-a. <https://www.american-club.com/page/rules>. (Pristupljeno: 21.7.2023. godine)

States District Court for the Southern District of New York ¹³) u predmetima u kojima Klub tuži pojedinog člana u vezi s mogućim pravom na regres od takvog člana, dok će se odredbe ugovora o osiguranju tumačiti u skladu s pravom savezne države New York. Naravno, treba spomenuti da ugovor o osiguranju ima prednost pred zakonskim odredbama, no zakonske odredbe će se ipak primijeniti u slučajevima ako su kogentne prirode ili ako postoji pravna praznina u ugovoru koju je potrebno popuniti.

Zaključno, unutarnja pravila pojedinog P&I kluba imaju iznimno visoku pravnu važnost kako za funkcioniranje kluba tako i za međusobne odnose.

2.3.2. Glavne isprave

U P&I klupskom osiguranju postoji velik broj isprava koje imaju pravnu važnost. Najlakše je započeti s potvrdom o ulasku (engl. *Certificate of Entry*). Ona predstavlja uvjerenje, tj. dokaz o tome da je pojedini brod učlanjen u određeni P&I klub. Jedna je od najkorištenijih isprava te su je brodovi koji su učlanjeni u određeni P&I klub dužni posjedovati. Lučke kapetanije država članica Europske unije ovlaštene su tražiti uvid u nju prilikom ulaska pojedinih brodova u teritorijalno more ili uplovljavanja u luku države članice Europske unije, a sve u skladu sa zakonima koji implementiraju Direktivu 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine („Direktiva“).¹⁴ Najsličnija isprava potvrdi o ulasku policia je osiguranja te se tako, kao i kod police osiguranja, u njoj naznačuju: ime broda, njegova tonaža, kada je i gdje izgrađen, u kojem je P&I klubu osiguran, koje rizike pokriva to osiguranje, a koji su isključeni iz osiguranja itd. Time se omogućuje individualiziranje broda te naznačuju bitni podatci vezani uz njegovo osiguranje u P&I klubu.

Kada brod uspješno bude učlanjen u određeni P&I klub, taj klub potom izdaje i plavu kartu (engl. *Blue card*) kao potvrdu kojom se dokazuje da vlasnik broda ima valjano osiguranje kojim se može naknaditi šteta uzrokovana naftnim onečišćenjem ili uklanjanjem podrtina, do granica odgovornosti propisanih primjenjivim međunarodnim konvencijama.

U konkretnim situacijama, od važnosti za uspješnu procjenu P&I kluba mogu biti i sljedeće isprave koje mogu imati dokaznu snagu za određene okolnosti.

¹³ Odjeljak 4., članak 51. a. unutarnjih Pravila *The American Club*-a. <https://www.american-club.com/page/rules>. (Pristupljeno: 21.7.2023. godine)

¹⁴ Vidi potpoglavlje 2.2.3.

Teretnica (engl. *Bill of Lading*) je vrijednosni papir kojim se najlakše dokazuje postojanje valjanog ugovora o prijevozu između broдача i vlasnika robe, te ona često služi lakšem dokazivanju vlasništva nad robom. Njome se naznačuju ugovorne stranke ugovora o prijevozu, bitni sastojci toga ugovora te se detaljno opisuje roba koja se prevozi. Nije teško zaključiti da često upravo ono što piše u teretnici može determinirati ishod sudskoga spora.

U slučajevima onečišćenja mora, veliku važnost imaju sljedeći dokumenti: naftna knjiga dio prvi i dio drugi (engl. *oil record book part 1 and part 2*), knjiga evidencije tereta (engl. *cargo record book*), knjiga evidencije otpada (engl. *garbage record book*), knjiga tereta (engl. *cargo log book*), palubni dnevnik (engl. *deck log*) te dnevnik motora (engl. *engine log*). Svi oni služe za lakše dokazivanje te kontrolu zakonitosti i stručnosti postupaka posade broда. Primjerice, u naftnoj knjizi prvi dio (engl. *oil record book part 1*) posada broда dužna je navesti i opisati operacije koje vrši na brodu u vezi s naftom, pa su tako, primjerice, dužni naznačiti činjenicu da su počistili naftne spremnike. Sve te obveze odnose se, po Međunarodnoj konvenciji o sprječavanju onečišćenja s brodova (MARPOL konvencija), na tankere tonaže 150 i više tona te na sve ostale brodove tonaže 400 i više tona. Zbog takvih dužnosti olakšan je posao i javnim vlastima u preventivnom djelovanju jer tako lakše može kontrolirati pridržava li se posada broда zakona i pravila svoje struke, ali isto tako, u slučaju raznih nesreća i katastrofa, lakše je utvrditi tijek događaja te eventualnu odgovornost pojedinih osoba, što za posljedicu ima i ubrzanje naknadnih odštetnih zahtjeva i sudskih postupaka.

U slučajevima sudara brodova važnu ulogu ima ispis snimača podataka o putovanju (engl. *Voyage Data Recorder*) koji bilježi brzinu i smjer kretanja broда, komunikaciju među članovima posade broда i ostale važne podatke koji istražiteljima olakšavaju rekonstrukciju kobnog događaja. Brodski dnevnik (engl. *Ship's Logbook*) ima sličnu svrhu, a ona se sastoji u bilježenju kretanja broда, vremenskih (ne)prilika itd.

Sve te isprave i dokumenti koriste se u postupcima odštetnih zahtjeva koji su upućeni osiguravatelju, tj. P&I klubu, te u eventualnim sudskim sporovima koji iz toga mogu proizaći. Važno je napomenuti da nije važan samo meritum tih isprava već i forma, na čije se nedostatke mogu pozivati međusobno suprotstavljene stranke.

2.3.3. Nastup osiguranog slučaja i isplata osigurnine

Prije nego što će biti riječi o nastupu osiguranog slučaja, bitno je utvrditi što se uopće podrazumijeva pod osiguranim slučajevima, tj. koji su to osigurani rizici u kontekstu P&I klupskog osiguranja.

Po visini potencijalne štete, svakako je najznačajnije pokriće odgovornosti za štete nastale iz sudara brodova, a koje ne pokriva kasko osiguranje broda. Redovito, kao i kod svakog sudara, odgovornost jedne strane veća je od odgovornosti druge strane, pa je tako ta strana dužna nadoknaditi štetu drugoj strani razmjerno visini svoje krivnje. Stoga, kad se to sve uzme u obzir, izrađuje se računica te je P&I klub, na temelju odštetnog zahtjeva broдача, dužan mu isplatiti određeni iznos.

Suvremeni P&I klubovi pokrivaju i odgovornost za oštećenje plutajućih ili nepokretnih objekata. Tim osiguranjem pokrivena je odgovornost za oštećenje na raznim lučkim objektima i uređajima, poput vezova, lukobrana, svjetlosnih uređaja, kablova itd.

Uobičajeno je i klupsko osiguranje odgovornosti za tjelesne ozljede, bolest ili smrt člana posade broда ili trećih osoba. Sve troškove koje ima bilo koji član posade broда ili treća osoba zbog nastanka tjelesnih ozljeda, bolesti ili smrti, a ta se osoba nalazi na osiguranom brodu ili na putu od ili do njega te sve takve troškove nastale u vezi s tim brodom, dužan je nadoknaditi P&I klub u koji je taj brod učlanjen.

Klupsko osiguranje redovito se pruža i za odgovornost za teret te za stvari ukrcane na osigurani brod. S obzirom na to da je osiguranje te vrste rizika relativno novijeg karaktera te da usporedno s tim osiguranjem postoji i kargo osiguranje robe koja se prevozi, P&I klubovi redovito u svojim unutarnjim pravilima navode razloge koji isključuju njihovu dužnost isplate osigurnine broдарu, pa tako „klub ne pruža pokriće za *ad valorem* teretnice ako ih nije odobrio klub; štete na teretu koji je iskrcan u drugoj a ne u određenoj luci; štete zbog namjernog prekrcavanja s broда; prijevoza krijumčarene robe; štete na prtljagi putnika; štete zbog skretanja broда; prijevoza nuklearnog goriva.“¹⁵ Klupsko osiguranje često sadrži klauzulu supsidijarnosti kojom to osiguranje pokriva one štete koje nisu pokrivenе nekim drugim osiguranjem. Također, važno je i pravilo sadržano u P&I klubu *NorthStandard* koje određuje da se dodatni troškovi nastali prilikom zbrinjavanja uništenog tereta, nadoknađuju broдарu koji ih je imao, ali od tog se iznosa odbija iznos koristi koje je broдар imao na temelju toga tereta.

¹⁵ Pavić, Drago (2006). Pomorsko imovinsko pravo. Književni krug Split, str. 518.

P&I klupsko osiguranje pokriva i štete nastale brodaru zbog njegove dužnosti plaćanja novčane kazne. Međutim, i ovdje se primjenjuju razlozi zbog kojih P&I klub nije u dužnosti nadoknaditi brodaru takvu štetu. Među ostalim navodi se i namjera poduzimanje takve radnje od posade broda. Također, brodar nema pravo na isplatu osigurnine na temelju kazne koju je dobio zbog prekrcanosti broda ili nezakonitog ribolova.

Postoji još širok spektar drugih rizika koje svojim osiguranjem pokrivaju P&I klubovi.

Kada se dogodi ostvarenje jednog od osiguranih rizika, oštećenik od štetnika, brodara, traži isplatu naknade štete. U ovom stadiju važnu ulogu imaju razne isprave i dokumentacija na temelju koje se procjenjuju okolnosti slučaja i pravna opravdanost zahtjeva za nadoknadom štete. Kada brodar isplati nadoknadu štete oštećeniku, tada se on postavljanjem odštetnog zahtjeva, po načelu *pay to be paid*, obraća P&I klubu u koji je učlanjen brod u vezi s kojim je uzrokovana šteta. I u ovom su dijelu iznimno važne isprave i dokumentacija. I naposljetku, kada P&I klub odluči da je odštetni zahtjev opravdan, brodaru isplaćuje osigurninu, tj. iznos koji je brodar prethodno isplatio oštećeniku, uvažavajući pritom sva pravila. U krajnjem slučaju, ako je nemoguće postići kompromis, dopušteno je i pokretanje sudskih postupaka.

2.3.4. Analiza poslovanja P&I klubova

Kada govorimo o analizi poslovanja, govorimo o analizi svega onoga što je bitno za normalno funkcioniranje određenoga trgovačkog društva; o proučavanju financijskih izvještaja, razmatranju prihodovne i rashodovne strane internoga proračuna, uzimanju u obzir aktualnih rizika koji utječu na poslovanje, planovima za daljnji razvitak poslovanja itd.

S obzirom na to da se poslovanje P&I klubova podosta razlikuje od poslovanja standardnih trgovačkih društava, i analiza je poslovanja malo drugačija od standardne. Glavna je razlika, kao što je već bilo rečeno, u tome što „cilj“ poslovanja P&I kluba nije u stvaranju profita. Ta činjenica u bitnome određuje glavne postavke svih sastavnica poslovanja.

Jedan od najvažnijih podataka koji treba uzeti u obzir prilikom ocjenjivanja uspješnosti poslovanja određenoga trgovačkog društva svakako je odnos između ukupne vrijednosti imovine i dugovanja koji postoji u određenom trenutku. Tako je u financijskom izvještaju za veljaču 2022. godine P&I kluba *North* (danas je to *NorthStandard* P&I klub) navedeno da je iznos ukupnih prihoda 330.270.000 američkih dolara u neto iznosu, a da su sveukupni rashodi

iznosili 370.234.000 američkih dolara.¹⁶ Razlika između prihoda i rashoda pokazuje negativan rezultat, što znači da je račun u deficitu, tj. da Klub troši više nego što uprihođuje. Međutim, zanimljivo je da godinu dana prije to nije bio slučaj jer račun iz veljače 2021. godine pokazuje suficit. Uzevši u obzir da P&I klubovi funkcioniraju kao neprofitna udruženja, to znači da će navedeni P&I klub morati povećati svoje prihode ili smanjiti svoje rashode. Ipak, najčešće će se raditi o povećanju prihoda jer P&I klubovima nije jednostavno kontrolirati svoje rashode. No, navedeni podatci sami za sebe ne znače ništa dok se ne usporede s podacima konkurenata. Primjerice, P&I klub *The Britannia* u svom financijskom izvještaju, također iz veljače 2022. godine, navodi da su ukupni prihodi iznosili 204.041.000 američkih dolara, a da su ukupni rashodi bili 204.001.000 američkih dolara.¹⁷ Za razliku od P&I kluba *North*, taj P&I klub pokazuje pozitivan rezultat u svom financijskom računu. Ali treba uzeti u obzir činjenicu da je 2021. godine taj pozitivan rezultat bio značajniji. Stoga je moguće uočiti sličnost analizirana dva P&I kluba, koja se očituje u usporedbi poslovanja 2022. i 2021. godine. Oba P&I kluba pokazala su bolje rezultate u 2021. godinu nego u 2022. godini. Navedeno se može pripisati mnogobrojnim vanjskim čimbenicima koji su imali globalni učinak, no u konkretnom slučaju najveći učinak je svakako imala ruska agresija na Ukrajinu, što će biti obješnjeno u poglavljima koja slijede.

2.4. KAKO TO SVE FUNKCIONIRA U PRAKSI?

Kako bi se na što bolji način opisalo funkcioniranje P&I klupskog osiguranja u stvarnosti, za primjer ću uzeti jedan od široj javnosti poznatijih slučajeva, a to je nasukavanje velikog kontejnerskog broda *Ever Given* u egipatskom Sueskom kanalu u ožujku 2021. godine. Osim što je navedeni brod trebalo odsukati te popraviti štetu nastalu na lučkoj opremi i okolišu, nastao je velik zastoj brodova te je ukupna šteta bila golema. Nakon što je završila složena tehnička operacija odsukavanja broda te normalizacije prometa stavljen je naglasak na 'papirologiju' i poslove pravne prirode, jer, kako piše ugledni magazin *TradeWinds*, specijaliziran za vijesti iz područja globalne otpreme robe prenoseći riječi uprave Sueskog kanala, „zahtjevi za nadoknadu štete od uprave Sueskog kanala i drugih brodova čiji prolazak je bio onemogućen prema brodaru „*Shohei Kisen*“ i osiguravateljima brojit će se u milijardama

¹⁶ Combined Financial Statements 2022 (2.2022.), str. 15. North.

<https://www.nepia.com/publications/combined-financial-statements-2022/>. (Pristupljeno: 29.8.2023. godine)

¹⁷ Annual Report and Financial Statements (2.2022.), str. 14. The Britannia Steam Ship Insurance Association Holdings Limited. <https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2022/09/Britannia-Report-and-financial-statements-2022.pdf>. (Pristupljeno: 29.8.2023. godine)

dolara, čak i ako se brod brzo odsuče, a mogući su i zahtjevi za nadoknadu štete nastale na samom kanalu“ („*the claims total in the millions of dollars even if the ship is refloated quickly as Shoei Kisen and its insurers could face claims from the Suez Canal Authority for loss of revenue and from other ships whose passage has been disrupted. There could also be claims for damage to the canal itself.*“).¹⁸ Stoga je važan podatak da je brod *Ever Given* bio osiguran u UK P&I klubu, a kasko i osiguranje strojeva (engl. *hull and machinery insurance*) bilo je ugovoreno sa standardnim osiguravajućim društvom s japanskog tržišta. Važno je razlikovanje ta dva osiguranja jer se razlikuju vrste rizika koje su dužni pokriti. UK P&I klub bio bi dužan pokriti sljedeće vrste nastalih šteta: ljudske ozljede, štete na okolišu, štete na teretu nastale tijekom transporta koje su prouzročene od trećih osoba. Ta pravila dio su unutarnjih pravila spomenutog kluba, a sadržana su u 2., 12. i 17. sekciji. Za razliku od toga, osiguravatelj kaska i osiguranja strojeva bio bi dužan pokriti troškove spašavanja (odsukavanja i tegljenja) jer je tako ugovoreno između njega i brodaru. Nadalje, u 13. sekciji, u točki B, unutarnjih pravila UK P&I kluba navodi se da je „pokrivena odgovornost koja proizlazi iz uvjeta ugovora o tegljenju unesenog broda, osim uobičajenog tegljenja obuhvaćenog drugim pravilima, ali samo ako i u mjeri u kojoj je pokrivena za takvu odgovornost dogovoreno s upraviteljima prema uvjetima koje upravitelji mogu zahtijevati“ („*Liability arising out of, or under the terms of a contract for towage of an entered ship other than the customary towage covered under paragraph (A) of this Section but only if and to the extent that cover for such liability has been agreed with the Managers upon such terms as the Managers may require.*“).¹⁹ Zanimljivo je primijetiti da je u unutarnjim pravilima spomenutog kluba za 2023. godinu na istu odredbu dodan uvjet da je Klub dužan nadoknaditi troškove spašavanja, osim u spomenutom slučaju kad je tako dogovoreno s upraviteljima Kluba, i u situaciji kad „takva odgovornost nije pokrivena kasko osiguranjem učlanjenog broda“ („*...such liability is not insured under the hull insurance of the entered ship.*“).²⁰ Situacija s brodom *Ever Given* sigurno je imala utjecaja na takvo normiranje kojim se dodatno razjasnilo pravo na isplatu osigurnine u tim slučajevima.

U konkretnom slučaju ipak nije došlo do značajnijeg onečišćenja okoliša, oštećenja tereta ni ozljeda. Posljedično, UK P&I klub nije bio u obvezi isplatiti osigurninu, ali da je kojim slučajem Klub bio dužan isplatiti osigurninu brodaru *Shoei Kisenu*, tada bi se većina tih

¹⁸ Boonzaier, Jonathan (3.2021.). Smit Salvage assists with Ever Given refloating effort in Suez Canal. TradeWinds. <https://www.tradewindsnews.com/casualties/smit-salvage-assists-with-ever-given-refloating-effort-in-suez-canal/2-1-986953>. (Pristupljeno: 23.7.2023. godine)

¹⁹ Sekcija 13., točka B, Pravila UK P&I kluba. <https://www.ukpandi.com/media/files/uk-p-i-club/rules/2021/rulebook-2021-final.pdf>. 2021. godina. (Pristupljeno: 24.7.2023. godine)

²⁰ Sekcija 13., točka B, Pravila UK P&I kluba. <https://www.ukpandi.com/media/files/uk-p-i-club/rules/2023/rulebook-2023.pdf>. 2023. godina. (Pristupljeno: 24.7.2023. godine)

potraživanja, zbog njihovih visina, namirila preko programa reosiguranja iz Međunarodne grupe P&I klubova, čiji član je, među ostalim, i *UK P&I* klub.

3. UTJECAJ NEPREDVIDIVIH ZDRAVSTVENIH OKOLNOSTI NA P&I KLUBOVE

3.1. ANALIZA UTJECAJA PANDEMIJE UZROKOVANE VIRUSOM SARS-CoV-2 (COVID-19)

3.1.1. Utjecaj pandemije na uvjete za ulazak u P&I klub

Pandemija uzrokovana virusom SARS-CoV-2, popularnija pod nazivom pandemija uzrokovana koronavirusom, trajala je od kraja 2019. godine do sredine 2023. godine. Poznato je da je pandemija iza sebe ostavila strašne posljedice. Prema posljednjim podacima Svjetske zdravstvene organizacije od 2. kolovoza 2023. godine koronavirus je glavni uzrok smrti više od 2 milijuna osoba samo u europskoj regiji. Pandemija ne samo da je uzrokovala velik broj smrti nego je i uništila svjetsko gospodarstvo. Procjena je UN-ova Odjela za ekonomska i socijalna pitanja da je pandemija, u samo dvije godine, smanjila globalnu ekonomsku proizvodnju za gotovo 9 bilijuna dolara. Iako se taj podatak ne mora činiti prezabrinjavajućim, ekonomske posljedice osjetili su gotovo svi, pa tako i P&I klubovi. Brodarska trgovačka društva suočila su se s manjom potražnjom za svojim uslugama, poteškoćama uplovljavanja i isplovljavanja iz luka, tj. ulaska i izlaska iz država, s poremećajima u plovidbenom redu, a svakako treba spomenuti i neujednačenost zdravstvenih pravila u različitim državama. Sve to zahtijevalo je brzu prilagodbu novonastalim okolnostima. Neka trgovačka društva uspjela su se prilagoditi i tako „preživjeti“, a druga, čak ni uz vladine mjere, to nisu uspjela.

Kako su P&I klubovi sastavljeni od brodarskih trgovačkih društava, tako je i to izazovno vrijeme imalo utjecaja na njihove članske sastave, ali i na uvjete za ulazak u pojedini klub. Uobičajene su okolnosti koje su podložne evaluaciji stručnog tima P&I kluba u koji se traži ulazak: vrsta i veličina broda, godine starosti i stanje u kojem se brod nalazi, vrsta tereta koji se brodom prevozi, zastava pod kojom brod vozi, područja u kojima će brod ploviti, eventualne prijašnje štete koje je brod imao. Veliku važnost svakako ima i solventnost brodar koji upravlja brodom čiji se ulazak traži. Naravno, veći poslovni rizik za P&I klub nosi situacija u kojoj bi se prihvatilo članstvo za određeni brod čiji brodar ima lošu financijsku sliku. To bi značilo da se u klupsko članstvo prihvatilo brod koji možda nije dovoljno održavan ili

usklađen s modernim standardima sigurnosti plovidbe, što automatski nosi veći rizik za nastanak potencijalne nesreće.

Nekoliko je situacija koje su utjecale na smanjenje prihodovne strane P&I klubova, a potrebno ih je promatrati najviše kroz sustav doprinosa, a oni se najčešće uplaćuju u nekoliko situacija: prilikom ulaska u klub, početkom godine, kada to klubu financijski bude potrebno te u trenutku kad se izlazi iz kluba.

S obzirom na to da je pandemija uzrokovana virusom SARS-CoV-2 uzrokovala veliku financijsku krizu specifičnog 'V' oblika, utjecala je i na financijsku sliku brodarskih trgovačkih društava koja su se našla u situaciji da, zbog traženog uvjeta financijske stabilnosti, na teži način pokriju svoju brodsku flotu klupskim osiguranjem. Također, zbog loše financijske slike, neki brodari nisu bili u mogućnosti podmirivati svoje obveze prema P&I klubovima, pa su snosili različite posljedice, među kojima je svakako i izlazak iz kluba.

Međutim, treba spomenuti da su pojedini P&I klubovi izlazili u susret već postojećim članovima pa se tako u financijskom izvještaju *Noord Nederlandsche (NNPC) P&I kluba*²¹ nalazi informacija o tome da je dio članova Kluba iskoristio danu mogućnost odgode plaćanja doprinosa, što je posljedično dovelo do toga da je smanjen prihod Kluba od doprinosa. No, navodi se dalje, financijske posljedice krize uzrokovane virusom SARS-CoV-2 već u 2022. godini gotovo da su anulirane. Navedena mogućnost omogućila je brzi izlazak iz krize sa što manjim negativnim posljedicama.

3.1.2. Utjecaj pandemije na isplatu osigurine

Pandemija koronavirusa u mnogočemu je utjecala na P&I klubove, a velik utjecaj imala je i na isplatu osigurine, čiji su se uvjeti primjenjivali s obzirom na novonastale okolnosti. Jedno od glavnih pitanja koje se ovdje postavlja jest tko snosi troškove koje članovima posade prouzroči bolest uzrokovana virusom SARS-CoV-2. Velika većina klubova u svojim unutarnjim pravilima pruža pokriće za bolešću izazvane troškove članova posade. Isti uvjeti trebali bi se primjenjivati i u odnosu na bolest izazvanu koronavirusom.

Primjerice, *The London P&I Club* u točki 9.4 određuje da pokriće postoji u odnosu na štete i kompenzaciju zbog bolesti članova posade učlanjenog broda te u odnosu na sve druge troškove, kao što su troškovi skretanja broda s rute, bolničkog liječenja, repatrijacije, pogreba. Sve te

²¹ Solvency II rapportage 2022 aan het publiek (12.2022.), str. 8. NNPC. <https://www.nnpc.nl/wp-content/uploads/2023/04/2022-Rapportage-aan-publiek-NNPC.pdf>. (Pristupljeno: 29.8.2023. godine)

troškove brodarima nadoknađuje P&I klub u koji je brod, u vezi s kojim su nastali ti troškovi, učlanjen. Treba se prisjetiti toga da klubovi raspolažu obrazovanim ljudskim kadrom koji je u svakom trenutku sposoban dati kvalitetan savjet brodu koji se nađe u bilo kakvim dvojbama. Prema brokerskoj kući *Marsh* P&I klubovi su se pokazali pragmatičnima i s razumijevanjem su pristupali navedenoj problematici.

Detaljnije gledano, unutarnja klupska pravila nerijetko sadrže i specifična pravila vezana uz troškove karantene, ali u primjenu svakako dolaze i generalni uvjeti. Da bi došlo do pokrića tih troškova, bitno je da oni budu u skladu s ugovorenim uvjetima. Jedan od uvjeta široko je rasprostranjen u pravu osiguranja i građanskom pravu općenito, a to je uvjet nastanka štete. Stoga bi nastupom karantene, koja se određivala u skladu s javnozdravstvenim pravilima, morala nastati neka vrsta štete, tj. troškova, po brodaru. Taj uvjet lako je dokazati iznosom izmakle koristi zbog smanjenog obujma rada članova posade ili iznosom stvarne štete zbog dezinfekcije tereta ili cijelog broda itd. U skladu s tim, u unutarnjim pravilima *Steamship Mutual P&I* kluba nalazi se pravilo 25 xii koje sadrži odredbu po kojoj se nadoknađuje svaki trošak (šteta) karantene ili naredbe javnozdravstvene vlasti. Drugi uvjet jest činjenica da je zaraza na brodu morala nastati prije traženja isplate osigurnine. To je jedno od temeljnih načela prava osiguranja, a koje glasi da osigurani slučaj mora nastati prije nego li se traži isplata osigurnine. U protivnom se urušava cjelokupna konstrukcija osiguranja. Za isplatu same osigurnine važno je da su ispunjeni svi traženi uvjeti jer ako je, nasuprot, ispunjen bilo koji uvjet koji oslobađa dužnosti P&I klub na isplatu osigurnine, ona se neće isplatiti. Navedeno se može pronaći u unutarnjim pravilima *The London P&I* kluba u točki 9.12.3. koja uređuje upravo isključenje dužnosti Kluba na isplatu osigurnine. Zanimljiv je prvi tako navedeni slučaj da brodar „nema mogućnosti naknade troškova i gubitaka od Kluba ako je učlanjenom brodu naređeno ili je poslan u luku gdje se zna ili može očekivati da će biti stavljen u karantenu“ („*In the case of an entered Ship, being ordered or chartered to proceed to a port where it is known or should be reasonably anticipated that such Ship will, as a result, be subject to quarantine there or elsewhere, there shall be no recovery of expenses arising at, or consequent upon the ship having been at such port.*“).²² Ako uzmemo u obzir činjenicu da je tijekom 2020. godine velika većina svijeta bila pod nekom vrstom lockdowna,²³ navedenom se odredbom uspješno isključila odgovornost osiguravatelja za gotovo sve slučajeve stavljanja u karantenu. Još jedan

²² Pravilo 9.12.3.1 unutarnjih pravila *The London P&I* kluba. Class 5. <https://www.londonpandi.com/documents/the-london-club-pplusi-rules-class-5-2023-2024/>. 2023./2024. godina. (Pristupljeno: 25.7.2023. godine)

²³ Termin podrazumijeva zdravstvenu mjeru zatvaranja i radikalnog smanjenja međuljudskih kontakata.

često primjenjivan uvjet, čiji je cilj isključenje odgovornosti kluba, može se pronaći u unutarnjim pravilima *Gard P&I* kluba. Pravilo 48 u vezi s tim određuje da za isplatu osigurnine mora biti ispunjen uvjet pojave „zaraze na brodu“ („*The Association shall cover extraordinary costs and expenses (in respect of quarantine, disinfection, fuel, insurance, stores, provisions and port charges) necessarily incurred by the Member as a direct consequence of a quarantine order regarding the Ship or Crew or disinfection of the Ship or Crew, on account of an infectious disease on board, provided always that there shall be no recovery where the Ship has been ordered to a port where the Member knew or ought to have known that she would be quarantined and/or would require disinfection (unless and to the extent that the Association shall in its absolute discretion determine otherwise), and in respect of expenses for loss of time, loss of market, delay or similar.*“).²⁴ Stoga nije dovoljno da je karantena određena u preventivne svrhe, tj. za slučajeve kada na brodu prethodno nije potvrđena zarazna bolest. Drugi P&I klubovi, kao što je *The Britannia P&I*, ne traže striktno uvjet dokazane zaraze na brodu, ali ograničavaju svoju odgovornost drugačijim uvjetima te su tako nenadoknativi redoviti troškovi utovara i istovara tereta za vrijeme trajanja karantene („*Extraordinary expenses incurred by a Member, as a direct consequence of an outbreak of infectious disease, for disinfection of an Entered Ship or the cargo or persons on board such Ship, or in respect of quarantine. Provided always that: (i) the ordinary expenses of loading and discharging cargo, and of provisions for Seamen or Passengers, and of bunkers during the period of detention while in quarantine, shall be deducted from the actual expenses incurred and the balance only shall be recoverable...*“).²⁵

Iz svega navedenog može se zaključiti da P&I klubovi na sličan način uređuju materiju zaraznih bolesti, pa tako i bolesti izazvane virusom SARS-CoV-2, ali uz bitne razlike o kojima može ovisiti mogućnost uspješne isplate osigurnine.

3.2. ANALIZA UTJECAJA DRUGIH ZDRAVSTVENIH OKOLNOSTI

Fizičko zdravlje od iznimne je važnosti za uspješno obavljanje pomorskih poslova. Također, nikako se ne smije zanemariti i važnost mentalnog zdravlja, pogotovo na radnim

²⁴ Pravilo 48. unutarnjih pravila *Gard P&I* kluba.
https://www.gard.no/Content/33063275/cache=20221803124344/Gard%20Rules%202022_web.pdf. 2022. godina. (Pristupljeno: 25.7.2023. godine)

²⁵ Pravilo 19 (16) te pravilo 19 (16) (i) unutarnjih pravila *The Britannia P&I* kluba. Class 3.
<https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2022/08/Britannia-Rules-2022-Class-3-PI.pdf>. 2022/2023. godina. (Pristupljeno: 26.7.2023. godine)

mjestima povezanim s oceanskom plovidbom. Teško je uopće zamisliti normalno odvijanje pomorskog prijevoza bez adekvatne medicinske skrbi. Stoga P&I klubovi uvode razne preventivne mjere kako bi se spriječilo nastupanje bolesti članova posade, ali postoje odredbe i o liječenju već narušenog zdravlja. Na taj se način štiti zdravlje članova posade, ali i normalno funkcioniranje plovidbenih pothvata. To je jedan od načina kako P&I klubovi upravljaju rizikom smanjujući mogućnost nastanka štete, što je razumljivo, jer ako brodar ne pretrpi štetu, neće ju imati ni P&I klub.

U skladu s tim jedna od temeljitije obrađenih tema koja se može pronaći na internetskoj stranici *NorthStandard P&I* kluba posvećena je upravo zdravlju. Nije teško uočiti da se najprije spominje mentalno zdravlje jer se mentalnom zdravlju, očito, pridaje više važnosti. Štoviše, postoji zasebna internetska stranica posvećena mentalnom zdravlju te pozivni centar koji je moguće nazvati u bilo koje doba za krizne situacije članova posade.

Suvremeni P&I klubovi većinom pokrivaju gotovo sve troškove koji se pojave u vezi s bolešću članova posade. Primjerice, u odredbama *UK P&I* kluba pronalazimo odredbu po kojoj je Klub dužan isplatiti osigurninu brodaru kojemu su nastali troškovi s obzirom na bolest ili smrt člana posade. Doduše, nije potpuno jasno obuhvaća li pojam „bolest“ samo fizičku bolest ili i mentalnu bolest. Primjenom jezičnog tumačenja pravnih pravila dolazi se do zaključka da je pojmom „bolest“ obuhvaćena i fizička i mentalna bolest (*„Liability to pay damages or compensation for illness and death resulting from illness of any seafarer, and hospital, medical, funeral or other expenses necessarily incurred in relation to such illness or such death including expenses of repatriating the seafarer and sending abroad a substitute to replace the seafarer.“*²⁶).

Zaključno, sustav klupskog osiguranja razvio se do te mjere da suvremeni P&I klubovi pokrivaju većinu, ako ne i sve troškove povezane s bolešću članova posade broda koji je učlanjen u P&I klub.

²⁶ Pravilo 2, sekcija 3, unutarnjih pravila UK P&I kluba. <https://www.ukpandi.com/media/files/uk-p-i-club/rules/2023/rulebook-2023.pdf>. 2023. godina. (Pristupljeno: 27.7.2023. godine)

4. UTJECAJ NEPREDVIDIVIH RATNIH I SLIČNIH OKOLNOSTI NA P&I KLUBOVE

4.1. ANALIZA UTJECAJA RATA U UKRAJINI

4.1.1. Utjecaj rata u Ukrajini na uvjete za ulazak u P&I klub

„Ruska agresija na Ukrajinu“, „Napad dronovima na civilno područje“, „Protuzračna obrana srušila vojni avion“, „Vojna pomoć stiže sa svih strana“ itd. primjeri su naslova koje svakodnevno čitamo i slušamo u medijima od 24. veljače 2022. godine, kada je ruska vojska, protivno svim pravilima međunarodnoga prava, pokrenula invaziju na suverenu državu Ukrajinu. Rat u Ukrajini iz temelja je promijenio geopolitičku situaciju – zapadne države složnije su nego ikad u osudi nezakonite invazije te uvode raznolike sankcije; dotad neutralne države, Finska i Švedska, postaju punopravne članice Sjevernoatlantskog Saveza (NATO), Europska unija donosi niz mjera za suzbijanje energetske krize itd. Kao što je to bilo i s pandemijom virusa SARS-CoV-2, i rat u Ukrajini globalni je izazov koji je u mnogočemu utjecao i na P&I klubove.

Utjecaj rata u Ukrajini na uvjete za ulazak u P&I klub treba promatrati ponajviše iz kuta izlaska iz kluba jer upravo tamo leži odgovor na pitanje o tome kako aktualni globalni izazovi utječu na sastav klupskoga članstva. U kontekst svakako treba uzeti sljedeću geopolitičku pozadinu. Europska unija, Australija te države skupine G7 donijele su u prosincu 2022. godine odluku kojom se ograničava prodajna cijena ruske sirove nafte. Međutim, važniji element navedene odluke čini dio koji određuje da klubovima koji su članovi Međunarodne grupe P&I klubova nije dopušteno pružati klupsko osiguranje za isporuke ruske sirove nafte u državama koje su donijele tu odluku, a to su sve države članice Europske unije, Australija te države skupine G7. No, pružanje klupskog osiguranja tim je klubovima dopušteno za isporuke ruske sirove nafte u državama koje nisu donijele tu odluku, ali samo u slučaju da cijena za tu naftu ne prelazi 60 američkih dolara po barelu. Brodovi koji najčešće prevoze rusku sirovu naftu najčešće su upravo brodovi koji plovo pod zastavom Ruske Federacije. Stoga se takve brodove natjeralo na izlazak iz P&I klubova jer P&I klubovi nisu voljni pružati pokriće za brodove koji su pod svojevrsnim sankcijama. Ako se takve brodove natjeralo na izlazak iz P&I klubova, nije teško zaključiti da je onda takvim brodovima onemogućen i ulazak u P&I klubove, naravno, za vrijeme trajanja takvih sankcija. Izvanredni profesor na Studiju međunarodnog razvoja s kanadskog Sveučilišta Dalhousie Robert Huish (2022) navodi da bi potpuna zabrana P&I

osiguranja za sva plovila za koja se smatra da plove pod zastavom Ruske Federacije bila razorna za Moskvu („A full P&I ban on all vessels thought to be Russian, however, would be devastating to Moscow.“²⁷). To bi imalo dvostruki učinak jer bi se odrazilo kako na ruske brodare tako i na rusku robu koja se na taj način izvozi.

Ne samo iz navedenog, nego i iz raznih drugih primjera, kao što je to blokada mogućnosti stjecanja klupskog osiguranja Iranu 2012. godine ili Sjevernoj Koreji 2017. godine, jasno se vidi koliko je P&I klupsko osiguranje snažan gospodarski i politički instrument.

4.1.2. Utjecaj rata u Ukrajini na isplatu osigurnine

Rat u Ukrajini ima goleme posljedice i na samu isplatu osigurnine. Jedna je od najvećih posljedica u tom pogledu svakako potpuno isključenje ratnih rizika (engl. *war risk cover*) iz klupskog osiguranja za područja Rusije, Bjelorusije i Ukrajine. Ne treba čuditi da je upravo to jedan od prvih odgovora na financijske poteškoće jer su ratni rizici i u mirnodopskim okolnostima ponekad isključeni iz klupskog osiguranja. Međutim, što se točno dobiva takvom odredbom? Ako se u obzir uzme činjenica da u tim situacijama ne postoji pokriće 'odozgo', takva vrsta posla automatski postaje rizičnija za brodarku, štoviše, cjelokupan rizik tada pada na brodarku te on postaje odgovoran za sve štete koje mogu proizaći iz tamošnjih ratnih okolnosti, tj. ostvarenjem ratnih rizika. Velik broj brodarku nema ni financijske ni tehničke mogućnosti nositi se s takvim situacijama te, posljedično, odustaju od prijevoza tereta u tim državama. Sve to smanjuje gospodarsku aktivnost te nanosi gospodarsku štetu navedenim državama, a ponajviše Rusiji koja ipak predstavlja najznačajnije gospodarstvo od tri navedena. Međutim, i Japan se našao u teškoćama jer su otkazani ugovori o osiguranju. Naime, jedan dio opskrbe Japana plinom ide preko Rusije no japanska je vlada ipak uspjela prisiliti osiguravatelje da preuzmu rizik i da pružaju pokriće za plovidbu ruskim vodama.

U prethodnom podnaslovu spomenute su usklađene sankcije uvedene od država članica Europske unije, država skupine G7 i Australije. Ovdje će biti još nekoliko riječi o sankcijama koje je uvela Europska unija svojim 6. paketom. Tim su se paketom sankcija dodatno pooštrile mogućnosti prijevoza i trgovanja ruskom naftom, kao i osiguranja takvih poslova. Pa je tako brodarima iz Europske unije dopušteno prevoziti rusku naftu u treće države, ali, naravno, u skladu sa sankcijama donesenim na međunarodnoj razini, a koje su spomenute u prethodnom

²⁷ Huish, Robert (12.2022.). Smart Sanctions: West Targets P&I Clubs to Limit Russian Shipping. MARINELINK. <https://www.marinelink.com/news/smart-sanctions-west-targets-pi-clubs-501570>. (Pristupljeno: 28.7.2023. godine)

podnaslovu i općenito u skladu s načelom zakonitosti, dok je istovremeno osiguravateljima iz Europske unije zabranjeno osiguravati takve poslove. Međutim, za P&I klubove najvažnija je odredba po kojoj je brodarima iz Europske unije, uz poneke iznimke, zabranjeno prevoziti rusku naftu na teritorij Europske unije. Navedeno se odražava i na klupsko osiguranje koje je prije pružalo pokriće za takve poslove, a sada postoji korespondirajuća zabrana osiguranja takvih nezakonitih poslova. Na to *The Swedish Club* svoje članove upozorava ovim riječima: „...članove također podsjećamo da klupsko osiguranje nije dostupno za nezakonito trgovanje. Pokriće, također, može biti ukinuto tamo gdje postoji rizik za Klub i gdje odredba osiguranja može izložiti Klub riziku od kršenja sankcija ili kršenju sankcija, čak i ako je temeljna trgovina zakonita“ („*Members are also reminded that Club cover is not available for unlawful trading. Cover may also be terminated where there is a risk to the Club and the provision of insurance may put the Club at risk of, or in breach of sanctions, even if the underlying trade is lawful.*“²⁸).

Postavlja se pitanje na koji način činjenica da je mnogo članova posade upravo iz Rusije ili Ukrajine utječe na klupsko osiguranje. Ponajviše je to važno u kontekstu pružanja pokrića za slučajevne repatrijacije. Na ovom mjestu potrebno je ponovno spomenuti odluku kojom prestaje pokriće klupskog osiguranja za štete nastale ostvarenjem ratnih rizika. Sve ostalo i dalje ostaje pokriveno normalnim osiguranjem. Pa će tako u slučaju bolesti člana posade koji je Ukrajinac, klupsko osiguranje P&I kluba *Gard* pokriti troškove njegove repatrijacije. Isto tako, i dalje su pokriveni svi medicinski, bolnički, pogrebni i ostali troškovi povezani s tom bolešću. Važno je napomenuti da te bolesti ne smiju biti posljedica ostvarenja ratnih rizika.

Nakon svega navedenog nameće se zaključak da rat u Ukrajini na P&I klubove ponajviše utječe preko odluka i sankcija koje donosi javna vlast kako bi izvršila pritisak na Rusiju da obustavi vojne aktivnosti na teritoriju Ukrajine te preko isključenja pokrića za štete nastale ostvarenjem ratnih rizika, što su odlučili P&I klubovi uvidjevši da im navedeno pruža golem rizik za nastavak zdravog poslovanja. U većinu ostalih pokrića nije se još diralo, međutim, zbog nepredvidivosti ratnih događanja, takva mogućnost nipošto ne može biti isključena.

²⁸ Sanctions - The European Union's 6th Sanctions Package - EU Regulation 833/2014– (the “Regulation”) (7.2022.). P&I Circulars .The Swedish Club. <https://www.swedishclub.com/news/circulars/p-and-i-circulars/sanctions-the-european-unions-6th-sanctions-package-eu-regulation-833-2014-the-regulation>. Göteborg. (Pristupljeno: 28.7.2023. godine)

4.2. ANALIZA UTJECAJA MIROVNIH MISIJA EUROPSKE UNIJE I NATO-a

4.2.1. Utjecaj mirovnih misija Europske unije; NAVFOR Atalanta: Somalija i NAVFOR Mediterranean

Na utjecaj mirovnih misija općenito, pa tako i onih Europske unije, unatoč nekim negativnim nuspojavama, treba gledati ponajprije pozitivno. I dok rat u Ukrajini ima strašne posljedice, među ostalim i na stabilnost međunarodne trgovine, cilj mirovnih misija upravo je suprotan; uspostaviti geopolitičku i stabilnost tokova međunarodne trgovine. Može se reći da na taj način te misije djeluju komplementarno s ciljevima P&I klubova, tj. da rade na smanjenju rizika. Međutim, ne bi bilo u redu reći da korist od takvih misija imaju samo P&I klubovi jer koristi imaju gotovi svi; od članova posade preko poduzetnika pa sve do stanovništva. Kao primjere, koristit će se dvije misije Europske unije, koje su uspostavljene zbog nestabilnosti u spomenutim regijama poznatim po gustom protoku robe i ljudi iz Europske unije i za Europsku uniju, te će se promatrati zajedno, jer pravni učinci dviju operacija gotovo da su identični. Jedina je razlika zapravo u njihovim različitim svrhama pa stoga jedna operacija ima značajniji utjecaj na transport robe i, shodno tome, na P&I klubove nego što to ima druga.

NAVFOR je pokratak za naziv *Navy Forces*, tj. snage ratne mornarice. NAVFOR Atalanta: Somalija naziv je za operaciju Europske unije čiji je cilj podići sigurnost plovidbe u blizini Somalije, tj. u sjeverozapadnom Indijskom oceanu poznatom po piratstvu. Navedena operacija aktivna je još od 2008. godine te je dio zajedničke sigurnosne i obrambene politike Europske unije. Njome se želi odvratiti pirate od pljački teretnih brodova. S druge strane, NAVFOR Mediterranean podrazumijeva vojnu operaciju uspostavljenu 2015. godine s ciljem neutraliziranja krijumčarenja ljudi iz Afrike u Europu preko Mediteranskog mora. Prvi dio te operacije imena *Sophia* završio je 2020. godine, a od tada je u tijeku drugi dio spomenute operacije koji se naziva *Irini*. Navedene misije na različite načine pružaju aktivnu vojnu podršku brodovima i ljudima na tome području, a glavne su im svrhe zaštita brodova od piratstva te sprječavanje počinjenja kaznenih djela krijumčarenja ljudi. Vezano uz zaštitu od piratstva prvo pitanje koje se postavlja jest pitanje po kojem se pravu određuje je li uopće dopušteno imati naoružane snage na brodu. Prvo se gleda pravo zastave broda te se po njemu prosuđuje je li to dopušteno. Primjerice, Liberija je ratificirala deklaraciju prema kojoj su plovila operacije EU NAVFOR: Atalanta ovlaštena pružiti zaštitu brodovima koji plovo pod liberijskom zastavom. Važno je, također, u obzir uzeti i pravo mjesta gdje se nalazi sjedište vlasnika broda ili njegovih upravitelja jer oni za svoje odluke odgovaraju po pravnim pravilima

te države. Naposljetku, u obzir se uzima i pravo one države koja ima jurisdikciju na određenom dijelu mora, primjerice obalna država u svome teritorijalnome moru. Još jedno važno pitanje koje se prosuđuje po navedena tri prava jest pitanje kolike ovlasti imaju naoružane snage u slučaju intervencije. Iako sljedeća materija pripada kaznenom pravu, nije suvišno spomenuti da su naoružane snage ovlaštene za upotrebu one sile koja je proporcionalna prijetećoj opasnosti. U slučaju prekoračenja moguće se suočiti s različitim pravnim sankcijama.

O prosudbi zakonitosti obje navedene situacije (je li korištenje naoružanih snaga zakonito te, ako se primijenila sila, je li ona primijenjena na zakonit način) ovisi valjanost pokrića koje pružaju P&I klubovi. U slučaju da je na jedno od tih pitanja odgovor 'ne', postoji mogućnost prestanka dužnosti P&I klubova na isplatu osigurnine koja bi se odnosila na naknadu štete koja iz takvih događaja može proizaći. Također treba obratiti pozornost na zakonitost ugovora koji se sklapa s naoružanim snagama. Po pravilima *GUARDCON – West Africa* Međunarodne grupe P&I klubova brodar i društvo koje pruža usluge privatne naoružane snage s kojim je sklopio ugovor moraju na snazi održavati osiguranje brodovlasnikove odgovornosti za ozljede, smrt, štete na imovini i ostale štete prema trećim osobama, osiguranje brodovlasnikove odgovornosti prema članovima privatnih naoružanih snaga, tj. sigurnosnom osoblju, osiguranje profesionalne odgovornosti te osobno osiguranje za svakog člana privatnih naoružanih snaga u iznosu od najmanje 250.000 američkih dolara. Međutim, prema pravilima *The American Club*-a društva koja pružaju usluge privatnih naoružanih snaga ne smiju biti, uz brodarka s kojim su sklopili ugovor, dodatni osiguranik P&I klupskog osiguranja. Ali da bi klupsko osiguranje bilo valjano, važno je da društva koja pružaju usluge privatnih naoružanih snaga budu adekvatno osigurana prema svim važećim propisima. U protivnom, postoji mogućnost da klupsko osiguranje bude isključeno iz primjene. Razlog tome leži u načelu zakonitosti kao jednom od vrhovnih načela pravne struke općenito.

4.2.2. Utjecaj mirovnih misija NATO-a

Na utjecaj mirovnih misija NATO-a, kao što su operacije *Sea Guardian* i *Aegean Activity*, većinom vrijedi sve ono što je prethodno rečeno za mirovne misije Europske unije. Ne treba zaboraviti to da NATO ipak ima više vojnih kapaciteta nego što ih ima Europska unija, ponajprije zbog članica kao što su Sjedinjene Američke Države, Kanada, Ujedinjena Kraljevina i Norveška koje nisu ujedno i članice Europske unije, pa su, posljedično, njegove operacije utjecajnije.

Cilj je operacije *Sea Guardian* održavanje sigurnoga pomorskog okruženja u Mediteranskom moru („*Operation Sea Guardian (OSG) contributes to the maintenance of a safe and secure maritime environment in the Mediterranean Sea through three main tasks: maritime security capacity-building, situational awareness and counter-terrorism.*“²⁹). Provedba ideje „održavanja sigurnog pomorskog okruženja“ podrazumijeva i sprječavanje ugroze teretnih i civilnih brodova. Ako se sprječava ugroza teretnih brodova, automatski se minimalizira ostvarenje velikog broja osiguranih rizika, a najčešće ratnih. Time se „pomaže“ i P&I klubovima jer se smanjuje broj osigurnina koje su oni dužni isplatiti na temelju ostvarenja osiguranih rizika.

Zaključno, svaka vrsta mirovne misije dobrodošla je u kontekstu pomorske plovidbe jer smanjuje mogućnosti nastanka šteta i počinjenja kaznenih djela te na taj način pospješuje sigurnost pomorske plovidbe i razvoj međunarodne trgovine općenito.

5. UTJECAJ NEPREDVIDIVIH FINANCIJSKIH OKOLNOSTI NA P&I KLUBOVE

5.1. ANALIZA UTJECAJA FINANCIJSKE NESTABILNOSTI DANAŠNJICE

5.1.1. Utjecaj financijske nestabilnosti 2020-ih na uvjete za ulazak u P&I klub

Živimo u vremenu brzih financijskih i gospodarskih promjena. Može se reći da je razdoblje financijske nestabilnosti pokrenuto izbijanjem pandemije koronavirusa, kada su svjetska gospodarstva potonula usred strogih mjera i potpunog zatvaranja. Takva gospodarska kriza svoje korijene nije imala u lošim financijskim preduvjetima, nego u činjenici da su gospodarstva bila ugašena preko noći. Zbog svega toga predviđao se i brzi uspon svjetskih gospodarstava nakon završetka pandemije. Nagli pad te nagli uspon dvije su sastavnice krize oblika slova 'V'. Međutim, što se zapravo dogodilo? Svjetska gospodarstva počela su rasti, ali dogodio se rat u Ukrajini koji je ponajviše utjecao na povećanje inflacije. Inflacija se ubrzala uvođenjem sankcija Rusiji te je ponajviše pogođeno gospodarstvo Europske unije, koje je uslijed inflacije i posljedičnog podizanja kamatnih stopa od strane Europske središnje banke doživjelo smanjenje potražnje u velikom broju svojih članica, što je, s druge strane, uzrok

²⁹ Operations and missions: past and present (7.2023.). North Atlantic Treaty Organization. https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_52060.htm. (Pristupljeno: 2.8.2023. godine)

smanjenja ponude. Ako postoji smanjenje ponude, postoji i smanjenje proizvodnje, što direktno utječe na brodare koji imaju sve manji opseg posla te na taj način ulaze u financijske poteškoće. No, kako se takva situacija očituje na P&I klubove?

S obzirom na to da je većina brodara ušla u financijske poteškoće te da im je pao broj obavljenih poslova, smanjuje se i njihova mogućnost da plaćaju doprinose koje im upućuju njihovi P&I klubovi. Neki brodari su bankrotirali te završili u stečaju. Takvi brodari, potom, izlaze iz P&I klubova. Isto tako, zbog istih okolnosti, manje je brodara koji su u mogućnosti osigurati svoju flotu ulazak u P&I klub. U vremenima financijske nestabilnosti češće dolazi do takvih situacija, što ima direktan utjecaj na sastav P&I klubova.

Način na koji financijska kriza utječe na uvjete za ulazak, tj. izlazak iz kluba, svakako je i promjena vlasništva nad brodom, a to ima utjecaj na automatski prestanak pokrića po pravilima, primjerice, P&I kluba *Gard*. Automatski prestanak P&I pokrića događa se ako osigurani brod na bilo koji način prijeđe u vlasništvo druge osobe. Navedena situacija vrlo je česta pojava tijekom financijskih nestabilnosti, što zbog nužnosti brodara za financijskom konsolidacijom, što zbog stečaja brodara itd.

Po podacima P&I kluba *The Shipowners'* za 2022. godinu broj članova je 8.527 (u 2021. godini je bio 8.263), broj učlanjenih brodova je 33.808 (u 2021. godini je bio 34.167) te je veličina učlanjene tonaže 29,6 milijuna metričkih tona (u 2021. godini je bila 28,7 milijuna metričkih tona).³⁰ Od svih podataka najrelevantniji je podatak o veličini učlanjene tonaže jer on najvjernije pokazuje obujam klupskim osiguranjem pokrivene flote. Nakon turbulentnih godina i izazova poput pandemije koronavirusa te rata u Ukrajini, koji, doduše, još uvijek nije završio ipak se primjećuju naznake gospodarskog oporavka.

S obzirom na sve navedeno, može se zaključiti da financijske nestabilnosti imaju velik utjecaj na sastav P&I klubova; češće u smjeru većeg broja izlazaka iz pokrića P&I klubova nego ulazaka pod njihovo pokriće.

5.1.2. Utjecaj globalne financijske nestabilnosti 2020-ih na isplatu osigurnine

Financijska nestabilnost nije samo utjecala na povećanje izlazaka iz P&I klubova nego i na isplatu osigurnine. S povećanjem financijske nestabilnosti iznos isplaćenih osigurnina ide obrnutim smjerom, tj. smanjuje se, jer se smanjuje i broj učlanjenih brodova koji su svi redom

³⁰ The Shipowners' Club reports high Member retention and a strong underwriting year (4.2023.). The Shipowners' Club. <https://www.shipownersclub.com/the-shipowners-club-reports-high-member-retention-and-a-strong-underwriting-year/>. (Pristupljeno: 29.8.2023. godine)

potencijalni tražitelji odštetnih zahtjeva. No, u tom se slučaju smanjuje i prihodovna strana P&I klubova. Iako veliku ulogu u svemu ima i inflacija koja ponajprije utječe na nominalne iznose, u ovom slučaju nije u potpunosti relevantna jer identično utječe kako na prihodovnu tako i na rashodovnu stranu. Uvidom u godišnje izvješće P&I kluba *The Shipowners'* vidi se da je u 2020. godini iznos visine isplaćene osigurnine iznosio 154 milijuna američkih dolara, za razliku od godine prije, 2019. godine, kad je taj iznos bio 156,5 milijuna američkih dolara. Godina 2020. jedina je godina kada se iznos isplaćene osigurnine smanjio u odnosu na godinu prije, u promatranom razdoblju između 2018. i 2022. godine, što nimalo ne čudi jer je ta godina bila obilježena strogim mjerama za suzbijanje pandemije uzrokovane virusom SARS-CoV-2. Za razliku od toga, prihodi navedenog P&I kluba iz godine u godinu rastu, što se može pripisati i povećanju iznosa doprinosa koje P&I klubovi traže od svojih članova. Kako navodi brokerska kuća *Marsh*, tri uzastopne godine trajalo je povećanje iznosa doprinosa te se to razdoblje primiče kraju jer se tržište približava prekretnici (*„... believes three consecutive years of rate increases among protection and indemnity clubs is set to end as the market reaches a 'tipping point'.”*³¹). Vodeći P&I klubovi uspjeli su prebroditi financijsku krizu povećanjem visine doprinosa te smanjenjem iznosa isplaćenih osigurnina te se poslovanje u 2022. godini za većinu njih stabiliziralo. Zanimljivo je da su samo *Britannia P&I Club* i *UK P&I Club* pokazali negativne rezultate.

Poslovanje u okolnostima globalnih financijskih izazova ponajprije ovisi o tome o kakvoj se financijskoj krizi radi i kakve učinke ona uzrokuje, ali puno toga ovisi i o sposobnostima rukovodećih ljudi u P&I klubovima za davanjem adekvatnog odgovora na te vanjske okolnosti te o mogućnostima prilagodbe novonastalim okolnostima.

6. ZAKLJUČAK

Vrijeme u kojem živimo obiluje različitim globalnim izazovima, a svjedoci smo brzih globalnih promjena koje se događaju gotovo svakodnevno. Takvi globalni izazovi, te promjene i financijske implikacije koje uzrokuju, velik su izazov za sve nas, počevši od razine pojedinca, preko raznih udruženja i trgovačkih društava, pa sve do državnih i međunarodnih razina. Važno je obilježje svih tih globalnih promjena da gotovo nitko nije nedodirljiv pa tako ni P&I klubovi

³¹ Corbet, Adam (8.2023.). P&I market heading for a 'tipping point' on rates, says broker Marsh. TradeWinds. <https://www.tradewindsnews.com/insurance/p-i-market-heading-for-a-tipping-point-on-rates-says-broker-marsh/2-1-1494170>. London. (Pristupljeno: 5.8.2023. godine)

koji funkcioniraju kao svojevrsna osiguravajuća društva po tržišnim načelima. S obzirom na to da svaki P&I klub ima zasebnu pravnu osobnost, ljudski potencijal i drugačija unutarnja pravila i vizije poslovanja, i njihovi se odgovori na suvremene globalne izazove razlikuju. Neki su se bolje snašli i brže prebrodili krizu pokazujući pozitivne financijske rezultate, drugi su se teže snašli, što se onda očitovalo u duljem razdoblju njihova oporavka. Ne treba zaboraviti to da su upravo pravni instrumenti najjači i najučinkovitiji instrumenti za suzbijanje negativnih posljedica vanjskih čimbenika. Najbolji primjer svakako je isključenje ratnih rizika iz osiguranja P&I klubova, što se postiglo unošenjem dodatnih klauzula u pravno relevantna unutarnja pravila klubova. Međutim, iako se na prvu može činiti da P&I klubovi čine sve kako bi zaštitili ponajprije vlastiti interes, mnogi klubovi su tijekom prilagodbe novonastalim okolnostima u obzir uzimali i interese svojih članova. Ponajbolji primjer za to možda je situacija vezana uz pandemiju uzrokovanu virusom SARS-CoV-2 u kojoj su P&I klubovi, uz neke specifične uvjete, ipak pokrivali brodarima većinu troškova karantene ili izbijanja bolesti među članovima posade.

P&I klubovi pokazali su iznimnu sposobnost prilagodbe nedavnim globalnim izazovima, što dokazuje i činjenica da, unatoč poteškoćama, globalna trgovina nikada nije u potpunosti stala. S obzirom na stečeno bogato iskustvo nošenja s različitim vrstama nedavnih globalnih izazova s kojima su bili suočeni, može se pretpostaviti da će P&I klubovi biti u mogućnosti osigurati još kvalitetnije reakcije na sve buduće izazove, kojih će sigurno biti i u budućnosti, pružajući svojim članovima na taj način maksimalnu sigurnost, a istodobno zadržavajući svoje pozitivno financijsko poslovanje u skladu sa svim načelima na kojima počiva funkcioniranje klupskog osiguranja općenito. Katastrofa koja bi nastala eventualnom paralizom poslovanja P&I klubova bila bi epskih razmjera, a pogodila bi gotovo svakoga, što se pod svaku cijenu uvijek mora izbjeći. Stoga, treba uvijek imati na umu da je uloga P&I klubova jedinstvena i nezamjenjiva, što takvu vrstu osiguranja također čini i moćnim „oružjem“ koje se može upotrijebiti u političke pa čak i u vojne svrhe. No, nikada se ne smiju zloupotrijebiti bit i svrha klupskog osiguranja koji se očituju u unaprijeđenju globalne trgovine, a nipošto ne u njezinu razaranju.

POPIS LITERATURE

PRAVNE KNJIGE I ČLANCI

1. Isacson, Claes (12.2009.). 8/2009: Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Insurance of Shipowners for Maritime Claims. Gard. <https://www.gard.no/web/articles?documentId=135855>.
2. Kapikul, Marina. Što su to P&I KLUBOVI?. Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo. https://www.pravo.unizg.hr/pop/predmet/pop_a/studenti_pitaju/aktualna_pitanja/p_i_klubovi.
3. Pavić, Drago (2006). Pomorsko imovinsko pravo. Književni krug Split.
4. Vuković, Ante, Bodul, Dejan, Štambuk, Darijan (2.2015). OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI POMORSKOG PRIJEVOZNIKA U SLUČAJU NAUTIČKE POGREŠKE: hrvatska rješenja i europski trendovi. Hrčak. <https://hrcak.srce.hr/file/213028>.

PRAVNI IZVORI

5. Direktiva 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine Tekst značajan za EGP (4.2009.). EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32009L0020>.
6. Hrvatski sabor (2005.). ZAKON O POTVRĐIVANJU PROTOKOLA IZ 1996. KOJIM SE MIJENJA I DOPUNJUJE KONVENCIJA O OGRANIČENJU ODGOVORNOSTI ZA POMORSKE TRAZBINE IZ 1976. GODINE. Narodne novine br. 12/2005. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/2005_12_12_125.html.

OSTALO

7. Kummer, Sebastian. A world loss event – EVER GIVEN. Greco. <https://greco.services/a-world-loss-event-and-its-far-reaching-consequences-ever-given/>.
8. Brodar (10.2022.). Wikipedia. <https://hr.wikipedia.org/wiki/Brodar>.

9. Protection and indemnity insurance (4.2023.). Wikipedia.
https://en.wikipedia.org/wiki/Protection_and_indemnity_insurance.
10. Generalna havarija (6.2011.). Wikipedia.
https://hr.wikipedia.org/wiki/Generalna_havarija.
11. PROTECTION AND INDEMNITY INSURANCE (P&I Club Insurance). Skuld.
https://www.pfri.uniri.hr/bopri/documents/21_P_and_I_Club_Insurance.pdf.
12. About. International Group of P&I Clubs. <https://www.igpandi.org/about/>.
13. The 73rd Ordinary General Meeting of the Members of the Association (7.2023.). JAPAN P&I CLUB. <https://www.piclub.or.jp/en/news/37740>.
14. Admin (12.2019.). P & I Club (Protection and Indemnity). KNOWLEDGE OF SEA. <https://knowledgeofsea.com/p-i-club-protection-and-indemnity/>.
15. Corbett, Adam (7.2023.). Death reported from fire on Shoei Kisen car carrier in the North Sea. TradeWinds. <https://www.tradewindsnews.com/casualties/death-reported-from-fire-on-shoei-kisen-car-carrier-in-the-north-sea/2-1-1491694>.
16. European Commission (8.2012.). Antitrust: Commission closes investigation in P&I Clubs case. European Commission.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_12_873.
17. Rules. The American Club. <https://www.american-club.com/page/rules>.
18. P&I Guidelines Practical Notes for Ships' Personnel. West of England P&I Club.
https://www.westpandi.com/getattachment/6c4e10e0-dae9-4a90-83d2-ef2678aeb020/woe5161_p-i-guidelines_uk_web_aw.pdf.
19. Oil record book (8.2022.). Wikipedia.
https://en.wikipedia.org/wiki/Oil_record_book.
20. Voyage data recorder (4.2022.). Wikipedia.
https://en.wikipedia.org/wiki/Voyage_data_recorder.
21. Logbook (nautical) (12.2021.). Wikipedia.
[https://en.wikipedia.org/wiki/Logbook_\(nautical\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Logbook_(nautical)).
22. P&I Rules 2023-24 (2.2023.). NorthStandard Limited P&I Club.
<https://www.nepia.com/publications/pi-rule-book-2023-2024/>.
23. Combined Financial Statements 2022 (2.2022.). North.
<https://www.nepia.com/publications/combined-financial-statements-2022/>.
24. The Britannia Steam Ship Insurance Association Holdings Limited Annual Report and Financial Statements (2.2022.). Britannia P&I Club.

- <https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2022/09/Britannia-Report-and-financial-statements-2022.pdf>.
25. Boonzaier, Jonathan (3.2021.). Smit Salvage assists with Ever Given refloating effort in Suez Canal. TradeWinds.
<https://www.tradewindsnews.com/casualties/smit-salvage-assists-with-ever-given-refloating-effort-in-suez-canal/2-1-986953>.
 26. Rules 2021. UK P&I Club. <https://www.ukpandi.com/media/files/uk-p-i-club/rules/2021/rulebook-2021-final.pdf>.
 27. Rules 2023. UK P&I Club. <https://www.ukpandi.com/media/files/uk-p-i-club/rules/2023/rulebook-2023.pdf>.
 28. Coronavirus disease (COVID-19) pandemic (2023.). World Health Organization.
<https://www.who.int/europe/emergencies/situations/covid-19>.
 29. Solvency II rapportage 2022 aan het publiek (12.2022.). NNPC.
<https://www.nnpc.nl/wp-content/uploads/2023/04/2022-Rapportage-aan-publiek-NNPC.pdf>.
 30. COVID-19 and Marine P&I: How Club Rules Compare (5.2020.). MARSH JLT SPECIALTY. <https://www.marsh.com/uk/industries/marine/insights/covid-19-how-shipowners-p-i-club-rules-compare.html>.
 31. CLASS 5 THE PROTECTING AND INDEMNITY RULES 2023/2024. The London P&I Club. <https://www.londonpandi.com/documents/the-london-club-pplusi-rules-class-5-2023-2024/>.
 32. RULES 2022. Gard.
https://www.gard.no/Content/33063275/cache=20221803124344/Gard%20Rules%202022_web.pdf.
 33. CLASS 3 22/23* PROTECTION & INDEMNITY RULE BOOK. Britannia P&I Club. <https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2022/08/Britannia-Rules-2022-Class-3-PI.pdf>.
 34. The Price Cap on Russian oil (12.2022.). Skuld.
<https://www.skuld.com/topics/legal/sanctions/russia/the-price-cap-on-russian-oil/>.
 35. Huish, Robert (12.2022.). Smart Sanctions: West Targets P&I Clubs to Limit Russian Shipping. MARINELINK. <https://www.marinelink.com/news/smart-sanctions-west-targets-pi-clubs-501570>.
 36. Makortoff, Kalyeena and agencies (12.2022.). Insurers end war-risk cover for shipping across Russia, Ukraine and Belarus. the Guardian.

- <https://www.theguardian.com/business/2022/dec/28/insurers-end-war-risk-cover-for-shipping-in-ukraine-invasion-territories>.
37. War in Ukraine - impact on crew contracts, claims and repatriation (3.2022.). Gard. <https://www.gard.no/web/articles?documentId=33217466>.
38. P&I Circulars (7.2022.). The Swedish Club. <https://www.swedishclub.com/news/circulars/p-and-i-circulars/sanctions-the-european-unions-6th-sanctions-package-eu-regulation-833-2014-the-regulation>. Göteborg.
39. European Union Naval Force Operation ATALANTA – EUNAVFOR ATALANTA. EU Naval Force Operation ATALANTA. <https://eunavfor.eu/>.
40. PIRACY & USE OF ARMED GUARDS: General overview. The Swedish Club. [https://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/Piracy/PIRACY_and_US_E_OF_ARMED_GUARDS - General overview.pdf](https://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/Piracy/PIRACY_and_US_E_OF_ARMED_GUARDS_-_General_overview.pdf).
41. Operation Sophia (8.2023.). Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Sophia.
42. USE OF ARMED GUARDS AND YOUR P&I CLUB (4.2020.). The American Club. https://www.american-club.com/files/files/Piracy_Armed_Guards.pdf.
43. GUARDCON West Africa – IG recommended wording. Gard. https://www.gard.no/webdocs/Guardcon_West_Africa.pdf.
44. Operations and missions: past and present (7.2023.). NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION. https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_52060.htm.
45. Rules 2023. Gard. https://www.gard.no/Content/34933557/cache=20231502111427/Gard_Rules_2023.pdf.
46. The Shipowners' Club reports high Member retention and a strong underwriting year (4.2023.). The Shipowners' Club. <https://www.shipownersclub.com/the-shipowners-club-reports-high-member-retention-and-a-strong-underwriting-year/>.
47. Annual Report 2022 (4.2023.). The Shipowners' Club. <https://www.shipownersclub.com/publications/annual-report-2022/>.
48. P&I INSURANCE. JAPAN P&I CLUB. <https://www.piclub.or.jp/en/service/information#common>.
49. Blue Cards. KOREA P&I CLUB. <https://www.kpiclub.or.kr/sub/2def574fbd>.