

## **KLUPSKO OSIGURANJE KAO OBLIK OSIGURANJA OD ODGOVORNOSTI BRODARA** (sa osvrtom na neka opšta pitanja transportnog osiguranja)

**Sažetak:** Klupska osiguranja su jedan oblik uzajamnog osiguranja brodara. Klupska osiguranja brodara su nastala odbijanjem zaključenja ugovora o osiguranju od odgovornosti brodara, kako bi brodar više vodio računa o svojim postupcima tokom prevoza. Razlikujemo ugovornu i vanugovornu odgovornost brodara, kao i odgovornost brodara prema posadi. P&I klubovi obavljaju delatnost uzajamnog osiguranja brodara. Tosu klubovi za zaštitu i naknadu (Protecting and Indemnity Associations). Da bi P&I klubovi efikasno funkcionisali, potrebno je definisati njihove funkcije, kao i transportne rizike koje pokrivaju. Postoje tri funkcije ovih klubova: funkcija posredne zaštite, funkcija neposredne zaštite i finansijska funkcija. Rizici o kojima je reč kad se radi o osiguranju putem P&I klubova su osnovni i dopunski transportni rizici, kao i ratni i politički rizici, koji se pokrivaju u izuzetnim slučajevima. Inače, ratni i politički rizici su isključeni. U radu se govori i o vrstama odgovornosti i obaveza brodara, zatim o upravljanju u P&I klubovima, kao i o plaćanju premije kod ove vrste osiguranja. Osim toga, u radu se govori i o opštim karakteristikama transportnih osiguranja, kao i o osiguranju od odgovornosti brodara. Što se tiče domaćeg prava, posvećena je pažnja odredbama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju koje regulišu osiguranje od odgovornosti vlasnika čamaca.

**Ključne reči:** transportno osiguranje, plovidbeno osiguranje, brodar, osiguranje od odgovornosti, P&I klubovi, uzajamno osiguranje, rizik.

Osiguranje od odgovornosti prevoznika je jedan od oblika transportnih osiguranja. Transportna osiguranja su raznovrsna. Možemo govoriti o transportnim osiguranjima i sa stanovišta vrste prevoza, kao i sa stanovišta predmeta osiguranja. Nas će, pre svega, interesovati određene karakteristike osiguranja od odgovornosti prevoznika kod plovidbenog prevoza. Međutim, posebna pažnja će se pokloniti klupskim osiguranjima. Klupska osiguranja postoje samo u pomorskom prevozu i odnose se na osiguranje od odgovornosti brodara. Ona predstavljaju oblik uzajamnog osiguranja.

Govoreći o izvorima koji regulišu navedenu materiju, odnosno, transportno osiguranje, moramo reći da se ona ne reguliše jedinstveno, kao i da se ne reguliše kompletno. Či-

---

<sup>1</sup> Prof. dr Vladimir Čolović, naučni savetnik, Institut za uporedno pravo Beograd

njenica je da domaći Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (dalje: ZPUP)<sup>2</sup> reguliše, pre svega, ugovor o plovidbenom osiguranju, ali reguliše i odgovornost broдача, kao i ograničenje te odgovornosti. Tome ćemo, posebno, posvetiti pažnju. Uopšte, odredbe ZPUP na, koliko toliko, jedinstven način regulišu pitanja vezana za transport plovnicama putovima koji se odnosi i na pomorsku i na unutrašnju plovidbu. Što se tiče osiguranja u vazдушnom saobraćaju najvažniji zakonski izvor je Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazдушnom saobraćaju<sup>3</sup>. Ovim Zakonom se, u jednom delu, regulišu ugovorni odnosi, tj. regulisan je ugovor o osiguranju u vazдушnom saobraćaju. Zakonsko normiranje ove grane osiguranja nije potpuno. Što se tiče Zakona o obligacionim odnosima<sup>4</sup>, on se ne primenjuje na plovidbena osiguranja, uostalom, kao ni na osiguranja u vazдушnom saobraćaju<sup>5</sup>. Međutim, Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju<sup>6</sup> reguliše osiguranje od odgovornosti i vlasnika vazduhoplova i vlasnika čamaca. Toj regulativi ćemo posvetiti poseban deo, odnosno, pravilima koja regulišu osiguranje od odgovornosti vlasnika čamaca.

Pomenućemo i najvažnije međunarodne izvore koji sadrže pravila o odgovornosti prevoznika. U pomorskom prevozu to su: 1) Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. (Haška pravila); 2) Protokol o izmeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1968. (Protokol-1968., Visbijska pravila); 3) Protokol o izmenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924., a izmenjena je Protokolom iz 1979. (Protokol-1979., SDR protokol); 4) Konvencija UN o prevozu robe morem (Hamburška pravila iz 1978.); i 5) Roterdamska pravila iz 2009.

U drumskom prevozu, najvažniji međunarodni akt je Konvencija o ugovoru o međunarodnom prevozu robe drumom (CMR iz 1956.) koja je izmenjena Protokolom iz 1978. U železničkom prevozu to je Međunarodna konvencija o međunarodnom železničkom prometu (COTIF iz 1999.). U vazдушnom prevozu to su Varšavska konvencija iz 1929., koja je izmenjena Montrealskim protokolima iz 1975., kao i Montrealska konvencija iz 1999. godine<sup>7</sup>.

Analiza osiguranja od odgovornosti prevoznika, uopšte, kao i pojedinih prevoznika zahteva dosta prostora i vremena, tako da ćemo, u ovom radu, predstaviti samo ono što je najosnovnije za osiguranje od odgovornosti broдача. Ali, pre nego što predstavimo najvažnije karakteristike osiguranja od odgovornosti navedenih prevoznika, kao i klupska osiguranja, reći ćemo nešto o pojmu i vrstama transportnog osiguranja, u okviru kojih ćemo odrediti i mesto osiguranja od odgovornosti prevoznika.

---

<sup>2</sup> Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Sl. list SRJ" br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/2000 i Sl. glasnik RS" br. 101/2005 - dr. zakon i 85/2005 - dr. zakon)

<sup>3</sup> Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazдушnom saobraćaju ("Sl. list SRJ" br. 12/98, 15/98)

<sup>4</sup> Zakon o obligacionim odnosima ("Sl. list SFRJ br. 29/78, 39/85, 45/89 i 57/89 i Sl. list SRJ br. 31/93)

<sup>5</sup> Šulejić P., Pravo osiguranja, Beograd 2005., str. 47

<sup>6</sup> Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju ("Sl. glasnik RS" br. 51/09)

<sup>7</sup> Mudrić M., Osiguranje robe i prijevoznikove odgovornosti – Institutske klauzule i Incoterms 2010., sl.14, www.pravo.unizg.hr, prezentacija (09.06.2012.)

### 1. Transportno osiguranje – pojam i vrste

Transportno osiguranje obuhvata u sebi niz različitih vrsta osiguranja, koje možemo razlikovati u odnosu na vrstu transporta, subjekt koji obavlja transport, kao i predmet osiguranja. No, uobičajeno je da, kadse govori o transportnom osiguranju, misli, pre svega, na pomorsko, odnosno, plovidbeno osiguranje, što je pogrešno, imajući u vidu da postoje i druge vrste prevoza, ali plovidbeno osiguranje sadrži specifičnosti koje ne možemo naći kod ostalih vrsta transportnih osiguranja<sup>8</sup>.

U okviru transportnog osiguranja, postoje specifični transportni rizici, koji, u stvari, određuju posebnost samog transportnog osiguranja kao osiguranja koje se ugovara radi zaštite od tih rizika. To znači da transportno osiguranje možemo nazvati i osiguranje protiv transportnih rizika<sup>9</sup>.

Transportno osiguranje možemo podeliti na: - kasko transportno osiguranje, - kargo transportno osiguranje i - osiguranje od odgovornosti u transportu.

Osiguranje transportnih sredstava predstavlja kasko osiguranje. Razlikujemo: osiguranje pomorskih brodova, odnosno, pomorski kasko, zatim osiguranje vazduhoplova, tj. avionski kasko i osiguranje rečnih brodova i drugih plovila unutrašnje plovidbe ili rečni kasko.

Što se tiče drumskih i šinskih vozila, njihovo osiguranje ne spada u transportno osiguranje, iako i osiguranje drumskih vozila predstavlja kasko osiguranje. Za tu vrstu osiguranja primenjuju se posebna pravila, o čemu neće biti, ovde, reči.

Osiguranje robe u prevozu nazivamo kargo osiguranje. Ova vrsta osiguranja postoji kod svih transportnih osiguranja. Kargo osiguranje se može podeliti, obzirom na transport kojim se vrši, na pomorski, rečni, železnički, kamionski i avionski kargo. Kod kargo osiguranja moramo spomenuti i osiguranje poštanskih pošiljki, koje se smatra kargo osiguranjem, bez obzira na specifičnosti koje ta vrsta osiguranja ima. Od navedenog ima izuzetaka<sup>10</sup>.

Osiguranje od odgovornosti predstavlja posebnu vrstu transportnog osiguranja. Radi se o osiguranju lica koje vrši transport (prevoz) prema trećim licima. Osiguranje od odgovornosti je prisutno i i kod pomorskog i kod vazduhoplovnog osiguranja, iako je drugačije definisano kod tih osiguranja<sup>11</sup>.

Transportno osiguranje možemo da podelimo i po vrsti rizika koji se pokrivaju. Tako, razlikujemo: 1. redovna transportna osiguranja, gde svrstavamo redovna pomorska i redovna osiguranja avijacije, i 2. ratna i politička osiguranja u tim oblastima.

I osiguranje avijacije spada u transportno osiguranje. Ova materija je, jednim delom regulisana pomenutim Zakonom o osnovnim obligacionim i materijalno-pravnim odnosi-

---

<sup>8</sup> Ivošević B., Transportno osiguranje, Tivat 2010., str. 13

<sup>9</sup> Ibidem

<sup>10</sup> Ivošević B., nav.delo, str. 15-16

<sup>11</sup> Ivošević B., nav.delo, str.16

ma u vazdušnoj plovidbi, a jednim delom opštim pravilima koja se primenjuju kod plovidbenog osiguranja<sup>12</sup>.

### **1a. Ugovor i polisa u transportnom osiguranju**

Transportno osiguranje je osiguranje od štete, koje osigurava svaki interes (koji se može izraziti u novcu) u pokretnim stvarima na putu prevoza, bez obzira o kojoj vrsti prevoza se radi. Zaključenje ugovora o transportnom osiguranju je preporučljivo, ne samo zbog boljeg pokrivanja transportnog rizika, obzirom da je jemstvo prevoznika ograničeno, nego ga zahtevaju i kreditni instituti kod mnogih alternativnih finansiranja u spoljnoj trgovini<sup>13</sup>. Predmet ugovora o osiguranju može biti svaki interes, čija se vrednost može izraziti u novcu, da roba neoštećena stigne na odredište. Iako se ovi interesi mogu razlikovati, po pravilu se osiguravaju vrednost robe, vozarina i imaginarna dobit (dobit koju uvoznik očekuje, a koja je zbog štete izostala). U ugovoru o osiguranju je potrebno tačno navesti vrstu i obim osiguranja<sup>14</sup>.

Razlikujemo više vrsta polisa u transportnom osiguranju. One imaju svoje karakteristike vezane za vrstu i način transporta. Ovde ćemo pomenuti generalnu, paušalnu, otpisnu i pojedinačnu polisnu.

Generalna polisa se zaključuje kada se transporti redovno ili često osiguravaju okvirnim ugovorom o osiguranju pod uporedivim uslovima. Generalna polisa naziva se još i tekućim osiguranjem ili tekućom polisom. Ugovor se sklapa u vezi s određenom grupom rizika za sve robe ili grupe roba za određene prevozne puteve. Osigurana je, u načelu, sva deklarirana roba, čim se nađe na prevoznom putu, odnosno, sva roba na unapred dogovorenim prevoznim putevima. Ako osiguranik ne izvrši svoju obavezu deklarisanja robe, osiguravač je oslobođen svoje obaveze<sup>15</sup>. Neprijavljene promene rizika mogu, takođe, osiguravača osloboditi njegove obaveze. Paušalna polisa je polisa kod koje ne postoji obaveza prijave od strane osiguranika. Jemstvo osiguravača ovde se odnosi na fiksno opisane uslove i maksimalan iznos za naknadu štete i isplatu premije na sumu osiguranja sa paušalnom premijskom stopom. Sve robne pošiljke se smatraju osiguranima do dogovorene sume osiguranja, ukoliko odgovaraju utvrđenim uslovima iz ugovora. Ponekad se, umesto generalne polise, može odabrati otpisna polisa, kod koje se iznos osiguranja počevši od maksimalnog iznosa po završetku putovanja smanjuje za osiguranu vrednost transporta. Otpisna (flotantna) polisa odnosi se, po pravilu, na kratko vreme za transporte sa istovrsnim rizikom. Na kraju svog trajanja ili u međuvremenu, ona, po potrebi, može biti popunjena. Otpisna polisa se, u praksi, sve manje primenjuje.

---

<sup>12</sup> Ibidem

<sup>13</sup> Andrijanić I., Rajsman M., Transportno osiguranje – s osvrtom na njemačku poslovnu praksu, Zagreb 2008., str. 3

<sup>14</sup> Ibidem

<sup>15</sup> Andrijanić I., Rajsman M., nav.delo, str.3-4

Pojedinačna polisa se odnosi na jednokratni ugovor o osiguranju za jedan transport. Ona je zajedno s drugim dokumentima potrebna u svrhu finansiranja, odnosno, za ostvarivanje prava korisnika osiguranja<sup>16</sup>. Da bi generalna polisa postala prenosiva, osiguravajuća društva na zahtev izdaju sertifikat o osiguranju kao zasebni dokument o transportu robe. Zahtev iz osiguranja u mnogim slučajevima se, uz pomoć lokalnog agenta osiguranja, prenosi na sertifikat o osiguranju, koji se poziva na okvirni ugovor o osiguranju.

## **2. Karakteristike osiguranja od odgovornosti prevoznika**

Osiguranje od odgovornosti prevoznika javlja se kao poseban interes vlasnika transportnih sredstava, posebno brodova i vazduhoplova, da se zaštite od odgovornosti za nanetu štetu trećim licima, a u vezi sa njihovim poslovanjem. U pomorskom osiguranju to je i poseban način osiguranja koji se javlja izvan redovnih oblika pomorskog osiguranja, dok se kod osiguranja u vazdušnom saobraćaju radi o odgovornosti vazdušnog prevozioca prema putnicima od posledica nesrećnog slučaja i o odgovornosti vlasnika, odnosno, korisnika vazduhoplova za štetu koju vazduhoplov pričinu trećim licima i objektima na zemlji. Ove dve grupe osiguranja odgovornosti u vazdušnom saobraćaju osiguravaju se na redovnom tržištu osiguranja zajedno sa kasko osiguranjem vazduhoplova. Saglasno odredbama našeg prava u avio saobraćaju, osiguravaju se putnici od posledica nesrećnog slučaja, vlasnik, odnosno, korisnik vazduhoplova od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima i to na način da ove dve vrste osiguranja po samom zakonu spadaju u grupu obaveznih osiguranja. Pored navedenih vrsta osiguranja, u vazduhoplovnom osiguranju predviđena je i mogućnost posebnog osiguranja naknade za prevoz, troškova osiguranja, očekivanog dobitka, založnih prava, kao i drugih materijalnih koristi ili koristi koje se mogu proceniti u novcu.<sup>17</sup>

### **2a. Profesionalna odgovornost prevoznika**

Kad govorimo o osiguranju od odgovornosti koje se odnosi na obavljanje neke delatnosti, onda moramo da definišemo da li se radi o profesionalnoj delatnosti. Možemo reći da je delatnost koju obavlja prevoznik profesionalna, odnosno, da se navedeno odnosi na veliku većinu lica koja se bave prevozom. Naime, predmet osiguranja kod osiguranja profesionalne odgovornosti je građanska, odnosno, ugovorna odgovornost za štetu, koja je nastala, pre svega, zbog neispunjenja ili delimičnog ispunjenja obaveze, kao i zbog drugih oblika nastanka štete. Kod profesionalne odgovornosti, obaveza na naknadu štete nastaje, samo, kada je do nastanka štete došlo zbog profesionalne greške ili propusta osiguranika u izvršenju obaveza prema trećim licima, a po zaključenom ugovoru ili donetoj odluci<sup>18</sup>. Znači, osiguranje od profesionalne odgovornosti se ugovara za štete usled profesionalnog propusta koje osiguranik počinu u toku obavljanja svoga

---

<sup>16</sup> Andrijanić I., Rajsman M., nav.delo, str. 6

<sup>17</sup> Ivošević B., nav.delo, str. 64

<sup>18</sup> Čolović V., Obavezno osiguranje od odgovornosti stečajnog upravnika, Tradicionalno IV savetovanje pravosuđa "Stečaj i privatizacija", Vršac 2007., Zbornik radova, str. 132

rada. Osiguranik ne zaključuje ugovor o osiguranju od odgovornosti, da bi treće lice steklo izvesnu korist, nego da bi sebe obezbedio od eventualnih isticanja odštetnih zah-teva, u slučaju nastanka štete, tj. osiguranog slučaja<sup>19</sup>.

### **2b. Osiguranje od odgovornosti broдача**

Osiguranje od odgovornosti broдача počiva na klubovima i fondovima koje organizuju sami broдачи. Uopšte, organizaciono osiguranje od odgovornosti u pomorstvu je i danas ostalo u sferi uzajamnog i dobrovoljnog osiguranja. Kao što smo rekli, uzajamna osiguranja se organizuju preko klubova, kojih, tradicionalno, ima najviše u Engleskoj, ali i u SAD, kao i u Norveškoj i u ostalim skandinavskim zemljama<sup>20</sup>.

### **2c. Štete u plovidbenim osiguranjima**

Kad govorimo o osiguranju od odgovornosti prevoza plovnim putevima, veoma je važno da odredimo i kategorizaciju šteta, jer od toga zavisi i zaključenje osiguranja od odgovornosti, odnosno, kada će osiguravač biti u obavezi da plati štetu, po osnovu ove vrste osiguranja. Naime, štete se mogu pojaviti u više oblika, a navešćemo i vrste troškova koji se pojavljuju u vezi sa nastankom štete i njenim sprečavanjem, odnosno, smanjenjem iznosa štete:

- 1) Potpun gubitak predmeta osiguranja, koji razlikujemo na stvarni potpuni gubitak i izvedeni potpuni gubitak;
- 2) Delimični potpuni gubitak ili oštećenje, koji razlikujemo na potpuni gubitak dela predmeta osiguranja i oštećenje predmeta osiguranja;
- 3) Zajednička (generalna) havarija koja obuhvata materijalne štete i izdatke koje zajednički snose broдачи i vlasnici tereta, a koji su posledica mera koje su preduzete od strane kapetana broда ili posade, kako bi se spasiobrod i teret od zajedničke opasnosti;
- 4) Troškovi spašavanja koje je imao osiguranik i troškovi koji su direktno uzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja, a što obuhvata vanredne troškove osiguranika ili njegovog punomoćnika, koji su nastali kako bi se izbegle štete od direktne opasnosti, odnosno, kako bi se smanjile već nastale štete;
- 5) Nagrada za spašavanje; i
- 6) Troškovi likvidacije šteta i isključene štete<sup>21</sup>.

### **3. Regulisanje odgovornosti broдача i osiguranja odgovornosti vlasnika čamaca u Srbiji**

Kao što smo rekli, u Srbiji se detaljno regulišu oblici odgovornosti broдача u ZPUP. Posvetićemo pažnju samo pojedinim odredbama tog Zakona. Isto tako, ZOOS reguliše, između ostalih, i obavezno osiguranje vlasnika čamaca od odgovornosti.

---

<sup>19</sup> Šulejić P., nav.delo, str. 388-389

<sup>20</sup> Ivošević B., nav.delo, str. 227

<sup>21</sup> Mudrić M., nav.delo, sl.12; Medić M., Osiguranje odgovornosti broдача putem P&I klubova, Praktični menadžment, vol. I, br. 1, Zagreb 2010., str. 66

### 3a. Regulisanje odgovornosti broдача u ZPUP

ZPUP definiše da brodar odgovara za štete, koje nastaju u vezi sa plovidbom i iskorišćavanjem broda, ako nije drugačije određeno u tom zakonu<sup>22</sup>. Mora se reći da ZPUP ima mali broj imperativnih normi, pa to omogućava veliku slobodu ugovaranja uslova osiguranja<sup>23</sup>. Obaveze koje nastaju u vezi sa plovidbom i iskorišćavanjem broda su sledeće: 1) obaveze - potraživanja iz telesnih šteta, odnosno, potraživanja koja nastaju smrću ili telesnim povredama lica; i 2) obaveze - potraživanja iz materijalnih šteta, odnosno, potraživanja koja nastaju iz bilo kog drugog razloga, osim onih koja nastaju iz telesnih šteta<sup>24</sup>.

ZPUP određuje da brodar može ograničiti svoju odgovornost po navedenim slučajevima, do određenih iznosa<sup>25</sup>, koje nećemo navoditi, ali brodar ne može ograničiti svoju odgovornost za obaveze iz člana 418 ZPUP: - ako je događaj iz kojeg su nastale njegove obaveze prouzrokovan njegovom ličnom krivicom, kao i – ako je u pitanju smrt ili telesna povreda lica koja su u radnom odnosu kod broдача<sup>26</sup>.

Ono što je najbitnije u ovoj oblasti, odnosi se na osnivanje fonda ograničene odgovornosti od strane broдача koji želi da ograniči svoju odgovornost. Naime, fond ograničene odgovornosti predstavlja imovinsku vrednost koju brodar polaže radi namirenja potraživanja iznosa na koji se ograničava njegova odgovornost. Fond ima ograničenu primenu. On služi, isključivo, za namirenje potraživanja nastalih iz događaja zbog koga je osnovan. Međutim, osnivanje fonda ograničene odgovornosti ne znači priznanje odgovornosti za potraživanje zbog kojih je osnovan<sup>27</sup>. Poverioci, u korist čijih potraživanja je osnovan fond ograničene odgovornosti, mogu svoja potraživanja da namire samo iz tog fonda. Potraživanja poverilaca namiruju se iz fonda ograničene odgovornosti, odnosno iz njegovog dela koji je njima namenjen, srazmerno njihovom utvrđenom iznosu<sup>28</sup>.

### 3b. Osiguranje vlasnika čamaca od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima<sup>29</sup>

Osiguranje vlasnika čamaca od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima je osiguranje novijeg datuma i reguliše se u pojedinim modernim zakonima o obaveznim osiguranjima u saobraćaju. Izražena je potreba za zaštitom usled štete koja nastaje upotrebom jakih plovila na moru i u drugim vodama. Obavezno osiguranje vlasnika čamaca i drugih

---

<sup>22</sup> Član 417. ZPUP

<sup>23</sup> Radović Z., Osiguranje u međunarodnoj robnoj razmeni, Tokovi osiguranja br. 3, godina 2007., str. 3

<sup>24</sup> Član 418. ZPUP

<sup>25</sup> Članovi 419. i 420. ZPUP

<sup>26</sup> Član 423. ZPUP

<sup>27</sup> Član 425. ZPUP

<sup>28</sup> Član 426. ZPUP

<sup>29</sup> Članovi 64. do 66. ZOOS

plovila nalazimo u italijanskom, španskom i u slovenačkom zakonodavstvu. Lice koje je dužno da zaključi ugovor o osiguranju jeste vlasnik čamca ili drugog plovila.<sup>30</sup>

U okviru osiguranja od odgovornosti vlasnika čamaca, odnosno, zbog upotrebe plovnih objekata, biće reči jedino o osiguranju vlasnika čamaca od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima. Inače, u okviru osiguranja od odgovornosti zbog upotrebe plovnih objekata, mogu se zaključiti i osiguranje od odgovornosti lica koje popravlja plovni objekat, zatim osiguranje od odgovornosti vlasnika, tj. korisnika marine, osiguranje od odgovornosti prevoznika za robu prilikom transporta, kao i sve druge vrste osiguranja od odgovornosti u ovoj oblasti.

Po ZOOS, obavezu osiguranja od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima imaju vlasnici čamaca sa sopstvenim pogonom snage motora preko 15 kW, koji se saglasno propisima o registraciji čamaca upisuje u odgovarajući registar. Oni su dužni da zaključe ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju upotrebom čamca pričinu trećim licima usled smrti, povrede tela ili narušavanja zdravlja. Pod štetom se, u smislu ZOOS, podrazumeva šteta koja je pričinjena trećem licu, usled pada ili izbacivanjem stvari iz čamca. Trećim licem ne smatra se lice koje se prevozi čamcem.

Vlasnik inostranog čamca koji plovi u domaćim teritorijalnim vodama mora biti osiguran od odgovornosti za štetu, ako nema drugo obezbeđenje za naknadu štete ili ako međunarodnim ugovorom nije drukčije uređeno. No, ne postoji međunarodni sistem osiguranja čamaca i ostalih plovila, kao što postoji kod osiguranja od autoodgovornosti. Međutim, kad je u pitanju ZOOS, nije jasno da li se, kod stranih čamaca i plovila, radi o jednoj vrsti graničnog osiguranja ili ne<sup>31</sup>.

Registracija čamca i produženje registracije može se izvršiti kad se organu nadležnom za registraciju podnese dokaz o zaključenom ugovoru o osiguranju od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima. Vlasnik čamca dužan je da zaključi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima, u skladu sa odredbama ZOOS najkasnije do dana upisa čamca u odgovarajući registar, odnosno do dana obnavljanja tog upisa.

#### **- Suma osiguranja i naknada štete**

Iznos najniže sume osiguranja, po jednom štetnom događaju, na koju može biti ugovoreno osiguranje od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima utvrđuje, po ZOOS, Vlada Republike Srbije na predlog Narodne banke Srbije. Najniža suma osiguranja iz ne može biti niža od 200.000 evra.

I na pitanja odgovornosti vlasnika čamca za štetu koju pričinu trećim licima, koja nisu uređena odredbama ovog odeljka, shodno se primenjuju odredbe ZOOS koje se odnose na naknadu štete pričinjene trećim licima upotrebom motornog vozila, kao i odredbe

---

<sup>30</sup> Ćurković M., Obvezna osiguranja u prometu, Zagreb 2007., str. 282; Petrović Z., Čolović V., Mrvić-Petrović N., Obavezna osiguranja u saobraćaju i naknada štete, Beograd 2010., str. 189

<sup>31</sup> Petrović Z., Čolović V., Mrvić-Petrović N., nav.delo, str. 190



zakona kojima su uređeni obligacioni odnosi i osnovi svojinskopravnih odnosa u unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi<sup>32</sup>.

#### 4. Klupska osiguranja kao vid osiguranja od odgovornosti

Brodar odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji primi na prevoz od preuzimanja, pa do predaje, a odgovara i za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta, tj. za nepoštovanje ugovorenog roka. Opšte je pravilo da prevoznik odgovara za potpun ili delimičan gubitak i oštećenje pošiljke od trenutka preuzimanja do njene predaje<sup>33</sup>, osim ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivice. Znači, krivica se pretpostavlja.

Klupska osiguranja su nastala kao potreba brodarka za zaštitom u slučaju nastanka štete i kao posledica činjenice da standardnom polisom osiguranja broda nije pokriveno više mogućih oblika odgovornosti brodarka, odnosno, nije pokrivena u celini odgovornost zbog sudara brodova. Termin P&I klubovi (P&I Clubs) je skraćenica od Protecting and Indemnity Associations, što označava klubove za zaštitu i naknadu. Delatnost ovih klubova se odnosi na uzajamno osiguranje pomorskih brodarka<sup>34</sup>.

Brodari sklapaju klupska osiguranja sa klubovima osiguranja. Klubovi osiguranja imaju zadatak da zaštite brodarka, tako što će im pružiti pokriće njihove odgovornosti za štetu koja se može dogoditi za vreme prevoza. Klupska osiguranja ili P&I osiguranja deluju na bazi uzajamnosti i osiguravaju odgovornost pomorskih brodarka. Uobičajenim osiguranjem nije pokrivena većina mogućih oblika odgovornosti brodarka, odnosno, nije u celini pokrivena odgovornost brodarka zbog sudara. Kod obavljanja delatnosti plovidbe i prevoza morskim putem, možemo razlikovati tri vrste odgovornosti za nosioca te delatnosti, a što je od značaja za osiguranje. Naime, možemo razlikovati: 1) ugovornu odgovornost, koja može proizaći iz ugovora o prevozu robe ili stvari, zatim iz ugovora o tegljenju, itd; 2) vanugovornu odgovornost, kao što je odgovornost za sudar brodova, udar brodova, uklanjanje olupine broda, izlivanje ulja, itd; 3) obavezu prema sopstvenoj posadi, gde možemo uvrstiti odgovornost za smrt i telesne povrede, troškove lečenja, itd<sup>35</sup>.

Ugovorna odgovornost brodarka nastaje povredom obaveze preuzete ugovorom o prevozu stvari morem. Vanugovorna odgovornost brodarka nastaje na osnovu samog zakona, odnosno, podrazumeva dužnost naknade štete iz obligacionopravnog odnosa odgovornosti za štetu koja proizlazi iz građanskog delikta. Obaveze prema posadi odnose se na osiguranje odgovornosti

---

<sup>32</sup> Petrović Z., Čolović V., Mrvić-Petrović N., nav.delo, str. 190-191

<sup>33</sup> Isto predviđa i Konvencijao ugovoru o prevozu robe unutrašnjim plovnim putevima (CMNI). Ali, ukoliko bi do štete na robu došlo u periodu pre ukrcanja robe na brod ili nakon njenog iskrcaavanja, odgovornost prevoznika bi se uređivala pravom države koje se primenjuje na ugovor o prevozu (čl.16., st. 2 CMNI), Čorić D., Debeljak-Rukavina S., Odgovornost prijevoznika za štete na robu u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putevima, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 28, br. 2, 2007., str. 1148

<sup>34</sup> Medić M., nav.delo, str. 62

<sup>35</sup> Zelenika R., Knapić I., Likić R., Upravljanje rizicima u klupskom osiguranju, Naše more vol.54 (1-2), Dubrovnik 2007., str. 51

brodara za štete nastale zbog telesne povrede ili smrti članova posade broda, odgovornost za štete na ličnim stvarima članova posade, obaveze prema članovima posade za vreme lečenja i za troškove lečenja, dužnost namirenja troškova povratnog putovanja članova posade (repatrijacija) i dr.<sup>36</sup> Obzirom da osiguranje odgovornosti ne ulazi u standardne oblike osiguranja gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta (npr. broda ili tereta), odgovornost za štete nanese trećim licima nije pokrivena pomorskim osiguranjem. Izuzetak su institutske klauzule za osiguranje brodova (Institute Hull Clauses) kojima je osigurana odgovornost brodarka prema trećim licima za štete iz sudara brodova<sup>37</sup>. P&I klubovi pokrivaju preostalu štetu, tako da na taj način brodari pokrivaju 100% svoju odgovornost prema trećim licima<sup>38</sup>.

Klupska osiguranja su nastala i kao rezultat odbijanja osiguravača da, u potpunosti, prihvate osiguranje odgovornosti brodarka, smatrajući da, na taj način, sam brodar posvećuje veću pažnju otklanjanju takvih šteta, kada visina tih šteta zavisi od reakcije i ponašanje posade broda. To značajno otežava ocenu rizika, tako da brodari, u velikoj meri, učestvuju u pokriću takvih šteta. Znači, brodari su u velikoj meri i sami počeli da učestvuju u pokriću šteta uzajamnim udruživanjem u obliku klubova. Specifičnosti klupskog osiguranja predstavljaju posledicu same prirode rizika i načina njihovog pokrivanja na uzajamnoj osnovi, što omogućava da se rizici ne ostvare samo na jednom licu, već da se rizik raspodeli između članova kluba i tako umanju finansijska nesigurnost u njihovom poslovanju. P&I klubovi, osim pokrića odgovornosti, putem svojih predstavnika, brodarkima pružaju i pravnu i tehničku pomoć u zaštiti od nepravdanih i nesrazmernih zahteva za naknadu štete, zatim pružaju finansijske garancije, a putem Međunarodne grupe P&I klubova omogućavaju brodarkima maksimalni kapacitet reosiguranja uz najbolje uslove u celom svetu<sup>39</sup>.

#### **4a. Klupska osiguranja kao uzajamna osiguranja**

Kao što je navedeno, P&I klubovi predstavljaju jedan od oblika uzajamnog osiguranja. Inače, društvo za uzajamno osiguranje se osniva, pre svega, radi zadovoljavanja potreba njegovih članova. Tu mislimo na pokrivanje rizika, čijim ispunjenjem može nastati šteta na strani članova društva. Sredstva društva za uzajamno osiguranje prikupljaju se od članova uplatom doprinosa, a ne premija i ona se akumuliraju samo za potrebe naknade šteta i stvaranja rezervi.<sup>40</sup> Sva sredstva društva pripadaju osiguranicima i ona im se, ako na kraju poslovne godine ostane višak, mogu vratiti, ukoliko društvo nije pretrpelo gubitke, kada ti isti osiguranici moraju da uplate dodatne iznose.<sup>41</sup> Kad govorimo o ulozi društava za uzajamno osiguranje u drugim zemljama, moramo reći da je ta uloga ogromna, odnosno, da postoji veliki broj ovih društava, kao i da se u njima ostvaruje veliki doprinos, kao kapital društva, odno-

---

<sup>36</sup> Medić M., nav.delo, str. 65

<sup>37</sup> Pavić D., Međunarodne klauzule za osiguranje brodova, International Hull Clauses (2003.), Naše more, vol. 52 (3.4) Dubrovnik 2005., str. 173

<sup>38</sup> Zelenika R., Knapić I., Likić R., nav.delo, str. 57

<sup>39</sup> Medić M., nav.delo, str. 68

<sup>40</sup> Šulejić P., nav.delo, str. 130

<sup>41</sup> Ibidem

sno, kao portfelj osiguranja. Inače, društva za uzajamno osiguranje su, praktično, reakcija na profitna kapitalistička društva, pa, samim tim, i na akcionarska društva za osiguranje.

Jedno od najvažnijih pitanja u vezi društva za uzajamno osiguranje, odnosi se na status članova i osnivača. Kada se definiše status tih lica prema društvu, lako je odrediti i njihov međusobni odnos. Najvažnija pitanja, koja je, u tom smislu, potrebno definisati, odnose se na uloženi kapital i druge doprinose i davanja od strane tih lica, kao i na upravljanje društvom za uzajamno osiguranje.

P&I klubovi obavljaju delatnost na principima uzajamnog osiguranja. Za njih ne možemo reći da su društva za uzajamno osiguranje, bar ne u smislu koji smo naveli. Inače, više od 90 % svetske flote, odnosno, brodara je učlanjeno u P&I klubove zbog osiguranja brodarove odgovornosti za teret<sup>42</sup>. Među brodare koji nisu učlanjeni u P&I klubove spadaju neke velike naftne kompanije, koje osiguravaju svoju flotu posebnim aranžmanima sopstvenih osiguravajućih društava – captive insurance. Isto tako, pojedini brodari osiguravaju odgovornost preko komercijalnog tržišta ili zajedno sa osiguranjem kaska ili posebno<sup>43</sup>.

#### **4b. Karakteristike klupskih osiguranja**

Navešćemo nekoliko osnovnih karakteristika i funkcija P&I klubova, a veću pažnju ćemo posvetiti pokriću koje je vezano za odgovornost i obaveze brodarka prema trećim licima, zatim upravljanju u ovim klubovima, kao i rizicima kod ove vrste osiguranja.

##### **- P&I klubovi i odgovornost i obaveze brodarka**

P&I klubovi pružaju pokriće za sledeće vrste odgovornosti i obaveze brodarka prema trećim licima: a) odgovornost za štete koje proističu iz sudara brodova; b) oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata; c) odgovornost za teret; d) odgovornost za stvari koje su ukrcane na brod; e) odgovornost za telesne povrede, bolest i smrt članova posade broda, kao i drugih lica (putnici, lučki radnici i dr.); f) obaveze prema posadi broda, kao što su plate članovima posade za vreme lekarske i bolničke nege u inostranstvu, za vreme čekanja na reptarijaciju, kao i za vreme povratka; g) za lične stvari članova posade i drugih lica; h) novčane kazne; i) troškovi koji nastaju usled istražnog i krivičnog postupka; j) troškovi uvođenja karantina; k) troškovi i ostali iznosi koji nastaju usled prisustva slepih putnika na brodu; l) povećani troškovi koji nastaju usled skretanja broda sa uobičajene rute, iz različitih razloga; m) za osiguranje profesionalnih spasilaca; n) spašavanje lica usled neke havarije, nezgode ili nesreće; o) doprinosi koji ulaze u zajedničku havariju; p) odgovornost za oštećenje osiguranog broda; q) zagađenje morske i životne sredine; r) odgovornost proizašla iz tegljenja broda; s) pravni troškovi, kao i drugi troškovi<sup>44</sup>.

---

<sup>42</sup> Kragić P., Obavezno osiguranje brodarkove odgovornosti za teret – Hereza ili logičan korak?, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 58 (1-2), str. 476

<sup>43</sup> Kragić P., nav.delo, str. 476

<sup>44</sup> Medić M., nav.delo, str. 67; Zelenika R., Knapić I., Likić R., nav.delo, str. 58

Osiguranje rizika i šteta preko P&I klubova nije ograničeno po visini obaveze osiguravača. Izuzetak od toga je zagađenje morske sredine zbog izlivanja ulja, za koje slučajevne je gornja granica obaveze osiguravajućeg društva ograničena. P&I klubovi pružaju pokriće u granicama odgovornosti koje su propisane za brodarku, a to znači da je klub obavezan da nadoknadi brodaru onaj iznos koji je brodar dužan da plati trećim licima, na osnovu pravila koje se odnose na pomorstvo ili na osnovu drugih propisa.

Pravilima kluba utvrđena su isključenja odgovornosti kluba, od kojih su neka apsolutna, a druga važe, ako stranke izričito ne ugovore drukčije. Pravila kluba uz isključenja sadrže pojedina ograničenja i franšize. Klubu pripada pravo da svoju naknadu za štete od zagađenja uljem ograniči do nekoga iznosa ili podvrgne posebnim uslovima. Sistemom franšiza štete se troškovi pri malim štetama, a osiguranik se stimuliše za preduzimanje preventivnih mera, dok se visinom franšize utiče na visinu premije osiguranja. U pravilima samo pojedinih klubova postoje odredbe o primeni franšize<sup>45</sup>.

Moramo reći da P&I klubovi, ili, kako ih još možemo nazvati, asocijacije za uzajamno osiguranje, posluju na neprofitnoj osnovi i udruženi brodovlasnici sami upravljaju tim udruženjima. Brodovlasnici se ne tretiraju kao osiguranici, već kao članovi kluba, a smatra se da u klubove ulaze i brodovi, pa se za njih upotrebljava termin "entred ship". Klubom upravlja odbor direktora. Ako brodovlasnik ima i jedan brod, sa kojim je ušao u klub, u načelu stiče pravo upravljanja klubom, ali klubom po pravilu, upravljaju oni brodovlasnici koji imaju najveći broj brodova<sup>46</sup>.

#### **- Funkcije P&I klubova**

Postoje tri osnovne funkcije P&I klubova. To su: - funkcija posredne zaštite; - funkcija neposredne zaštite; i - finansijska funkcija. Funkcija posredne (indirektne) zaštite ostvaruje se pružanjem osiguranja brodarima za slučaj odgovornosti za štetu nastupom osiguranih rizika. Funkcija neposredne (direktne) zaštite ili prevencije ima zadatak da spreči ili smanji mogućnost nastanka štete, kao i da smanji iznos već nastale štete, kao i troškove koji prate štetu, kako bi i zahtevi za naknadu štete bili što manji. Značenje finansijske funkcije klubova potencirano je poslovanjem brodarku u uslovima veoma jake tržišne konkurencije. Plasman slobodnih sredstava trebao bi da rezultira ne samo očuvanjem realne vrednosti sredstava, već i što je moguće većom dobiti, jer bi to pozitivno delovalo na visinu premija<sup>47</sup>.

Osim navedenih funkcija moramo spomenuti i akumulacionu funkciju klupskih osiguranja. Uvođenje obaveze plaćanja doprinosa i formiranje fondova, olakšava naknadu eventualnih šteta, a moguće je investiranje tih sredstava u pojedine privredne grane<sup>48</sup>.

---

<sup>45</sup> Zelenika R., Knapić I., Likić R., nav.delo, str. 58

<sup>46</sup> Ivošević B., nav.delo, str. 227

<sup>47</sup> Medić M., nav.delo, str. 64

<sup>48</sup> Ibidem

**- Upravljanje u P&I klubu**

Generalna skupština je najviši organ upravljanja u P&I klubu. Generalna skupština donosi Pravila kluba. Od predstavnika članova P&I kluba biraju se članovi direktorijuma koji vodi poslove kluba. Samo poslovanje kluba je povereno iskusnim specijalistima u ovoj oblasti, odnosno, menadžerima.

Članstvo u P&I klubu se stiče u odnosu na određeni brod, što znači da se članovi osiguravaju od odgovornosti i za troškove koji proizlaze iz interesa koji su vezani za učlanjeni brod. Za svaki učlanjeni brod, P&I klub izdaje uverenje koje se naziva Certificate of Entry. Član P&I kluba može biti brodovlasnik, suvlasnik broda, založni poverilac, zakupac, naručilac broda i lice koje upravlja brodom<sup>49</sup>.

**- Najvažnije vrste rizika u klupskom osiguranju**

Rizike koje smo odredili kao najvažnije kod klupskih osiguranja, mogli smo da drugačije nazovemo, u odnosu na ono što smo, napred, naveli. Naime, mogli smo da napravimo podelu na redovne rizike (osnovni), zatim na rizike koji se osiguravaju samo na zahtev osiguranika (dopunski), kao i na rizike koji su isključeni ili koji se osiguravaju samo na izričit zahtev osiguranika i koji su vezano samo za međunarodni transport. Sve najvažnije rizike delimo na:

- 1) Osnovne transportne rizike, koji se odnose na opasnosti koje se mogu istovremeno ostvariti na svakoj robi i prevoznom sredstvu, iako je moguće da pojedine opasnosti deluju samo na robu ili samo na prevozno sredstvo. Te opasnosti se odnose na pomorske i saobraćajne nezgode kojima su izložena prevozna sredstva, zatim na elementarne nepogode, kao što su oluja, grom, zaleđivanje delova mora, reka, jezera i kanala, zemljotres, požar i eksplozija, kao i razbojništvo i neisporučenje pošiljke. Kao što smo rekli, osnovni rizici su redovno pokriveni svakom polisom<sup>50</sup>;
- 2) Dopunski (dodatni) transportni rizici su one opasnosti koje su specifične za pojedine vrste robe, a povezane su sa svojstvom robe koja se prevozi. Najčešći dopunski rizici su: krađa, manipulativni rizici (lom, curenje, rasipanje, ogrebotine i dr.), zatim ostali dopunski rizici (oštećenje zbog kiše, rđa, brodsko znojenje, dodir s drugom robom, uginuće i prisilno klanje živih životinja, kvar i dr.). Štete zbog dopunskih rizika događaju se češće od onih što nastaju zbog osnovnih rizika, ali su manje. Dopunski se rizici osiguravaju samo na zahtev osiguranika<sup>51</sup>;
- 3) Ratni i politički rizici obuhvataju svaki ratni akt, štrajk, lokaut (poseban oblik, odnosno, industrijske akcije sa ciljem rešavanja) građanski nered, nasilje i dr. U takvim okolnostima može nastati velik rizik za osiguravajuće društvo, jer se, na ratom ugroženom području, može naći veća količina tereta ili brodova osiguranih kod istog osiguravača. Rekli smo, već, da se takva vrsta rizika, uglavnom, osigurava jedino u međunarodnom transportu i uvek na zahtev osiguranika, a rizici moraju izričito biti navedeni u polisi. Inače,

---

<sup>49</sup> Medić M., nav.delo, str. 64

<sup>50</sup> Zelenika R., Knapić I., Likić R., nav.delo, str. 58

<sup>51</sup> Ibidem

opšte je pravilo da osiguranje od odgovornosti broдача preko P&I klubova isključuje iz pokriva rizika rata i događaja koji su slični ratu, kao što su štete koje su prouzrokovane zarobljavanjem, zaplenom, uzapćenjem, zadržavanjem, minama, bombama, raketama, eksplozivima ili drugim ratnim sredstvima. Ta pravila su doneta od strane The London, SS Owners Ass. Ltd. od 1995-1996<sup>52</sup>.

**- Plaćanje premije i pokrivanje rizika**

Premija osiguranja je novčani iznos koji je ugovarač osiguranja (član P&I kluba) dužan platiti osiguravaču (klubu) na ime njegove obaveze da će osiguraniku (članu kluba), na osnovu ugovora o osiguranju, naknaditi štetu, odnosno, isplatiti osiguranu sumu, ako do štete dođe zbog realizacije rizika koji su navedeni u ugovoru o osiguranju. P&I osiguranje karakteriše specifičnost "premija" osiguranja, odnosno, novčanog iznosa (doprinos) koji plaćaju članovi P&I kluba.

Doprinosi članova su izvor sredstava iz kojeg se stvaraju fondovi osiguranja iz kojih se plaćaju štete ili sume osiguranja, a koji se plaćaju P&I klubu prilikom ućlanjenja broda. Istu, navedenu, funkciju imaju i klupsko reosiguranje i klupske rezerve.

Ono što je neminovno, odnosi se na nepredvidivu prirodu naknada i pojedine katastrofalne štete. To je razlog što se pokrivanje rizika rasprostire na širi krug osiguravača. Reosiguranjem rizika se celi ili deo rizika jednog P&I kluba prenosi na drugo osiguravajuće društvo ili P&I klub, kako bi se sprečile velike promene praga premije u više godina, što onemogućava planiranje. Klupske rezerve se odnose na deo sredstava koje klub zadržava za namirenje naknada koje se ne mogu pokriti uplatama ili reosiguranjem, kao i za ublažavanje odstupanja u ukupnom iznosu naknada u više godina<sup>53</sup>.

## **5. Zaključak**

Činjenica je da razvijenost plovidbenog osiguranja u jednoj državi, zavisi od razvijenosti i pomorskog i rečnog saobraćaja u toj državi. Ali, pitanja vezana za plovidbena osiguranja, u okviru kojih razlikujemo i osiguranje od odgovornosti broдача i klupska osiguranja su važna za privredu i međunarodno poslovanje svake zemlje, bez obzira na razvoj te vrste saobraćaja i geografski položaj iste. Važnost ove vrste osiguranja vezano je i za privredne subjekte koji moraju da znaju svoja prava prema broдарu, kako kod zaključenja ugovora o osiguranju, tako i u slučaju nastanka štete.

Što se tiče klupskih osiguranja, ona predstavljaju jedan modifikovan oblik uzajamnog osiguranja. Možemo reći da regulisanje fonda ograničene odgovornosti u ZPUP predstavlja jedan korak ka osnivanju ovakvih asocijacija i kod nas, koji bi imali svoju svrhu kod saobraćaja unutrašnjim plovnim putevima. No, klubovi imaju i druge funkcije, osim osiguranja. To se odnosi na sve vrste pravne i tehničke pomoći koje oni pružaju svojim članovima.

---

<sup>52</sup> Radović Z., Rizik terorizma u transportnom osiguranju, Poredbeno pomorsko pravo, god. 42 (2003), str. 155

<sup>53</sup> Medić M., nav. delo, str. 64

Osiguranje od odgovornosti brodarka je od izuzetno velike važnosti. Da je to tačno, govore i međunarodne konvencije koje su uvele obaveznost ove vrste osiguranja. To su Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem naftom (CLC) iz 1969. godine, kao i Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi za štetu nastalu zbog prevoza opasnih i otrovnih materija morem iz 1996. godine. Moramo spomenuti i Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za zagađenje mora gorivom s brodova iz 2001. godine. Prva konvencija koja je uvela obavezno osiguranje za odgovornost koja proizlazi iz ugovora je Atinska konvencija iz 1974. godine koja uređuje odgovornost brodarka za prevoz putnika<sup>54</sup>.

\* \* \*

**Title:** ***INSURANCE CLUBS AS A FORM OF A SHIPOWNER'S LIABILITY INSURANCE***  
(with reference to some general issues of transport insurance)

**Summary:** *Insurance clubs are one form of a shipowner's mutual insurance. Insurance clubs of a shipowner's are a result of a refusal by the insurer to conclude the contract of liability insurance, thereby creating conditions that shipowner more care about his actions during transport. We can distinguish between contractual and non-contractual responsibility, as well as responsibility to the crew of the ship. P&I Clubs perform activities of mutual insurance of a shipowner. These clubs are Protecting and Indemnity Associations. To P&I Clubs function effectively, it is necessary to define their functions, as well as covering transport risks. There are three functions of these clubs: indirect protection function, the function of immediate protection and financial function. The risks referred to the cases of insurance through the P & I clubs are the basic and additional transport risks, as well as war and political risks, which are covered in exceptional cases. Otherwise, the war and political risks are excluded. The paper also discusses the types of responsibilities and obligations of shipowners, then the management of P & I clubs, as well as payment of premiums for this insurance. In addition, the paper discusses the general characteristics of transport insurance, and liability insurance of the carriers. As far as domestic law, the paper pays attention to the provisions of the Act on compulsory insurance in traffic regulating liability insurance of boat owners.*

**Key words:** *transport insurance, maritime insurance, shipowner, liability insurance, P&I Clubs, mutual insurance, risk.*

---

<sup>54</sup> Kragić P., nav.delo, str. 477