

## YORK-ANTWERPENSKA PRAVILA, 2004.

### Komentarske bilješke

Na Konferenciji Comité Maritime Internationala (CMI), održanoj u lipnju mjesecu 2004. godine u Vancouveru, usvojena su izmijenjena York-antwerpenskih pravila (u nastavku teksta i: YAP). Nova su pravila, prema već uobičajenom postupku, nazvana York-Antwerp Rules, 2004. York - antwerpenska pravila jedinstvena su autonomna međunarodna pravila o zajedničkim havarijama. Njihova primjena počiva na ugovornim dispozicijama stranaka. Uobičajena je praksa da standardni formulari ugovora o prijevozu stvari (*charterparties*) i formulari teretnica sadržavaju odredbu o zajedničkim havarijama i o primjeni York-antwerpenskih pravila. Snaga i autoritet tih pravila proizlaze iz konsenzusa međunarodne pomorske zajednice o njihovoj primjeni i činjenice da brigu o tim pravilima vodi CMI.

Od 1924. godine, kada je brigu o razvoju tih pravila preuzeo CMI, njegovom su zaslugom ta pravila više puta mijenjana (1950., 1974., 1990., 1994.). Tim su izmjenama ta pravila usklađivana s promjenama u materijalnoj osnovi transporta i pratećoj dokumentaciji. York - antwerpenska pravila iz 1974. priznale su sve zainteresirane međunarodne organizacije, a na temelju tih pravila izrađeni su i obrasci o jamstvu za plaćanje doprinosa u zajedničku havariju. Godine 1990. izmijenjeno je Pravilo VI. koje se odnosi na spašavanje. Tekst je toga pravila usklađen s novim pravom spašavanja iz Konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Na konferenciji CMI 1994. godine u Sydneyu donesena su nova pravila nazvana York-Antwerp Rules, 1994. Važno je uočiti da se donošenjem nove redakcije YAP ne mora napustiti primjena pravila prethodne redakcije. Tako se i dandanas u brojnim obrascima ugovora o prijevozu mogu naći odredbe o primjeni YAP, 1974. (Conlinebill, NYPE 93, BALTIME). Neovisno o donošenju novih Pravila (2004.), sasvim će se sigurno u praksi i dalje primjenjivati redakcija tih pravila iz 1974. i 1994. godine. Ono što postupak donošenja nove redakcije Y/A pravila razlikuje od prethodnih je činjenica što za njihovo donošenje nije postojao konsenzus međunarodne pomorske zajednice, a niti su promjene u materijalnoj osnovi transporta ukazivale na potrebu da se ta pravila izmijene. Štoviše, nova su pravila donesena uz izričito protivljenje brodarskih udruženja, pa je potpuno nejasno kako će nova pravila biti prihvaćena u poslovnoj praksi. Uzrok rezerviranosti pomorskih poslovnih krugova u odnosu na nova Pravila proizlazi iz motiva koji su uvjetovali njihovo donošenje. Izmjene su donesene na prijedlog jedne druge nevladine međunarodne organizacije: International Union of Marine Insurance (IUMI), koja je iznijela brojne kritičke primjedbe na redakciju Pravila iz 1994. godine. Kritičke primjedbe na sam institut zajedničke havarije i njegovu svrsishodnost u praksi nisu novina. One su stare više desetljeća i kreću se od potpunog osporavanja potrebe za opstojnošću samog instituta do zahtjeva da se on svede samo na pomorske nezgode. U novije su vrijeme po-

morski osiguratelji putem svoje organizacije IUMI uporno zahtijevali od CMI preispitivanje koncepta zajedničke havarije iz 1994. i izradu novih pravila prema njihovu prijedlogu iz 1999. godine.<sup>1</sup> Opća je zamjerka bila da ta pravila kao relikviti prošlosti više ne odgovaraju potrebama suvremenih trgovačkih odnosa te da se brojnim rješenjima taj institut udaljio od njegove izvorne zamisli. Istina, nije se dovodilo u pitanje opstojnost samog instituta zajedničke havarije ali se smatralo da zajedničku havariju treba svesti samo na *common safety* situacije, te da u zajedničku havariju treba priznati samo štete - žrtve zajedničke havarije (*general average sacrifices*) a troškove (*general average expenditure*) samo za vrijeme dok traje stvarna opasnost. To bi praktično eliminiralo većinu tzv. *common benefit* troškova koji se priznaju u sklonišnoj luci, kao npr. lučke troškove potrebne za siguran nastavak putovanja, troškove iskrcanja, uskladištenja i ponovnog ukrcanja tereta, plaće i troškove uzdržavanja posade, trošak goriva i druge troškove potrebne za siguran nastavak putovanja, supstituirane troškove, kao što su privremeni popravci i prekrcaj tereta.<sup>2</sup> Primjedbe i prijedlozi organizacije IUMI razmatrani su na više skupova CMI (Toledo 2000, Singapur 2001, Bordo 2003). Konačna je rasprava vođena na Konferenciji u Vancouveru. Većina delegacija na Konferenciji nije bila suglasna s radikalnim "common safety" konceptom. Izražena je bojazan da bi svaka značajnija promjena u postojećem konceptu zajedničke havarije, koji je opće razumljiv i u praksi dobro funkcionira, mogla dovesti do pravne nesigurnosti i povećanja pravnih troškova. Neovisno o tome, postojalo je široko razumijevanje za brojne iznesene prijedloge. Nova su pravila na kraju Konferencije usvojena većinom glasova prisutnih delegacija. Naša je delegacija pri glasovanju bila suzdržana. Sudionici Konferencije mogli su iz rasprave steći dojam da je novim pravilima učinjen ustupak Međunarodnoj uniji pomorskih osiguratelja, bez čvrstog uvjerenja da je to najbolji odgovor kako drevni pomorsko-pravni institut zajedničke havarije prilagoditi suvremenim potrebama. Naročito je nejasno hoće li pomorska poslovna praksa prihvatiti rješenja novih Pravila, tim više što ona nisu donesena kao izmjena postojećih, pa se na njih ne odnose postojeće klauzule u standardnim ugovornim formularima, nego su donesena kao potpuno nova jedinstvena pravila, pa je za njihovu primjenu potrebno izričito ugovorno utanačenje ili izmjena postojećih ugovornih formulara.

Osnovne promjene koje donose York-Antwerp Rules 2004. ogledaju se u ovom:

### ***Pravilo VI. Nagrada za spašavanje.***

Najznačajnija i ujedno najspornija novina koju donose nova York-antverpenska pravila jest pravilo da se *u zajedničku havariju ne priznaju nagrade za spašavanje*

---

<sup>1</sup> Opširnije Predrag Stanković, Hoće li jedan drevni institut pomorskog prava, koji se održao tijekom dvaju milenija, odumrijeti na početku trećeg?, *Panuepovski pomorski simpozij*, Split 2000; Rishard Cornah, The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules, *The Journal of International Maritime Law*, br. 2/2004.

<sup>2</sup> V. *CMI Yearbook*, 2003.

(Pravilo VI., pod a/). Smisao je prijašnjeg Pravila VI. bio upravo u tome da se nagrada za spašavanje tretira kao zajednička havarija ako je spašavanje učinjeno za zajednički spas. Tome su se pridodavali i troškovi postupka utvrđivanja nagrade. Objašnjenje je za tu promjenu da se samo takvim odvojenim tretiranjem tih havarija može ukloniti nepotrebna ponovna raspodjela nagrade za spašavanje na sudjelujuće interese pri obračunu zajedničke havarije, što je u osnovi točno. Kako do toga dolazi? Neovisno o povezanosti i srodnosti spašavanja i zajedničke havarije, riječ je o dva samostalna i međusobno različita pomorskopravna instituta. Njihova različitost naročito dolazi do izražaja pri određivanju doprinosa pojedinih interesa u plaćanju nagrade za spašavanje ili zajedničke havarije. Nagrada za spašavanje utvrđuje se prema spašenoj vrijednosti imovine u vrijeme i u mjestu gdje je usluga spašavanja završena, dok se doprinosi u zajedničku havariju određuju na temelju stvarnih neto vrijednosti imovine na završetku plovidbenog pothvata, tj. na temelju kontribuirajućih (doprinosućih) vrijednosti. Te se dvije vrijednosti ne moraju poklapati ako je usluga spašavanja završena prije određiše luke. Od trenutka kada je spašavanje završeno do kraja plovidbenog pothvata mogu nastupiti promjene u vrijednostima imovine. Pri obračunu, u dužničku se masu (doprinosuća vrijednost) unosi i vrijednost vjerovničke mase, tj. iznosi koji se priznaju kao zajednička havarija (*made good*). Zbog tih se razloga u likvidaciji zajedničke havarije iznos nagrade za spašavanje i odgovarajući troškovi ponovno dijele na sudjelujuće interese ovisno o vrijednosti imovine na kraju pothvata koja ulazi u dužničku masu. Takvo je rješenje organizacija IUMI ocijenila kao nepotrebno dupliranje. Razlozi koji govore u prilog isključenja spašavanja iz zajedničke havarije uglavnom su ovi: ponovno se utvrđuje jednom već obračunati doprinos pojedinih interesa u plaćanju nagrade za spašavanje uz primjenu novog – nepovoljnijeg kriterija; povećavaju se troškovi likvidacije; pribavlja se dvostruko jamstvo za isti dug; nepotrebno se produžava postupak likvidacije; stvaraju se dodatne poteškoće kargo osigurateljima. S druge strane, postoje i brojni razlozi koji opravdavaju rješenje YAP, 1994. To rješenje prije svega daje pravedniji rezultat<sup>3</sup>

Nagrada za spašavanje i zajednička havarija u primjeni novih Pravila obračunavaju se posebno svaka za sebe prema vlastitim pravilima. To znači da će se nagrada za spašavanje obračunavati *na temelju spašenih vrijednosti, a ne na temelju doprinosućih vrijednosti* u zajedničku havariju, kao što je to slučaj u primjeni YAP, 1994. Novo Pravilo VI., a/ poznaje iznimno rješenje samo za slučaj kada jedna stranka u cijelosti ili djelomično plati nagradu za spašavanje koju je bila obvezna platiti druga stranka. Tada će se u obračunu zajedničke havarije stranci koja je platila nagradu za spašavanje (obično će to biti brodar) priznati plaćeni iznos, a za taj će se iznos teretiti

---

<sup>3</sup> Opširnije Rishard Cornah, The changes introduced by the York.Antwerp Rules 2004, *The Journal of International Maritime Law*, br. 5/2004; Darijan Štambuk, Nova pravila za rješavanje zajedničke havarije – York-Antwerpenska Pravila 2004, *Hrvatska pravna revija*, br. 6/2005.

stranka u čije je ime to plaćanje izvršeno. Važno je uočiti da to ne znači priznanje nagrade za spašavanje kao zajedničke havarije, nego je samo riječ o običnoj obračunskoj operaciji. Za tako angažirana sredstva nova Pravila ne priznaju pravo na kamate (prema Pravilu XXI.). Zbog toga će novo rješenje stimulirati sklapanje ugovora o spašavanju samo u svoje ime i za svoj račun, a u odnosima iz osiguranja sve će se češće ugovarati primjena tzv. *General Average Absorption Clauses*, prema kojoj se zajednička havarija plaća u cijelosti do ugovorenog limita.<sup>4</sup>

Stavci b) i c) Pravila VI. doživjeli su redakcijske intervencije samo radi usklađivanja s promjenom iz stavka a) istog pravila.

### ***Pravilo XI. Zarade i troškovi uzdržavanja posade***

U raspravama koje su vođene o potrebi izmjena YAP, 1994., troškovi plaća i drugi troškovi posade broda u sklonišnoj luci isticani su kao primjer gdje se otišlo predaleko u priznanju tih troškova u zajedničku havariju. Tim više, ima li se u vidu da ponekad ti troškovi praktično nisu izravna posljedica poduzimanja čina zajedničke havarije, nego spadaju u kategoriju posljedičnih šteta, a koji su prema Pravilu "C" izričito isključeni iz zajedničke havarije. Te su primjedbe djelomično usvojene. I dalje se priznaju plaće i troškovi uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade za vrijeme uplovljavanja i povratka broda iz sklonišne luke ako su ispunjeni opći uvjeti za priznanje troškova u sklonišnoj luci (Pravilo X,a). Ti su se troškovi u mnogim pravnim sustavima priznavali i prije YAP, a po svojoj su naravi izravna posljedica čina zajedničke havarije, pa je logično da to nije mijenjano. Bitna se promjena ogleda u tome što je iz Pravila XI, c/, pod i/ (ranije b/) ispuštena odredba o priznanju "*plaća i troškova uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade za vrijeme dodatnog zadržavanja broda u sklonišnoj luci*". Drugim riječima, novim se pravilima *troškovi plaća i uzdržavanja posade broda za vrijeme boravka u sklonišnoj luci* (radi popravaka ili drugih izvanrednih okolnosti) *ne priznaju u zajedničku havariju*. Odredbe o priznanju plaća i troškova uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade ispuštene su i u drugim odredbama Pravila XI: stavak c,iii (kada se oštećenje broda otkrije u luci) i stavak c, iv (nesposobnost broda za plovidbu).

Što se tiče *troškova goriva i zaliha* za vrijeme zadržavanja broda u sklonišnoj luci, oni se, kao i prije, priznaju u zajedničku havariju osim ako su utrošeni radi izvršenja popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju (Pravilo XI, c/ i, iii, iv).

### ***Pravilo XIV. Privremeni popravci***

Troškovi privremenog popravka izvedeni radi zajedničkog spasa ili radi otklanjanja štete prouzročene žrtvom zajedničke havarije priznaju se kao zajednička havarija (Pravilo XIV, a). To temeljno načelo nije se nikad dovodilo u pitanje i ostalo je nepromijenjeno i poslije najnovije izmjene YAP. Takva jedinstvenost nije postojala u priznanju

---

<sup>4</sup> Ibid.

troškova privremenog popravka oštećenja nastalog kao posljedica *slučajne pomorske nezgode (accidental damage)*. Ti su troškovi po svojoj pravnoj naravi posebna havarija (*particular average*), pa u pravilu ne spadaju u zajedničku havariju (*general average*). Unatoč tome, priznaju se kao zajednička havarija ako su učinjeni radi završetka pothvata ali samo do iznosa uštede u troškovima koji bi da privremeni popravak nije obavljen, bili učinjeni i priznati kao zajednička havarija (Pravilo XIV, b). Troškovi takve naravi nazivaju se supstituirani ili zamijenjeni troškovi (*substituted expenses*). Brodareva je ugovorna obveza da izvede popravke broda potrebne kako bi se uspješno dovršio ugovoreni prijevoz, pa je naknada za troškove privremenih popravaka ograničena samo na uštede u troškovima zajedničke havarije. Presuda Doma lordova u predmetu “Bijela” (1994) pokazala je da ne postoje u tom pogledu sigurni kriteriji, pa su kontroverze ostale i poslije te presude.<sup>5</sup> Radi pojašnjenja ograničenog priznanja troškova privremenih popravaka u sklonišnoj luci, prijašnjem tekstu Pravila XIV (b) dodana je nova odredba (nažalost, nedovoljno jasno stilizirana). Prema toj odredbi, troškovi privremenih popravaka koji će se uzeti u obzir *ograničeni su* na iznos za koji troškovi privremenih popravaka u sklonišnoj luci, uvećani za iznos troškova eventualno obavljenog konačnog popravka ili, ako popravak nije obavljen do trenutka likvidacije, za iznos razborito utvrđene deprecijacije vrijednosti broda na završetku putovanja, premašuju iznos troškova konačnog popravka koji bi nastao da je taj popravak obavljen u sklonišnoj luci (procijenjeni troškovi popravka u sklonišnoj luci).

Praktični je učinak ovog pravila vidljiv iz sljedećeg primjera:

Stvarni troškovi privremenog popravka	USD 100.000
Stvarni troškovi konačnog popravka	<u>USD 500.000</u>
	USD 600.000

Ako procijenjeni troškovi konačnog popravka u sklonišnoj luci iznose:

- USD 600.000 – ništa se ne priznaje u zajedničku havariju;
- USD 550.000 – to je niže od zbrojenih stvarnih troškova popravaka od USD 600.000, tako da se iznos od USD 50.000 može uzeti u obzir za priznanje u zajedničku havariju pod općim uvjetom o uštedi u troškovima.

Redaktori ove odredbe očito su pošli od pretpostavke da će svako smanjenje priznanja troškova popravaka kao zajedničke havarije, biti nadoknađeno brodaru kao posebna havarija (*particular average*) iz ugovora o osiguranju broda (*hull and machinery insurance*).<sup>6</sup>

### **Pravilo XX. Pribavljanje sredstava**

Prema YAP, 1994., priznaje se provizija od 2 posto na ukupan iznos zajedničke havarije osim za plaće i troškove uzdržavanja zapovjednika, časnika i posade te goriva i

<sup>5</sup> (1994) 2 *Lloyds Rep.*; Opširnije G. Hudson, *The York-Antwerp Rules*, London 1996, str. 201. i d.; *Substituted expenses – fact or fantasy*, *L.M.C.L.Q.*, 1992,322; N. Gaskel, *Temporary repairs in general average – a solution?*, *L.M.C.L.Q.*, 1994, 342.

zaliha koje nisu bile nadomještene tijekom putovanja. Smisao odobravanja provizije brodaru ili drugim sudionicima zajedničkog pothvata je naknada za njihove razne predujmljene troškove u zajedničku havariju. Naročito je tim troškovima izložen brodar. Pravilo o proviziji od 2 posto uvedeno je Pravilima iz 1924. godine s ciljem da se ostvari jedinstvenost budući da je praksa poredbenopravnih sustava u tom pogledu bila različita. U Pravilima iz 2004. odredba o proviziji od 2 posto u Pravilu XX. je ispuštena, što znači da se ta provizija u primjeni novih pravila neće primjenjivati. Do te je promjene također došlo na prijedlog organizacije IUMI. Naglašavano je da osim te provizije postoji i više drugih doplataka (kamate prema Pravilu XXI, uobičajeni doplatok likvidatora za posebne troškove), što sve skupa nepotrebno poskupljuje troškove postupka likvidacije zajedničke havarije. Ostale odredbe ovog Pravila nisu mijenjane. Neovisno o ukidanju odredbe o proviziji, likvidatori će i dalje priznavati strankama pojedine njihove izdatke u vezi sa zajedničkom havarijom u njihovoj stvarnoj visini. Iz zajedničke havarije i dalje su naknadive premije za osiguranje troškova zajedničke havarije (*insurance of average disbursements*). Tim se osiguranjem brodar i drugi sudionici u zajedničkom pothvatu osiguravaju od rizika da svoje predujmljene troškove u zajedničku havariju (troškovi iskrcaja i ukrcanja tereta, uskladištenja, osiguranja) ne uspiju naplatiti u postupku obračuna zajedničke havarije.<sup>7</sup>

### ***Pravilo XXI. Kamate na gubitke koji se priznaju u zajedničku havariju***

Prema Pravilu XXI. YAP (1994), na izdatke, žrtve i naknade u zajedničkoj havariji priznaju se kamate po stopi od 7 posto (godišnje) do tri mjeseca poslije objave diobne osnove. Odredba o kamatnoj stopi od 7 posto u Pravilima iz 2004. je ispuštena. Ocijenjeno je da sustav fiksne kamatne stope kao nefleksibilan treba zamijeniti sustavom koji će osigurati da se visina kamatne stope periodično usklađuje s promijenjenim ekonomskim uvjetima. Prema novoj odredbi Pravila XXI., svake će godine Skupština Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) odlučivati o visini kamatne stope za primjenu u narednoj kalendarskoj godini. Smatra se da visinu kamatne stope treba odrediti prema razboritoj procjeni koju bi visinu kamatne stope obračunala prvoklasna komercijalna banka za kredit odobren brodaru.<sup>8</sup>

### ***Pravilo XXIII. Zastara tražbina za isplatu doprinosa iz zajedničke havarije***

Odredba Pravila XXIII. o zastari tražbina iz zajedničke havarije nova je odredba u YAP. Do sada se zastara tražbine ocjenjivala prema odredbama mjerodavnog prava. Uključivanje nove odredbe o zastari tražbina u YAP objašnjava se težnjom za većom pravnom sigurnošću. Odredbe nacionalnih prava o zastari međusobno su različite i

<sup>6</sup> Primjer prema Richard Cornah, *op. cit.*

<sup>7</sup> Opširnije G. Hudson, *The Insurance of Average Disbursements*, (1987)4 *LMCLQ*, 443; D. Pavić, *Pomorsko osiguranje II*, Zagreb 1994, str. 51.

<sup>8</sup> Richard Cornah, *op. cit.*

pretežno su prisilno pravne naravi, pa će se nova odredba YAP primjenjivati samo u onim situacijama kada u mjerodavnom pravu ne postoje takve odredbe ili su one dispozitivne pravne naravi. U našem pravnom sustavu zastara tražbine iz zajedničke havarije regulirana je Pomorskim zakonikom. Zastarni rok iznosi jednu godinu, a računa se od dana kada je brod stigao u luku završetka zajedničkog pothvata (čl. 807).

Osim navedenih izmjena, u novim se Pravilima mogu uočiti pojednostavljenja i izjednačenja nekih za zajedničku havariju tipičnih izraza, kao što su *made good*, *admitted in*, *admitted as*, *allowed as*. Umjesto tih izraza u svim je pravilima sada upotrijebljen jedinstven izraz: *allowed* (u prijevodu: *priznati*; *be allowed as general average*), što podrazumijeva štetu ili trošak koji se priznaje u zajedničku havariju (smatra se zajedničkom havarijom i ulazi u vjerovničku masu). Posebno je zanimljivo uočiti da je napušten izraz *made good*. Taj se izraz do sada javljao u pravilima I, II, III i IV. u kojima se tretira priznanje šteta – žrtava zajedničke havarije (*general average sacrifices*). Izraz *made good* tradicionalno se upotrebljavao u kontekstu postupka pri obračunu zajedničke havarije kojim se vrijednost žrtvovane imovine (koja se priznaje - *made good* kao zajednička havarija i čini vjerovničku masu) radi utvrđivanja kontribuirajuće vrijednosti (dužnička masa) pridodaje ostalim vrijednostima koje pridonose u zajedničku havariju (radi točnosti obračuna u zajedničku havariju mora pridonositi i žrtvovana imovina).<sup>9</sup> Sada je izraz *made good* zamijenjen izrazom *allowed*, što u osnovi nije netočno, ali se iz njega ne vidi specifično obilježje priznanja žrtava zajedničke havarije kako je gore opisano. Od ostalih izmjena primjećujemo da je u naslovu Pravila XI. izraz *bearing up for* zamijenjen točnijim izrazom *putting in to*. Osim toga u nekim su pravilima preglednije i sistematičnije označene pojedine odredbe.

Za zaključnu ocjenu o YAP (2004) još je uvijek rano. Novim su Pravilima vjerojatno zadovoljni pomorski osiguratelji (IUMI). Ne može se poreći da je novim Pravilima, usprkos stanovitih stručnih opaski, postignut napredak u njihovu osuvremenjivanju. Sada je najveći problem kako osigurati da ta Pravila u praksi zamijene Pravila iz 1994. i 1974. godine. To je moguće postići samo u suradnji s predstavnicima međunarodne pomorske zajednice (International Chamber of Shipping, BIMCO, Intertanko, Intercargo). Najveće se rezerve s te strane stavljaju na restrikcije novih Pravila u priznavanju troškova za plaće i uzdržavanje posade u sklonišnoj luci i uklanjanje provizije od 2 posto, koju su do sada prema obračunu zajedničke havarije nadoknađivali osiguratelji broda i tereta. S obzirom na to, nije moguće očekivati da će u odredbama tipskih ugovornih formulara u skoroj budućnosti Pravila iz 1974. i 1994. biti zamijenjena s Pravilima iz 2004. godine. Posebice, ako bi se poremetio sadašnji stabilan tržišni položaj brodarske industrije.

**Prof. dr. sc. Drago Pavić**

---

<sup>9</sup> Opširnije D. Pavić, *Pomorske havarije i osiguranje*, Split, 2003, str. 34.