

DOKUMENTACIJA

IZMJENA PRAVILA O ZAJEDNIČKOJ HAVARIJI

Prof.dr. Predrag Stanković
Pomorski fakultet
u Rijeci

UDK 347.796
Stručni rad
Primljeno: listopada 1994.

U radu se izlažu razlozi za najnoviju izmjenu međunarodnih pravila o zajedničkim havarijama. Usporedbom teksta iz 1974./90. i novog teksta iz Sydneya 1994. ukazuje se na nastale novosti, uz sažeti komentar.

Na Konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora početkom listopada 1994. u Sydneyu usuglašen je i usvojen novi, donekle izmijenjeni tekst York - Antwerpenskih pravila.

Međunarodni propisi o zajedničkim havarijama dobili su takav naziv (engl. York - Antwerp Rules) već davne 1877. godine, prema obojima mjestima gdje su uzastopce razmatrani. Tijekom unifikacije¹ nije bilo pokušaja da ih se pretvori u konvenciju. Pravila su se primjenjivala u izvornom ili izmijenjenom obliku na osnovi slobodne volje stranaka, ugovornih sudionika u prijevoznom poslu i zajedničkom pomorskom pothvatu.

Od svog nastanka pa do listopada ove godine Pravila su mijenjana pet puta: 1890. u Liverpoolu, 1924. u Stockholmu, 1950. u Amsterdamu, 1974. u Hamburgu i 1990. u Londonu. Revidirani tekst je svaki put² dobio oznaku odgovarajuće godine iza inače istog imena. Povremene promjene su bile uvjetovane napretkom i novostima u tehnologiji gradnje i pogona brodova, ali i stalnim nastojanjem da se:

- pojednostavi i pojeftini postupak likvidacije;
- ukloni mogućnost zlouporabe toga drevnog pomorsko-pravnog instituta u korist brodarka, čiji djelatnik (tj. zapovjednik broda) ostaje prema prirodi

¹ Unifikacija je bila potrebna zbog većih razlika u pravu između zemalja mediteranskoga pravnog kruga i zemalja "Common Law-a", posebno zbog visine doprinosa broda pri likvidaciji.

² Osim pri posljednjoj, manjoj izmjeni u Pravilu VI., 1990. godine, glede izuzeća tzv. posebne naknade u spašavanju.

svoje funkcije stvarni začetnik, odnosno tvorac svakog (ili zamalo svakog) čina zajedničke havarije u pomorskoj praksi.

Od svoga osnivanja (1897.), brigu o povremenoj reviziji Pravila vodio je uglavnom Međunarodni pomorski odbor (franc. Comité maritime international, CMI), kao međunarodna asocijacija nacionalnih udruga za pomorsko pravo. Poticaj promjenama je dolazio od organizacija brodarka i krcatelja, pa i samih likvidatora zajedničke havarije. Sve do sredine ovoga stoljeća, pri odmjeravanju što i koliko valja mijenjati u pojedinoj prigodi, veliki je utjecaj imalo Englesko udruženje likvidatora (Association of English Average Adjusters).

U tom, više od stoljeća dugom razvitku Pravila, povremene promjene nikad nisu bile niti nagle niti velike. Točnije je možda iskazati da su Pravila *sazrijevala* u skladu s prilikama na pomorskom tržištu prijevoznih usluga i prema već spomenutom razvitku brodske tehnologije. To, međutim, ne znači da u postupku revizije nije bilo većih sučeljavanja stavova, nekih daleko radikalnijih nacionalnih prijedloga, pa i takvih koji su sugerirali potpuno ukidanje jednog, navodno preživjeloga pomorskog običaja, koji stoga ne zaslužuje tretman zasebna instituta u suvremenom pomorskom pravu. Jedan takav, dobro argumentirani prijedlog bio je podnijet 1924. godine na Konferenciji CMI-a u Stockholmu. Sličan "abolijski" stav zastupali su neki autori iz Kanade i SAD upravo uoči ovih posljednjih izmjena, u listopadu ove godine.³

Naravno, uspjeh svakoga unifikacijskoga teksta ovisi o širini njegova međunarodnog prihvata. Prihvat opet ovisi o odmjerivosti u premošćenju postojećih nacionalnih razlika, o jasnoći, pravičnosti i praktičnim koristima njegovih normi. Skora će budućnost pokazati koliko je posljednja verzija uspjela. Nova bi se Pravila trebala primjenjivati, na osnovi suglasnosti stranaka u prijevoznom poslu, od 1. siječnja 1995.

Pokušat ćemo prikazati kakve novosti ona donose u usporedbi s tekstem iz 1974./90. godine. Odredbe koje uopće nisu mijenjane ili su doživjele samo redakcijske promjene (tj. pojašnjenja) nećemo komentirati. Konačno, u prilogu ovoga rada nalaze se usporedni hrvatski prijevodi teksta iz 1974./90. i onoga iz 1994., uz naznaku razlika.

Naslov novih pravila na engleskom glasi "YORK-ANTWERPRULES 1994.". Za uporabu u telekomunikacijama se neslužbeno predlaže skraćeni naziv (Code name) "SYDNEY/GENAV".

Pravilo tumačenja je malo, ali značajno dopunjeno. U primjeni teksta prednost će imati Vrhovno pravilo i sva pravila označena brojkama, a tek onda dolaze do eventualne primjene pravila koja su označena slovima. Drugim riječima, kod onih šteta i troškova zajedničke havarije koji se u pomorskoj praksi češće javljaju (pa su stoga i potanko pojedinačno regulirani) primijenit će se izričite odredbe koje se na njih odnose i koje se nalaze u 22 brojkom

³ Primjerice, ugledni W. Titley, sa Sveučilišta Mc Bill u Kanadi, u svom opširnom kružnom pismu upućenom svim sudionicima Konferencije u Sydneyu neposredno prije njezina otvaranja u listopadu 1994., predlaže prije svega ukidanje zajedničke havarije. Mjestimične dopune ili temeljita izmjena Pravila su prema njegovu mišljenju bile manje poželjan izbor.

označena pravila. Za ostale, tzv. atipične oblike zajedničkih havarija, provjeravat će jesu li u skladu s općim načelima, koja su utvrđena u sedam slovom označenih pravila (A - G).

Vrhovno pravilo (engl. Rule Paramount) je potpuno novo. Ono glasi:

"Ni u kom se slučaju neće priznati žrtva ili izdatak, osim ako su razborito bili učinjeni ili uloženi."

Ovo je Pravilo rezultat duge prethodne rasprave i nategnuta kompromisa. Svrha je cijele novosti očuvati osnovno obilježje zajedničke havarije, za koju se zapovjednik broda odlučuje u često divergentnim ekonomskim i sigurnosnim okolnostima. Posebna je opasnost da zapovjednik svojim odlukama zagovara i štiti interese brodarara. Naime, zbog apsolutne prednosti koju su brojčana pravila do sada uživala pred slovnim, moglo se dogoditi i događalo se⁴ da se neki trošak tretira i plaća kao zajednička havarija na osnovi nekog brojkom označenog pravila, iako bitna obilježja zajedničke havarije (utvrđena u slovom označenim pravilima) - nisu uopće bila nazočna. Na taj su način nastajale "umjetne" (engl. "artificial", tj. ne prave, ne opravdane) zajedničke havarije, mahom u korist brodarara i na štetu naručitelja prijevoza ili primatelja tereta. Uvođenjem zahtjeva za "razboritost žrtve ili troška" kao vrhovnog pravila (što podrazumijeva izbjegavanje neke zajedničke opasnosti ili voljni izbor manje opasnosti), institut se vraća svojim korijenima, a mogućnost spekulativnih zajedničkih havarija bi se trebala ukloniti. Vrhovno će pravilo, dakle, odsada imati potpunu prednost pred objema ostalim grupama pravila. Otuda mu i takav naziv.

Pravilo A je dobilo novi stavak, odnosno kao drugi stavak dodan mu je tekst ranijeg Pravila B.

Pravilo B dobilo je posve novi sadržaj i sada glasi:

"Zajednički pomorski pothvat postoji kada jedan ili više brodova tegle ili potiskuju drugi brod ili brodove, pod uvjetom da svi sudjeluju u gospodarskoj djelatnosti, a ne u operaciji spašavanja.

Ako se poduzmu kakve mjere radi spašavanja brodova i njihova tereta od zajedničke opasnosti, primijenit će se ova Pravila.

Brod nije u zajedničkoj opasnosti s drugim brodom ili brodovima ako bi se jednostavnim odvajanjem od njih našao u sigurnosti; međutim, ako je samo odvajanje čin zajedničke havarije, zajednički pomorski pothvat se nastavlja."

Takvom se odredbom sada izričito razjašnjava stanje s brodovima u teglju ili potiskivanju, jer se ukupnost svih tako povezanih plovila smatra kao "zajednički pomorski pothvat", ukoliko nije riječ o akciji spašavanja. Iako je ovako izričita odredba nova u Pravilima, ona nije nipošto nova u primjeni. Prema odredbama nekih nacionalnih zakona i prema praksi likvidatora u mnogim pomorskim zemljama, ugovorno tegljenje (i potiskivanje) smatralo se i do sada zajednicom rizika, u okviru koje može nastati i zajednička havarija.

⁴ Od posljednje redakcije iz 1974. za to su dobar primjer presude sudova u slučajevima brodova "Eagle Courier", "City of Colombo", "Alpha" i "Bijela".

Posljednjim stavkom rješavaju se granična, dosad ponekad sporna pitanja odvajanja nekog plovila iz takve zajednice, jer se ono time dovodi u jednostranu sigurnost pa se i izuzima od obveze doprinosa.

U Pravilu C uslijedila je inverzija i dopuna, tj. prvi je stavak ostao neizmijenjen (pa ga ne navodimo), drugi stavak je novi, a dosadašnji drugi stavak je dopunjen i pojavljuje se kao treći. Evo njihova teksta:

"Ni u kom se slučaju neće priznati u zajedničku havariju gubici, štete ili troškovi uloženi u vezi sa štetama na okolišu ili kao posljedica istjecanja ili ispuštanja onečišćujućih tvari iz imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim pothvatom.

Prekostonjnice, gubitak tržišta te svaki gubitak ili šteta pretrpljeni ili trošak uloženi zbog zakašnjenja tijekom ili nakon putovanja, kao ni svaki takav posredni gubitak, neće se priznati kao zajednička havarija."

Ukratko, ekološke štete, njihovo sprječavanje ili posljedice ne mogu biti predmetom zajedničke havarije niti stvaraju obvezu doprinosa. Takva je odredba u skladu s već ranijim izmjenama u Pravilu VI. (iz 1990.), odnosno posljedica je težnje za potpunim odvajanjem instituta zajedničke havarije od onečišćenja mora s broda i odgovornosti za onečišćenje. Tijekom posljednjih 30-tak godina su onečišćenja mora s broda, odnosno način i granice odgovornosti za takve događaje prerasli u poseban institut međunarodnoga pomorskog prava⁵. Neki prijelazni slučajevi, kada bi se troškovi sprječavanja ili smanjenja štete na okolišu izuzetno mogli priznati u zajedničku havariju, potanko se i jasno određuju u novom stavku (d) Pravila XI.

Pravilo E je, uz prvi nepromijenjeni, dobilo dva nova stavka:

"Sve stranke koje potražuju iz zajedničke havarije dužne su likvidatora havarije pismeno izvijestiti o gubicima ili troškovima za koje traže doprinos unutar 12 mjeseci od dana završetka zajedničkoga pomorskog pothvata. Ako bi takva obavijest izostala ili ako u roku od 12 mjeseci po zahtjevu neka stranka propusti dostaviti dokaze kojima bi potkrijepila najavlvenu tražbinu ili potankosti o vrijednostima doprinašajućih interesa, likvidatoru havarije pripada pravo da visinu naknade ili doprinosa procijeni na temelju obavijesti koje su mu dostupne, a takva se procjena može osporiti jedino ako je očigledno netočna."

Sadržaj ovih odredaba je dakle procesne, a ne materijalne naravi. U općem nastojanju da se postupak likvidacije pojednostavi, pojeftini i skрати, čini se da su rokovi za specifikaciju zahtjeva ipak previše produljeni (12 + 12 mjeseci).

Pravilo G je uz dva ranija dobilo dva nova stavka:

"Ako se brod nalazi u nekoj luci ili mjestu pod okolnostima koje daju osnove za naknadu iz zajedničke havarije prema odredbama Pravila X. i XI., a teret ili dio tereta se pošalje do određišta na drugi način, prava i obveze u zajedničkoj havariji će, uz uvjet da se interesi tereta po

⁵ O posebnom unifikacijskom aktu glede utvrđenja štete od onečišćenja bilo je riječi na istoj Konferenciji CMI-a, početkom listopada 1994. u Sydneyu.

moogućnosti o tome izvijeste, ostati u najvećoj mjeri jednaki onima kakvi bi bili da teret nije tako poslan, odnosno da se pothvat nastavio izvornim brodom, sve dok je to u skladu s ugovorom o prijevozu i pravom koje treba primijeniti.

Udjel u zajedničkoj havariji kojega snosi teret na osnovi primjene stavka 3. ovoga Pravila ne smije biti veći od cijene koju bi vlasnici tereta podnijeli da je teret bio poslan na njihov trošak."

Ni sadržaj ovih dvaju stavaka nije u biti nov. Problem tereta koji se iz luke zakloništa, zbog duljeg zadržavanja broda, pošalje do svoga konačnoga odredišta na neki drugi način (primjerice drugim brodom ili drugim prijevoznim sredstvom) do sada se rješavao posebnim ugovorom ili dodatnom izjavom (engl. Non separation agreement), uglavnom uz poštivanje načela pravičnosti, glede visine troškova nastalih takvim izborom primatelja.

U naslovu i tekstu Pravila II. - Gubitak ili šteta od žrtvovanja za zajednički spas, se sada naglašuje da može doći do *gubitka* ili štete pri žrtvovanju, te da se takvi akcesorni gubici mogu odnositi samo na imovinu *uključenu u zajedničkom pomorskom pothvatu*, odnosno da se iz zajedničke havarije ne mogu podmirivati ni štete niti odgovornost za štete na nekoj imovini izvan pothvata. Takav redakcijski zahvat valja tumačiti kao mjeru opreza, radi restriktivnog tumačenja ovoga Pravila. Zbog istih razloga se slična formulacija pojavljuje na još nekim mjestima u novom tekstu (u Pravilima V. i VIII.).

Pravilo III. - Gašenje požara na brodu. U verziji iz 1974. to je Pravilo završavalo riječima "nikakva se naknada neće priznati za štete izazvane dimom ili vrućinom, bez obzira na to kako su nastale". Taj dio u novom tekstu glasi "*nikakva se naknada neće priznati za štete izazvane dimom, bez obzira na to kako su nastale, niti za štete od vreline požara*". Ova mala, ali uočljiva izmjena se može različito teleološki tumačiti. S jedne strane, "štete od vreline požara" su dovoljno određene da im ne treba dodatnih ograda, a s druge strane nam iskustvo pokazuje da vrelinu mogu izazvati i stanoviti reagensi koji se upotrebljavaju pri gašenju vatre. Dakle, takve bi se štete (npr. deformacije nekih roba i predmeta od vreline, izazvane upravo gašenjem) sada mogle priznavati u zajedničku havariju. Ostaje nejasnoća koja će sigurno izazvati stanovite reperkusije, ponajprije u tražbinama, a potom u odlukama likvidatora i sudova.

Pravilo IX. - Brodske stvari i zalihe upotrijebljene za gorivo - pretrpjelo je naoko veće izmjene, ali su one također redakcijske naravi i u skladu su s dosadašnjom praksom likvidatora. Ukratko, bolje je i jasnije od ranije odredbe, makar mu primjena neće biti česta u suvremenim prilikama.

Pravilo XI. - Plaće i uzdržavanje posade te drugi troškovi nastali u luci zakloništa i s njom u vezi - donosi inverziju dviju odredaba u stavku b), jer su premještena u prethodni dio toga opširnoga teksta. Također, posljednji stavak mu je zamijenjen potpuno novim tekstom:

"(d) Troškovi mjera poduzetih za sprječavanje ili smanjenje štete na okolišu priznat će se u zajedničku havariju ako su bili učinjeni u nekoj ili u svim od ovih okolnosti:

- (i) kao dio neke operacije poduzete za zajednički spas koja bi, da je bila poduzeta od neke stranke izvan zajedničkoga pomorskog pothvata, dala takvoj stranci pravo na nagradu za spašavanje;
- (ii) kao uvjet za ulazak ili odlazak iz neke luke ili mjesta pod okolnostima propisanim u Prav. X.(a);
- (iii) kao uvjet za ostanak u nekoj luci ili mjestu pod okolnostima propisanim u Pravilu X.(a), time da, kada stvarno dođe do izlijevanja ili ispuštanja onečišćujućih tvari, cijena dodatnih mjera poduzetih zbog sprječavanja ili smanjenja štete od onečišćenja se neće priznati kao zajednička havarija;
- (iv) nužno, u vezi s iskrcavanjem, uskladištenjem ili ponovnim ukrcavanjem tereta, kada god su troškovi tih operacija prihvatljivi kao zajednička havarija."

Već smo ukazivali na nastojanja CMI-a da zajedničku havariju kao institut odvoji od pojava i posljedica onečišćenja morskog okoliša štetnim tvarima s broda. U citiranom stavku je riječ o graničnim slučajevima, koji dovode do interferencije i otežavaju jasan odabir obaju instituta, iako je takve okolnosti u životu lako zamisliti. Priznavanje troškova zaštite okoliša u zajedničku havariju valja smatrati izuzetnim. Oni se dopuštaju uz točno nabrojene i restriktivne uvjete, koje sama pomorska praksa nameće i opravdava. Međutim, treba prigovoriti citiranoj nezgrapnoj, tipično engleskoj stilizaciji te vjerojatnim poteškoćama koje će mnogi imati u točnom razumijevanju i željenoj interpretaciji ovoga dijela teksta.

Pravilo XVII. - Vrijednosti koje pridonose, dopune u drugom stavku⁶ su posljedica ranije usvojenih izmjena u Pravilu VI. (o nagradi za spašavanje i posebnoj naknadi); pa im ne treba posebna komentara. Posljednji stavak Pravila XVII., međutim, krije jednu dosta dalekosežnu novost. Umjesto ranijeg teksta:

"Putnička prtljaga i osobne stvari koje nisu ukrcane uz teretnicu neće pridonositi u zajedničku havariju",

sada će glasiti:

"Poštanske pošiljke, putnička prtljaga, osobne stvari i praćena privatna motorna vozila neće pridonositi u zajedničku havariju".

Ranije se izuzeće dakle odnosilo na putničku prtljagu i osobne stvari (putnika i posade) koje nisu bile ukrcane uz teretnicu, pa ih je praktično bilo teško evidentirati i valorizirati radi doprinosa. Praksa likvidatora je zbog istih razloga tome dodavala poštanske pošiljke (pakete i vrijednosnice), iako im je vrijednost mogla biti znatna. Sada međutim, uz izričito spomenute poštanske pošiljke, te putničku prtljagu i osobne stvari (bez obzira na to jesu li ili nisu ukrcane uz teretnicu) - izuzeće se proširuje i na *praćena privatna motorna vozila*. Predlagatelji su očigledno imali u vidu putničke trajekte, jer na njima tijekom prijevoza putnici redovito prate svoja vozila, a u vozilima je i putnička prtljaga. Stoga je vjerojatno izuzeće prošireno na *praćena vozila*.

⁶ U našem usporednom prijevodu su podcrtane.

Čini se ipak da su i takva odluka i njezine moguće posljedice ishitreni. Naime, na mnogim obalnim trajektima (koji su prema inozemnom i našem iskustvu prilično osjetljivi na plovidbene opasnosti i relativno često moraju poduzimati protuakciju), praćena privatna vozila mogu predstavljati jedini teret ili većinu tereta na brodu. Uz brodarka, dakle, takva bi vozila mogla biti jedini kontribuenti u zajedničkoj havariji. Također, neka osobna vozila na trajektu mogu predstavljati golemu vrijednost, jednaku ili veću od vrijednosti manjih trajekata. Sve nas to ostavlja u uvjerenju da će brodari putničkih trajekata, ako u svojim općim uvjetima poslovanja navode i uglavke o zajedničkoj havariji, vjerojatno svojim putnicima predlagati tekst novih Pravila uz isključenje ovakve odredbe⁷.

Pravilo XX. - Pribavljanje sredstava - steklo je jasniju i bolje razrađenu odredbu o pribavi sredstava za podmirenje troškova zajedničke havarije prodajom dobara s broda. Cijela ta odredba će, međutim, u suvremenim prilikama (tj. uz današnja sredstva telekomunikacija) rijetko doći do primjene.

Konačno, prema Pravilu XXI. - Kamate se po ranijoj stopi od 7 % godišnje priznaju najdulje za razdoblje od 3 mjeseca nakon objave diobne osnove. Ranije nije bilo ograničenja. Dakle, ako bi se postupak razvukao dulje od naznačena roka, vjerovnicima zajedničke havarije više ne pripada naknada kamate za trajniju imobilizaciju njihovih sredstava.

Prema iskustvu s ranijim verzijama (iz 1950. i 1974.), brodari će vjerojatno nova Pravila uvrštavati u svoje ugovore o prijevozu stvari morem i u teretnice od početka nove kalendarske godine nakon izmjene, dakle od siječnja 1995.

⁷ Nekoliko tvrtki na sjeveru Europe, gdje je trajektni promet vrlo živ, se navodno o tome već dogovara.

Summary

AMENDMENTS OF INTERNATIONAL RULES ON GENERAL AVERAGE

The paper deals with reasons for amendments of International rules on general average. After having compared the text of York-Antwerp Rules 1974/90 with the new one adopted by Comité Maritime International at its conference held in Sydney in October 1994, the author points to the novelties and shortly comments them.

**YORK-ANTWERPENSKA
PRAVILA 1974.
uz izmjene iz 1990.**

**YORK-ANTWERPENSKA
PRAVILA 1994.**

("SYDNEY/GENAV")

Pravilo tumačenja

Prilikom likvidacije zajedničke havarije primijenit će se sljedeća pravila označena slovima i brojkama, isključujući primjenu bilo kojeg njima protivnoga prava ili prakse. Uz izuzetak onoga što je predviđeno pravilima označenim brojkama, zajednička će se havarija likvidirati prema pravilima koja su označena slovima.

Prilikom likvidacije zajedničke havarije primijenit će se sljedeća pravila, isključujući primjenu bilo kojeg njima protivnoga prava ili prakse. Uz izuzetak onoga što je predviđeno u Vrhovnom pravilu i u pravilima označenim brojkama, zajednička havarija likvidirat će se prema pravilima koja su označena slovima.

Pravilo A

Čin zajedničke havarije postoji samo i isključivo onda kada se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sačuvala od opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu.

Vrhovno pravilo

Ni u kom se slučaju neće priznati žrtva ili izdatak, osim ako su razborito bili učinjeni ili uloženi.

(Bez promjene)

Pravilo B

Žrtve i troškove zajedničke havarije snosit će različiti doprinosajući interesi prema ovdje navedenoj osnovi.

Žrtve i izdatke zajedničke havarije snosit će različiti doprinosajući interesi prema ovdje navedenoj osnovi.

Zajednički pomorski pothvat postoji kada jedan ili više brodova tegle ili potiskuju drugi brod ili brodove, pod uvjetom da svi sudjeluju u gospodarskoj djelatnosti, a ne u operaciji spašavanja.

Ako su poduzete kakve mjere radi spašavanja brodova i njihova tereta od zajedničke opasnosti, primijenit će se ova Pravila.

Brod nije u zajedničkoj opasnosti s drugim brodom ili brodovima ako bi

Pravilo C

Kao zajednička havarija priznat će se samo oni gubitci, štete i troškovi koji su izravna posljedica čina zajedničke havarije.

Gubitak ili šteta što ih brod ili teret pretrpe zbog zakašnjenja tijekom ili nakon putovanja, kao danguba ili kakav drugi posredan gubitak, poput gubitka tržišta, neće se priznati kao zajednička havarija.

Pravilo D

Prava na doprinos iz zajedničke havarije ostaju na snazi iako se događaj, koji je prouzročio žrtvu ili trošak, može pripisati pogreški neke stranke u pothvatu, ali se time ne sprječava pravo na primjenu svih pravnih sredstava i prigovora, što bi se mogli iznijeti protiv ili u prilog stranke na kojoj je pogreška.

Pravilo E

Teret dokaza da je riječ o gubitku ili trošku koji se treba stvarno priznati kao zajednička havarija je na onoj stranci koja potražuje iz zajedničke havarije.

se jednostavnim odvajanjem od njih našao u sigurnosti; međutim, ako je samo odvajanje čin zajedničke havarije, zajednički pomorski pothvat se nastavlja.

(Bez promjene)

Ni u kom se slučaju neće priznati u zajedničku havariju gubici, štete ili troškovi uloženi u vezi sa štetama na okolišu ili kao posljedica istjecanja ili ispuštanja onečišćujućih tvari iz imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim pothvatom.

Prekostojnice, gubitak tržišta te svaki gubitak ili šteta pretrpljeni ili trošak uloženi zbog zakašnjenja, tijekom ili nakon putovanja, kao ni svaki takav posredni gubitak, neće se priznati kao zajednička havarija.

(Bez promjene)

(Bez promjene)

Sve stranke koje potražuju iz zajedničke havarije dužne su likvidatora havarije pismeno izvijestiti o gubitcima ili troškovima za koje traže doprinos unutar 12 mjeseci od dana završetka zajedničkoga pomorskog

pothvata.

Ako bi izostala takva obavijest ili ako u roku od 12 mjeseci po zahtjevu neka stranka propusti dostaviti dokaze kojima bi potkrijepila najavljenju tražbinu ili potankosti o vrijednostima doprinašajućih interesa, likvidatoru havarije pripada pravo da visinu naknade ili doprinosa procijeni na temelju obavijesti koje su mu dostupne, a takva se procjena može osporiti jedino ako je očigledno netočna.

Pravilo F

Svaki posebni trošak podnijet umjesto nekoga drugog troška koji bi bio priznat kao zajednička havarija, smatrat će se također zajedničkom havarijom i tako će biti priznat, bez obzira na moguće uštede drugim sudionicima, ali samo do iznosa ušteđenoga troška zajedničke havarije.

Pravilo G

Zajednička havarija će se likvidirati, kako u pogledu gubitka tako i u pogledu doprinosa, na osnovi vrijednosti u ono vrijeme i na onome mjestu gdje je pothvat završio.

Ova odredba nema utjecaja na određivanje mjesta u kojem se diobna osnova treba izraditi.

Svaki dotadni trošak podnijet umjesto nekoga drugog troška koji bi bio priznat kao zajednička havarija, smatrat će se također zajedničkom havarijom i tako će biti priznat, bez obzira na moguće uštede drugim sudionicima, ali samo do iznosa ušteđenoga troška zajedničke havarije.

(Bez promjene)

(Bez promjene)

Ako se brod nalazi u nekoj luci ili mjestu pod okolnostima koje daju osnove za naknadu iz zajedničke havarije prema odredbama Pravila X. i XI., a teret ili dio tereta se pošalje do odredišta na drugi način, prava i obveze u zajedničkoj havariji će, uz uvjet da se interesi tereta po mogućnosti o tome izvijeste, ostati u najvećoj mjeri jednaki onima kakvi bi bili da teret nije tako poslan, odnosno da se pothvat nastavio izvornim brodom, sve dok je to u skladu s ugovorom o prijevozu i

pravom koje se treba primijeniti.
Udjel u zajedničkoj havariji kojega snosi teret na osnovi primjene stavka 3. ovoga Pravila ne smije biti veći od cijene koju bi vlasnici tereta podnijeli da je teret bio poslan na njihov trošak.

Pravilo I.-Izbacivanje tereta

Nikakvo izbacivanje tereta neće se priznati kao zajednička havarija ako se taj teret nije prevezio u skladu s priznatim trgovačkim običajima.

Pravilo II.- štete od izbacivanja i žrtvovanja za zajednički spas

Štete pričinjene brodu i teretu ili kojemu od njih prilikom ili zbog žrtvovanja za zajednički spas, kao i štete od slijevanja vode kroz otvorena brodska grotla ili kroz druge otvore napravljene radi izbacivanja tereta za zajednički spas, priznat će se u zajedničku havariju.

Pravilo III. - Gašenje požara na brodu

Štete pričinjene brodu i teretu ili kojemu od njih od vode ili na drugi način, uključujući štetu od nasukavanja ili potapljanja zapaljenog broda zbog gašenja požara na brodu, naknadit će se kao zajednička havarija, uz iznimku da se nikakva naknada neće priznati za štete izazvane dimom ili vrućinom, bez obzira na to kako su nastale.

Pravilo IV.- Rezanje podrtine

Gubitak ili šteta nastali rezanjem podrtine ili dijelova broda koji su već prije bili otrgnuti ili su bili stvarno uništeni od posljedica nezgode, neće se priznati kao zajednička havarija.

(Bez promjene)

Pravilo II.- Gubitak ili šteta od žrtvovanja za zajednički spas

Gubitak ili šteta na imovini uključenoj u zajednički pomorski pothvat poradi ili kao posljedica žrtvovanja za zajednički spas, kao i štete od slijevanja vode kroz otvorena brodska grotla ili kroz druge otvore napravljene radi izbacivanja tereta za zajednički spas, priznat će se u zajedničku havariju.

Štete pričinjene brodu i teretu ili kojemu od njih od vode ili na drugi način, uključujući štetu od nasukavanja ili potapljanja zapaljenog broda, zbog gašenja požara na brodu, naknadit će se kao zajednička havarija, uz iznimku da se nikakva naknada neće priznati za štete izazvane dimom, bez obzira na to kako su nastale, niti za štete od vrelina požara.

(Bez promjene)

Pravilo V. - Namjerno nasukavanje

Kada se brod namjerno nasuče radi zajedničkoga spasa, bez obzira na to je li mogao biti bačen na obalu ili nije, nastali gubitak ili šteta priznat će se u zajedničku havariju.

Kada se brod namjerno nasuče radi zajedničkoga spasa, bez obzira na to je li mogao biti bačen na obalu ili nije, nastali gubitak ili šteta na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu priznat će se u zajedničku havariju.

Pravilo VI.- Nagrada za spašavanje

(a) Izdaci koje stranke u pothvatu ulože zbog spašavanja, bilo po ugovoru ili na drugi način, priznat će se u zajedničku havariju pod uvjetom da su operacije spašavanja bile obavljene zbog očuvanja od opasnosti imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim pothvatom.

(Bez promjene)

Izdaci koji se priznaju u zajedničku havariju uključuju svaku nagradu za spašavanje kod koje su uzeti u obzir vještina i naponi spašavatelja u zaštiti ili smanjenju štete na okolišu, kao što se to propisuje u članku 13., stavak 1(b) Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989.

(Bez promjene)

(b) Posebna naknada koju spašavatelju plaća vlasnik broda prema članku 14. navedene Konvencije, u omjeru utvrđenom u stavku 4. toga članka, ili prema nekoj drugoj odredbi jednakoga značenja, neće se priznati u zajedničku havariju.

(Bez promjene)

Pravilo VII.- Šteta na strojevima i kotlovima

Šteta prouzročena na nekom stroju ili na kotlovima broda koji je nasukan i u opasnom položaju, u naporima za odsukavanje, priznat će se u zajedničku havariju ako se dokaže da je nastala u stvarnoj namjeri da se brod odsuče, radi zajedničkog spasa, uz rizik takve štete; ali ako brod pluta, nikakav gubitak ili šteta prouzročeni radom pogonskog uređaja i kotlova neće se

(Bez promjene)

ni pod kakvim okolnostima naknaditi kao zajednička havarija.

Pravilo VIII.- Troškovi olakšanja nasukanog broda i šteta s time u svezi

Kada je brod nasukan pa se teret, pogonsko gorivo, zalihe ili bilo što od toga iskrca u sklopu čina zajedničke havarije, dodatni troškovi olakšanja, zakupa tegljenica i ponovnog ukrcavanja na brod (ako ih je bilo), te gubitak ili šteta koji otud proizađu, priznat će se kao zajednička havarija.

Pravilo IX.- Brodske stvari i zalihe upotrijebljene za gorivo

Brodske stvari i zalihe ili što od toga nužno izgoreno kao gorivo zbog zajedničkog spasa u vrijeme opasnosti, priznat će se kao zajednička havarija samo i isključivo onda kada je brod bio opskrbljen dovoljnom količinom goriva; međutim, procijenjena količina goriva koja bi se bila potrošila obračunat će se u korist zajedničke havarije po cijeni koja je vrijedila u posljednjoj luci odlaska na dan kada je brod isplovio.

Pravilo X. - Troškovi u luci zakloništa i dr.

(a) Ako bi brod uplovio u koju luku ili mjesto zakloništa, ili ako se vrati u luku ili mjesto ukrcavanja zbog posljedica nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti koje su izazvale takvu potrebu zbog zajedničkog spasa, troškovi ulaska u takvu luku ili mjesto priznat će se kao zajednička havarija; nadalje, ako bi brod odatle isplovio sa svojim izvorno ukrcanim teretom ili dijelom toga tereta, odgovarajući troškovi isplovljavanja iz takve luke ili mjesta, ako su posljedica prethodnoga

Kada je brod nasukan pa se teret, pogonsko gorivo, zalihe ili bilo što od toga iskrca u sklopu čina zajedničke havarije, dodatni troškovi olakšanja, zakupa tegljenica i ponovnog ukrcavanja na brod (ako ih je bilo), te svaki gubitak ili šteta na imovini u zajedničkom pomorskom pothvatu koji otud proizađu, priznat će se u zajedničku havariju.

Pravilo IX.- Teret, brodske stvari i zalihe upotrijebljene za gorivo

Teret, brodske stvari i zalihe ili što od toga nužno upotrijebljeno kao gorivo zbog zajedničkog spasa u vrijeme opasnosti, priznat će se kao zajednička havarija, ali kada se takvo priznavanje učini za cijene brodskih stvari i zaliha, zajedničkoj havariji će se odobriti procijenjeni trošak za gorivo koje bi se inače bilo potrošilo u nastavku namjeravanoga putovanja.

(Bez promjene)

uplovljena ili povratka, također će se priznati kao zajednička havarija. Ako se brod nalazi u nekoj luci ili mjestu zakloništa, pa se nužno premjesti u drugu luku ili mjesto, jer se popravci nisu mogli obaviti u prvoj, odredbe ovoga Pravila primijenit će se na drugu luku ili mjesto, kao da su oni luka ili mjesto zakloništa, a troškovi takvoga premještaja zajedno s privremenim popravcima i tegljenjem priznat će se kao zajednička havarija. Odredbe Pravila XI. primijenit će se na produljenje putovanja prouzročeno takvim premještajem.

(Bez promjene)

(b) Troškovi rukovanja na brodu ili iskrcaja tereta, goriva i zaliha u luci ili mjestu ukrcavanja, pristajanja i zakloništa priznat će se kao zajednička havarija kada su rukovanje ili iskrcavanje bili nužni za zajednički spas ili kako bi se omogućio popravak štete na brodu koja je bila izazvana žrtvom ili nezgodom, ako su ti popravci bili nužni za siguran nastavak putovanja, osim u slučajevima kada se oštećenje broda otkrilo u luci ili mjestu ukrcaja ili pristajanja, a da nikakva nezgoda niti druga izvanredna okolnost u vezi s takvom štetom nije nastala tijekom putovanja.

(Bez promjene)

Troškovi rukovanja na brodu ili iskrcavanja tereta, goriva ili zaliha neće biti priznati kao zajednička havarija ako su nastali samo zbog preslagivanja izazvanog pomicanjem tijekom putovanja, osim kada je takvo preslagivanje potrebno zbog zajedničkog spasa.

(Bez promjene)

(c) Kada god se trošak rukovanja ili iskrcavanja tereta, goriva ili zaliha može priznati kao zajednička havarija, troškovi uskladištenja, uključujući troškove osiguranja ako su razborito učinjeni, te ponovno ukrcavanje i slaganje takvoga tereta,

(c) Kada god se trošak rukovanja ili iskrcavanja tereta, goriva ili zaliha može priznati kao zajednička havarija, troškovi uskladištenja, uključujući troškove osiguranja ako su razborito učinjeni, te ponovno ukrcavanje i slaganje takvoga tereta,

goriva i zaliha bit će također priznati kao zajednička havarija.

Međutim, ako brod bude proglašen nesposobnim za plovidbu ili ako ne nastavi svoje izvorno putovanje, troškovi uskladištenja bit će priznati kao zajednička havarija samo do dana proglašenja broda nesposobnim za plovidbu ili odustajanja od putovanja, odnosno do dana završetka iskrcavanja tereta, ako su proglašenje broda nesposobnim ili odustanak od putovanja uslijedili prije toga dana.

Pravilo XI.- Plaće i uzdržavanje posade te drugi troškovi nastali u luci zakloništa i s njom u vezi

(a) Plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade razborito uloženi, kao i gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme produžetka putovanja nastalog ulaskom u luku ili mjesto zakloništa ili povratkom u luku ili mjesto ukrcaja bit će priznati kao zajednička havarija kada se troškovi ulaska u takvu luku mogu priznati u zajedničku havariju u skladu s Pravilom X.(a).

(b) Ako bi brod uplovio ili bio zadržan u nekoj luci ili mjestu zbog nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti koje su to učinile nužnim za zajednički spas ili da bi se omogućio popravak štete izazvane žrtvom ili nezgodom, ako su ti popravci bili nužni za siguran nastavak putovanja, plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade razborito učinjeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda u takvoj luci ili mjestu, bit će priznati kao zajednička havarija sve dok brod bude ili je trebao biti osposobljen za

goriva i zaliha bit će također priznati kao zajednička havarija. Odredbe Pravila XI. primijenit će se na razdoblje dodatnog zadržavanja prouzročеног takvim ponovnim ukrcavanjem ili slaganjem.

(Bez promjene)

(Bez promjene)

(Bez promjene)

nastavak putovanja.

Međutim, kada se oštećenje broda otkrije u luci ili mjestu ukrcavanja ili pristajanja, a da nezgoda ili druga izvanredna okolnost povezana s tom štetom nije nastala tijekom putovanja, plaće i uzdržavanje zapovjednika i posade, te gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda zbog popravaka tako otkrivenih oštećenja, neće se priznati kao zajednička havarija, pa ni onda ako su popravci bili nužni za siguran nastavak putovanja.

Bude li brod proglašen nesposobnim za plovidbu ili ako ne nastavi svoje izvorno putovanje, plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade te utrošeno gorivo i zalihe priznat će se kao zajednička havarija samo do dana proglašenja broda nesposobnim ili odustajanja od putovanja, odnosno do dana završetka iskrcavanja tereta, ako je proglašenje broda nesposobnim ili odustajanje od putovanja uslijedilo prije toga dana.

Gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda priznat će se kao zajednička havarija, osim onoga goriva i zaliha koji su utrošeni pri izvršenju popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.

Lučke pristojbe plaćene za vrijeme dodatnog zadržavanja priznat će se također kao zajednička havarija, osim

Gorivo i zalihe utrošeni za vrijeme dodatnog zadržavanja broda priznat će se kao zajednička havarija, osim onoga goriva i zaliha koji su utrošeni pri izvršenju popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.

Lučke pristojbe plaćene za vrijeme dodatnog zadržavanja priznat će se također kao zajednička havarija, osim onih pristojbi koje su bile plaćene samo zbog popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.

(Bez promjene)

(Bez promjene)

(Prenijeto u gornji stavak)

(Prenijeto u gornji stavak)

onih pristojbi koje su bile plaćene samo zbog popravaka koji se ne priznaju u zajedničku havariju.

(c) Prema ovim i drugim pravilima, plaće obuhvaćaju sve izdatke koji idu u korist zapovjednika, časnika i posade, bilo da je na takve isplate brodovlasnik obvezan po zakonu ili po uvjetima ugovora o zaposlenju.

(d) Kada se zapovjedniku, časnicima i posadi plaća prekovremeni rad za održavanje broda ili za popravke, a koji se trošak ne priznaje kao zajednička havarija, takav prekovremeni rad priznat će se u zajedničku havariju samo do uštede u troškovima koji bi nastali i bili priznati kao zajednička havarija da taj prekovremeni rad nije bio obavljen.

(Bez promjene)

(d) Troškovi mjera poduzetih za sprječavanje ili smanjenje štete na okolišu priznat će se u zajedničku havariju ako su bili učinjeni u nekoj ili u svim od ovih okolnosti:

(i) kao dio neke operacije poduzete za zajednički spas, koja bi, da je bila poduzeta od neke stranke izvan zajedničkoga pomorskog pothvata, dala takvoj stranci pravo na nagradu za spašavanje;

(ii) kao uvjet za ulazak ili odlazak iz neke luke ili mjesta pod okolnostima propisanim u Pravilu X.(a);

(iii) kao uvjet za ostanak u nekoj luci ili mjestu pod okolnostima propisanim u Pravilu X.(a), time da, kad stvarno dođe do izlivanja ili ispuštanja onečišćujućih tvari, cijena dodatnih mjera poduzetih zbog sprječavanja ili smanjenja štete od onečišćenja se neće priznati kao zajednička havarija;

(iv) nužno, u vezi s iskrcavanjem, uskladištenjem ili ponovnim ukrcavanjem tereta, kada god su troškovi tih operacija prihvatljivi kao zajednička havarija.

Pravilo XII.- Štete na teretu prilikom iskrcavanja i drugo

Šteta ili gubitak tereta goriva ili zaliha, prouzročeni prilikom rukovanja, iskrcavanja, uskladištenja, ponovnog ukrcavanja i slaganja priznat će se kao zajednička havarija samo i isključivo onda kada je trošak takvih mjera priznat kao zajednička havarija.

Šteta ili gubitak tereta, goriva ili zaliha, pretrpljeni kao posljedica njihova rukovanja, iskrcaja, uskladištenja, ponovnog ukrcaja i slaganja priznat će se kao zajednička havarija samo i isključivo onda kada je trošak takvih mjera priznat kao zajednička havarija.

Pravilo XIII.- Odbici od troškova popravaka

Popravci koji se priznaju u zajedničku havariju neće biti podložni odbicima "novo za staro" kada se stari materijal ili dijelovi nadomještaju novim, osim ako je brod stariji od 15 godina, u kojem se slučaju odbija jedna trećina. Odbici će se određivati prema dobi broda, računajući od 31. prosinca one godine u kojoj je gradnja broda dovršena pa do dana čina zajedničke havarije, osim za izolaciju, čamce za spašavanje i slične, uređaje i opremu za veze i navigaciju te strojeve i kotlove, za koje će se odbici određivati prema starosti pojedinih dijelova na koje se primjenjuju.

(Bez promjene)

Odbici će se primjenjivati samo na cijene novog materijala i dijelova kada su bili dogotovljeni i spremni za ugradnju na brod.

(Bez promjene)

Nikakvi se odbici neće primjenjivati na namirnice, zalihe, sidra i sidrene lance.

(Bez promjene)

Pristojbe doka i navoza te troškovi premještaja broda priznat će se u cijelosti.

(Bez promjene)

Troškovi čišćenja, bojenja i premazivanja dna neće se priznati kao zajednička havarija, osim ako je dno bilo obojeno i premazano u roku od dvanaest mjeseci prije čina zajedničke havarije, u kojem će se slučaju priznati jedna polovica takvih troškova.

(Bez promjene)

Pravilo XIV.- Privremeni popravci

Kada se u luci ukrcavanja, pristajanja ili zakloništa na brodu izvrše privremeni popravci radi zajedničkog spasa ili radi otklanjanja štete prouzročene žrtvom zajedničke havarije, troškovi takvih popravaka priznat će se kao zajednička havarija. Kada se izvrše privremeni popravci

(Bez promjene)

(Bez promjene)

slučajnih šteta zato da se omogućí završetak pothvata, troškovi takvih popravaka priznat će se kao zajednička havarija bez obzira na uštede, ako ih je bilo, drugim sudionicima, ali samo do iznosa uštede u onim troškovima koji bi bili napravljeni i priznati kao zajednička havarija da takvi popravci tamo nisu bili izvršeni.

Nikakvi odbici "novo za staro" neće se primjenjivati na troškove privremenih popravaka koji se priznaju kao zajednička havarija.

(Bez promjene)

Pravilo XV.- Gubitak vozarine

Gubitak vozarine koji proizađe iz štete ili gubitka tereta priznat će se kao zajednička havarija, bilo da je prouzročen činom zajedničke havarije ili da se šteta ili gubitak tereta naknađuju kao takvi.

(Bez promjene)

Od bruto iznosa izgubljene vozarine odbit će se troškovi koje bi njezin korisnik bio imao da bi zaradio takvu vozarinu, ali do toga nije došlo zbog žrtvovanja.

(Bez promjene)

Pravilo XVI.- Iznos koji se naknađuje za teret izgubljen ili oštećen žrtvovanjem

Iznos koji se mora naknaditi kao zajednička havarija za štetu ili gubitak žrtvovanog tereta predstavljat će gubitak koji je pri tome pretrpljen, zasnovan na vrijednosti u vrijeme iskrcavanja utvrđenoj iz trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvog računa nema, na ukrcajnoj vrijednosti. Vrijednost u vrijeme iskrcavanja uključivat će troškove osiguranja i vozarine, osim ako je takva vozarina u riziku nekog drugog, a ne interesenta na teretu.

(Bez promjene)

Ako se tako oštećeni teret proda, a iznos štete nije bio na drugi način sporazumno utvrđen, gubitak koji se treba naknaditi iz zajedničke havarije

(Bez promjene)

bit će razlika između neto utrška od prodaje i neto vrijednosti tereta u zdravom stanju, izračunane u skladu s prvim stavkom ovoga Pravila.

Pravilo XVII.- Vrijednosti koje pridonose

Doprinos u zajedničku havariju izračunat će se na osnovi stvarnih neto vrijednosti imovine na završetku pothvata, osim što će kao vrijednost tereta biti uzeta vrijednost u vrijeme iskrcavanja utvrđena iz trgovačkog računa ispostavljenog primatelju ili, ako takvoga računa nema, ukrajna vrijednost. Vrijednost tereta uključivat će troškove osiguranja i vozarine, osim ako je takva vozarina u riziku nekog drugog, a ne interesa na teretu, uz odbitak svakog gubitka ili štete koju je teret pretrpio prije ili u vrijeme iskrcavanja. Vrijednost broda utvrdit će se ne uzimajući u obzir povoljan ili nepovoljan utjecaj bilo kakvog ugovora o zakupu ili brodarskog ugovora na vrijeme pod kojima bi se brod mogao nalaziti.

Ovim vrijednostima dodat će se iznos koji se za žrtvovanu imovinu priznaje kao zajednička havarija, ako već nije uključen, a od vozarine i prevoznine u riziku odbit će se one pristojbe i plaće posade koje ne bi bile utrošene prilikom zarađivanja vozarine da su brod i teret bili potpuno izgubljeni na dan čina zajedničke havarije; od vrijednosti imovine odbit će se također svi dodatni izdatci koji su s njome u vezi nastali poslije čina zajedničke havarije, osim onih izdataka koji su priznati kao zajednička havarija.

(Bez promjene)

Ovim vrijednostima dodat će se iznos koji se za žrtvovanu imovinu priznaje kao zajednička havarija, ako već nije uključen, a od vozarine i prevoznine u riziku odbit će se one pristojbe i plaće posade koje ne bi bile utrošene prilikom zarađivanja vozarine da su brod i teret bili potpuno izgubljeni na dan čina zajedničke havarije; od vrijednosti imovine odbit će se također svi dodatni izdatci koji su s njome u vezi nastali poslije čina zajedničke havarije, osim onih izdataka koji su priznati kao zajednička havarija ili koji terete brod kao posebna naknada prema članku 14. Međunarodne konvencije o spašavanju, 1989. ili prema nekoj drugoj odredbi jednaka značenja.

Kada se teret proda prije odredišta, on će pridonositi na osnovi stvarnog neto utrška od prodaje, uz dodatak svakog iznosa koji se priznaje kao zajednička havarija.

Putnička prtljaga i osobne stvari koje nisu ukrcane uz teretnicu neće pridonositi u zajedničku havariju.

Pravilo XVIII.- Oštećenje broda

Iznos koji se treba priznati kao zajednička havarija za oštećenje ili gubitak broda, njegovih strojeva i/ili opreme, prouzročen činom zajedničke havarije bit će kako slijedi:

(a) Kada se popravlja ili nadomješta stvarna razborita cijena popravka ili nadomještaja takve štete ili gubitka, uz odbitke u skladu s Pravilom XIII.;

(b) Kada se ne popravlja niti nadomješta, razborito smanjenje vrijednosti koje proistječe iz takve štete ili gubitka, ali koje ne prelazi procijenjene troškove popravaka. Međutim, kada brod predstavlja stvarni potpuni gubitak ili bi troškovi popravaka nadmašili vrijednost broda u popravljenom stanju, iznos koji se treba priznati kao zajednička havarija bit će razlika između procijenjene vrijednosti broda u zdravom stanju po odbitku procijenjenih troškova popravka štete koja nije zajednička havarija - i vrijednosti broda u njegovu oštećenu stanju, koja se može odrediti prema neto utršku od prodaje, ako ga je bilo.

Uz okolnosti predviđene u Pravilu G., teret i druga imovina pridonosit će na osnovi svoje vrijednosti na izvornom odredištu, osim ako su prodani ili se s njima na drugi način raspolagalo prije tog odredišta, a brod će doprinosti prema svojoj stvarnoj neto vrijednosti u vrijeme završetka iskrcaja tereta.

Kada se teret proda prije odredišta, on će doprinosti na osnovi stvarnog neto utrška od prodaje, uz dodatak svakog iznosa koji se priznaje kao zajednička havarija.

Poštanske pošiljke, putnička prtljaga, osobne stvari i praćena privatna motorna vozila neće pridonositi u zajedničku havariju.

(Bez promjene)

(Bez promjene)

(Bez promjene)

Pravilo XIX.- Neprijavljeni ili netočno prijavljeni teret

Šteta ili gubitak prouzročeni dobrima ukrcaanim bez znanja vlasnika broda ili njegovog agenta, ili dobrima koja su u vrijeme ukrcavanja namjerno pogrešno opisana, neće se priznati kao zajednička havarija, ali ako su takva dobra spašena ostatak će obvezna na doprinos.

Šteta ili gubitak prouzročeni dobrima koja su prilikom ukrcavanja bila netočno prijavljena na nižu vrijednost od njihove stvarne vrijednosti, naknađivat će se prema njihovoj prijavljenoj vrijednosti, ali će takva dobra pridonositi prema svojoj stvarnoj vrijednosti.

Pravilo XX.- Pribavljanje sredstava

U zajedničku havariju priznat će se provizija od 2% na izdatke zajedničke havarije, osim onih za plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade, te goriva i zaliha koje nisu bile nadomještene tijekom putovanja, ali kad sredstva nisu pribavljena niti od jednog interesa koji pridonosi, nužni troškovi pribavljanja sredstava putem pomorskog zajma ili na drugi način, ili gubitak što ga pretrpi vlasnik dobara prodanih u tu svrhu, priznat će se kao zajednička havarija. Troškovi osiguranja novca predumljenog za plaćanje izdataka zajedničke havarije priznat će se također kao zajednička havarija.

Pravilo XXI.- Kamate na gubitke koji se naknađuju u zajedničkoj havariji

Na izdatke, žrtve i naknade koje terete zajedničku havariju priznat će se kamate po stopi od 7% godišnje do datuma diobne osnove zajedničke havarije, uzimajući u obzir sve povremene naplate od interesa koji pri-

(Bez promjene)

(Bez promjene)

U zajedničku havariju priznat će se provizija od 2% na izdatke zajedničke havarije, osim onih za plaće i uzdržavanje zapovjednika, časnika i posade, te goriva i zaliha koje nisu bile nadomještene tijekom putovanja.

Novčani gubitak što ga pretrpe vlasnici dobara koja su bila prodana zbog stvaranja fondova za podmirenje izdataka zajedničke havarije priznat će se u zajedničku havariju.

Troškovi osiguranja izdataka zajedničke havarije bit će također priznati u zajedničku havariju.

Na izdatke, žrtve i naknade u zajedničkoj havariji priznat će se kamate po stopi od 7% godišnje do tri mjeseca poslije objave diobne osnove zajedničke havarije, uzimajući u obzir svaku isplatu na račun

donose ili iz sredstava pologa zajedničke havarije.

Pravilo XXII.- Postupak s polozima u gotovini

Ako su glede obveza tereta prema zajedničkoj havariji, spašavanju ili posebnim izdancima prikupljeni polozi u gotovini, takvi će se polozi bez odlaganja uplatiti na poseban račun pod zajedničkim imenom jednog predstavnika kojega imenuje brodovlasnik i jednog predstavnika kojega imenuju polagači, i to u banku koju obojica odobre. Tako položen iznos, zajedno s priraslim kamatama ako ih bude, držat će se kao pokriće za isplatu strankama koje su na to ovlaštene iz osnova zajedničke havarije, spašavanja ili posebnih izdataka, a koje duguje teret od kojega su polozi prikupljeni. Isplate s toga računa ili vraćanje pologa mogu uslijediti samo na osnovi pismenog odobrenja likvidatora. Takvi polozi, isplate ili vraćanja neće utjecati na konačnu odgovornost stranaka.

interesa koji pridonose ili iz sredstava pologa zajedničke havarije.

(Bez promjene)