

Brzina najveće dobiti (ili brzina najmanjeg gubitka)

SAZETAK:

Kod određivanja optimalne brzine trgovačkog broda jedan je pristup pri projektiranju broda, a drugi pri njegovu korištenju. U radu se obrađuje ovaj drugi pristup i razmatra optimalna brzina broda u zavisnosti o različitim vozarinama. Izlaže se metoda njenog proračunavanja uz pomoć elektroničkog računala i daju primjeri njene ekonomske nužnosti.

Nije potrebno dokazivati da je brzina broda jedna od bitnih njegovih značajki. To je opće poznata i prihvaćena činjenica za sva prijevozna sredstva, od automobila do zrakoplova, pa tako i za ona na moru ili vodi, počevši od sportskog čamca.

Mnogo je, međutim, teže utvrditi koliko bi ta brzina morala iznositi da to prijevozno sredstvo bude »ono pravo«. Dileme počinju već kod pokušaja da se odredi što je to »ono pravo«. Kod automobila, na primjer, je li to brzina koja će mu omogućiti da put prevali u najkraćem mogućem vremenu ili ona pri kojoj će taj put prevaliti uz najmanji mogući trošak? I koji je, dakle, onda, od ta dva automobila »onaj pravi«?

Vjerojatno svaki pojedinac ima na to pitanje svoj vlastiti odgovor, koji leži negdje između, a ovisi o temperamentu, navikama, konačno o ukusu. Zato i ima toliko tipova automobila na tržištu.

Kod trgovačkog broda (jer je ovdje riječ o trgovačkim brodovima isključivo), međutim, ukus ne igra nikakvu ulogu. Već i sama ova primisao, iako negativna, izaziva podsmijeh. Brzina trgovačkog broda je jedan od osnovnih elemenata njegove ekonomske iskoristivosti. Ona je prema tome čvrsto u domenu ekonomskih zakonitosti i podložna je objektivnim kriterijima matematičke znanosti. Pa ipak, u shvaćanju pojma brzine broda postoje različitosti.

Valja najprije razlučiti dvije osnovne situacije koje bitno opredjeljuju pristup problemu brzine broda: brod u projektu i postojeći brod u korištenju.

Kod projektiranja broda, ako izuzmemo druge elemente kao manje bitne za ovo izlaganje, izabrana brzina broda određuje snagu porivnog stroja, dok kod postojećeg, dakle već izgrađenog broda, snaga instaliranog porivnog stroja nužno ograničava mogućnost variranja njegove brzine.

U ovom se radu nećemo baviti problemom izbora brzine pri projektiranju broda, koji je vrlo složen, već ćemo samo napomenuti da su u tom pristupu identificirana tri optimuma:¹

$V(r)$ — brzina najveće rentabilnosti

$V(d)$ — brzina najveće dobiti

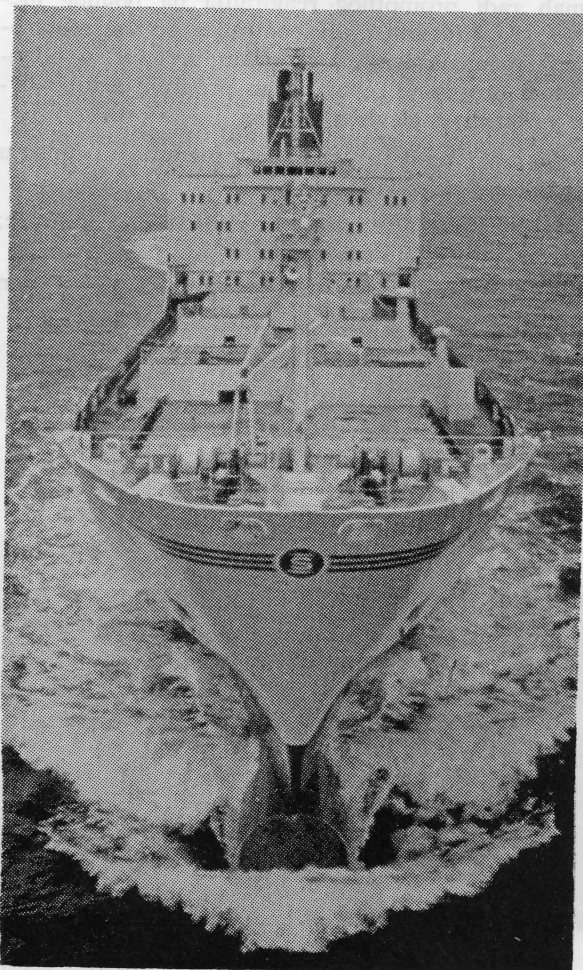
$V(e)$ — brzina najveće ekonomičnosti

Naš je cilj da u slučaju postojećeg broda utvrdimo njegovu optimalnu brzinu u zavisnosti o vozarini, količini tereta koji prevozi i o troškovima koji

pri putovanju snosi. To nas odmah oslobađa ulazanja u diskusiju da li se sve tri naprijed opisane brzine zaista pojavljuju ili ne,² jer je suglasno da je kod postojećeg broda $V(r) = V(d)$, a to je brzina najveće dobiti koja nas jedino i zanima.

Kad govorimo o brzini najveće dobiti onda pod tim pojmom podrazumijevamo brzinu kod koje će brod u danim okolnostima polučiti najbolji financijski rezultat. Znamo, međutim, iz naše svagdašnjice da najbolji financijski rezultat ne mora uvijek značiti dobitak, već počesto to može predstavljati i gubitak. Zato ovu brzinu nazivamo, osim brzinom najveće dobiti, i brzinom najmanjeg gubitka.

Kod broda u korištenju razlikujemo dvije kategorije troškova: tzv. »fiksne« i tzv. »varijabilne« troškove. Oni se obično prikazuju u dnevnim iznosima. Našem samoupravnom socijalističkom poretku primjernije je te tzv. »fiksne« troškove nazivati »dnevnom cijenom (zaustavljenog) broda«, a taj je izraz i mnogo jasniji. On ukazuje na činjenicu da brod i kad ne plovi košta. U tu cijenu koštanja spada njegova amortizacija, osiguranje, tekuće odr-



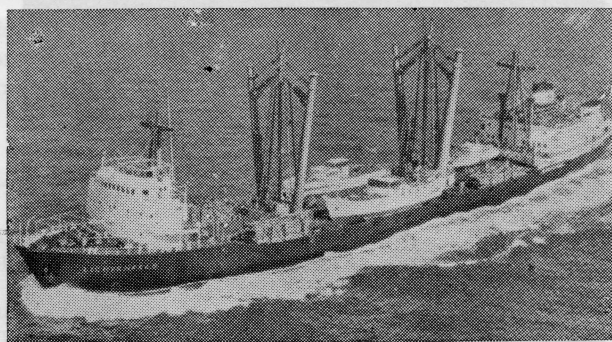
žavanje, hrana, voda i energija za život brodskog osoblja, te osobni dohoci brodskog i odgovarajućeg dijela kopnenog osoblja, i još ponešto.

»Varijabilni« se troškovi sastoje od troška za gorivo i mazivo koje je potrebno za pogon porivnog i pomoćnih strojeva, te lučkih (tegljači, peljari, takse i drugo) i komercijalnih (provizije agentima i mešetarima i drugo) troškova.

Obje ove kategorije predstavljaju rashode broda. Jedine prihode broda čini vozarina za prevezeni teret. Razlika između prihoda i rashoda predstavlja dobitak (što je karakteristično za konjunktorni period), odnosno gubitak (što je karakteristično za depresivni ili krizni period). Podešavanjem brzine broda u ovisnosti o prihodima i rashodima moguće je ovu razliku optimalizirati tj. maksimalizirati dobit ili minimalizirati gubitak. Kod visokih vozarina normalna je pojava da optimalna brzina svojom veličinom prelazi mogućnosti ugrađenog porivnog stroja, pa je u takvim okolnostima računski optimalizacija brzine izlišna. Druga je stvar kad se radi o vozarinama koje jedva omogućuju dobit ili kad su ispod te razine. U tom slučaju proračun brzine najveće dobiti (ili najmanjeg gubitka) nije tako jednostavan. Zahtijeva rješavanje jednadžbi trećeg stupnja za svaki pojedini slučaj. A kad se radi o brodarskoj radnoj organizaciji čije brodovlje broji više desetaka brodova, onda takav proračun prelazi mogućnosti operatora, posebno što rezultatima mora raspolagati odmah radi promptnog reagiranja na ponude mešetara. Za tu svrhu valja potražiti pomoć elektroničkog računala i cijeli proračun pretočiti u odgovarajući program. Takav jedan program želimo ovdje prikazati u glavnim crtama.

Za svaki brod u memoriju programa se upisuju slijedeći **stalni** podaci:

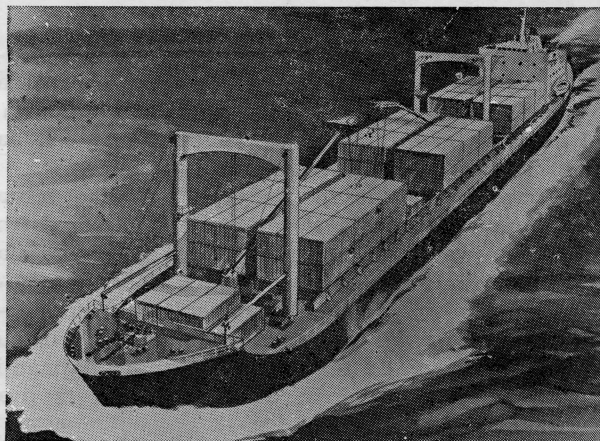
1. četiri različite brzine broda (od max. na niže; pun brod, mirno more)
2. odgovarajući potrošci teškog goriva na dan
3. odgovarajući potrošci maziva na dan
4. odgovarajući okretaji porivnog stroja
5. istisnina broda za maksimalni gaz
6. nosivost na maksimalnom gazu
7. duljina broda između okomica
8. širina broda
9. dnevna cijena (zaustavljenog) broda



Brod za prijevoz teških tereta

U trenutku primanja ponude za prijevoz unose se slijedeći **ulazni** podaci:

1. vozarina
2. količina ukrcanog tereta
3. broj dana u luci za ukrcaj i iskrcaj
4. lučki troškovi
5. komercijalni troškovi
6. cijena teškog goriva
7. cijena lakog goriva
8. udaljenosti između luka prijevoza
9. predvidivi gubitak brzine zbog očekivanih vremenskih uvjeta i obraslosti trupa



Brod za prijevoz kontejnera

Nakon što je prihvatilo podatke, program izračunava dobit (Pr) za svaku od četiri brzine koje su u memoriji. Ako je rezultat negativnog predznaka, onda to znači da se radi o gubitku.

Na ovaj način dobiju se, u koordinacijskom stavu brzina — dobit, četiri točke kroz koje valja provući krivulju trećeg stupnja prema jednadžbi:

$$Pr = A \cdot v^3 + B \cdot v^2 + C \cdot v + D \quad (1)$$

gdje su A, B, C i D konstante.

Ovakva krivulja mora negdje imati točku svog maksimuma, čime je onda definirana brzina najveće dobiti kao i iznos te dobiti.

Maksimum se dobija derivacijom jednadžbe (1) i izjednačenjem s ništicom:

$$\frac{dPr}{dv} = 3A \cdot v^2 + 2B \cdot v + C = 0 \quad (2)$$

iz čega se onda izračuna brzina najveće dobiti V(d).

Uvrštenjem ove vrijednosti u jednadžbu (1) dobije se iznos najveće moguće dobiti u razmatranom prijevoznom putovanju:

$$Pr(\max) = A \cdot V^3(d) + B \cdot V^2(d) + C \cdot V(d) + D \quad (3)$$

Ne bi, međutim, bilo opravdano, a ni dopušteno promatrati samo jedno putovanje izolirano. Ako, na primjer, nakon tog putovanja brod neće, pretpostavimo, kroz cijelu godinu više imati zaposlenja.

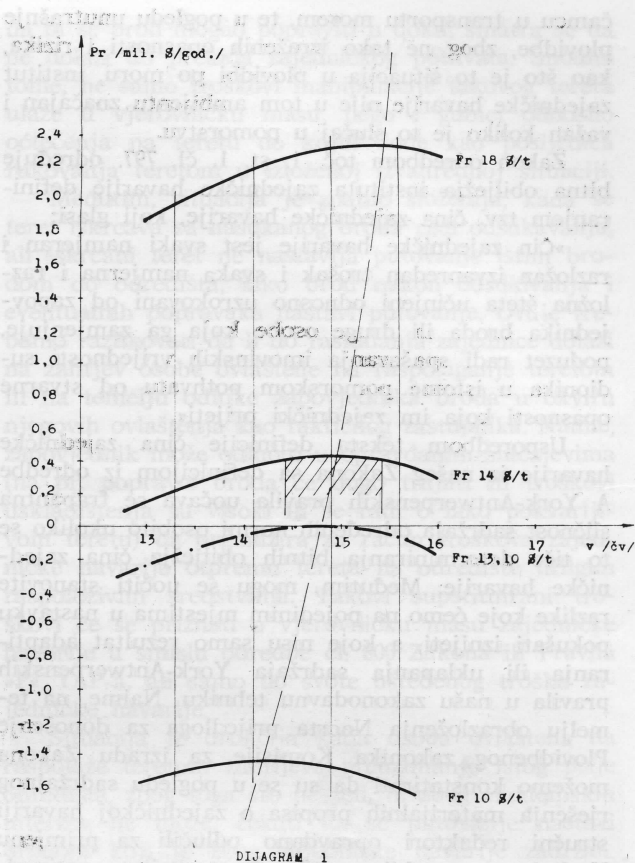
onda je prava brzina kojom valja da plovi ona najmanjeg potroška goriva, jer je ionako sve drugo poznato i fiksno, a jedino se na gorivu može nešto uštedjeti i tako smanjiti stavku rashoda. Zato program računa brzinu najviše dobiti ponavljajući isto putovanje kroz slijedećih šest mjeseci. Taj period se može po volji skratiti ili produžiti. Ova ekstrapolacija i nije toliko smjela, jer oscilacije vozarina kroz ovaj relativno kratak period nisu obično takvog značaja da bi za stanje na tržištu brodskog prostora bile presudne.

Kao ilustraciju cijelog postupka navest ćemo primjer jednog broda za rasuti teret, nosivosti 70.000 TDW, na relaciji Meksički zaljev — područje Amsterdam, Roterdam i Antwerpen; udaljenost između luka iznosi 5.100 Nm. Brod krca u Meksičkom zaljevu, i to zbog ograničenog gaza samo 55.000 tona, a povratno putovanje je u balastu. Dnevna cijena broda je 8954 US Doll, komercijalni i lučki troškovi su 85.000 US Doll po putovanju. Ukrcaj i iskrcaj traju 14 dana. Cijena teškog goriva je 165 US Doll/tona, a lakog 300 US Doll/tona.

U obradu su uzete tri vozarine (Fr): 18 US Doll/tona, 14 US Doll/tona, 10 US Doll/tona. Rezultati su prikazani u dijagramu 1. Iz dijagrama je vidljivo da brzina najveće dobiti raste s porastom vozarine. Također je očito da će s vozarinom od 10 US Doll/tona brod imati gubitak. Međutim, ploveći brzinom od 14,2 čvora taj će gubitak biti najmanji. Uz vozarinu od 14 US Doll/tona brod postiže dobit koja je najveća kod brzine od 15,1 čvorova. Pri vozarini od 18 US Doll/tona brod će ostvariti osjetnu dobit, koja će biti najveća uz brzinu od 15,8 čvorova.

Program također izračunava vozarinu nulte dobiti i optimalnu brzinu broda uz tu vozarinu. Vozarina nulte dobiti iznosi 13,10 US Doll/tona, a brzina 14,8 čvorova.

Za zapaziti je da se godišnja maksimalna dobit (ili minimalni gubitak) vrlo malo mijenja variranjem brzine za pola čvora više ili manje od izračunatog optimuma. To, međutim, ne znači da brzinu najveće dobiti onda ne treba ni računati, već naprotiv da je treba točno utvrditi, a ova relativna neosjetljivost na variranje od pola čvora više ili manje, koje variranje je neizbježno u uvjetima pomorske

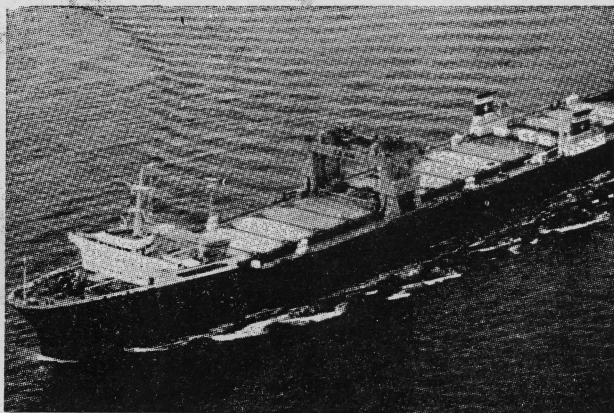


plovidbe, garantira potpuni uspjeh zamišljenog financijskog pothvata.

Završavajući ovo izlaganje valja zaključiti da je poznavanje brzine najveće dobiti za svaku zaključenu vozarinu jedan od bitnih uvjeta dobrog poslovanja u pomorskom brodarstvu.

¹ B. Bonefačić: »Utjecaj promjena varijabli u računu optimalizacije snage i brzine broda u fazi projektiranja i eksploatacije«; Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci, 3 (1980) 3, str. 215—231.

² I. Rubinić: »Ekonomika brodarstva«; Ekonomski fakultet u Rijeci, 1976, str. 531.



Brod za kombinirani prijevoz tereta

čamcu u transportu morem, te u pogledu unutrašnje plovidbe, zbog ne tako izraženih opasnosti i rizika, kao što je to situacija u plovidbi po moru, institut zajedničke havarije nije u tom ambijentu značajan i važan koliko je to slučaj u pomorstvu.

Zakon odredbom toč. 1. st. 1. čl. 797. određuje bitna obilježja instituta zajedničke havarije definiranjem tzv. čina zajedničke havarije, koji glasi:

»Čin zajedničke havarije jest svaki namjeran i razložen izvanredan trošak i svaka namjerna i razložna šteta učinjeni odnosno uzrokovani od zapovjednika broda ili druge osobe koja ga zamjenjuje, poduzet radi spašavanja imovinskih vrijednosti sudionika u istome pomorskom pothvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijete«.

Usporedbom teksta definicije čina zajedničke havarije iz našeg Zakona sa definicijom iz odredbe A York-Antverpenskkih pravila uočava se frapantna sličnost sadržaja određenih normi osobito ukoliko se to tiče determiniranja bitnih obilježja čina zajedničke havarije. Međutim, mogu se uočiti stanovite razlike koje ćemo na pojedinim mjestima u nastavku pokušati iznijeti, a koje nisu samo rezultat adaptiranja ili uklapanja sadržaja York-Antverpenskkih pravila u našu zakonodavnu tehniku. Naime, na temelju obrazloženja Nacrta prijedloga za donošenje Plovidbenog zakonika Komisije za izradu Zakona možemo konstatirati da su se u pogledu sadržajnog rješenja materijalnih propisa o zajedničkoj havariji stručni redaktori opravdano odlučili za primjenu York-Antverpenskkih pravila, smatrajući to optimalnim rješenjem. To se moglo postići na tri različita načina i to: 1. Da York-Antverpenska pravila (skraćeno YAP) inkorporira u cijelosti u zakonski tekst, bez formalnog pozivanja na njih kao posebni pravni instrument. U početnim fazama na izradi Zakona slijedio se ovaj pristup, međutim od toga se odustalo jer se to bez stanovitih teškoća takvo rješenje nije moglo uskladiti sa našom zakonodavnom tehnikom i osobito zbog toga što bi u slučaju izmjene YAP-a, došlo do inkonsistencije u sadržaju, koja bi u određenim razdobljima imala u praksi negativne posljedice. 2. Da se izričito i za formalan način pozove na YAP. Ovakvo rješenje je moralo biti odbačeno jer to nije u skladu sa našim legislativnim ponašanjem. 3. Da se na primjenu pojedinih

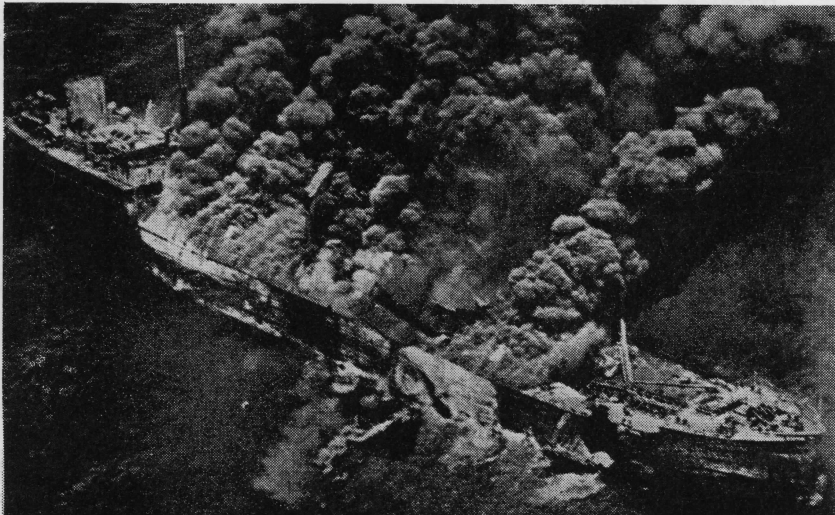
rješenja YAP-a Zakon pozove i da tom opće afirmiranom instrumentu omogući, temeljem zakonske norme, primjenu kao opće prihvaćenim međunarodnim pomorskim običajima. Naš zakonodavac je izabrao sasvim opravdano treće iznesenu soluciju i to kroz normu iz st. 1. i st. 2. čl. 799. Zakona. York-Antverpenska pravila su bez sumnje priznati međunarodni običaj, pa čak i više od toga i po svojem sadržaju, funkciji i utjecaju na reguliranje međusobnih odnosa stranaka u svijetu mogu se smatrati danas kao unificirano pravo o zajedničkim havarijama, iako formalno uzevši YAP takav status nemaju.

Bitna obilježja pravnog instituta zajedničke havarije jesu slijedeća:

1. Zajednički pothvat,
2. Izvanrednost žrtve ili troška,
3. Stvarna opasnost,
4. Namjernost i razumnost čina,
5. Zajednički spas.

1. Zajednički pothvat ili common maritime adventure jest situacija pod kojom treba shvatiti zajednicu broda i cjelokupnog tereta, koji se nalazi ukrcaj na brodu u vezi sa određenim putovanjem, a pripada različitim subjektima. Common maritime adventure se u nas izražava pojmom »Zajednički plovidbeni pothvat«. Naš zakon u toč. 3. st. 1. čl. 797. definira »plovidbeni pothvat« kao putovanje broda od početka ukrcajanja do svršetka iskrcavanja tereta svakog pojedinog sudionika pothvata«. YAP nemaju definiciju putovanja i to nije slučajno, ali ovo bitno obilježje zajedničke havarije označuju upotrebom izraza »common maritime adventure«, tj. zajednički pomorski pothvat. U odnosu na svaku pojedinu partiju tereta tokom putovanja, a u vezi sa zajedničkom havarijom, mjerodavan je trenutak čina zajedničke havarije. Iz tog zajedništva različitih interesa povezanih fizičkim prisustvom kojima prijete određena opasnost nalazi se temelj obveze na doprinosenje, kao »ratic« instituta zajedničke havarije.

Prema tome, treba zaključiti da ako brod plovi bez tereta, iako pod »Charterom«, tj. na temelju brodarskog ugovora plovi u balastu u pravcu luke ukrcaja da ukrca teret, i time se već nalazi na izvršenju komercijalnog putovanja radi realiziranja vozarine, ne može nastati obvezni odnos u smislu



instituta zajedničke havarije. Isto tako nema zajedničke havarije u svom klasičnom obliku kada brod i sav teret ukrcaj na brodu pripadaju istom subjektu, jer zbog nedostatka suprotnosti interesa ne mogu nastati prava i obveze kada je jedan te isti subjekat nosilac svih interesa u čitavoj involviranoj imovini. Smatramo ispravnim stajalište, da nema zajedničke havarije u klasičnom i pravno relevantnom obliku, kada su brod, teret i vozarina u vlasništvu istog subjekta, ali međutim temeljem odredbe o pripadnosti imovine istom vlasniku, koja se u stanovitim pravnim sustavima javlja kao sadržaj zakona ili standardnih uvjeta ugovora o osiguranju i u slučajevima zajedničkih havarija dolazi do reguliranja odnosa između osiguratelja i osiguranika za utvrđivanje iznosa dužne naknade apliciranjem svih važećih pravila i kriterija koji vrijede za slučaj zajedničke havarije.

Tako na pr. britanski Marine Insurance Act. 1906. u st. 7. čl. 66. sadržava odredbu koja u prijevodu glasi kako slijedi: »Kada brod, vozarina, i teret, ili bilo koja dva od spomenutih interesa se nalaze u vlasništvu istog osiguranika, odgovornost osiguratelja u pogledu gubitaka odnosno doprinosa zajedničke havarije će biti utvrđena, kao da je odnosa imovina u vlasništvu različitih osoba.«

Mutadis mutandi to je istovjetna situacija koju imamo u slučajevima »Sister ship« klauzule u domeni sudara ili spašavanja. Zanimljivo je da nas Zakon sadržava posebnu normu sa učincima tzv. »Sister ship« klauzule i za odnose iz sudara brodova (čl. 750) i za odnose iz spašavanja (čl. 781), međutim ne sadržava odredbu o pripadnosti imovine istom vlasniku na slučajeve zajedničkih havarija. Izostanak ove norme ne smatramo nedostatkom Zakona, jer strankama iz ugovora o osiguranju kako broda tako i tereta ostaje mogućnost da dodatnim uvjetima reguliraju svoj međusobni odnos.

U sudskoj praksi SAD primjenjuju se načela zajedničke havarije i kod tzv. blastnih putovanja, tj. u situaciji kada je brod jedini kontribuirajući interes, ali samo ako se radi o brodu vrhu kojeg postoji osiguranje.⁸

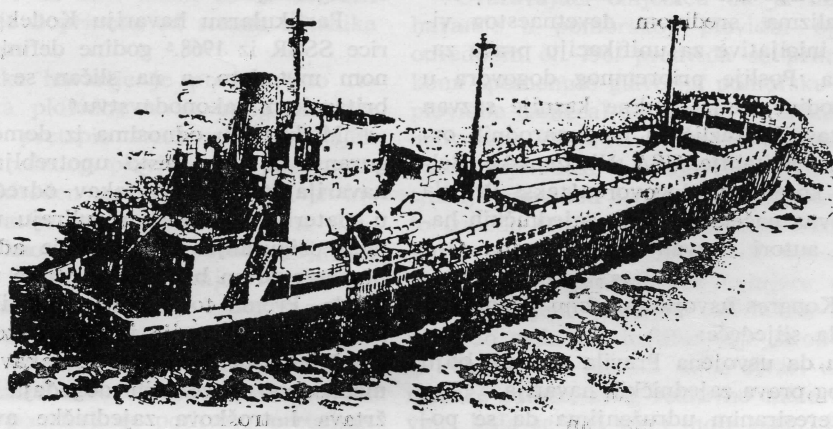
Zajedništvo plovidbenog pothvata nije uvjetovano isključivo fizičkim prisustvom tereta na brodu. Tako na pr. kada u toku putovanja dolazi do privremenog odvajanja tereta od broda kada se teret iskrcava na obalu ili brodice radi privremenog uskladištenja, a da bi se brod olakšao kod nasukanja ili

da bi se brod mogao popraviti u doku, smatra se da ne dolazi do prekida zajedničkog pothvata. Shodno tome, ne samo troškovi manipulacije takovog tereta ulaze u vjerovničku masu, nego i gubici odnosno oštećenja na teretu do kojih dođe kao posljedica rukovanja teretom u izloženoj izvanrednoj situaciji.

Međutim, situacija je znatno složenija, kada se teret iskrcava sa nasukanog broda radi odsukavanja, ali iskrcani teret ne nastavlja putovanje istim brodom do odredišta, iako brod nakon odsukivanja i eventualnih popravaka nastavi putovanje. Ovdje trebamo razlikovati da li do raskidanja zajednice dolazi na zahtjev osobe ovlaštene na raspolaganje teretom ili na temelju odluke zapovjednika broda u okviru njegovih ovlaštenja kao faktičnog zastupnika. Naime, zapovjednik može odlučiti u opravdanim slučajevima (na pr. popravci broda će dugo trajati ili troškovi uskladištenja su visoki ili se radi o lako pokvarljivom teretu) da organizira za račun troškova zajedničke havarije otpremu tereta na odredište drugim raspoloživim sredstvima. Takovi supstituirani troškovi će se priznati u vjerovničku masu zajedničke havarije u smislu odredbe čl. 800 Zakona ili Pravila »P« YAP-a, ali samo do svote ušteđenog troška zajedničke havarije.

Situacija je drukčija kada osoba ovlaštena da raspolaže teretom zahtijeva preuzimanje istog prije odredišta, zbog toga što ne želi, ili zbog ekonomskih interesa ne može, čekati da se putovanje nastavi brodom koji je zbog zajedničke havarije zadržan.

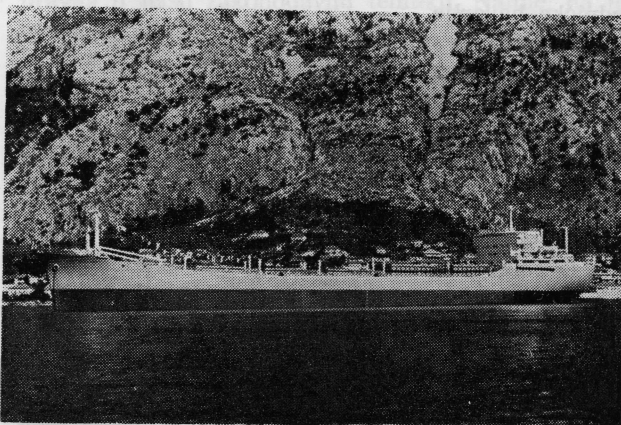
Pitanje se postavlja što je sa obvezama na doprinos tog tereta ili dijela tereta koji definitivno prekida zajednički pomorski pothvat prije odredišta. O tome naš Zakon šuti, a nisu predviđena ni priznatim međunarodnim pomorskim običajima nikakova rješenja. Da bi se izbjegla pravna nesigurnost i međusobno divergentni zaključci u praksi se ova situacija rješava zaključenjem dodatnog sporazuma o nerazdvoljivosti poznatog pod nazivom »non separation agreement«. Tim dodatnim sporazumom na izričit i nedvojen način se utvrđuje da će teret, koji bude prevezen na odredište drugim sredstvima, a ne brodom na kojem je bio ukrcaj u trenutku čina zajedničke havarije, ostati u obvezi doprinosjenja isto kao da je ostao na brodu i kad da je tim istim brodom dopremljen na odredište. Dakle, ovdje se radi o posebnom utanačenju kojim se utvrđuje pretpostavka kao da taj konkretni teret nije u pravnom smislu napustio zajednički pomorski pothvat,



čl. 401. utvrđuje da će brod i vozarina doprinosti samo sa polovinom svoje vrijednosti, dok teret je dužan doprinostiti sa čitavom vrijednosti koju ima na određistu. Međutim, Napoleonov zakonik za svoje doba sadržava vrlo suvremeno rješenje — dispoprivnost primjene, tj. samo u slučajevima kada se ugovorom ne predviđa nešto drukčije.

Zakonom o nevažnosti pravnih propisa donesenih do 6. IV 1941. naprijed citirane odredbe su izgubile normativnu snagu, ali kao sadržaj su i dalje imale regulatorski značaj što je ovisilo o ocjeni suda, sve do stupanja na snagu našeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1. siječnja 1978. godine.³

Međutim, iako je u praksi našeg privrednog sudovanja bilo do 1. 1. 1798. godine nekoliko, zaista vrlo rijetkih slučajeva parničnih postupaka sa predmetom spora u vezi odnosa iz zajedničkih havarija, ipak odredbe o zajedničkoj havariji Napoleonovog kodeksa nisu bile primjenjene, i to ne zbog toga što tim odredbama sudovi ne bi priznali značaj pravnog pravila, nego zbog toga što je praksa redovno kod ugovaranja davala prednost Pravilima York i Antwerpena kao suvremenijem i adekvatnijem pravnom instrumentu.



York-Antverpenska pravila

Zanimljivo je razmotriti, pa i vrlo sumarno, koje su okolnosti i uvjeti u međunarodnom pomorskom svijetu utjecali da bi Pravila York-Antwerpena via facti dosegla značaj unificiranog pomorskog prava u materiji zajedničkih havarija.

Suočavajući se sa teškoćama koje su zbog različitosti u postojećim pravnim sustavima pojedinih zemalja, međusobno kolidirajućih, predstavljali razvoju međunarodne trgovine i privrednih odnosa nastupajućeg kapitalizma, sredinom devetnaestog vijeka, započinaju inicijative za unifikaciju prava zajedničkih havarija. Poslije pripremnog dogovora u Glasgowu 1860. godine, četiri godine kasnije sazvan je kongres predstavnika različitih međunarodnih organizacija iz Velike Britanije, USA, Nizozemske, Belgije i Danske, na kojemu je dogovoren tekst Pravila sadržavajući osnovna načela instituta zajedničkih havarija, kojeg su autori nazvali Međunarodna G/A Pravila.

Na kraju je Kongres usvojio posebnu Rezoluciju koja je sadržavala slijedeće:

1. Deklaraciju da usvojena Pravila predstavljaju temelj unificiranog prava zajedničkih havarija,

2. Poziv zainteresiranim udruženjima da se po-

duzmu potrebne radnje kako bi se usvojeni dokument uputio u legislativnu proceduru i u svakoj pojedinoj državi postao zakon,

3. Preporuku da prihvaćena načela ne postanu zakon jednoobraznog tipa u pojedinim državama da se unose u brodarske ugovore i teretnice klauzule slijedećeg sadržaja: »A II claims for General Average to be settled in conformity with the international general average rules framed in York 1864«.

Dok je jednoobraznost prava zajedničke havarije putem kodifikacije ostala samo bezuspješan pokušaj i nedostignuta utopija, unatoč apelu iz York-a, preporuka o pozivanju samih stranaka na ta Pravila je neočekivano doživjela izvanrednu široku afirmaciju.⁴ Naime, međunarodna pomorska zajednica toga vremena je plibiscitarno prihvatila Pravila York-a, i u daljnjem razvoju sve do današnjih dana svi relevantni krugovi u pomorstvu, a to su brodovlasnici, krcatelji, te njihovi osiguratelji i posrednici pokazali su visoki stupanj dobrovoljnog, discipliniranog ponašanja u pravcu unifikacije.

Pravila York-a su do sada mijenjana i dopunjavana u pet navrata i to 1877. u Antwerpenu, kada su dobila naziv Pravila York-Antwerpena, zatim u Liverpoolu 1890. Stockholmu 1924. Amsterdamu 1950. i Hamburgu 1974.

Pravila York-Antwerpena sadržavajući unificirane materijalne odredbe pravnog instituta zajedničke havarije u pogledu načina afirmiranja u međunarodnim odnosima u pomorstvu su rijedak i jedinstven primjer dobrovoljnog prihvaćanja od strane pomorske zajednice.

Podjela havarija

U praksi i doktrini se vrlo često određuje pojam zasebne ili partikularne havarije. Zasebna havarija nije posebno određena pravna kategorija ili specifičan pravni institut općeg pomorskog prava. Zbog toga se uzdržavamo od definiranja ovog pojma pozitivnom metodom i smatramo da se treba zadovoljiti negativnom definicijom. Prema tome, pod pojmom partikularne ili zasebne havarije smatraju se sve one štete ili gubici koji nemaju karakter zajedničke havarije. Partikularna havarija je gubitak određenog subjekta na čijoj imovini je šteta nastala i snosi ga sama u smislu načela casum sentit dominus, osim u situacijama, kada je temeljem ugovora o osiguranju obeštećenje dužan snositi osiguratelj, u cjelosti i djelomično, u skladu sa uvjetima ugovora o osiguranju.

Partikularnu havariju Kodeks trgovačke mornarice SSSR iz 1968.⁵ godine definira također negativnom metodom, a na sličan se način postupa i u britanskom zakonodavstvu.⁶

Međutim u odnosima iz domene pomorskog osiguranja se vrlo često upotrebljava pojam zasebna havarija, te se kao takav određuje ili legislativno u materiji, kojom se reguliraju ugovori o plovidbenom osiguranju ili još češće ad hoc bilo konkretnim ugovorom bilo standardnim uvjetima osiguranja broda. Prema tome pojam partikularne havarije je isključivo kategorija iz pomorskog osiguranja.

Mješovita havarija je takav događaj ili slijed međusobno povezanih događaja koji se sastoji od žrtava i troškova zajedničke avarije i gubitaka i

štete zasebne havarije. Ni ovaj pojam nije posebna pravna kategorija.

Male havarije je pojam pod kojim su se u prošlosti obuhvatali određeni izvanredni troškovi, kao naknada za usluge tegljenja, peljarenja prilikom ulaska u luku ili prolaza naročito opasnim područjima, zatim naknade za održavanje svjetionika ili drugih oznaka za plovidbu i sl. Može se danas zaključiti da pojam malih havarija u potpunosti iščezava iz suvremenog pomorskog života.

Uzajamna havarija kao poseban pojam razrađuje se u doktrini sovjetskog prava. Kevlin pod taj pojam svrstava slučajeve sudara brodova kod kojih postoji odnos odgovornosti za štetu zbog krivnje obaju ili samo jednog broda za sudar. Izvan SSSR-a ovaj pojam nije afirmiran.

Zajednička ili generalna havarija nastaje samo i isključivo, kada se bilo koja izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razumno učini ili podnese za zajednički spas da bi se sačuvala od opasnosti imovina izložena u zajedničkom pomorskom pothvatu. Naprijed spomenuta definicija zajedničke havarije obuhvaća institut zajedničke havarije, koji je po svojoj pravnoj prirodi obveznopravni odnos, koji nastaje kada u jednoj izvanrednoj situaciji određeni interesi, odlukom zajedničkog zastupnika, pretrpe žrtvu ili podnesu trošak (vjerovnička masa), koja žrtva ili trošak su istodobno bili učinjeni u korist drugih interesa (dužnička masa) involviranih u zajedničkom pomorskom pothvatu. Temeljem takve situacije nastaje međusobna obligacija da se razdiobom snošenih žrtava ili učinjenih troškova prebaci snošenje tog negativnog efekta ravnomjerno na sve učesnike plovidbenog pothvata.

Činom zajedničke avarije nastaje između sudionika u pomorskom pothvatu pravni odnos ex lege, iako ne smijemo zaboraviti činjenicu da u slučaju kada se stranke sa ugovorom pozovu na YAP ili neke druge standardne uvjete da će biti primjenjena na međusobne odnose u slučaju nastupa čina zajedničke havarije da se radi o obvezama »ex contractu«. Svoj razlog postanka instituta zajedničke havarije ima u specifičnim okolnostima i opasnostima koje su imanentne plovidbi morem.

Institutom zajedničke havarije utvrđuje se sljedeće:

- a) Kada će se smatrati da postoje žrtve ili troškovi koje treba nadoknaditi putem doprinosa (kontribucije).
- b) U kojem omjeru i na koji način će se utvrditi obveza na plaćanje doprinosa od strane učesnika u pothvatu.

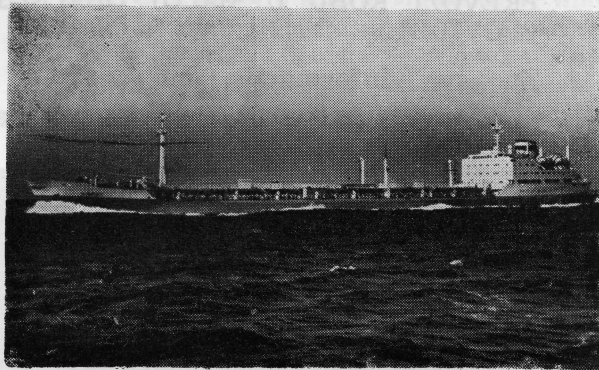
Institut zajedničke havarije je predstavljao temelj disperzije rizika plovidbe izvan onog interesa koji je individualno pretrpio štetu, ali još uvijek unutar sudionika određenog plovidbenog pothvata.

U tome se na određen način očituje da je institut zajedničke havarije još prije nego što se djelatnost osiguranja, kao privredni posao pojavila, obavljao djelomično funkciju osiguranja. Ima dosta autora koji zauzimaju stajalište da je zapravo zajednička havarija preteča osiguranja kao privredne djelatnosti na moru, s bitnom razlikom da u slučaju nastupa određenih rizika određeni subjekt izvan direktnih sudionika u pomorskom pothvatu preuzima

obvezu da uz naknadu indemnificira onoga koji je štetu pretrpio.

Razlike i po funkciji, po sadržaju i učincima između instituta zajedničke havarije i djelatnosti osiguranja su ogromne, ali one su međusobno isprepletene, pa i u stanovitom smislu i povezane. Činjenica je da bi važnost instituta zajedničke havarije bila daleko značajnija, u danas nezamislivoj pretpostavci da nema osiguranja, bez dvojbe umanjuje značaj instituta zajedničke havarije i nije isključeno da u daljnjem razvoju društvenih prilika, koji čini se još uvijek nije tako blizak i neposredan, institut zajedničke havarije iščezne sasvim pred nastupanjem, pa i ekspanzijom osiguranja u pomorstvu koje historijski gledano u svom rastu sigurno i eskalativno kroči dalje prodiranjem u najsuptilnije pore privredne djelatnosti.

Kod toga treba voditi računa da i u smislu načela građanskog prava tzv. instituta neopravdanog obogaćenja, postoji pravo onog čija je imovina žrtvovana da traži naknadu za izgubljenju imovinu, jer bi se inače radilo o neopravdanom obogaćenju osoba čija je imovina podnesenom žrtvom spašena.



Zajednička havarija u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi

Našim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (u daljnjem tekstu Zakon) provedena je u nas kodifikacija pomorskog prava.⁷ Na današnjem stupnju razvoja društvenih odnosa na moru bilo je neizbježno obuhvatiti reglementiranjem i pravni institut zajedničke havarije.

I što se tiče pomorske plovidbe i u pogledu unutrašnje plovidbe Zakonom se u cjelosti dosljedno respektira volja stranaka, ali se kod toga sasvim opravdano dvojako pristupa.

Uvažavajući činjenicu da je institut zajedničke havarije u pomorskoj plovidbi općenito usvojen, odredbom čl. 796. predviđa se primjena normi Zakona spomenute glave na pomorsku plovidbu (izuzev plovidbe čamaca) ako među strankama nije drukčije ugovoreno. Naprotiv odredbe kojima se regulira institut zajedničke havarije primijenit će se na unutrašnju plovidbu i na pomorske čamce samo ako je to između stranaka izričito ugovoreno. Izneseno rješenje je pravilno jer slijedi općenito prihvaćeno ponašanje u praksi, bez namjere da se proširuje polje primjene instituta zajedničke havarije u sferu gdje do sada taj institut nije široko afirmiran.

Naime, po prirodi same stvari u odnosu na pomorske čamce, zbog relativno male vrijednosti imovine, koja se kao teret može nalaziti na pomorskom