

# Zajednička ili generalna havarija

## Uvod

Pod pojmom havarije ili avarije danas se u govornom jeziku podrazumijeva svako oštećenje ili žrtva, te svaki gubitak i trošak, dakle uopće umanjene u vrijednosti nečije imovine, ali uvijek uz ograničenje da se radi o imovini koja učestvuje u transportu. To je ujedno i objašnjenje pojma havarije shvaćenog u ekstenzivnom smislu, a njegov izraz se u najnovije doba sve više udomaćuje i u cestovnom, zračnom i željezničkom transportu gdje je preuzet iz pomorstva.

U pomorstvu pojam havarije u najširem smislu ima isto značenje. Javlja se u srednjem vijeku i upotrebljava se u statutima mnogih gradova Sredozemlja, a uz vrlo šarolike i raznovrsne definicije. Međutim, najčešće se ipak izrazom havarija ili avarija označuje jedan od najstarijih pomorsko-pravnih instituta. Kod toga je potrebno već uvodno konstatirati da je pravni institut havarije u pomorskom pravu mnogo stariji nego sam njegov izraz kako dopire do naših dana, iako se starost izraza već mjeri stoljećima. Akademik Brajković ističe da je institut zajedničke havarije star koliko je stara mediteranska civilizacija i pomorska plovidba.<sup>1</sup>

## Razvoj instituta zajedničke havarije

Nas interesira uži oblik pojma havarije i to onaj koji je nastao u pomorstvu i kojeg označavamo izrazom zajednička havarija ili generalna havarija. Zahvaljujući Justinijanovim Digestama sačuvan je tekst *De lege Rhodia de jactu*, čije nastajanje se procjenjuje da datira čak više od jednog milenija prije Justinijanove kompilacije. Pardessus navodi da *De lege Rhodia de jactu* vuče svoje porijeklo još od starih Feničana, ali osobitu važnost i značaj *De lege Rhodia de jactu* sastoji se u činjenici da je u ovom pravnom izrazu sadržana bit pravnog instituta zajedničke havarije, a to je utvrđivanje obveze da svi koji se učinjenom žrtvom koriste, doprinose u snošenju gubitka onima koji su snošenjem žrtve pretrpjeli gubitak.

U Justinijanovim Digestama osim teksta *De lege Rhodia de jactu* sačuvano je nadalje oko dvadesetak sudova i mišljenja istaknutih rimskih pravnika (Labeo, Salimus, Ofilius) koji su vrlo koncizno i lucidno precizirali za koje štete i žrtve postoji osnov za naknadu od strane spašene imovine, kako broda tako i tereta i druge imovine na brodu, te načina i kriterija za utvrđivanje iznosa kojeg treba nadoknaditi, te ustanovljenje vrijednosti obveze na doprinosenje. Tako na pr. uz najčešće obrađivani slučaj bacanja tereta u more navodi se da treba nadoknađivati žrtve jarbola, iznose plaćene gusarima s naslova otkupnine, štete tereta na brodicama koje su angažirane radi odterećenja broda itd.

Za objasniti današnji koncept zajedničke havarije nezaobilazno se mora spomenuti *Nomos Rodion Nautikos*, koji sadržava zbirku običajnog pomorskog prava. *Nomos* je u odnosu na institut zajedničke havarije zanimljiv stoga što se u ovom pravnom izvoru manifestira da obveza nadoknađivanja pretrp-

ljene štete onima čija je imovina namjerno žrtvovana od strane onih koji su se tom žrtvom koristili proistječe iz činjenice zajedništva interesa svih sudionika, koji su se radi ostvarivanja koristi udružili u određenom pomorskom pothvatu. Dakle to zajedništvo radi ostvarivanja koristi učesnika u zajedničkom pomorskom pothvatu rezultira zajedničkim snošenjem određenih rizika i utvrđujući obvezu međusobnog doprinošenja u smislu načela da zajedništvo samo po sebi, pa i onda kada je dobrovoljno, nosi i dobro ali i zlo.

Institut zajedničke havarije određuje načela, mjerila i kriterije doprinošenja, »quod pro omnibus datum est« tj. za podnošenje žrtve i troškova od strane onih interesa koji su se određenim podnesenim žrtvama koristili.

Još od Emerigona u francuskoj pravnoj doktrini se smatra da se osnov prava zajedničke havarije objašnjava općim načelima prirodne pravde. Engleski sudac C. J. Abbot u slučaju »Ilmonds V. White« (1824) je ustvrdio »Princip zajedničke havarije je vrlo starog porijekla i općenito je prihvaćen u trgovačkom svijetu.« U vrlo često citiranom slučaju iz britanske judikature »Star of Hope« (1869) se konstatira da obveza na doprinos u zajedničkoj havariji počiva na pravdi, jer je teško održivo da jedna osoba treba biti oštećena određenom radnjom koja je bila nužna radi zajedničkog spasa. Prema tome oni koji su se tom žrtvom koristili moraju učestvovati u snošenju namjerno podnesene žrtve.

U našim krajevima institut zajedničke havarije je bio reglementiran u statutima pomorskih gradova pod utjecajem standarda ponašanja u pomorstvu istočnog Mediterana. To ujedno svjedoči o razvijenosti brodarstva i uopće pomorstva na našim obalama.

Pojam havarije se razrađuje u statutima Splita, Krka, Dubrovnika, Zadra, Skradina, Hvara i Raba, i u to doba (XII—XVI) stoljeće izraz *avarea* je sinonim za pravni institut zajedničke havarije. Tako u statutu Krka brod doprinosi u zajedničku havariju sa jednom polovinom a u statutu Dubrovnika sa jednom trećinom vrijednosti.<sup>2</sup> Time se manifestira privilegiranost brodovlasničkih interesa u odnosu na interese tereta, i takovo stanje prevladava sve do donošenja York-Antwerpenskih pravila.

U materiji zajedničkih havarija u našim prostorima nema nikakvih noviteta sve do dolaska Francuza, koji u najvećem prostoru našeg priobalnog područja formiraju tzv. Ilirske provincije, gdje je kao pozitivno pravo najprije promulgirana *Ordonnance de la marine merchande* iz 1681, a nakon toga druga knjiga Napoleonovog *Code de Commerce* 1807, koji je u predmetnoj materiji ostao na snazi i za vrijeme austrijske vladavine.

Dio XI knjiga druga Napoleonovog trgovačkog zakonika od 17. VII 1908. sadržava temeljne odredbe o havarijama općenito, te o zajedničkim havarijama posebno.

I u Napoleonovom trgovačkom zakoniku se vrlo naglašeno zadržava protekcionizam jer se odredbom

iaako je došlo do konačnog fizičkog razdvajanja.

2. Izvanrednost žrtve ili troška je sasvim prirodno obilježje zajedničke havarije. Naime, ono što je po redovnom slijedu događaja, po uobičajenim uvjetima plovidbe ili po konkretnim prilikama putovanja predvidivo i normalno za očekivati da će nastati ne može biti valjan osnov za nastanak obveze na doprinos u zajedničku havariju. Poslovnost i ekonomska ravnoteža poslovnih partnera nalažu da se uobičajni, predvidivi i redovni izdaci ukalkuliraju unaprijed i rasporede na sudionike u plovidbenom pothvatu. Osnovanost žrtve ili izvanrednog troška kojeg je potrebno podnijeti da bi se zbog nastupa nekog izvanrednog događaja omogućilo nastavljanje započetog putovanja ocjenjuje se također prema koristi i uspjehu koji su postignuti u otklanjanju prijeteeće propasti i pogibelji ili nepovoljnih promjena na imovini koja je involvirana u zajedničkom pomorskom pothvatu. Izvanrednost žrtve i izvanrednost troška je *questio facti* i vrednuje se prema konkretnim okolnostima svakog pojedinog slučaja i ovo obilježje mora biti ispunjeno skupa odnosno kumulativno sa svim ostalim bitnim obilježjima zajedničke havarije.

Ovdje treba naglasiti da teret dokaza leži na onom sudioniku koji je podnio izvanredni trošak ili žrtvu i zahtijeva primitak nadoknade kroz doprinos zajedničke havarije. Ovo se predviđa Pravilom »P« York-Antwerpena. Naš Zakon ne sadržava adekvatnu odredbu i s obzirom na načelo *Actori incumbit probatio*, odgovarajuća odredba nije ni potrebna. Time ne mislimo kazati da je odredba »E« YAP-a suvišna, budući da je potrebno voditi računa da se York-Antverpenska pravila imaju primjenjivati u različitim pravnim sustavima.

Usporedbom odredaba našeg Zakona i YAP-a možemo zapaziti da naš Zakon upotrebljava pojmove šteta i trošak (čl. 797, 798 itd.) dok Pravila York-Antwerpena upotrebljavaju na odgovarajućim mjestima pojmove žrtva (*sacrifice*) i trošak (*expenditure*). Smatramo ne samo boljim i prikladnijim, nego i pravilnijim upotrebu izraza žrtva. Naime, u tretiranoj materiji radi se isključivo o imovinskim, materijalnim odnosno novčanim kategorijama i u našem pravnom sustavu imovinska šteta javlja se u dva oblika i to obična šteta ili *damnum emergens* i izmakla korist ili *lucrum cessans*. Šteta u svom potpunom obliku izmakle dobiti je u pravilu eliminirana iz pravnog instituta zajedničke havarije. U tom smislu Pravilom »C« YAP se izričito isključuje pripustivost u vjerovničku masu zajedničke havarije bilo kakvog elementa izgubljene dobiti, na pr. gubici uslijed zakašnjenja, dangube broda ili gubitka tržišta. Sigurni smo da nije bila intencija našeg zakonodavca da se elemenat štete u obliku izgubljene dobiti ili izmakle koristi restituira u institut zajedničke havarije i zbog toga smatramo da bi bilo sretnije i pravilnije rješenje da je i naš zakonodavac umjesto izraza šteta u odgovarajućim odredbama kojima se tretira institut zajedničke havarije upotrebljavao izraz žrtva.

Osim toga, ovdje se radi zaista o izvanrednoj situaciji gdje pravni poredak ne samo omogućuje, nego i pruža zaštitu »namjernom činjenju štete«.

Leksikalno to bi moglo značiti da je onaj koji namjerno radi štetu ne samo štetnik nego zapravo štetočina. Po našem shvaćanju izrazi »šteta« i »žrtva« nisu sinonimi i smatramo da bi u materiji koja je predmet našeg razmatranja bolje i adekvatnije odgovarao izraz »žrtva«.<sup>9</sup>

3. Stvarna opasnost. Obligacioni odnos zajedničke havarije nastaje iz činjenice da se pod prijetnjom nastupanja određene opasnosti svjesnom i namjernom radnjom podnese određena žrtva ili trošak. Opasnost treba u pravilu prijetiti svim sudionicima pomorskog pothvata. Naš Zakon pravilno upotrebljava pojam »STVARNE OPASNOSTI« koja im zajednički prijeti, dok u Pravilu »A« YAP se upotrebljava izraz PERIL i treba konstatirati da nema atributa »real«. Opasnost doista mora biti stvarna tj. realno objektivno postojeća. To znači da žrtva ili trošak kojeg je zapovjednik učinio u zabludi i egzistentnosti opasnosti neće biti pripustiva u vjerovničku masu zajedničke havarije. Ilustracije radi zanimljivo je spomenuti slučaj iz judikature SAD »The West Imboden« (1936). Naime, u pogrešnoj pretpostavci da je u jednom broskom skladištu došlo do požara tereta zapovjednik je naredio da se skladište naplavi vodom i parom, uslijed čega je kasnijim pregledom ustanovljeno da je teret oštećen tom radnjom zapovjednika, ali isto tako je bilo ustanovljeno da nikakvog požara nije ni bilo. Američki sud je sasvim pravilno presudio, da budući nije bilo požara nije bilo ni opasnosti koja bi iziskivala naplavljivanje skladišta, pa prema tome da nema valjanog osnova za nadoknađivanje štete na teretu kroz doprinošenje u zajedničkoj havariji. Isto rješenje zauzeto je u britanskoj judikaturi u slučaju »Joseph Watson & Son Ltd. v. Finemans Funds Insurance« (1922).<sup>10</sup>

Neki autori zastupaju stanovište da opasnost ne treba biti neposredna, ali ipak se navodi u obrazloženju uz Nacrt zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi,<sup>11</sup> da opasnost mora biti neposredna. To znači da se ukazuje kao moguće da šteta može nastupiti nakon kratkog vremena. Na pr. u slučaju nasukanja broda u zaštićenom području, gdje se ne može razviti jak vjehar, a niti snažni valovi, na »mekom« i relativno ravnom dnu, s tim da se iz udaljenog ušća rijeke mogu očekivati tek za nekoliko tjedana, pa čak i mjeseci, nabujale vode, koje će nanijeti novi mulj i pijesak, koji mogu kasnije znatno otežati, pa čak i onemogućiti odsukavanje broda. Dakle radi se o okolnostima, gdje je opasnost stvarna, ali bez svojstva neposrednosti. Međutim i u takvom slučaju troškovi odsukivanja broda, tegljači itd., ili troškovi iskrcaja tereta da bi se brodu umanjio gaz, te olakšalo odsukivanje broda, kao i troškovi popravaka oštećenog broda nastalog forsiranjem glavnog stroja radi odsukivanja broda, bit će priznati kao troškovi ili žrtve zajedničke havarije.

U pogledu ocjene neposrednosti pa i opsega odnosno intenziteta opasnosti zapovjednik je ovlašten i dužan postupati pažnjom prosječno dobrog zapovjednika. Zapovjednik koji je suočen sa pogibelji koja prijeti imovini koja je povjerena njemu ne smije oklijevati da poduzme određene radnje koje on smatra potrebnim, da otkloni takovu opasnost pa i onda kada ona ne prijeti iminentnosti nastupanja.

Zapovjednik je dužan postupati u dobroj vjeri i razborito oslanjajući se na vlastito iskustvo i iskustva drugih, dakle oslanjajući se na dobru pomoćnu praksu. Zapovjednik mora sam i ovlašten je prosuditi i procijeniti što je pravi i najbolji trenutak da se poduzme potrebna radnja. Lowndes vrlo slikovito navodi oslanjajući se na praksu britanskih sudova da je opasnost (danger) isto što i pogibelj (peril) i da ne mora biti neposredna, ali mora biti znatna a ne beznačajna, i mora biti stvarna a ne imaginarna.<sup>12</sup>

4. Namjernost i razumnost čina. Već sama upotreba pojmova žrtve odnosno troška ukazuje da čin zajedničke havarije mora biti rezultat namjerne odluke zapovjednika, tj. njegov voljni akt usmjeren da se svjesno učini određeni trošak ili podnese žrtva radi spasa ili na dobrobit imovine koja mu je povjerena na čuvanje, tj. broda i tereta. Prema tome štete nastale djelovanjem slučaja ili više sile ili drugih vanjskih faktora ne mogu imati karakter zajedničke havarije. Pitanje se postavlja da li osim zapovjednika može donijeti odluku o činu zajedničke havarije i neka druga osoba.

Naš Zakon u čl. 797. izričito zahtijeva da »šteta« bude učinjena ili uzrokovana od zapovjednika broda ili druge osobe koja ga zamjenjuje. Smatramo da nije opravdano insistirati da je čin zajedničke havarije rezerviran isključivo za zapovjednika broda ili drugu osobu koja ga zamjenjuje i čini nam se da spomenuta formulacija u našem Zakonu nije sretno rješenje i može u praksi unositi zabunu. U daleko najvećem broju slučajeva čin zajedničke havarije bit će poduzet osobno od strane samog zapovjednika broda (magistar navis), a ponekad doista iznimno i od osobe koja zamjenjuje zapovjednika. I najekstenzivnijom interpretacijom može se ovo pravo na odluku proširiti i na svakog člana posade, pod uvjetom da u danim okolnostima razborito postupi i da ponašanje takovog člana posade, pa i običnog mornara, bude kasnije ratihifirano od strane zapovjednika. Međutim ni ekstenzivna interpretacija teksta našeg zakona neće biti od pomoći da se pravne posljedice čina zajedničke havarije dopuste i u situaciji, kada sam čin zajedničke havarije bude poduzet i od osobe koja nije ni član posade broda, jer takvo rješenje ne odgovara naravi same stvari. U potporu našeg zauzetog stava moramo se poslužiti sa primjerom. Brod se nalazi u luci prive-

zan uz obalu, a iznenadni požar bude zapažen sa obale. Uslijedi promptna intervencija vatrogasaca i prije nego što zapovjednik ili bilo tko drugi od posade pozove vatrogasce. Intervencijom vatrogasaca postigne se uspješni rezultat, ali prilikom gašenja prouzroči se šteta na teretu, ili dijelu tereta ili brodu. Ne vidimo nikakvog razloga da se na izloženu situacije ne primjene načela koja vrijede za zajedničku havariju sa svim posljedicama koje iz toga proistječu. Ovakovo shvaćanje je konsistentno sa temeljnim načelima Pravila York-Antwerpena, jer se definicija čina zajedničke havarije u YAP — daje bezlično.

Talijanski Zakonik o plovidbi sadržava, u usporedbi sa našim Zakonom nešto blažu formulaciju i u čl. 469. se definira . . . . radnje poduzete od zapovjednika, ili drugih u njegovo ime . . . . U britanskoj judikaturi je na nedvojben način riješeno ovo pitanje i prihvaća se da žrtvu, koja po svojoj prirodi se nadoknađuju u zajedničkoj havariji, može narediti da se podnese i od osobe koja je »a stranger to the adventure«.

Razmatrajući ovaj problem u kontekstu razvoja svjetske prakse želimo upozoriti na tendencije koje se javljaju, a koje na jasan način ukazuju da, uz zapovjednika i osobe koje njega zamjenjuju na brodu, odluku o troškovima i žrtvama koje će biti priznati u zajedničku havariju uvijek pod uvjetom da je postignut koristan rezultat, mogu donijeti i subjekti izvan broda. To će biti organi lučke vlasti i brodovlasnik odnosno brodar i druge osobe koje nastupaju u njegovo ime. Što se tiče organa lučke vlasti, primjera radi, navodimo ranije spomenutu situaciju gašenja požara i angažiranja vatrogasaca od strane lučkih vlasti, mimo zapovjednika ili osobe koja zamjenjuje zapovjednika. U pogledu brodovlasnika odnosno brodara, kao inicijatora ili glavnog aktera za podnošenje troška koji je po svojoj prirodi pripustiv u zajedničku havariju u britanskoj judikaturi i doktrini iznosi se slijedeća argumentacija. Brodovlasnik je poslodavac zapovjednika i shodno tome je ovlašten, da prema prilikama, u okviru ovlaštenja koje je sam povjerio zapovjedniku, može sam donositi odgovarajuće odluke.<sup>13</sup> To se odnosi na pr. na angažiranje tegljača, spasavatelja, ponekad izbora luke skloništa, mjesta izvršenja privremenih popravaka, itd. Pravna argumentacija iznesenog rezoniranja, čini nam se, nije osobito uvjerljiva, jer je



**CROATIA**  
zajednica osiguranja  
imovine i osoba n. sol. o.

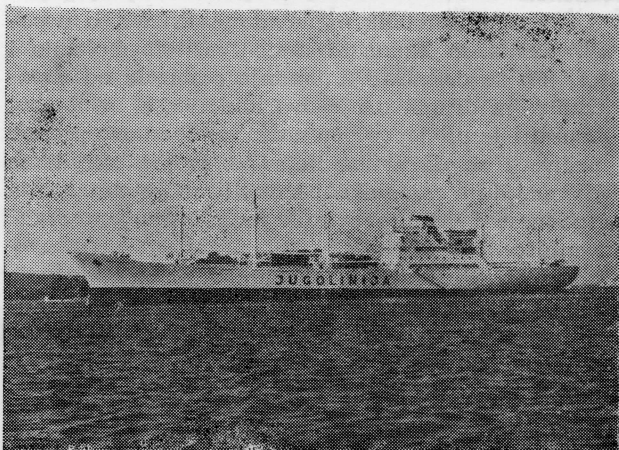
**DUBROVNIK**

**PUT MARŠALA TITA 69**

**OSIGURANJE ROBE U POMORSKOM, KOPNENOM I  
ZRAČNOM PRIJEVOZU, OSIGURANJE BRODOVA I  
USLUGE STRANIM OSIGURAVAJUĆIM DRUŠTVIMA.**

zapovjednik, dok se teret nalazi na brodu, i zastupnik interesa tereta *via facti*, a također ima i neke prerogative organa vlasti.

Naše mišljenje da objektivne okolnosti i prilike svakog pojedinog slučaja, u slijedu izvanrednosti situacije, mogu opravdati, da u pogledu subjekta koji donosi odluku o činu zajedničke havarije ili odgovarajućeg troška odnosno žrtve, težište treba staviti na svojstva namjernosti i razumnosti čina odnosno ponašanja, a ne na svojstva funkcije u kojoj sam zapovjednik donosi određenu odluku.<sup>14</sup>



5. Zajednički spas. U razdoblju između 1970—1974. godine, dakle u fazi priprema za posljednje izmjene i dopune York-Antwerpenskih pravila, vodile su se vrlo intenzivne rasprave da li uz pojam »common safety« — spasa, treba u temeljna načela umijeti i pojam »common benefit« — koristi ili dobrobiti. Konačno je zauzet stav da u slovom označenim pravilima nije potrebno unositi »common benefit«, jer bi se time znatno širili kriteriji o pripustivosti određenih troškova u vjerovničkoj masi zajedničke havarije. Zauzeto je ispravno stajalište da u mnogim brojem označenim pravilima koja tretiraju pojedine situacije pojam opće koristi ili dobrobiti, a ne samo spasa, je već inkorporiran u ukupnost instrumenta, i to u onoj mjeri u kojoj je to potrebno pomorskoj zajednici. Dosljedno provodeći sustav koristi, u zajedničku havariju se priznaju i troškovi što su nastali nakon postignutog spasa, a u svrhu sigurnog nastavka započetog putovanja i uspješnog dovršenja putovanja, ali pod uvjetom da su neposredna posljedica čina zajedničke havarije. Naš Zakon u definiciji pojma upotrebljava izraz — . . . . »radi spašavanja imovinskih vrijednosti«, ali pozivajući se u pogledu materijalnih odredaba na općeprihvaćene međunarodne pomorske običaje, primjenjivat će pojedinačna rješenja u kojima se respektiraju kriteriji koji udovoljavaju sustavu opće koristi.

U vezi sa upotrebljenim izrazom spašavanja imovinskih vrijednosti iz čl. 797. toč. 1. korisno je spomenuti, da prema odredbi čl. 803. toč. 1. u dužničku masu ne ulaze predmeti za osobnu upotrebu posade i prtljaga putnika za koju nije izdana prtljažnica ili teretnica.

## Zajednička havarija i nagrada spašavanja

Prostor ne dopušta da se bavimo pojedinim pitanjima žrtava i troškova zajedničke havarije. Ipak smatramo potrebnim ukratko spomenuti vezu između zajedničke havarije i nagrade spašavanja, naročito u kontekstu rješenja zauzetog počam od 1974. godine.

Naime, novo pravilo VI o nagradi ili naknadi spašavanja po prvi put 1974. godine ulazi u Pravila York-Antwerpena, a time i institut spašavanja u zajedničku havariju.<sup>15</sup> Dakle dva vrlo stara i potpuno odvojena i samostalna instituta pomorskog prava, koja su često nastajala kao posljedica istog događaja, a izrastala kao rezultat istog čina, u Hamburgu su povezana i na formalan način. Pravilo VI YA 1974. predstavlja jedno tehničko rješenje koje utječe neposredno na način, a ponekad i na omjer međusobnog obračuna, a time i na visinu doprinosa u zajedničku havariju involviranih sudionika.

Potrebno je konstatirati da u slučaju kada operacija spašavanja broda završava u istom mjestu gdje završava i zajednički pomorski pothvat, tj. u krajnjoj luci iskrcanja tereta, u pravilu neće biti razlika u omjeru doprinošenja, jer nema razlika u kontribuirajućim vrijednostima u usporedbi sa spašenim vrijednostima imovine. Međutim, kada mjesto završetka operacije spašavanja ne koincidira sa mjestom završetka putovanja, a to će biti vrlo čest slučaj, moguće su razlike u spašenim vrijednostima svakog pojedinog interesa u odnosu na vrijednosti u vrijeme i u luci gdje se završava zajednički pothvat.

Troškovi nagrade spašavanja prema Pravilu VI YA bit će raspoređeni u zajedničkoj havariji prema vrijednosti imovine na odredištu, tj. u vrijeme i mjestu gdje se završava zajednički pothvat, tako da u slučaju kada se te vrijednosti razlikuju od onih u mjestu i u vrijeme završetka operacije spašavanja, prevladavaju u pogledu međusobnog obračuna mjera koja vrijede za zajedničku havariju.

Kako se ovdje radi o mogućim razlikama, koje se ne mogu eliminirati osiguranjem tzv. interesa zajedničke havarije potrebno je u praksi pažljivo pratiti da se na vrijeme otklone ili smanje moguće razlike.

Pravila York-Antwerpena 1974. nisu dobila na kvaliteti time što je uvršteno pitanje nagrade spašavanja sa rješenjem koje nam se nudi u sadašnjem tekstu Pravila VI.

Rješenje je preuzeto iz tzv. Rules of Practice londonskih adustera G/A, ali ako bi uvažavali samo jurističke razloge onda ne možemo zaključiti da je sadašnje rješenje ujedno i sretno, odnosno pravilno rješenje. Svaki consensus ima svoju cijenu, a u ovom slučaju je plaćena na račun unificiranosti.

## Naplata doprinosa zajedničke havarije u slučaju sudara brodova

U razmatranoj situaciji polazimo od činjenice da se sudar javlja kao događaj, odnosno kao neposredni uzrok, zbog kojeg je podnesen kakav trošak ili žrtva zajedničkih havarija.

Prava i obveze stranaka iz zajedničke havarije, pa prema tome i pravni položaj subjekta s obzirom na plaćeni doprinos zajedničke havarije, radi sudara

brodova, treba razmotriti odvojeno od vanugovornog odnosa za štetu u slučaju sudara. Tu se radi o dva potpuno odvojena pravna odnosa, i to između različitih subjekata, pa ih radi toga treba odvojeno i promatrati. Povezanost ovih dvaju odnosa postoji u tome što i u jednom i u drugom pravnom odnosu u obzir za naknadu, odnosno za likvidaciju, dolaze u pravilu isti izdaci. Međutim, ona se ne poklapa ni u obujmu, a ni u visini, jer se priznaje i nadoknađuje prema različitim načelima i različitim kriterijima. Situacija je već po svojoj prirodi kompleksna, a posebno bi se komplicirala ukoliko se istaknuta dva odnosa ne bi promatrala i riješila u svakom pojedinom slučaju odvojeno, a naročito u slučajevima podijeljene krivnje.

U stranoj doktrini i judikaturi stajališta su podijeljena da li ima pravo na naknadu štete onaj subjekt čija je imovina sudarom umanjena time što je bio dužan platiti stanoviti doprinos u zajedničku havariju, te se navodi da se u praksi zauzimaju divergentna i suprotna rješenja. U britanskom pravu od 1947. godine kao vladajući precedent o ovom pitanju citirala se odluka »The Marpessa (1891)«, prema kojoj se krivac za sudar nije smatrao dužnim dati naknadu za plaćeni doprinos u zajedničkoj havariji, budući da se smatralo da ovi troškovi, odnosno šteta, nisu neposredna posljedica sudara. Tek je 1947. godine, u sporu Greystoke Castle v. Morrison Steamship Co »The Cheldale« 1947. Kuća lordova, i to većinom glasova od 3:2, zauzela suprotno stajalište.

Nesumnjivo je da je pravni odnos iz zajedničke havarije, koji postoji između brodarka drugog broda i njegovih kontrahenata, za štetnika »res inter alios acta«. Usprkos tomu smatramo ispravnom i slijedeću konstataciju, a to je da se preko zajedničke havarije, u položaju oštećenika može naći i takav subjekt koji inače od sudara nije pretrpio neposrednu štetu, nego tek posrednim putem, tj. dužnim plaćanjem doprinosa u zajedničku havariju.

Po našem mišljenju, onaj subjekt u pravu koji je opterećen uplatom dužnog doprinosa u zajedničkoj havariji u vezi sa sudarom, ima neposredni zahtjev za naknadu štete od krivca za sudar, a taj po svom pravnom karakteru spada u red regresivnih prava.

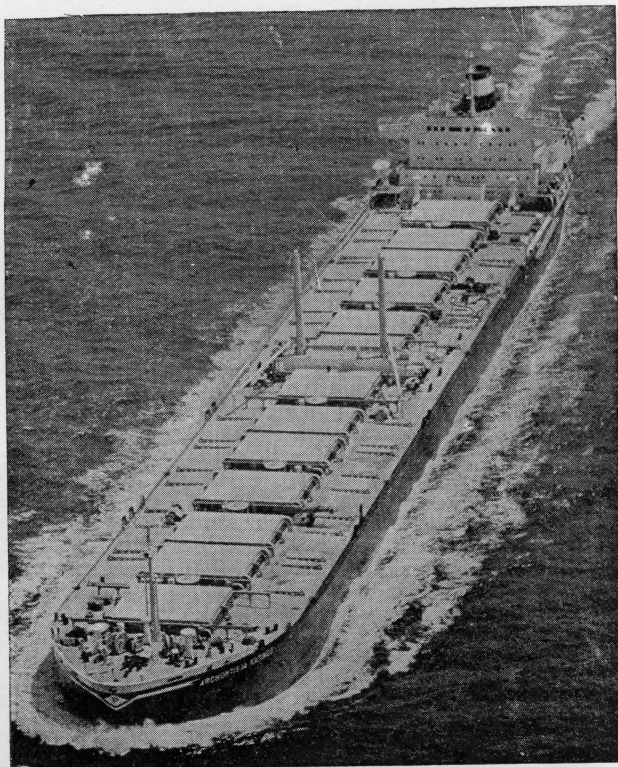
Naime, djelovanjem ugovornog mehanizma izričito stipuliranog, ili u nedostatku toga snagom primjene pravnih pravila na ugovorene odnose, a u slučaju kad je čin zajedničke havarije poduzet uslijed nekog sudara, dolazi do situacije da određeni subjekt bez vlastite krivnje snosi štetu koja se u konkretnom slučaju sastoji u isplati dužnog doprinosa u zajedničkoj havariji. Po našem shvaćanju oštećeniku, u visini plaćenog doprinosa u zajedničku havariju, pripada pravo na naknadu plaćenog iznosa od krivca za sudar, tj. od štetnika, a prema općim načelima o odgovornosti za sudar. Time onaj čija imovina sudarom nije pretrpjela direktnu štetu, isplatom dužnog doprinosa u zajedničkoj havariji ulazi u prava neposrednog oštećenika. To je situacija slična subrogaciji do koje dolazi u odnosima iz poslova osiguranja, kad osiguratelj isplatom svoje ugovorne obveze osiguraniku »ulazi« u pravo ovoga prema krivcu za sudar.

U našem slučaju po pravnoj prirodi subrogacije

subjektivno pravo na naknadu štete prelazi od neposrednog oštećenja (čije je potraživanje dijelom podmireno, ali ne od krivca za sudar) na subjekt koji je doprinosa u zajedničku havariju, a tim da štetnikova obveza na popravljivanje štete ostaje nepromijenjena.

Ako se na izloženi način priđe tretiranom problemu, smatramo ispravnim da se onom subjektu koji je uslijed sudara bio obavezan na isplatu doprinosa u zajedničku havariju, prizna položaj oštećenika u pravnom odnosu odgovornosti za vanugovornu štetu s valjanim zahtjevom za naknadu štete, pod uvjetom da štetnik nije već prije ispunio svoju obvezu. Ovaj zahtjev konkurrira sa zahtjevima neposrednih oštećenika za štetu u onom dijelu u kojem su primili kontribuciju za štetu koja im je priznata u vjerovničkoj masi zajedničke havarije. Dosljedno tome naknadom štete neposrednom oštećeniku štetnik se u potpunosti oslobađa svoje obveze, a istovremeno oštećenik gubi pravo da mu se za tako refundirani iznos štete prizna položaj u vjerovničkoj masi zajedničke havarije.

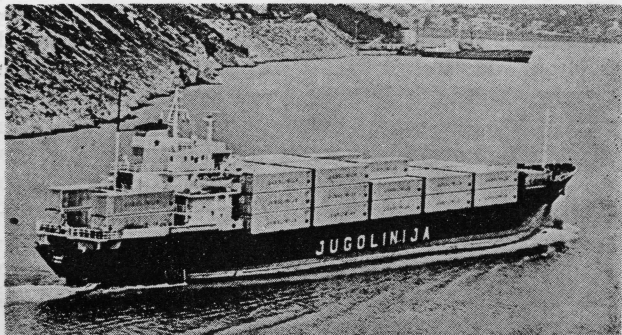
U angloameričkoj judikaturi zauzima se također stajalište da vlasnik tereta ima prema »drugom krivom brodu« izravno pravo na naknadu izdataka koje je on morao snositi u obliku kontribucije u zajedničkoj havariji. Međutim i u slučaju »Sucar-seco«<sup>16</sup> koji je raspravljan pred Vrhovnim sudom SAD 1935. godine, a također i u prije cit. slučaju pred Kućom lordova »The Cheldale« 1947, presuđuje se da se u ovim situacijama ne radi o subrogaciji.



**Konvencija o prijevozu robe morem 1978. i zajednička havarija**

Konvencijom o prijevozu robe morem koja je donesena pod okriljem UNCTAD-a na Diplomatskoj konferenciji u Hamburgu 1978. godine, do sada nije

stupila na snagu. Još je uvijek neizvjesno da li će režim koji se predviđa ovim unifikacijskim aktom postati jednoobrazno opće prihvaćeno pravo većine zemalja svjetske zajednice i time zamijeniti sistem koji pod utjecajem Harter Act-a čvrsto temelji na Konvenciji o teretnici iz 1924. godine. Razmatrajući institut zajedničke havarije kroz njenu ulogu, značaj i funkciju u transportu robe morem, može se sa sigurnošću zaključiti da će polje primjene pravnog



instituta zajedničke havarije biti znatno suženo, de lege ferenda ako i kada režim Konvencije o prijevozu robe morem postane pozitivno pravo, unatoč odredbe čl. 24. st. 1. Konvencije o prijevozu robe morem.

Naime, citiranom odredbom Konvencije o prijevozu robe morem predviđa se da ništa u toj

Konvenciji ne sprečava primjenu odredaba ugovora o prijevozu morem ili propisa nacionalnog prava o ađustiranju zajedničke havarije. Međutim, Konvencija proširuje odgovornost brodarara, te između ostalog eliminira ekskulpaciju brodarara za t. zv. nautičku grešku zapovjednika i članova posade, tako da će, u usporedbi na stanje prema Konvenciji o teretnici iz 1924. zajednička havarija produžiti svoju egzistenciju u neizmijenjenom opsegu samo u slučajevima generalnih havarija, kada je povod za čin zajedničke havarije bio požar ili sudar broda i to samo u omjeru u kojem brod, na kojem se prevozi konkretna oštećena roba, nije kriv za sudar.

Sigurno će biti potrebno, da se pod utjecajem promjena koje će donijeti eventualno stupanje na snagu konvencije o prijevozu robe morem, ocijene efekti kojeg će ovaj novi režim imati odnosno kakovim će posljedicama rezultirati na položaj i značaj, s jedne strane na organizacije osiguranja koje se bave pokrićem rizika carga, a s druge strane na organizacije koje se bave osiguranjem odgovornosti brodovlasnika.

Naše je mišljenje da se bit promjena sada postojećeg režima i onog koji se nudi novom Konvencijom, sa ekonomskog aspekta, rješava na relaciji organizacije cargo osiguranja — osiguranje odgovornosti brodarara, a ne na relaciji brodar (brodovlasnik) — korisnik prijevoza (krcatelji, naručioc, primaoci). U tom pogledu smatramo da još nisu dovoljno iskristalizirani stavovi ni kod nas ni u svijetu.

## BILJEŠKE

<sup>1</sup> Pomorska enciklopedija I, Zagreb 1972, str. 232.

<sup>2</sup> U čl. VII Dubrovačkog statuta iz 1272. nalazi se i slijedeći tekst: »Ako bi se pak desilo da se brod, uslijed vremenskih nepogoda bude morao rasteretiti bacanjem stvari u more, ili bi pretrpio koju štetu od gusara, čitava šteta treba se nadoknaditi putem avarije iz dobara koja se nađu na brodu i od istog broda snižujući mu vrijednost za trećinu«.

<sup>3</sup> Nakon propasti Austro-Ugarske kontinuitet zakonodavstva je ostao nedirnut u staroj Jugoslaviji. Za područje primjene normi pomorskog prava to je bilo izričito potvrđeno članom 10. Uredbe sa zakonskom snagom od 6. IX 1919. o organizaciji pomorske uprave u Bakru. Prema ovoj uredbi svi raniji pomorski propisi ostaju i dalje na snazi.

<sup>4</sup> Jedino se u NR Kini manifestira namjera da se lansira njihov vlastiti tip standardnih pravila zajedničke havarije pod naslovom »Privremena pravila za ađustiranje zajedničkih havarija« ili pod skraćenim nazivom također poznata kao »Peking Adjustment Rules«. Pekinška pravila su donesena od strane Kineskog savjeta za unapređenje međunarodne trgovine 1975. godine. Zapaža se značajan utjecaj YAP na sadržaj Pekinških pravila, ali i to da su mnoga pitanja ostavljena na odluku u diskreciji ađustera.

<sup>5</sup> Kodeks trg. mornarice SSSR čl. 237.

<sup>6</sup> Čl. 64. Britanskog Marine Insurance Act 1906.

<sup>7</sup> Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Sl. list br. 22 od 22. travnja 1977 — Zakon stupio na snagu 1. siječnja 1978.

<sup>8</sup> L. J. Buglass, Marine Insurance and General Average, Cambridge, Maryland, str. 125.

<sup>9</sup> Usporedbe radi definicija pravnog pojma štete u Zakonu o obveznim odnosima (Sl. l. 29/78) čl. 155. glasi: »Šteta je umanjenje društvenih sredstava odnosno nečije imovine (obična šteta) i sprečavanje njihova povećanja (izmakla korist), a i nanošenje drugome fizičkog bola ili straha (nematerijalna šteta).

<sup>10</sup> Lowndes & Rudolf, General Average & York Antwerp Rules, London 1975, str. 28.

<sup>11</sup> Prijedlog za donošenje Plovidbenog zakonika, Beograd 1965, str. 259.

<sup>12</sup> Lowndes & Rudolf, o. c.

<sup>13</sup> Ibid. Australian Coastal Shipping Commission v. Green (1971) str. 35.

<sup>14</sup> Poučan je slučaj ađustiranja G/A »Monte Bello« 1979, na putovanju Rijeka — Nizozemska, nakon što je brod na temelju odluke zapovjednika uplovio u luku Vigo, kao luku skloništa, lučke vlasti naređuju da brod odmah mora napustiti luku, angažiraju tegljača za tu operaciju sa mandatom da se brod sa teretom otegle na udaljenost 50 Nm od obale i tu ostavi. Prije odlaska broda iz luke Vigo zapovjednik i posada napuštaju brod zbog utvrđene nesposobnosti broda za plovidbu. Kontrahenti angažirani da pronađu i dotegle na određite napušteni brod nastupali su na temelju sporazuma sa brodovlasnikom. Svi troškovi, razumno podneseni, s tim u vezi, bili su priznati u vjerovničku masu Z/a.

<sup>15</sup> Staro Pravilo VI YA o preopterećenju jedara, gubitku jedra ili šteta na njima definitivno i potpuno iščezava iz YA pravila slijedeći polagan, ali siguran odlazak jedrenjaka sa prijevoznike pozornice u brodarstvu.

<sup>16</sup> To proizlazi iz slijedećeg citata suca Vrhovnog suda SAD Hughes-a: »The nature of these expenditures and the fact that they are traceable directly to the collision are not changed by the sharing in the general average. That merely affects the distribution of the loss, not its cause. The claim of the cargo-owners for their G/A contribution is not in any event a derivative claim. It accrues to the cargo owners in their own right. It accrues because of cargo's own participation in the common adventure and the action taken on behalf of cargo and by its representative to aver ta peril with which that adventure was threatened. Beig cargos 's own share of the expense incurred in the common interest, the amount which is paid properly belongs in the category of damage which the cargo-owners have suffered by reason of the collision.« 51 LLLLR 238, str. 241.