

Dr IVO GRABOVAC  
Split

## Štete i troškovi povezani s prekrcajem koji se priznaju u zajedničkoj havariji

Pored ostalih uvjeta da bi se neki trošak ili šteta smatrala kao zajednička (generalna) havarija,<sup>1</sup> potrebno je i da postoji povezanost više interesa (između broda i tereta, broda i vozarine, broda, vozarine i tereta). Zajednica interesa traje od ukrcaja do iskrcaja i ne prestaje ako je teret iskrcan zato da bi bio ponovo ukrcan<sup>2</sup> odnosno ako je samo privremeno iskrcan ili prekrčan<sup>3</sup> (u zajedničku havariju računat će se troškovi iskrćavanja i ukrcavanja,<sup>4</sup> određene štete i troškovi odsukanja, stanoviti troškovi u luci skloništa).<sup>5</sup>

Katkada se u zajedničkoj pogibelji za brod i teret a zbog zajedničkog spasa pristupa bacanju tereta u more, s kojim slučajem je izjednačen čin prekrcaja tereta ili dijela tereta na neki drugi brod ili u brodice ako je pri tome odnosno nakon toga oštećen ili izgubljen. U teoriji se ističe da se, nakon što je prekrcaj uslijedio, ne mogu iznositi prigovori o nepriznavanju zajedničke havarije na teretu koji je oštećen ili izgubljen ali koji je bio prvobitno prevožen protivno priznatim trgovačkim običajima<sup>6</sup> (Pravilo I York-Antwerpenskih pravila, 1950). Dio tereta koji je prekrčan na maone ne bi bio uključen u obavezu kontribucije, neovisno o tome što je sretno stigao na kopno, ako je nakon prekrcaja propao brod i ostatak tereta na njemu.<sup>7</sup> Iako se smatra da brod i preostali teret na njemu nisu bili namjerno žrtvovani u cilju spasavanja dijela tereta koji se je već nalazio na maonama ili čamcima,<sup>8</sup> ipak smatramo da se može postaviti pitanje o osnovanosti ovakvog stanovišta s obzirom na princip trajanja zajednice interesa i recipročnog priznavanja u zajedničku havariju šteta na teretu u maoni. Naime, iskrcaj dijela tereta u maone radi zajedničkog spasa ili radi omogućavanja ulaska broda u luku zakloništa, i propast ili oštećenje takvog tereta prije dolaska do obale (pored troškova iskrcaja), smatrat će se zajedničkom havarijom.

Štete na teretu u toku prijevoza maonama u cilju rastečenja broda koji se nasukao u blizini luke odredišta priznat će se za zajedničku havariju (ako postoje ostale pretpostavke) iako se usput pristupilo i predaji tereta<sup>9</sup> koji se prema ugovoru morao iskrcati na obali. Interesantno je da američka praksa kreditira ukupne troškove i štete zajedničke havarije sa redovno ušteđenim troškovima iskrcaja,<sup>10</sup> tj. ovi troškovi će umanjiti vrijednost vjerovničke mase.

Sporno bi moglo biti da li priznati štete u generalnoj havariji ako je inače intervencija maona neizbježna (ili barem uobičajena) a brod se nasukao izvan luke odredišta odnosno u njenoj blizini. Nesumnjivo je da spada u zajedničku havariju šteta nastala izvan mjesta gdje se vrši uobičajeni prijevoz maonama. Ako se šteta desila na mjestu koje leži na normalnom putu prijevoza, tj. između gata i sidrišta broda, ovisi da li je, na primjer, šteta posljedica pretjerane ili inače nepodesne opterećenosti maone a kao rezultat neophodnih i hitnih mjera u cilju spasavanja broda i tereta. Ovakva bi se šteta priznala u zajedničkoj havariji prilikom likvidacije. Ukoliko bi netko od zainteresiranih mogao dokazati da bi se šteta bila dogodila i u toku normalnih operacija, radit će se o partikularnoj havariji.<sup>11</sup>

Da li gubitak ili oštećenje broda imaju za posljedicu zajedničku havariju vozarine? York-Antwerpenska pravila o tome štete kao i nacionalni propisi o zajedničkim havarijama. Predložili bismo slijedeće rješenje: u slučaju zajedničke havarije koja je pogodila brod, gubitak vozarine priznat će se samo u onom iznosu za koji bi originalno ugovorena vozarina bila umanjena (ili potpuno izgubljena) i da je brodar otpremio robu drugim prijevoznim sredstvom (odnosno: ako je otpremio robu drugim prijevoznim sredstvom). Irelevantno je kakva prava pripadaju brodaru u pogledu vozarine u času prekida putovanja. Na primjer, brodar je organizirao transport robe na preostaloj dionici putovanja. Priznaje se samo iznos razlike za koji je umanjena originalno ugovorena vozarina. Ili: u

preostalom dijelu puta teret se može otpremiti samo uz veću vozarinu od ugovorene (primjena principa vozarine za korisno prevaljeni put). Cijeli iznos vozarine bit će priznat u vjerovničkoj masi. Zatim, teret je prekrčan na brod istog brodar (ili je mogao biti prekrčan). Vozarina uopće neće biti priznata kao gubitak u zajedničkoj havariji. Itd.

Ako je umjesto žrtvovanog tereta ukrcan drugi teret, zarađena vozarina novog tereta mora biti uzeta u obzir pri likvidaciji zajedničke havarije. Gubitak iznosa prvobitne vozarine bit će time razmjerno umanjen. U USA se naročito strogo vodi računa da se brodovlasnik ne bi okoristio činom zajedničke havarije.<sup>12</sup>

Katkada se pristupa prekrcaju cijelog tereta ili dijela tereta u luci zakloništa a u cilju uštede troškova koji bi neminovno uslijedili u toj luci i bili priznati u zajedničkoj havariji (supstituirani troškovi).<sup>13</sup>

Američka sudska praksa nije blagonaklona prema priznavanju supstituiranih troškova.<sup>14</sup> Princip usvojen u slučaju »The Hugg« dovodi do ovakve posljedice koja nije pravno opravdana: brod je sa generalnim teretom i vozarinom plaćenom unaprijed prisiljen uploviti u luku zakloništa i dio tereta, radi uštede drugih većih troškova, prekrcati na drugi brod i otpremiti do odredišta. Vlasnici tereta koji je određen za otpremu drugim brodom zbog zajedničke koristi snosili bi sami tako nastale troškove, a vlasnici tereta koji je ostao na brodu izbjegli bi ih.<sup>15</sup>

Ako se teret prekrcava i šalje drugim brodom do odredišta, praktično će se danas rijetko pojaviti pitanje koje pravo treba primijeniti kod likvidiranja zajedničke havarije s obzirom na rasprostranjenu klauzulu o York-Antwerpenskim pravilima. U engleskoj doktrini pravno se diferencira da li je teret reekspedirao brodovlasnik odnosno zapovjednik ili ga je otpremio zapovjednik u svojstvu agenta vlasnika tereta. U prvom slučaju primjenjuje se pravo odredišta (proper law), a u drugom pravo mjesta gdje je putovanje prekinuto; naprotiv, ako je brodovlasnik zadržao pravo lien-a, za ovo procesno sredstvo, ako se istakne u luci odredišta, vrijede pretpostavke luke odredišta.<sup>16</sup>

### BILJEŠKE

<sup>1</sup> Obično se navode slijedeće pretpostavke: izvanrednost događaja, namjernost i razumnost čina, zajednički spas (američka praksa prihvaća koncepciju »zajedničke koristi«), zajednička pogibelj i uspješan rezultat.

<sup>2</sup> Vladislav Brajković: Pomorsko pravo (skripta), Zagreb, 1949, str. 199; Stojan Cigoj: Havarije pomorskog prava, Pravnik, br. 11-12/1956, str. 373; Ivica Jankovec: Pomorske havarije, Beograd, 1965, str. 44.

<sup>3</sup> Ako brod plovi bez tereta, a postoje elementi za zajedničku havariju, zajednica traje od odlaska do dolaska broda (Jankovec, isto, str. 44).

<sup>4</sup> Pravilo XII York-Antwerpenskih pravila, 1950: »Štete i gubici tereta, pogonskog goriva ili zaliha, pretrpljeni pri rukovanju, iskrćavanju, uskladištenju, ponovnom ukrcavanju i slaganju, priznat će se za zajedničku havariju samo i isključivo onda ako je trošak dotičnih mjera priznat za generalnu havariju.«

<sup>5</sup> Pravilo X i XI York-Antwerpenskih pravila, 1950.

<sup>6</sup> Jankovec, isto, str. 66.

<sup>7</sup> Arnould: On the Law of Marine Insurance and Average, thirteenth edition, by Lord Chorley of Kendal, London 1950, vol. 2, str. 854, N° 924. V. čl. 427. Code de commerce; Ladislav Tambača: Pomorske havarije (skripta), Rijeka, 1962, sv. I, str. 23; Cigoj, isto, str. 379; Jankovec, isto, str. 66.

<sup>8</sup> Arnould, isto, str. 854, N<sup>o</sup> 924; Tambača, isto, str. 23; Jankovec, isto, str. 66.

<sup>9</sup> Poseban problem predstavlja priznanje cjelokupnih troškova kada se brod nasukao u blizini luke odredišta, a teret je iskrčan i predan maonama u odredište dok je brod tek naknadno (katkada i nakon dužeg vremenskog perioda) odsukan. V. поближе, Lowndes & Rudolf: General Average and York-Antwerp Rules, eighth edition, by J. F. Donaldson and C. T. Ellis, London, 1955, str. 310.

<sup>10</sup> Leslie J. Buglass: General Average and Marine Insurance in United States, London, 1956, str. 26.

<sup>11</sup> Gérard Gilles: Le transport des marchandises sur al-lèges, Paris, 1958, str. 162.

<sup>12</sup> Buglass, isto, str. 24-26.

<sup>13</sup> V. pravilo X (d) York-Antwerpenskih pravila, 1950. i pravilo 23. Rules of Practice adopted by the Association of Average Adjusters (Lowndes & Rudolf, isto, str. 184-187).

<sup>14</sup> Inače je pravna situacija u ovom pitanju u američkoj judikaturi dosta nesređena (pobliže, Lowndes & Rudolf, isto, str. 311-317).

<sup>15</sup> Lowndes & Rudolf, isto, str. 312. i 315.

<sup>16</sup> Lowndes & Rudolf, isto, str. 195-197.