

RAZVOJ INSTITUTA ZAJEDNIČKE HAVARIJE I YORK – ANTWERPENSKIH PRAVILA S POSEBNIM OSVRTOM NA REVIZIJU PRAVILA IZ 2004. GODINE

VELJKO KOVAČEVIĆ, dipl. pravnik*

UDK 347.799.2 : 341.24
Pregledni znanstveni članak
Primitljeno: 16.6.2009.
Prihvaćeno za tisak: 17.2.2010.

Predmet obrade u ovom članku jest revizija York-antwerpenskih pravila izvršena u Vancouveru 2004. godine kao i njene moguće implikacije na dosadašnju opšteprihvaćenost York-antwerpenskih pravila od strane svih učesnika u pomorskom transportu.

Pisac analizira ključne izmene koje su izvršene u Vancouveru 2004. god., koristeći istorijski metod u nastojanju da utvrdi razloge koji su do tih izmena doveli, ukazujući na neke bitne rasprave koje su obeležile kako period pre inicijative Udruženja za međunarodno pravo (ILA) tako i period rada konferencija, počev od 1864. god. Na samom kraju pokušava da predvidi da li će tako revidirana York-antwerpenska pravila imati i dalje isti uticaj koji su imali do izmena iz 2004. god. s obzirom da je inicijativa potekla samo iz krugova osiguravača, a uz oštro protivljenje predstavnika brogarskih kompanija.

Ključne reči: zajednička havarija, York-antwerpenska pravila, nagrada za spasavanje, privremene popravke.

1. RAZVOJ INSTITUTA ZAJEDNIČKE HAVARIJE

Za potrebe ovog članka poželjno je pre prelaska na meritum stvari razmotriti neka pitanja koja su se tokom rada konferencija javljala kao sporna, a koja su revizijom

* Veljko Kovačević, dipl. pravnik, specijalista za pomorsko pravo, Ministarstvo za infrastrukturu, Nemanjina 22-26, Beograd, Republika Srbija; e-mail: veljkozemun@gmail.com.

iz Vancouvera prvi put dobila svoj današnji izgled. Korišćenje istorijske metode u tretiranju ove problematike čini se korisnim, iz razloga boljeg razumevanja promena koje su izvršene u okviru York-antverpenskigh pravila u Vancouveru 2004. godine.

Iako postoje mišljenja da su pravila o zajedničkim havarijama stvorili Feničani, prve pisane tragove o njima srećemo zahvaljujući Justinijanovim *Digestama* u kojima je sačuvan tekst *De lege Rhodia de jactu*, a koji, u prevodu, glasi:

“Rodijski zakon određuje da ako se teret baci u more u svrhu olakšanja broda, svi će doprinosom naknaditi ono što je dato za opšti interes.”

Ono što se može zaključiti iz ovog citata, jeste ujedno i najveći značaj *De lege Rhodia de Jactu*. Naime, u ovom pravnom izrazu sadržana je bit pravnog instituta zajedničke havarije, a to je utvrđivanje obaveze da svi koji se učinjenom žrtvom koriste, doprinose u snošenju gubitka onima koji su snošenjem žrtve pretrpeli gubitak.¹ S druge strane, kao nedostatak ovog pravnog izvora navodi se da je njime reglementiran samo jedan slučaj koji je dovodio do stvaranja obaveze na kontribuciju u zajedničku havariju, s tim da po opštem uverenju primena ovog instituta ni tada nije bila ograničena samo na bacanje tereta u more već se primenjivao i na druge slične situacije. Pored toga, Jakaša ukazuje i na to da Rimljani nisu shvatili pravi značaj ovog instituta te su koristili pravnu konstrukciju kojom su vlasniku žrtvanog tereta davali pravo na *actio locati* protiv *magistra navis*, koji je prema vlasnicima ostalog tereta imao *actio conducti*.²

Pored ovog, srećemo i nešto stariji izvor, koji potiče iz VIII veka, a to je zbirka pomorsko-pravnih pravila *Nomos Rodion Nautikos*, a koji predviđa nešto drugačije rešenje u pogledu obaveze na plaćanje doprinosa. Naime, po *Digestama*, osnova ove obaveze leži u ugovoru, dok prema *Nomos Rodion Nautikos* ona leži u postojanju zajednice učesnika u pomorskom poduhvatu. Prema tome, ona nije ograničena samo na slučajeve namernog prouzrokovanja štete u trenutku zajedničke opasnosti, već i na čitav niz drugih šteta koje su nastale zbog pomorske opasnosti, sudara i sl. Prema tome, to zajedništvo radi ostvarivanja koristi učesnika u zajedničkom pomorskom poduhvatu rezultira zajedničkim snošenjem određenih rizika i utvrđuje obavezu međusobnog doprinošenja u smislu načela da zajedništvo samo po sebi, pa i onda kada je dobrovoljno, nosi i dobro, ali i zlo.³

Institut zajedničke havarije, u njegovom današnjem obliku, prvi je put definisan Odlukom Luja XIV iz 1681. god. (*Ordonnance de la marine marchande*), a izvršio

¹ Kačić Hrvoje, *Zajednička havarija - Primena zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*; Institut za uporedno pravo i zajednica osiguranja imovine i lica “Dunav” – Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, Beograd, 1983., str. 2.

² Jakaša Branko, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije; Knjiga IV; Plovidbene nezgode; Svezak 1. Zajedničke avarije*; Zagreb, 1987., str. 7.

³ Kačić Hrvoje; *ibidem*, str. 2.

je uticaj na ostatak evropskih država da definišu ovo pitanje u svojim pomorskim zakonodavstvima. Počev od 1750. god. zakonici su redom doneti u Hamburgu, Prusiji, Danskoj, Švedskoj i Španiji zajedno s odlukama u Amsterdamu, Rotterdamu i Midleburgu. Definicija koja je utvrđena u francuskom zakoniku našla se u svim drugim zakoncima⁴:

“Svaki izvanredni trošak, koji je učinjen i za brod i za robu ili odvojeno, kao i svaka šteta koja im se dogodi od ukrcaja i polaska pa sve do dolaska i iskrcaja, smatraće se havarijom. Izvanredni troškovi koji su učinjeni samo u interesu broda ili samo u interesu tereta, kao i štete koje se dogode njima pojedinačno, predstavljaju običnu i partikularnu havariju; svaki izvanredni trošak kome su izloženi, ili šteta koju su pretrpeli, u cilju zajedničkog spasa tereta i broda, predstavlja složenu i zajedničku havariju.”

Pravo i praksa SAD-a razvijali su se po sličnom principu. Vrhovni sud SAD-a definisao je zajedničku havariju u *The Star of Hope* na sledeći način⁵:

“Doprinosi zajedničke havarije su definisani tako da budu doprinosi svih strana učesnika pomorskog poduhvata, kako bi se nadoknadio gubitak koji je podnet od jednog broja učesnika zbog namernog žrtvovanja jednog dela broda ili tereta, kako bi se spasio ostatak robe i životi ljudi na brodu od neposredne opasnosti, kao i izvanredni trošak koji je podnet od strane jednog ili više učesnika za zajedničku korist svih interesa uključenih u poduhvat. Gubici, zbog kojih se zahteva zajednička havarija su obično podeljeni u dve vrste: 1. Oni do kojih dolazi usled namernog žrtvovanja dela broda ili dela tereta a u cilju da se zaštiti ceo poduhvat od propasti (odlaganja, zamrzavanja); 2. Oni do koji dolazi usled izvanrednih troškova koji su učinjeni u zajedničku korist broda i tereta.”

U oblasti istočnog Mediterana, institut zajedničke havarije je bio regulisan u statutima primorskih gradova kao što su Split, Krk, Dubrovnik, Zadar, Hvar i Rab. Izvesna razlika, kada je u pitanju kontribuirajuća vrednost broda, postojala je i između ovih statuta. Tako na primer, u statutu Krka brod doprinosi u zajedničku havariju s jednom polovinom, a u statutu Dubrovnika s jednom trećinom svoje vrednosti, ali ono što je zajedničko za rešenja iz ovih statuta jeste isticanje privilegovanosti brodovlasničkih interesa u odnosu na interese tereta, što je bilo opšteprihvaćeno do donošenja York-antverpenskih pravila.

S druge strane, zemlje severne Evrope, u odnosu na institut zajedničke havarije su u većoj meri receptirale načela rimskog prava u odnosu na mediteranske zemlje, čiji su statuti zasnovani na *Nomos Rhodion Nautikos*.⁶

⁴ Richard Cornah, *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules –* <http://www.jssusa.com/RCJIML.pdf>, 2004., str. 2.

⁵ *Ibidem*, str. 3.

⁶ Jakaša Branko; *ibidem*, str. 9.

U Engleskoj se institut zajedničke havarije razvio putem običaja koji su se na samom početku odnosili samo na pomorsko osiguranje da bi se kasnije proširili i na druga područja. Ovi običaji su poznati pod nazivom *Običaji Lloyd'sa*⁷, o čijem će uticaju na nastanak i razvoj York-antverpenskigh pravila nešto kasnije biti više reči.

U materiji zajedničkih havarija na našim prostorima nije bilo nikakvih noviteta sve do dolaska Francuza, koji u najvećem prostoru našeg priobalnog područja formiraju tzv. Ilirske provincije, gde se kao pozitivno pravo prvo promulgira, već pominjana, *Ordonnance de la marine marchande* iz 1681. god., a nakon toga druga knjiga *Code de Commerce* iz 1807. god., koji je u predmetnoj materiji ostao na snazi i za vreme austrijske vladavine.⁸

I u Napoleonovom zakoniku dolazi do izražaja privilegovanost brodovlasničkih interesa jer se kaže da će brod doprinositi samo s polovinom svoje vrednosti, dok se za teret propisuje da doprinosi celokupnom svojom vrednošću koju ima na određistu, s tim da ono što je bitna karakteristika ovog zakonika jeste što se predviđa njegova primena samo ukoliko ugovorom nije predviđeno nešto drugo.

2. DEFINICIJA I ELEMENTI ZAJEDNIČKE HAVARIJE

Na osnovu ovog kratkog istorijskog pregleda može se zaključiti da se radi o najstarijem, najoriginalnijem i jednom od najkomplikovanijih instituta u pomorskom pravu. Prof. Ivošević ističe da suština zajedničke havarije leži u ideji pravičnosti koja namerne i razumne štete učinjene za zajednički spas u momentu zajedničke opasnosti raspoređuje na sve učesnike pomorskog poduhvata.⁹

Zbog različitog regulisanja pojedinih elemenata zajedničke havarije u Velikoj Britaniji i na kontinentu problem zajedničke havarije postao je naročito naglašen i poprilično nepodnošljiv za trgovačke interese pa se počelo s radom na donošenju prihvatljivog međunarodnog rešenja, što je okončano najpre u Yorku 1864., a konačno u Antwerpenu 1877. god., kada su doneta pravila o zajedničkoj havariji koja su dobila naziv York-antverpenska pravila. Problemi i različita stanovišta koja su pratila njihovo donošenje, a koja nisu do kraja usaglašena ni do današnjih dana, biće detaljno razmotrene u drugom delu ovog rada, ali ono što je konačno definisano kao osnovni elementi zajedničke havarije jesu:

⁷ Ibidem, str. 10.

⁸ Richard Cornah; ibidem, str. 4.

⁹ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 245.

1. Postojanje zajedničkog pomorskog poduhvata.
2. Ugrožavanje tog poduhvata stvarnom i neposrednom opasnošću (zajednička opasnost).
3. Namernost i razumnost čina žrtvovanja.
4. Da učinjeno žrtvovanje ili podneti troškovi dovedu do zajedničkog spasa, odnosno da su dali koristan rezultat, s tim da je ovo jedini element gde ne postoji potpuna usaglašenost.

2.1. Zajednički pomorski poduhvat

Pomorska plovidba u komercijalnom smislu predstavlja zajednicu broda, tereta i vozarine.¹⁰ Potrebno je da su u konkretnom pomorskom poduhvatu bila ugrožena dva od ova tri interesa da bi se smatralo da postoji zajednički pomorski poduhvat i da bi učinjena žrtva ili trošak mogli dovesti do zajedničke havarije. Zajednička havarija najčešće postoji ako su ugroženi brod i teret, ali zajednička havarija može da postoji ponekad i kao zajednica broda i vozarine, a to je slučaj kada brod plovi u balastu, ali je pod ugovorom, pa uspešnim dolaskom u određenu luku stiče pravo na ugovorenu vozarinu. Prema tome, čin zajedničke havarije doprinosi mogućnosti naplate ugovorene vozarine, a tako spašena vozarina dužna je da doprinosi u zajedničku havariju.¹¹

Kada imamo situaciju da su brod, teret i vozarina u vlasništvu istog subjekta, na pitanje da li se tada može raditi o činu zajedničke havarije odgovor možemo naći u britanskom *Marine Insurance Actu* iz 1906. god. kojim se propisuje:

“Kada se brod, vozarina i teret ili bilo koja dva od spomenutih interesa nalaze u vlasništvu istog osiguranika, odgovornost osiguravača u pogledu gubitaka odnosno doprinosa zajedničke havarije će biti utvrđena kao da je odnosna imovina u vlasništvu različitih osoba.”

Zajednički pomorski poduhvat postoji od početka pa do završetka preduzetog putovanja, odnosno od ukrcaja pa do iskrcaja tereta. Problem ne postoji ako imamo samo jednu ukrcajnu i jednu iskrcajnu luku, ali se problem javlja kada imamo više ukrcajnih i iskrcajnih luka (što je redovno kod linijske plovidbe). U tom slučaju zajednica postoji samo između broda i onog tereta koji je bio na brodu u trenutku nastanka zajedničke havarije.¹² Postojanje zajedničkog pomorskog poduhvata nije uslovljeno fizičkim prisustvom tereta na brodu. Npr. kada u toku putovanja dolazi do

¹⁰ Ibidem, str. 250.

¹¹ Ibidem, str. 250.

¹² Ibidem, str. 250.

privremenog odvajanja tereta od broda, kada se teret iskrca na obalu ili maone radi privremenog uskladištenja, a da bi se brod olakšao usled nasukanja ili da bi se brod mogao popraviti u doku, smatra se da ne dolazi do prekida zajedničkog pomorskog poduhvata, pa samim tim i troškovi manipulacije robom ulaze u poverilačku masu kao i gubici, odnosno oštećenja na teretu do kojih dođe kao posledica rukovanja teretom u datoj vanrednoj situaciji. Situacija se znatno komplikuje kada se teret iskrca s nasukanog broda radi odsukavanja, ali iskrncani teret ne nastavlja putovanje istim brodom do odredišta, iako brod nakon odsukavanja i eventualnih popravki nastavi putovanje. Ovde se pravi razlika između situacije da li do raskidanja zajednice dolazi na zahtev osobe ovlašćene za raspolaganje teretom ili na temelju odluke zapovednika broda u okviru njegovih ovlašćenja kao faktičkog zastupnika. Naime, zapovednik može doneti odluku u opravdanim slučajevima, npr. kad će popravke broda dugo trajati ili kad su troškovi uskladištenja visoki ili se radi o lako kvarljivoj robi, da organizuje na račun troškova zajedničke havarije otpremu tereta na odredište drugim raspoloživim sredstvima. Ovi troškovi se nazivaju supstituirajući i priznaju se u poverilačku masu zajedničke havarije. Situacija je drugačija kada lice ovlašćeno da raspoláže teretom zahteva preuzimanje istog pre odredišta, zato što ne želi ili zbog ekonomskog interesa ne može da čeka da se putovanje nastavi brodom koji je zbog zajedničke havarije zadržan. Postavlja se pitanje šta je s obavezom na doprinos ovog tereta koji definitivno prekida zajednički pomorski poduhvat pre odredišta. Imajući u vidu da postojeći međunarodni pomorski običaji ne nude rešenje, a da bi se postigla neophodna pravna sigurnost, u praksi se ova situacija rešava zaključivanjem dodatnog sporazuma koji je poznat pod nazivom “non separation agreement”. Tim se sporazumom na izričit i nedvojben način utvrđuje da će teret, koji bude prevezen na odredište drugim sredstvom, a ne brodom na koji je ukrcan u trenutku čina zajedničke havarije, ostati u obavezi doprinošenja isto kao i da je ostao na brodu i kao da je tim istim brodom dopremljen na odredište.¹³

Zajednica pomorske imovine na moru zasniva se ugovorom između brodovlasnika i vlasnika tereta, pa samim tim imovinske vrednosti koje se nalaze na brodu, a nisu obuhvaćene ugovorom (npr. gorivo, mazivo, brodske zalihe) ne doprinose, odnosno ne potražuju u zajedničku havariju. Kako bi se u potpunosti ostvarilo načelo pravičnosti, uvedeni su neki izuzeci, kao na primer kada se radi o neprijavljenom ili pogrešno prijavljenom teretu. Takav teret po pravilu ne ulazi u zajednicu broda i tereta, međutim iz razloga pravičnosti, ako je takav teret žrtvovan, nema pravo da potražuje u zajedničku havariju, a ako je spašen, onda je dužan da doprinosi u zajedničku havariju.

¹³ Kačić Hrvoje, *Zajednička havarija – Primena zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*; Institut za uporedno pravo i zajednica osiguranja imovine i lica “Dunav” – Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, Beograd, 1983., str. 15.

2.2. Zajednička opasnost

Da bi došlo do priznavanja određenih šteta i troškova kao zajedničke havarije, potrebno je da je zajednički pomorski poduhvat izložen zajedničkoj opasnosti.

Zajednička opasnost predstavlja neočekivani i vanredni događaj u toku pomorskog poduhvata¹⁴ Redovne događaje koji su povezani s redovnim dejstvom mora, pa čak i jačeg inteziteta, brod sposoban za plovidbu i kvalifikovana posada dužni su da savladaju, odnosno podnose. Prema tome, do čina zajedničke havarije dovodi vanredni događaj kod koga postoji mogućnost potpunog otklanjanja, kao i koji predstavlja opasnost za najmanje dva interesa, jer bi se u suprotnom radilo o partikularnoj havariji. Treba pomenuti da zajednička havarija može nastupiti i kada zajednička opasnost nije postojala, ali se opravdano moglo poverovati, u trenutku prouzrokovanja štete, da postoji, kao i kada zajednička opasnost po svojoj prirodi nije bila ona za koju se smatralo da postoji u trenutku preduzimanja žrtve ili troška.¹⁵ Pitanje kada postoji opasnost koja preti brodu i teretu mora se razmotriti posebno u svakom slučaju.

Na primer, nasukanjem broda može biti stvorena opasnost za brod i teret i tada troškovi odsukanja mogu biti zajednička havarija, ali nasukanje ne mora uvek stvoriti opasnost za brod i teret: možda je stvorena opasnost samo za brod. U tom su slučaju troškovi odsukanja kao i štete prouzrokovane pri odsukanju partikularna havarija. Naravno, intenzitet opasnosti ne mora biti isti i za brod i za teret, ali u svakom slučaju opasnost mora biti ozbiljna.¹⁶

Pomorska opasnost može biti rezultat krivice ili slučaja. Ako je u pitanju pomorska opasnost koja je posledica slučaja, postojanje zajedničke havarije se ne dovodi u pitanje. Međutim, ako je pomorska opasnost posledica nečije krivice, imamo tri moguće situacije tretiranja postojanja zajedničke havarije:

Kada je zajednička havarija prouzrokovana za spas poduhvata od opasnosti koja je nastupila krivicom lica koje je zajedničkom havarijom neposredno oštećeno ili krivicom lica za čije radnje on odgovara.

1. Kada opasnost, zbog čijeg je otklanjanja prouzrokovana zajednička havarija, nije nastupila krivicom lica koje je neposredno oštećeno prouzrokoivanjem zajedničke havarije, niti krivicom lica za čije radnje on odgovara.
2. Ugovorno ili zakonsko isključenje odgovornosti.¹⁷

¹⁴ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 251.

¹⁵ Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 47.

¹⁶ Ibidem, str. 47.

¹⁷ Ibidem, str. 48.

1. Ako je zajednička opasnost prouzrokovana krivicom lica koje je pretrpelo štetu žrtvom ili troškom učinjenim u cilju da se ta opasnost otkloni, određivanje doprinosa ne bi bilo opravdano. Naime, lica koja su obavezna na plaćanje doprinosa imala bi pravo da od lica koje je takođe ovlašćeno na doprinos, a koje je skrivilo tu opasnost, zahtevaju naknadu štete koja im je pričinjena time što su postala obavezna na plaćanje doprinosa. To znači da bi krajnji rezultat bio isti kao da doprinos nije ni određen. Osim toga, zahtev tog lica, koje je prouzrokovalo opasnost, za naknadu štete bio bi protivan moralu. Prema tome, čin zajedničke havarije može postojati samo ako je opasnost neskrivljena, tj. ako za njeno nastupanje nije krivo lice koje je pretrpelo štetu. Nemački zakonik propisuje da lice koje je odgovorno za nastupanje opasnosti ne može zahtevati doprinos za zajedničku havariju. Na taj način, brodar ne može zahtevati doprinos za štete zbog gubitka ili oštećenja broda ako je opasnost koja je bila povod za prouzrokovanje štete nastupila kao rezultat nesposobnosti broda za plovidbu, a ta je nesposobnost postojala još pre početka putovanja.

Slučaj kada je zajednička havarija morala biti prouzrokovana zbog sopstvenih mana jedne stvari nije regulisan u nacionalnim zakonodavstvima. Izuzetak je Venecuela, prema čijem Trgovačkom zakoniku havarije broda prouzrokovane zbog sopstvenih mana broda ne mogu predstavljati zajedničku havariju. Slično rešenje predviđeno je u Pomorskom trgovačkom zakoniku Libana. Naravno, ovakva rešenja su isuviše stroga. Ako uz sopstvenu manu jedne stvari prouzrokovanju štete nije doprinela i krivica vlasnika te stvari, nema razloga tu situaciju ne tretirati kao zajedničku havariju.¹⁸

2. Ako je neko drugo lice skrivilo opasnost, a ne oštećeni, zajednička havarija može postojati. Naravno, odvojeno je pitanje obaveze tog lica, koje je prouzrokovalo opasnost, na naknadu štete licima koja su zbog štete, prouzrokovane tom opasnošću, obavezna na plaćanje doprinosa.

3. I konačno, ako je ugovorom ili zakonom isključena odgovornost broдача za radnje i propuste zapovednika broda ili članova posade u navigaciji ili upravljanju brodom (nautička greška), a kojima je prouzrokovana opasnost zbog koje je čin zajedničke havarije postao neophodan, brodar neće odgovarati za štetu koja je ostalim učesnicima pomorskog poduhvata pričinjena prouzrokovanjem zajedničke havarije. Na primer, brodar neće odgovarati za štetu koju su krcatelji pretrpeli usled obaveze na plaćanje doprinosa za zajedničku havariju, zbog toga što je zbog greške zapovednika broda ili članova posade u navigaciji ili upravljanju brodom postalo nužno da se žrtvuje deo tereta.

Međutim, postavlja se pitanje da li se propisi i klauzule o isključenju odgovornosti mogu protumačiti u smislu ne samo da oslobađaju broдача obaveze na naknadu štete, nego i da ga ovlašćuju da zahteva doprinos u zajedničku havariju od drugih učesnika u pomorskom poduhvatu u slučaju kada je on neposredno podneo zajed-

¹⁸ Ibidem, str. 49.

ničku havariju zbog otklanjanja opasnosti čije se nastupanje može pripisati uzrocima za koje bi on, bez postojanja ovakvih propisa i klauzula, bio odgovoran. U sudskoj praksi SAD-a prihvaćeno je stanovište da isključenje odgovornosti brodaru za radnje i propuste zapovednika i članova posade u navigaciji i upravljanju brodom (nautička greška), a kojima je stvorena opasnost zbog koje su žrtve ili trošak postali neophodni, ne daje, samo po sebi, pravo brodaru da zahteva doprinos za takvu štetu od drugih učesnika u pomorskom poduhvatu. Pravo na doprinos za zajedničku havariju ima brodar tek u slučaju kada je u teretnicu uneta posebna klauzula o tom pravu (tzv. *Jason* ili *New Jason clause*).¹⁹

U engleskom pravu prihvaćeno je drugačije rešenje. I bez posebnih klauzula, brodar može zahtevati od ostalih učesnika pomorskog poduhvata da plate za zajedničku havariju, ako je ugovorom ili zakonom isključena njegova odgovornost za radnje i propuste zapovednika broda i članova posade u navigaciji ili upravljanju brodom, zbog kojih je morala biti prouzrokovana zajednička havarija, ili ako je čin zajedničke havarije bio izazvan nesposobnošću broda za plovidbu.²⁰

York-antwerpenska pravila usvajaju stanovište engleskog prava, jer kao osnovno pravilo određuju da doprinos za zajedničku havariju nije zavisao od krivice. Tek se kao dopunsko pravilo određuje da krivica povlači obavezu naknade štete. To bi značilo da kao osnovno pravilo stoji obaveza vlasnika tereta na plaćanje doprinosa za zajedničku havariju koju je pretrpeo vlasnik broda čak i u slučaju kada je zapovednik broda ili član posade svojom skrivljenom radnjom učinio zajedničku havariju neophodnom ili je ona postala neophodna zbog nesposobnosti broda za plovidbu, s tim da bi, na osnovu dopunskog pravila, stekao pravo na naknadu; međutim, ako je brodar isključio svoju odgovornost, do primene dopunskog pravila o naknadi štete ne bi došlo, tako da preostaje samo obaveza vlasnika tereta na plaćanje doprinosa.

2.3. Vanrednost čina

Čin zajedničke havarije predstavlja određeno žrtvovanje broda, tereta ili voza-rine ili određeni trošak koji se preduzima u vanrednim okolnostima i sam po sebi je vanrednog karaktera.

¹⁹ Tzv. “New Jason Clause” glasi: “U slučaju udesa, opasnosti, štete ili propasti, pre ili posle otpočinjanja putovanja, koji nastupe kao rezultat bilo kojih uzroka, bilo zbog nepažnje ili ne, za koje ili za posledice kojih brodovlasnik nije odgovoran po zakonu, ugovoru ili na drugi način, krcatelji, primaoci ili vlasnici tereta doprinosiće s brodovlasnikom za zajedničke havarije kod plaćanja bilo kakvih žrtava, gubitaka ili troškova koji imaju prirodu zajedničke havarije a koji mogu biti učinjeni ili podneti, i platiće troškove spasavanja i posebne troškove koji su učinjeni u vezi s teretom.”

²⁰ Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 50.

Redovne i normalne opasnosti koje se mogu otkloniti redovnim postupkom, u okviru onoga što predviđa pomorska struka i postoje sredstva i načini kako da se savladaju, ne predstavlja vanredne događaje.²¹ Prema tome, jedan od osnovnih uslova koji mora biti ispunjen da bi se moglo raditi o zajedničkoj havariji jeste postojanje “vanredne žrtve ili troška”. Vanrednost žrtve i vanrednost troška je *questio facti*, i vrednuje se prema konkretnim okolnostima pojedinačnog slučaja, s tim je teret dokaza na onome koji je podneo vanredni trošak ili žrtvu i zahteva odgovarajuću nadoknadu kroz doprinos zajedničke havarije. Na primer, opasnost od podmornica u vreme rata nije vanredna opasnost, pa zato troškovi koji su učinjeni da bi se ta opasnost otklonila ili smanjila u engleskoj sudskoj praksi nisu priznavani za zajedničku havariju.²² Međutim, štete zbog naprezanja brodskih strojeva da bi brod koji se nasukao bio oslobođen, kao i gorivo koje je tom prilikom potrošeno, predstavlja vanrednu žrtvu i trošak jer nasukanje ne ulazi u okvir redovne plovidbe. Takođe, po engleskom pravu, ne mogu se smatrati zajedničkom havarijom štete zbog upotrebe raznih signalnih sredstava koja služe za davanje znakova opasnosti, zatim zbog upotrebe ulja za smirivanje mora, kao ni upotreba pumpi, pošto je njihova namena takva da budu upotrebljeni u slučajevima vanredne opasnosti.²³ Takođe se ne može smatrati da su vanredno žrtvovani oni predmeti koji bi, i da nisu žrtvovani, sigurno propali. Tako na primer, ne može se smatrati činom zajedničke havarije bacanje u more zapaljene robe, namerno nasukanje broda u situaciji u kojoj bi on i bez namernog čina bio nasukan ili uništenje polomljenih delova broda koji bi, i da nisu žrtvovani, propali.²⁴

2.4. Namernost i razumnost čina

Čin zajedničke havarije mora da bude namerna i razumna radnja zapovednika broda učinjena s ciljem da se spasi preostala imovina, odnosno uspešno privede kraju započeti pomorski poduhvat. Nekada je za žrtvovanje tereta zapovedniku broda bila neophodna saglasnost vlasnika, što danas nije slučaj. S tim u vezi, zanimljivo je istaći primer francuskog zakonika po kome za postojanje zajedničke havarije nije dovoljan namerni čin zapovednika broda, već je neophodno upravo da sasluša mišljenje vlasnika tereta koji se nalazi na brodu, kao i glavnih članova posade. Zatim se taj zaključak sastavlja pismeno, čim je to moguće, i u njemu se navode uzroci

²¹ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 252.

²² Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 39.

²³ Ibidem, str. 39.

²⁴ Ibidem, str. 39.

zbog kojih su žrtva ili trošak neophodni, a potom se sve to unosi u brodski dnevnik. U slučaju različitih mišljenja postupiće se po mišljenju zapovednika broda i glavnih članova posade. Međutim, zakonik nije vodio računa o izmenjenim prilikama po kojima vlasnici tereta više ne prate teret i o činjenici da su okolnosti u kojima bi trebalo preduzeti žrtvu ili trošak takve da ne dozvoljavaju oklevanje do kojeg bi moralo doći ako bi se zahtevao dogovor. Francuska sudska praksa je zato zauzela stanovište po kome više nije neophodno da dođe do dogovora pre preduzimanja čina zajedničke havarije, što je podržala i francuska doktrina. Danas se zapovednik broda ni ne pominje kao lice koje je nadležno za donošenje takve odluke, iako je opšteprihvaćeno da takvu odluku donosi upravo zapovednik broda. Naime, ne spominjanjem zapovednika broda želi se zapravo istaći da je težište na donošenju pravilne i objektivne ocene postojanja svih elemenata za zajedničku havariju od vezivanja te odluke za zapovednika broda. Na ovom mestu treba istaći da naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ovu odluku vezuje za zapovednika broda, odnosno lica koja ga zamenjuju. Ovakva formulacija svakako nije najsretnije rešenje. Naime, iako u najvećem broju slučajeva ovu odluku donosi zapovednik broda (*magister navis*), širokim tumačenjem pravo na donošenje ove odluke može se proširiti na svakog člana posade, pod uslovom da je razumno postupao kao i da je njegov postupak naknadno ratifikovan od strane zapovednika. Međutim, nikakvo široko tumačenje neće biti od pomoći za priznanje pravnih posledica čina zajedničke havarije kada je on preduzet od strane lica koja nisu članovi posade. Na primer, brod se nalazi u luci privezan uz obalu, a iznenadni požar bude primećen s obale. Zatim je usledila brza reakcija vatrogasaca, pre nego što je zapovednik ili bilo koji drugi član posade pozvao vatrogasce. Intervencijom vatrogasaca postigne se uspešni rezultat, ali prilikom gašenja se prouzrokuje šteta na teretu, ili delu tereta ili brodu. Nema nikakvog racionalnog obrazloženja da se na ovu situaciju ne primene načela zajedničke havarije. U britanskom zakonodavstvu ovo pitanje je rešeno i prihvata se da žrtvu, koja se po svojoj prirodi nadoknađuje u zajedničkoj havariji, može narediti da se podnese i osoba koja je *a stranger to the adventure*.²⁵

Svakako je interesantno mišljenje po kome se zajedničkom havarijom mogu smatrati i štete koje zapovednik broda nije nameravao prouzrokovati, ali je na njih ipak pristao pod pritiskom članova posade ili putnika.²⁶ Međutim, bez obzira pod kojim je okolnostima došlo do ovakvog vršenja uticaja na zapovednika broda, čak i kada bi to okolnosti opravdale, prihvatanje ovakvog stanovišta bi značilo preterano proširivanje pojma zajedničke havarije. Ovakva mišljenja su utoliko pre neodrživa

²⁵ Kačić Hrvoje, *Zajednička havarija - Primena zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*; Institut za uporedno pravo i zajednica osiguranja imovine i lica "Dunav" – Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, Beograd, 1983., str. 20.

²⁶ Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 41.

zato što engleska sudska praksa nije za vreme drugog svetskog rata priznavala za zajedničku havariju troškove skretanja broda po naređenju nadležnih državnih organa, uz obrazloženje da je zapovednik postupao po naređenju i nije imao mogućnost da ispolji svoju odluku.²⁷

U svakom slučaju, radi se o namernoj radnji određenog lica ili više lica, a ta namera mora biti direktno usmerena na žrtvovanje.

Pored namere, drugi bitan element za pravovaljanost žrtvovanja od strane zapovednika broda jeste razumnost žrtvovanja. Da li je zapovednik delovao razumno, procenjuje se od krajnjeg rezultata njegovog delovanja, a to je spasavanje broda i tereta na osnovu podnetih troškova, odnosno preduzetog žrtvovanja.²⁸

Ovakva objektivizacija dovela je do uspostavljanja pravnog standarda po kome u svakom konkretnom slučaju treba ceniti da li je zapovednik postupao s onom razumnošću koja se može u datim okolnostima da se zahteva od prosečnog zapovednika.

Engleski propisi, sudska praksa i teorija, kao i američka sudska praksa i teorija dosta strogo su ocenjivali ovu razumnost. U ovim pravima se smatralo da samo stvarna opasnost opravdava žrtvu ili trošak, a da šteta koja je *bona fide* pričinjena u verovanju da opasnost postoji, mada u stvari nije postojala, ne može predstavljati zajedničku havariju. Ublažavanje ovog pravila učinjeno je samo utoliko što ako je opasnost postojala, ali nije bila ona za koju se smatralo da postoji u trenutku preduzimanja čina zajedničke havarije, zajednička havarija ipak može nastupiti. Međutim, smatra se da ovo pravilo stavlja brodare u isuviše težak položaj.²⁹ Ne može se zahtevati od zapovednika broda da u svakom slučaju kada mu se čini da se brod i teret nalaze u vanrednoj opasnosti utvrđuje da li ta opasnost i stvarno postoji. Upravo zbog toga, jedino prihvatljivo rešenje jeste tretiranje razumnosti kao pravnog standarda.³⁰

2.5. Zajednički spas

Do donošenja York-antverpenskigh pravila, u svetskoj praksi likvidacije zajedničke havarije postojala su dva različita shvatanja o tome koje sve štete i troškovi treba da budu priznati u zajedničku havariju. Sistem zajedničkog spasa usvaja englesko pravo i praksu i po njemu se u zajedničku havariju priznaju gubici, štete i troškovi učinjeni do momenta kada je imovina spašena od opasnosti koja joj je neposredno

²⁷ Ibidem, str. 41.

²⁸ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 253.

²⁹ Jankovec Ivica, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965., str. 43.

³⁰ Ibidem, str. 43.

pretela, dakle, do momenta kada je opasnosti prestala. Sistem “zajedničke koristi” primenjivala je, do donošenja JAP-a, većina ostalih pomorskih zemalja. Po ovom sistemu u zajedničku havariju priznaju se i vanredni troškovi koji su neposredna posledica zajedničke havarije i nastali su nakon doseganja zajedničkog spasa pa sve do završetka pomorskog poduhvata. York-antverpenska pravila u načelu prihvataju sistem “zajedničkog spasa”, ali, imajući u vidu priznanje određenih žrtava i troškova, o čemu će kasnije biti više reči, delimično se izlazi u susret sistemu “zajedničke koristi”.³¹ U periodu pripreme za reviziju JAP-a od 1970. – 1974. god. vodile su se i rasprave da li uz pojam *common safety* treba uneti i pojam *common benefit*. Na kraju je zauzeto stanovište da nije potrebno unositi pojam *common benefit* jer bi se time znatno proširili kriterijumi o priznavanju određenih troškova u dužničkoj masi zajedničke havarije.

Jedna od tema o kojima se raspravljalo u teoriji bila je i da li je za postojanje zajedničke havarije potrebno da je čin zajedničke havarije dao koristan rezultat, odnosno da li je doveo do spasa preostale imovine ili bar jednog njenog dela. Naravno, danas je opšteprihvaćeno da je za postojanje prava na kontribuciju dovoljno da se spasi samo brod ili samo teret ili makar deo te imovine.

3. PRETHODNE RASPRAVE I DONOŠENJE YORK-ANTWERPENSKIIH PRAVILA

Kao što je ranije istaknuto, osnovni problem instituta zajedničke havarije, pre donošenja York-antverpenskiih pravila, bila su različita rešenja oko nekih pitanja zajedničke havarije, a koja su bila utemeljena u pravu i praksi Velike Britanije i na kontinentu. S tog stanovišta zanimljivo je videti koje su to okolnosti dovele do toga da York-antverpenska pravila dobiju značaj opšteprihvaćenih međunarodnih pravila iz oblasti zajedničke havarije.

Teško je precizno odrediti period kada se engleska praksa počela razlikovati od drugih trgovačkih nacija, ali se okvirno može reći da je to bilo početkom 19. veka.

Richard Cornah u svom članku “The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules” iznosi zanimljiv pregled najznačajnijih razlikovanja po određenim pitanjima zajedničke havarije, tretirajući ih kroz stavove koje je liverpulski likvidator Richard Lowndes zastupao tokom svoje profesionalne karijere. Jedna od prvih razlika koju je Richard Lowndes u svom pamfletu iz 1844. god. istakao ogledala se zapravo u nepravdi koja se događala trgovačkim interesima usled

³¹ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 255.

razlike u tretmanu priznanja u zajedničku havariju zavisno od mesta u kome se vrši likvidacija zajedničke havarije. Nadalje, Lowndes ističe da su takva nepravedna i nelogična rešenja do kojih se dolazilo u praksi glavni argument zašto nije prihvatljivo da se havarija likvidira na bilo kom drugom mestu osim luke odredišta. Naime, Lowndes je smatrao da pravo koje važi u luci odredišta mora biti obavezujuće i za vlasnika robe i za brodovlasnika, ma koliko se ono razlikovalo od engleskog prava, pa čak i kada su sve zainteresovane strane rezidenti Velike Britanije. Lowndes je istakao da u situaciji kada je britanski brodovlasnik naplatio od britanskog trgovca, vlasnika robe koja je ukrkana na brod, veći iznos, kao njegov udeo u zajedničkoj havariji, on je imao pravo, ako je havarija likvidirana u Engleskoj, a po odluci Trgovačkog suda, da je zadrži. S druge strane, u stranoj luci, to se moglo očekivati u zavisnosti od prava zemlje gde je putovanje završilo, a to pravo se moralo primeniti. Ali je istovremeno ukazao da se obaveza potčinjavanja stranim pravima ne proteže i na engleske osiguravače. Njihova odgovornost je bila ograničena na zajedničku havariju onako kako je ona shvaćena i primenjivana u Engleskoj. Ovo pitanje je dovelo do različitih rešenja u praksi. Međutim, stav sudske prakse je u većini slučajeva bio takav da podržava ovakvo shvatanje, tako da je svaki pokušaj da se engleski osiguravači učine odgovornim za likvidaciju zajedničke havarije koja je sastavljena u inostranstvu izazivao strahovito protivljenje. Upravo zbog toga su trgovci bili izloženi mogućnosti da postanu gubitnici usled razlika koje postoje između engleskog i stranih prava kada je u pitanju zajednička havarija. S tim u vezi, Lowndes je naveo slučaj u kojem je gubitak vlasnika ukrkane robe, čija ukupna vrednost nije bila veća od 1.200 funti, iznosio oko 200 funti. Njegov doprinos u zajedničku havariju, onako kako je ona likvidirana u New Yorku, iznosio je oko 282 funte, koji je on bio obavezan da plati brodovlasniku. Njegovi osiguravači u Londonu angažovali su *Lloyd's* da sačini novu likvidaciju, iz koje je proizašlo da je njegov udeo iznosio samo 82 funte, i to je iznos koji je dobio od njih.³²

On je želeo da istakne da je “englesko pravo mnogo manje pogodno za zajedničku havariju od prava bilo koje druge zemlje.”³³

Ako bismo pažljivije promatrali teorijske rasprave koje su predhodile donošenju York-antverpenskih pravila, jedna od tema o kojoj se najviše raspravljalo jeste pitanje priznavanja u zajedničku havariju određenih vanrednih troškova učinjenih za zajednički spas plovidbenog poduhvata u trenutku opasnosti. Jedan od najčešćih slučajeva troškova zajedničke havarije jesu troškovi sklanjanja broda u luku skloništa u cilju zajedničkog spasa.

³² Richard Cornah, *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules* - <http://www.jssusa.com/RCJIML.pdf>, 2004., str. 3.

³³ *Ibidem*, str. 4.

Nezavisno od toga što je u odnosu na ovo pitanje šablon već bio postavljen u najvećem broju evropskih zemalja, određenih razlika je bilo, kao na primer u francuskom pravu, gde je preambula *Code de Commerce* dovela do određenih manjih promena, kao i u pruskom zakoniku, prema kome, ukoliko brod, zbog propuštanja vode ili zbog pretrpljene bilo koje druge štete, bude prinuđen da ode u luku, svi troškovi uplovljavanja i isplavljanja, kao i troškovi iskrcaja i ponovnog ukrcaja, ako brod mora da bude ispražnjen kako bi se na njemu izvršile neophodne popravke, ili zbog bilo kog drugog opravdanog razloga, kao i troškovi zadržavanja posade i njihove plate tokom zadržavanja, smatraće se kao zajednička havarija.³⁴

Pored ove, postojale su i druge razlike. Na primer, španski zakonik je dozvoljavao priznavanje plata pomoraca tokom zadržavanja u luci skloništa ukoliko je brod bio pod *Time charterom*, ali ne i ako je bio angažovan putem *Voyage chartera*. Napoleonov zakonik uneo je određene izmene u francusko pravo, tako da, ako je utočište u luci skloništa prouzrokovano partikularnom havarijom, nikakva priznanja u zajedničku havariju nisu prihvatana. S druge strane, evropska praksa ostala je dosledna tome da troškovi u luci skloništa treba da predstavljaju zajedničku havariju, bez obzira da li je šteta posledica akta zajedničke havarije ili nezgode tokom puta.³⁵

U vezi ovih predmetnih sporenja, američki likvidator Ernest Longdown, pišući 1923. god., zabeležio je, na bazi izvora koji potiču još od 1808. god., da se troškovi u luci skloništa kao što su troškovi pilotaže i tegljenja prilikom uplovljavanja u luku, dodatni ljudi angažovani da pomažu oko pumpanja, taksa za pristajanje broda, karantinski troškovi, troškovi iskrcaja, skladištenja i ponovnog ukrcaja tereta, konzularni troškovi, troškovi ronioca, troškovi pilotaže i tegljenja prilikom isplavljanja, troškovi spasavanja, troškovi potvrde o zdravstvenom stanju, agencijski troškovi, troškovi plata i provizija, goriva i zaliha za brodske mašine mogu priznati u luci skloništa.³⁶

Zatim se osvrnuo na pristajanje broda u usputne luke i naveo da usputna luka (*Port of Call*) u kojoj brod namerava da stane zbog primanja naloga, ili da se snabde ugljem, ili zbog bilo kog drugog razloga, a koja se nalazi na unapred predviđenom kursu putovanja, može postati luka skloništa, ukoliko, zbog pretrpljene štete usled koje je bio poprilično onesposobljen i pre dolaska u tu luku, ili koju je pretrpeo dok se u njoj nalazio, on mora biti sprečen da nastavi s putovanjem dok se ne izvrše sve neophodne popravke. U tom slučaju troškovi plata i provizija, kao i drugi troškovi koji su uobičajeni za brod i robu tokom dodatnog zadržavanja, nadoknađuju se kroz

³⁴ Ibidem, str. 2.

³⁵ Ibidem, str. 2.

³⁶ Ibidem, str. 3.

zajedničku havariju. U ovakvim slučajevima Vrhovni sud je smatrao da su troškovi plata i provizija nastali tokom dodatnog zadržavanja, prozrokovanog namernom radnjom zapovednika broda, učinjeni “za zajednički spas svih uključenih interesa”, pa su stoga predmet doprinosa zajedničke havarije.³⁷

Zapravo, u pogledu priznavanja ovih troškova u zajedničku havariju i danas postoji distinkcija između engleskog i kontinentalnog prava.

Prema engleskom pravu, ukoliko je ulazak broda u luku skloništa posledica štete koja je učinjena u cilju zajedničkog spasa pa se posledično priznaje u zajedničku havariju, troškovi ulaska u luku skloništa, iskrcaja tereta, ako je to neophodno u cilju popravke broda, skladištenja tereta za vreme trajanja popravki, troškovi ponovnog ukrcaja tereta i izlaska iz luke skloništa priznaju se u zajedničku havariju, zato što su posledica čina zajedničke havarije. Ovaj princip je prvi put ustanovljen u slučaju *Atwood v Sellar*³⁸, a zatim i definisan Pravilima prakse (*Rules of Practice*) Udruženja likvidatora zajedničkih havarija (AAA).³⁹

Lowndes je na početku svoje karijere kao likvidatora zajedničke havarije u prva dva izdanja “biblije” zajedničke havarije (*Lowndes on the Law of General Average*) podržao englesku praksu. Kada je postao poznat u svojoj profesiji, njegova shvatanja su počela da se menjaju tako da je otprilike u vreme trećeg izdanja ponovo počeo da zastupa ranija shvatanja, pa je od 1876. god. na dalje ignorisao englesku praksu u situacijama kada je brod u cilju zajedničkog spasa pribegao u luku skloništa usled štete koja je nastala kao posledica partikularne havarije i dozvoljavao sve troškove u zajedničku havariju.⁴⁰

Ako je ipak razlog ulaska broda u luku skloništa zajednički spas kao rezultat štete usled partikularne havarije, onda je u engleskom pravu i praksi zauzeto stanovište da troškovi ulaska u luku skloništa, i ako je to neophodno iskrcaja tereta, radi vršenja popravki jeste zajednička havarija. Odatle proizilazi da zajednička havarija prestaje u trenutku kada je fizička bezbednost postignuta. Prema tome, troškovi skladištenja tereta tretiraju se kao partikularna havarija koja pada na teret vlasnika tereta, a troškovi ponovnog ukrcaja i izlaska iz luke padaju na teret vozarine. Ovaj princip definisan je Pravilom prakse AAA br. B11.⁴¹

³⁷ Ibidem, str. 3.

³⁸ (1880) 4 Q.B.D. 342, 5 Q.B.D. 286; 4 Asp. M.L.C. 283.

³⁹ Pravilo br. B10 “Kada je ulazak broda u luku skloništa posledica štete koja je sama po sebi predmet zajedničke havarije, i u nju uplovi sa svojim teretom, ili delom tereta, troškovi ulaska i izlaska u luku priznaće se u zajedničku havariju; ako je teret iskrčan u cilju popravke takve štete, troškovi skladištenja, troškovi iskrcaja kao i ponovnog ukrcaja priznaće se u zajedničku havariju.”

⁴⁰ Richard Cornah, Ibidem, str. 4.

⁴¹ R.J. Lambeth, F. C. I. I., *Templeman on Marine Insurance, Its Principles and Practice*, fifth edition; London, 1980., str. 315.

Ovakvo shvatanje zauzeto je i u slučaju *Svensden v. Wallace* iz 1883.⁴² Naime, ovaj slučaj je možda i najbolji primer za shvatanje takvog diferenciranog pristupa problemu priznavanja troškova učinjenih u luci skloništa u zajedničku havariju od strane engleskog prava i prakse. Slučaj se sastojao u tome da je brod, koji je prevezio pirinač od Rangoona do Liverpoola, tokom oluje iznenada počeo da propušta vodu i zbog toga morao da se vrati u Rangoon na popravku. Kako bi se izvršile popravke na brodu, roba je istovarena, uskladištena i kasnije ponovo ukrkana. Sudija Lopes J. smatrao je da utemeljenost običaja u ovoj materiji nije bila dovoljno uverljiva, pa je zaključio da se ulazak u luku skloništa, ako je neophodan, smatra aktom namerne žrtve, preduzete u zajedničku korist zajednice broda, tereta i vozarine, i da svi troškovi koji su učinjeni da bi brod sigurno morao da nastavi s preduzetim prevozom robe i na taj način zaradi vozarinu, jesu učinjeni u zajedničku korist pomorskog poduhvata, i da ih treba uključiti u zajedničku havariju.⁴³

Apelacioni sud je većinom glasova promenio ovu odluku. Sudija Brett M.R. je smatrao da troškovi koji su učinjeni nakon što je brod već izašao iz stanja opasnosti u luci skloništa, nisu bili povezani s opasnošću koja je pretila brodu i teretu.⁴⁴

Vrhovni sud je takođe potvrdio da troškovi ponovnog ukrcanja tereta nisu uključeni u zajedničku havariju.⁴⁵

Ovde treba naglasiti da se u engleskom pravu i praksi ne pravi razlika u pogledu troškova iskrcanja tereta u slučajevima gde je iskrcanj neophodan u cilju popravke štete nanete brodu koja se priznaje u zajedničku havariju i slučajevima gde su popravke neophodne da bi se otklonila šteta koja je nastala kao posledica parti-

⁴² (1885) 10 A.C. 404; 5 Asp. M.L.C. 453.

⁴³ Richard Cironah, *Ibidem*, str. 5.

⁴⁴ Doslovan citat presude sudije Brett M. R. iz članka Richarda Cornaha - *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules*: “Osim ukoliko nismo obavezani od strane nadležnih da postupamo drugačije, mišljenja sam da je u skladu s pravom Engleske shvatanje po kome kada je brod prinuđen, iz razloga sigurnosti broda i tereta, da ode u luku skloništa kako bi se otklonile štete nanete od strane opasnosti mora, troškovi ulaska u luku skloništa jesu uključeni u zajedničku havariju; ako je neophodno za bezbednost i broda i tereta da se istovari teret, ili ako je neophodno da se roba istovari kako bi se izvršile neophodne popravke na brodu, mada to nije neophodno za bezbednost tereta, troškovi istovara tereta su uključeni u zajedničku havariju. Međutim, ako do istovara tereta nije došlo iz ovih razloga troškovi istovara nisu uključeni u zajedničku havariju. Po mom mišljenju, na isti način u ovom istom slučaju, troškovi skladištenja, čuvanja i manipulacije robom, zatim troškovi popravke broda, ponovnog ukrcanja robe, troškovi izlaska broda iz luke ne treba da budu uključeni u zajedničku havariju”, str. 5.

⁴⁵ Pri tome je naveo “da kada brod uđe u luku skloništa kao posledica štete koja je kao takva posledica partikularne havarije (ili nije zajednička havarija) i kada je teret iskrcan kao posledica takve štete, troškovi ulaska u luku i cena iskrcanja tereta smatraće se zajedničkom havarijom, zakupnina skladišta za teret biće partikularna havarija tereta, a troškovi ponovnog ukrcanja i izlazne lučke takse smatraće se partikularnom havarijom vozarine” (dato prema R. J. Lambeth, F. C. I. I, *ibidem*, str. 315) .

kularne havarije, a u cilju nastavka putovanja. Ni u jednom ni u drugom slučaju ovi troškovi se ne priznaju u zajedničku havariju ukoliko su troškovi iskrcaja neophodni samo iz razloga bezbednosti samog tereta.⁴⁶

Imajući u vidu da su troškovi luke skloništa bili samo jedna od tema sporenja, sredinom 19. veka su se sve više čuli zahtevi za ostvarivanjem međunarodne uniformnosti i donošenjem kodifikacije.

S obzirom na dispozitivnu prirodu materijalno-pravnih normi o zajedničkoj havariji, mogućnost unifikacije javljala se, s jedne strane, u obliku međunarodnih ugovora i s njima usaglašenih nacionalnih zakona, što je kao moguće rešenje dominiralo u prvom periodu rada na unifikaciji, i s druge strane putem jednoobraznih ugovornih uslova. S tim u vezi Jakaša ističe da se normiranje u obliku konvencije protiv slobodi volje stranaka, a da se pored toga uvek mogu pojaviti i problemi kolizijskih propisa kao i slučajevi kada se radi o državama koje nisu članice odnosno konvencije. Nadalje konstatuje da, iako bi sa stanovišta građanskog prava najpravičnije rešenje bilo da stranke u ugovoru, teretnici ili posebnoj ispravi navedu sve klauzule s kojima regulišu odnose iz zajedničke havarije, to nije bio put kojim je praksa krenula prevashodno iz razloga što bi se time nepotrebno zakomplikovala situacija.⁴⁷

Rad na unifikaciji propisa o zajedničkoj havariji počinje 1860. godine. Udruženje liverpulskih osiguravača (LUA), *Lloyd's* i nekoliko trgovačkih tela uputili su poziv Nacionalnom institutu za društvene nauke (*National Association for Promotion of Social Science*). Ovaj institut poslao je cirkularno pismo svim evropskim pomorskim zemljama kao i SAD-u potpisano od strane predsedavajućeg *Lloyd'sa*, LUA, kao i velikog broja važnih ljudi iz oblasti trgovine, u kojem, između ostalog, ukazuje da je sistem zajedničke havarije sistem koji izričito zahteva da isti principi budu usvojeni od strane vodećih pomorskih nacija, kako bi se sprečila konfuzija i nepravda, a da se u praksi dešavalo da neka najvažnija pravila variraju ne samo u istoj zemlji već i u istoj luci. Posledično, ono što se u jednoj luci smatralo partikularnom havarijom za brod, u drugoj se smatralo zajedničkom havarijom, tako da se vlasnik broda u odlasku mogao naći u situaciji da ne može da nadoknadi svoj gubitak ni od osiguravača u svojoj zemlji, niti kao zajedničku havariju u inostranstvu; ili će, s druge strane, biti u situaciji da se nepošteno dva puta obešteti. Slična primedba je stavljena i kada su u pitanju posebni troškovi koji se odnose na vozarinu i teret. Nadalje je istaknuto da je izuzetno veliki broj važnih pitanja u Engleskoj zavisilo od jednog neodređenog pravnog izvora kao što su “običaji *Lloyd'sa*”, ali i od posebnog psihičkog stanja pojedinačnog likvidatora koji je bio zadužen za papire i da su upravo iz takvih situacija proizlazili slučajevi

⁴⁶ R.J. Lambeth, F. C. I. I, ibidem, str. 316.

⁴⁷ Jakaša Branko, ibidem, str. 12.

kada se očigledna nepravda morala naneti osiguraniku ili osiguravaču. Bilo tako što će osiguranik biti doveden u situaciju da je opterećen gubitkom protiv koga je verovao da je osiguran, ili tako što će osiguravač biti dužan da plati gubitak koji nije uzet u obzir prilikom određivanja premije.⁴⁸

Sledeća konferencija, 25. septembra 1860. god. u Glasgowu, bila je posećena od strane svih zainteresovanih strana i nakon tri dana rasprave okončana je donošenjem zajedničke rezolucije kojom je odlučeno da komisija, imenovana od strane konferencije, sačini sveobuhvatni kodeks koji bi morao biti predložen parlamentima na usvajanje 6 meseci nakon usvajanja Nacrta. Zakonski predlog je, u osnovi, predstavljao koncenzus koji je postignut oko zajedničke havarije, a koji se ogledao u 11 zasebnih zaključaka, među kojima su najznačajniji onaj kojim se definiše da se troškovi rente za skladištenje robe u luci skloništa, troškovi njenog ponovnog ukrcaja i troškovi izlaska iz luke priznaju u zajedničku havariju, kao i onaj prema kojem se brodovlasniku mora dozvoliti da plate i provizije za brodsku posadu nadoknadi kroz zajedničku havariju, i to od trenutka kada brod uplovi u luku skloništa pa do trenutka kada iz nje isplovi.⁴⁹

Međutim, kodeks je zalazio u nepotrebne detalje i uvodio neopravdane novine, tako da ga je kongres, pre svega na protivljenje predstavnika *Lloyd'sa*, odbio na svom sastanku u Guildhallu 6. juna 1862. god.⁵⁰ Pored toga bilo je i proceduralnih nedostataka u samom zakazivanju sastanka u Guildhallu. Naime, pripremljeni zakonski predlog pušten je u aprilu u distribuciju, ostavljajući nešto manje od 6 meseci za razmatranje zakonskog predloga, međutim sve je pošlo naopako zato što izveštaj sa sastanka, navodno, nije stigao do *Lloyd'sa* sve do nekoliko dana pre održavanja sastanka. Razumljivo, komitet *Lloyd'sa* je smatrao da je nemoguće da se predlog iole ozbiljno razmotri u tom vremenskom periodu, tako da su uputili pismo predsedavajućem predstojećeg sastanka.⁵¹ Na kongresu u Guildhallu imenovana je nova komisija koja je imala zadatak da sačini nova pravila. Komisija je okončala svoj rad 1864. god. na osnovu koga je kongres, održan iste godine u Yorku, prihvatio jedanaest pravila poznatijih kao Yorška pravila.

Na konferenciji u Yorku doneta je rezolucija kojom je jasno stavljeno do znanja da cilj rada kongresa prevazilazi usvajanje zakonskog predloga samo u Engleskoj, već da njihov cilj ostaje ostvarenje uniformnosti u celom pomorskom svetu.⁵² Između ostalog, rezolucijom su pozvana zainteresovana udruženja da preduzmu potrebne

⁴⁸ Richard Cornah, *ibidem*, str. 5.

⁴⁹ *Ibidem*, str. 6.

⁵⁰ Jakaša Branko, *ibidem*, str. 12.

⁵¹ Richard Cornah, *Ibidem*, str. 7.

⁵² *Ibidem*, str. 6.

radnje kako bi usvojeni dokument bio upućen u legislativnu proceduru te bi, posledično, u svakoj pojedinoj državi postao zakon, a dotle da se prihvaćena načela u brodarske ugovore i teretnice unose u formi klauzule sledećeg sadržaja: *All claims for General Average to be settled in conformity with the international General Average Rules framed in York 1864*.

Počev od 1873. god. rad na pravilima preuzelo je Udruženje za reformu i kodifikaciju nacionalnih prava (*Association for Reform and Codification of the Law of Nations*). Na godišnjoj skupštini udruženja, koja je održana avgusta 1877. god. u Antwerpenu, prisustvovalo je 68 delegata. Dva *Lloyd'sova* delegata predstavili su pismo njihovog predsedavajućeg, protestujući protiv toga da se Pravila iz Yorka upotrebljavaju kao osnova diskusije. Naime, po shvatanju *Lloyd'sa*, uniformnost se najbolje može postići univerzalnošću i potpunim isključenjem zajedničke havarije, a ako se to ne može ostvariti, onda sa svim razlikama treba izaći na kraj njihovim ograničavanjem, pre nego proširivanjem postojeće engleske prakse. Većinsko mišljenje zauzeto na ovom sastanku bilo je protiv shvatanja iznetih od strane predstavnika *Lloyd'sa*, tako da su pravila iz Yorka prihvaćena uz neke manje izmene. Tada su pravila dobila svoj današnji naziv **York-antverpenska pravila**. Predlog da se definicija zajedničke havarije unese u pravila nije prihvaćen,⁵³ kao ni predlog za unošenjem načelnih pravila. Naime, pravila su sadržavala samo seriju pojedinačnih slučajeva, ali su prihvaćena zato što su njihova rešenja odgovarala praktičnim potrebama.⁵⁴

Učesnici konferencije su bili svesni da pravila u ovoj formi neće biti osnov za donošenje internih propisa, pa su se zadovoljili preporukom Udruženja vodećih brodovlasnika, iznetom 1878. god., da bi "najefikasniji način postupanja" bio jedan opšti sporazum svih partija da unose odgovarajuću formulaciju u teretnice i čarter partije.⁵⁵

Uprkos stalnom protivljenju od strane *Lloyd'sa*, osiguravači i srodna udruženja prihvatila su unošenje klauzule o zajedničkoj havariji predložene od strane Udruženja vodećih brodovlasnika.⁵⁶

⁵³ Ibidem, str. 7.

⁵⁴ Jakaša Branko, ibidem, str. 12.

⁵⁵ Richard Cornah, ibidem, str. 7.

⁵⁶ Ibidem, str. 7.

3.1. Dalji razvoj York-antwerpenskih pravila

Ono što je i dalje figuriralo kao značajan problem ogledalo se u činjenici da York-antwerpenska pravila, iako prihvaćena u praksi, nisu postavljala opšteprihvaćene principe već da su samo neka vrsta liste usaglašениh praksi sa specifičnim shvatanjima.

Kako se plovidba razvijala, rast međunarodne trgovine je postao još brži i osetilo se da postojeća pravila mogu izgubiti svoju vrednost kako se okolnosti menjaju. Imajući to u vidu, Dowdall K.C. je 1910. god. sazvao radnu grupu Udruženja za međunarodno pravo sastavljenu od predstavnika vodećih pomorskih nacija, koja je sačinila pretprojekat konvencije preporučene za usvajanje, ali je dalji napredak onemogućio I svetski rat.⁵⁷

Nakon I svetskog rata, uprkos protivljenju likvidatora, kako prema predlogu Dowdall-a da se sačini jedinstveni kodeks tako i prema predlogu da se postojeća pravila uopšte menjaju, na sastanku Udruženja odlučeno je da se postojeća pravila poboljšaju. Konačno, na kongresu Udruženja za međunarodno pravo u Stockholmu usvojena su nova pravila, s tim da su zadržala isto ime uz promenu godine zadnje redakcije. Za razliku od predhodnih pravila ona uvode i opšte principe o zajedničkoj havariji koji su stavljeni na početku i označeni slovima od A do G, a ukinuto je pravilo XVIII koje je upućivalo na primenu zakona i običaja.⁵⁸ Rad kongresa okončan je usvajanjem rezolucije u kojoj se navodi da usvojene izmene imaju za cilj da York-antwerpenska pravila svrstaju u red modernih pravila kao i da se uspostave principi koji će se primenjivati i u onim slučajevima koji nisu definisani York-antwerpenskim pravilima koja su označena brojevima.

Takva moderna struktura York-antwerpenskih pravila postavljena je i prihvaćena od strane predstavnika osiguravača (uključujući *Lloyd's*), brodovlasnika i nekoliko trgovačkih komora i drugih trgovačkih organizacija.⁵⁹

Međutim, ubrzo nakon kongresa u Stockholmu, iz prakse engleskih sudova počeli su da se naziru prvi problemi u pogledu tumačenja odnosa između pravila označenih slovima i pravila označenih brojevima. Jedan od takvih slučajeva je, danas čuveni, *Vlassopoulos v British and Foreign Marine Insurance Co.* iz 1929. god.⁶⁰ U predmetnom sporu prednji jarbol broda *Makis* se srušio u luci ukrcaja, prouzrokujući štetu, koja nije prouzrokovala neposrednu opasnost za brod, ali su popravke bile neophodne kako bi brod bio sposoban za plovidbu i izvršenje putovanja. Kada su ove

⁵⁷ Ibidem, str. 7.

⁵⁸ Jakaša Branko, ibidem, str. 13.

⁵⁹ Richard Cornah, ibidem, str. 7.

⁶⁰ (1929) 1 K.B. 187; 31 Ll.L. Rep 313; 44 T.L.R. 313; 34 Com. Cas. 65; 17 Asp. M.L.C. 544.

popravke izvršene, zahtevane su njihove nadoknade na osnovu pravila X i XI York-antverpenskikh pravila iz 1924. god. Sudija Roche J. istakao je da se pravila, bez obzira da li su označena slovima ili brojevima, moraju posmatrati kao jedna celina i pre nego što se pristupi primeni pravila označenih brojevima na konkretan slučaj priznavanja u zajedničku havariju, sve okolnosti tog slučaja moraju biti u skladu s definicijom zajedničke havarije koja je sadržana u pravilima označenim slovima. Iz toga je proizašlo da se ove nadoknade ne mogu dozvoliti, upravo zbog nepostojanja neposredne opasnosti. Ta presuda je prouzrokovala velike diskusije s obzirom da je konstatovano da su se njom iz zajedničke havarije isključivale nadoknade koje su pravilima iz 1890. god. priznavane u zajedničku havariju. Nakon izvesnog vremena došlo je do zaključenja sporazuma između britanskih brodovlasnika i osiguravača, poznatog kao *Makis agreement* u kome se naglašava da, uz izuzetak onoga što je predviđeno pravilima koja su označena brojevima od 1 do 23, zajednička havarija će se likvidirati u skladu s pravilima koja su označena slovima od A do G.⁶¹

Ova formulacija je postala osnova za **Pravilo tumačenja (*Rule of interpretation*)**, koje je prvi put uneto 1950. god. i našlo se u svim narednim verzijama. Primena ovog pravila u praksi je bila zadovoljavajuća, iako je bilo potrebno da se izvrše čak dve revizije da bi se rešile dve nezadovoljavajuće posledice.⁶²

Tokom rada na slučaju *Makis*, takođe se uvidela mogućnost nastanka situacije da se tokom zajedničkog pomorskog poduhvata ništa neobično nije dogodilo, ali da je u toku poduhvata otkrivena šteta koja je postojala i pre početka poduhvata. Ukoliko ta šteta zahteva popravke koje su neophodne za sigurno izvršenje putovanja, onda se nadoknade koje predviđaju Pravila X i XI mogu izvršiti. John Crump ovo je nazvao “pravim primerom šta treba isključiti”. Savet je potvrdio mišljenje da su ove nadoknade ispravne, po postojećim pravilima, ali su likvidatori, s protivljenjem, prihvatili ovo mišljenje. Pravni lek je obezbeđen pravilima iz 1974. god. koja su isključila ove nadoknade kada su one prouzrokovane usled događaja ili izvanrednih okolnosti koje nemaju nikakve veze sa zajedničkim pomorskim poduhvatom.⁶³

Drugi problem je izašao na videlo u slučaju *Corfu Navigation Co. v Mobil Shipping* iz 1991. god. Brod *Alpha* se nasukao na peskovitu obalu reke Zair, a šteta glavnom motoru je naneta tokom pokušaja da se brod odsuče. Sud je smatrao da je ova šteta delimično prouzrokovana nestručnim postupanjem zapovednika broda u toj situaciji, ali je Pravilo VII zahtevalo samo “stvarnu nameru da se brod odsuče” bez pominjanja “razumnosti”. Zahtev za razumnošću u pravilu A se nije mogao uneti u numerisano pravilo, tako da je prigovor mogao uspeti. Međutim, teško je za pove-

⁶¹ R. J Lambeth, *ibidem*, str. 349.

⁶² Richard Cornah, *ibidem*, str. 8.

⁶³ *Ibidem*, str. 8.

rovati da se kod bilo kog pojedinačnog pravila pokušala izbeći razumnost, tako da je ovo pitanje konačno rešeno Pravilima iz 1994. god., propisivanjem **Rule Paramounta (Vrhovničkog pravila)** koje glasi:

“Ni u kom slučaju neće se priznati određena davanja kao žrtve ili troškovi izuzev ako nisu razumno učinjeni ili podneti.”⁶⁴

Kako se pomorska trgovina razvijala i brodovi sve više specijalizovali za prevoz određenih tereta, naročito onih koji spadaju u kategoriju opasnih tereta, sve je to stvaralo neke nove rizike koji su do tada bili nepoznati međunarodnoj zajednici, a posledično imali reperkusije i na zajedničku havariju.

U periodu od 1970. god. pa do 1980. god. dogodio se čitav niz nezgoda u kojima su učestvovali tankeri, čime je svetska pažnja usmerena na katastrofalne posledice zagađenja mora naftom. Takođe se uvidela značajna uloga spasioca, koji spasavanjem pomorske imovine sprečavaju da dođe do zagađenja životne sredine, kao i činjenica da ih *no cure, no pay* ugovori ostavljaju u popriličnoj neizvesnosti.⁶⁵

Iako je određena sigurnost postignuta putem *Lloyd's Open form* ugovora, uvidelo se da se nije otišlo dovoljno daleko, tako da je novi sistem naknade, koja se plaća spasiocima, predstavljen u članu 14. Međunarodne konvencije o spasavanju iz 1989.⁶⁶ Dogovoreno je (takozvani Montrealski sporazum) da nagrade iz člana 13. Konvencije o spasavanju budu plaćane od strane kargo osiguravača, a specijalna naknada iz člana 14. predmetne konvencije bude plaćena od strane P&I klubova. Amandman na Pravilo VI York-antwerpenskih pravila iz 1974. godine predložen je i usvojen 1990. god. i njime se precizira da će se samo nagrade iz člana 14. konvencije priznati u zajedničku havariju. Bilo kako bilo, svi problemi koji su se odnosili na zagađenje mora naftom su sve više postajali vidljivi i sve više isticali u pripremi nove revizije pravila.⁶⁷

U York-antwerpenskim pravilima iz 1974. god. nije bilo jasne odredbe o odgovornosti koja se ticala zagađenja životne (pomorske) sredine i troškova koje je prouzrokovala, ali je već bilo ustanovljeno od strane prakse, a podržano od strane nadležnih institucija, da se ta odgovornost i troškovi dozvoljavaju u zajedničku havariju. S tim u vezi Cornah u svom članku hipotetiše sa slučajem u kojem se nakrcani tanker nađe na putanji prolazećeg tajfuna, bez spasioca u blizini. Naime,

⁶⁴ Ibidem, str. 8.

⁶⁵ Ibidem, str. 8.

⁶⁶ Član 14. Konvencije o spasavanju propisuje da specijalnu naknadu plaćaju brodovlasnici spasiocima zbog sprečavanja ili smanjenja zagađenja životne sredine prouzrokovane od strane broda i/ili tereta na njemu, u okolnostima kada spasioci nisu uspjeli da zarade uobičajenu nagradu za spasavanje koja je propisana članom 13. kojim se definišu kriterijumi za utvrđivanje nagrade i uključuju napori spasioca da spreče ili smanje zagađenje životne sredine.

⁶⁷ Richard Cornah, ibidem, str. 8.

on ističe da ako zapovednik broda odluči da ispusti deo nafte koja čini teret (kako bi postao lakši i na taj način uspeo da izbegne udar tajfuna), umesto da se izloži riziku potpunog gubitka broda i tereta i mnogo većem rasipanju nafte koje će biti prouzrokovano ukoliko brod ostane izložen udaru tajfuna, po York-antwerpskim pravilima iz 1974. god. ne samo da bi ovakvo izbacivanje tereta bilo priznato u zajedničku havariju, već bi to bile i sve direktne posledice takvog čina, kao što je npr. odgovornost vlasniku obližnjeg ribnjaka za štetu koja je prouzrokovana kao i sve druge štete nanete životnoj sredini.⁶⁸

Tokom postupka revizije pravila iz 1974. god. mnogi likvidatori su izrazili zabrinutost zbog praktičnih problema do kojih je dolazilo zbog priznavanja ove odgovornosti u zajedničku havariju. Ono što su pokazali slučajevi, kao što je *Exxon Valdez*, jeste da ova odgovornost, u velikoj meri, može premašiti moguću vrednost broda i tereta. Do spora je dolazilo i zato što se obim ove odgovornosti često nije mogao utvrditi i po nekoliko godina, što je odlagalo proces likvidacije. Pomorski kasko osiguravači su zbog toga smatrali da su postali izloženi odgovornosti za zagađenje životne sredine koja je “na mala vrata” uvedena u zajedničku havariju, dok su s druge strane, osiguravači odgovornosti (a to su u principu P&I klubovi) smatrali da, ukoliko se nešto pokaže kao korisno za imovinske interese, njihovi osiguravači to treba da plate.⁶⁹

Tokom diskusije na CMI-ovoj konferenciji u Sidneyu 1994. god. doneta je odluka o isključivanju ove odgovornosti, tako da su York-antwerpska Pravila dobila dodatak Pravilu C, koje glasi:

“Ni u kom slučaju neće se priznati u zajedničku havariju gubici, štete ili troškovi koji su podneti u pogledu štete nanete životnoj sredini ili kao posledica oslobađanja (isticanja) ili ispuštanja zagađujućih materija iz imovine koja je sastavni deo zajedničkog pomorskog poduhvata.”⁷⁰

U svakom slučaju uvidelo se da u mnogim slučajevima troškovi koji su povezani s izbegavanjem zagađenja moraju biti učinjeni za zajednički spas, tako da se smatralo da oni ne treba da budu isključeni. S tim u vezi pravilo XI izmenjeno je tako što je u njega unet novi podparagraf (d) koji sadrži listu situacija u kojima će mere protiv zagađenja biti priznate, kao na primer ako su one neophodne da bi brod stigao do luke skloništa, ili da se sprovede operacija za zajedničku sigurnost, ili da se omogući da se izvrše neophodne popravke. Ostali troškovi otklanjanja zagađenja i dalje ostaju na teretu brodovlasnika ili njegovog P&I kluba, tako da je, po pravilu, jednostavno napraviti razliku između jedne i druge vrste izdataka.⁷¹

⁶⁸ Ibidem, str. 9.

⁶⁹ Ibidem, str. 9.

⁷⁰ Ibidem, str. 9.

⁷¹ Ibidem, str. 9.

4. DONOŠENJE YORK – ANTWERPENSKIH PRAVILA IZ 2004. GODINE

Suštinske promene predložene od strane Međunarodne unije pomorskih osiguravača (IUMI), a koje su usvojene u Vancouveru, su sledeće: isključenje spasavanja iz zajedničke havarije, čime se menja postojeće pravilo VI, mada će se priznati svako spasavanje koje je plaćeno od samo jedne strane (obično broda) u korist drugih strana; izmena pravila XI, kojom se isključuju iz zajedničke havarije plate posade dok se brod nalazi u luci skloništa; izmena pravila XIV, kojom se uštede brodskih interesa, postignutih izvršenjem privremenih popravki slučajnih šteta u luci skloništa, obračunavaju prve, pre priznavanja svih drugih iznosa u zajedničku havariju; isključenje plaćanja provizije i prihvatanje procedure po kojoj će se kamatna stopa (trenutno 7%) ispitivati godišnje od strane CMI-a i, konačno, uvođenje odredbe o zastarelosti (*Time Bar*) tamo gde nacionalna zakonodavstva to dozvoljavaju.⁷²

Ove izmene nisu podržane na konferenciji od strane predstavnika brodovlasičkih interesa. Govoreći u ime Bimca, Intertanka i Interkarga, delegat Međunarodne brodarske komore (ICS) istakao je na konferenciji da je prerano razmatrati donošenje novog kompleta pravila nakon samo 10 godina primene pravila iz 1994. god. Unošenjem klauzule o absorpciji zajedničke havarije u kasko polise (po kojoj osiguravači plaćaju sve troškove zajedničke havarije do određenog iznosa), a kojom će se otkloniti oko 50% slučajeva zajedničke havarije, kao i unapređenjem brodskih standarda u pogledu bezbednosti (tu pre svega misleći na *International Safety Management Code – ISM Code*), mnogi problemi koji su istaknuti od strane IUMI-a otpadaju. ICS zbog toga smatra da će Pravila iz 2004. god. biti nepotreban izvor konfuzije.⁷³

York-antverpenska pravila nisu konvencija i imaju dejstvo samo ako su uneta u pojedinačne ugovore o prevozu robe morem. Proces usvajanja je zbog toga relativno spor, a mnogi ugovori i dalje predviđaju primenu pravila iz 1974. god. Pravila iz 2004. god. prvi su slučaj kada je novi komplet pravila prihvaćen bez koncezusa brodovlasnika i drugih interesa.⁷⁴

Na konferenciji u Vancouveru dogovoreno je da se novom kompletu pravila da naziv “York-antverpenska pravila 2004.” kako bi postalo jasno da ona nisu niti amandmani niti samo izmene pravila iz 1994. god. (kao što se to dogodilo s aman-

⁷² Richards Hogg Lindley – Commentary on the York-Antwerp rules 2004 – <http://www.richards.co.uk/pdfs/YorkAntwerpRules0704.pdf>; 2004, str. 3.

⁷³ Ibidem, str. 4.

⁷⁴ Ibidem, str. 4.

dmanom iz 1990. god. na pravila iz 1974. god., a koji se tiče pravila VI). Kada ugovor o prevozu robe morem, kao što to čini Congenbill iz 1994. god., upućuje na “York-antwerpenska pravila iz 1994. god. i svaku njihovu sledeću izmenu...” pravila iz 1994. god. će ostati primenljiva.⁷⁵

Da bi se shvatila suština usvojenih promena neophodno je objasniti esenciju problema koji je oduvek pratio York-antwerpenska pravila, a to je suštinsko (nekad više, nekad manje vidljivo) neslaganje osiguravača i njihovih predstavnika na temeljima na kojima počiva institut zajedničke havarije. Naime, ako se pažljivije pročitaju pismena izlaganja koja su pratila reviziju JAP-a iz 2004. god., a koja su u određenim trenucima bila izuzetno oštra i prevazilazila uobičajene načine komunikacije, uvidećemo izrazito neslaganje osiguravača s tim što su JAP tokom vremena postala, kako su to predstavnici osiguravača istakli, “pogodno tlo za razne kompromise”. Tako su JAP tokom vremena nastojala da pomire dva sistema, odnosno dva različita shvatanja priznavanja u zajedničku havariju. Sistem zajedničkog spasa usvaja englesko pravo i praksu i po njemu se u zajedničku havariju priznaju oni gubici, štete i troškovi učinjeni do momenta kada je imovina spašena od opasnosti koja joj je neposredno pretila, dakle, do momenta kada je opasnost prestala. Po sistemu “zajedničke koristi” u zajedničku havariju priznaju se i vanredni troškovi koji su neposredna posledica zajedničke havarije nastali nakon doseganja zajedničkog spasa, a sve do završetka pomorskog poduhvata. York-antwerpenska pravila u načelu prihvataju sistem “zajedničkog spasa”, ali imajući u vidu priznanje određenih žrtava i troškova, koji su i bili povod za aktivnosti IUMI-ja počev od 1994. god. pa sve do Vancouvera 2004. god., delimično su izlazila u susret sistemu “zajedničke koristi”.

Međunarodna unija pomorskih osiguravača izrazila je svoje nezadovoljstvo poslednjim izmenama pravila iz 1994. god. i na njihovoj konferenciji u Berlinu 1998. god. radna grupa je usvojila papir koji je naslovljen “zajednička havarija - kako treba da bude izmenjena”. Ovo je rezultiralo formalnim zahtevom CMI-ju da se u narednim godinama razmotri dalja reforma York-antwerpenskih pravila. IUMI je smatrao da je koncept zajedničke havarije, onako kako je izražen u važećim York-antwerpenskim pravilima, prevaziđen. Njihovo predloženo rešenje (uvidevši poteškoće potpunog stavljanja van snage instituta zajedničke havarije, koji je ukorenjen u pravima većine pomorskih nacija) bilo je da se ograniče kategorije gubitaka i troškova koji će se priznati između stranaka kroz doprinose u zajedničku havariju, već da većinu gubitaka snosi onaj koji ih je i prouzrokovao.⁷⁶

IUMI-ev predlog da se ograniči obim priznanja u zajedničku havariju, zapravo, okreće ovaj institut isključivo principu “zajedničkog spasa”, isključujući u potpunosti sistem “zajedničke koristi”. IUMI-ev predlog, koji su podržali mnogi autori i koji

⁷⁵ Ibidem, str. 4.

⁷⁶ Ibidem, str. 2.

je već bio predmetom razmatranja tokom konferencije CMI-a u Sidneju u oktobru 1994. god., doveo je do kompromisnog rešenja unošenjem već pomenutog *Rule Paramounta* (Vrhovničkog pravila).⁷⁷

Kao što je to predhodno istaknuto, problem je potekao iz protivrečnosti principa koji je sadržan u pravilu A, koje propisuje da zajednička havarija postoji samo kada je izvanredna žrtva ili trošak namerno i razumno učinjena za “zajednički spas od opasnosti za imovinu obuhvaćenu zajedničkim pomorskim poduhvatom” i pravila koja su obeležena brojevima (a posebno pravila X, XI, XII i XIV) koja, za priznavanje izdataka u zajedničku havariju, uvode ograničen sistem “zajedničke koristi”.⁷⁸

Argumenti za i protiv ovakvog radikalnog predloga (kao i drugih suštinskih promena predloženih od IUMI-ja) objavljeni su na sledećem CMI-jevom sastanku u Toledu 2000. god. i Singapuru 2001. god., gde je i formirana radna grupa. Njihov izveštaj od 7. marta 2003. god. dalje je razmatran na sastanku međunarodnog pododбора u Bordeauxu, juna 2003.,⁷⁹ gde su se mogli čuti razni prigovori od kojih bih ovde istakao argumente Italijanskog udruženja za pomorsko pravo (IMLA), čiji su predstavnici, kritikujući IUMI-jev predlog, istakli sledeće:

1. Prednost održavanja principa “zajedničke koristi”, doduše s određenim ublažavanjima, prepoznali su i oni koji su je kritikovali. Posebno se treba setiti izlaganja koje je bilo sadržano u izveštaju profesora K. S. Selmera, objavljenog 1958. god., u kome se kaže da princip “zajedničke koristi” ima tu prednost da omogućava da dođe do praktičnih rešenja u vezi s pitanjima kao što je nastavak putovanja za koje bi se, u odsustvu ovog principa, teško našlo rešenje s obzirom na sporove između stranaka.
2. Uvođenjem “principa razumnosti” (putem *Rule Paramounta*) zahtev za eliminisanjem sistema “zajedničke koristi” postaje u velikoj mjeri neopravdan, s obzirom da je osnovni razlog koji podržava ovu teoriju izbegavanje zloupotrebe, koju treba izbeći striktnom primenom *Rule Paramounta*.
3. Uvek treba naglasiti da ograničavanje zajedničke havarije, koje se ostvaruje eliminacijom “zajedničke koristi”, u osnovi menja, kada su u pitanju pomorski osiguravači, granice zajedničke havarije na kojima se temelji.
4. Finansijska prednost, koja iz toga proizilazi, je zbog svega toga izuzetno ograničena, imajući u vidu da ono što nije raspodeljeno između kasko i kargo osiguravača biće po istom redu nadoknađeno od svakog od njih, tako da

⁷⁷ Position paper by Associazione Italiana di Diritto Marittimo (Italian Maritime Law Association – IMLA) – http://www.jssusa.com/Pos_paper_it.pdf, 2003., str. 1.

⁷⁸ Ibidem, str. 1.

⁷⁹ Richards Hogg Lindley - Commentary on the York-Antwerp rules 2004 – <http://www.richards.co.uk/pdfs/YorkAntwerpRules0704.pdf>; 2004., str. 3.

ukupni izdaci koje je izazvao akt zajedničke havarije neće biti smanjeni (s izuzetkom izdataka i naknada za likvidaciju).⁸⁰

Polazeći od predhodno navedenih činjenica, predstavnici IMLI-ja pledirali su za rešenje koje bi se temeljilo na zadržavanju pravila F, s tim da bi trebalo izmeniti numerisana pravila u cilju ograničenja obima priznavanja u skladu s principom “zajedničke koristi”, bez njegovog totalnog isključenja.

Zanimljivo stanovište izneto je i od strane Međunarodne broderske komore. Naime, oni su, takođe, ukazali na zahtev osiguravača da se definiciji zajedničke havarije da uže značenje, čime bi se vratili na ono shvatanje obima zajedničke havarije koje je zauzeto pre više od sto godina, a po kome se žrtve i troškovi nadoknađuju samo ako su učinjeni ili podneti dok su brod i teret bili u stanju opasnosti. Njihovo je mišljenje da se ovako nikada nije radilo i da ovi osiguravači zapravo žele da se vrate na poziciju engleskog prava u čiju ispravnost *Lloyd'sovi* osiguravači nisu uspjeli da ubede druge, naročito na teritoriji Severne Amerike i Evrope, zbog čega su i formulisana York-antwerpska pravila 1890. god. Oni su takođe odbacili ideju da je tokom ovog perioda došlo do povećanja obima zajedničke havarije. Po njihovom mišljenju, primena užeg shvatanja zajedničke havarije dovela bi do isključenja mnogih priznanja, naročito troškova u mestu ili luci skloništa. Između ostalog, oni su istakli da je englesko pravo davno odlučilo da, iako opasnost mora biti stvarna, nije neophodno da brod već bude zahvaćen štetom koja može proizaći iz opasnosti, pa su postavili pitanje da li pristalice užeg shvatanja predlažu da se samo akti koji su preduzeti tokom stvarne opasnosti, koja se možda neće nastaviti, mogu priznati i kako će se to procenjivati? Ako će se o tome odlučivati nakon događaja, zapovednik će ponovo doći u poziciju da mora da donese odluku koja će kasnije biti pristrasno ocenjivana od strane jednog od učesnika poduhvata. Drugi je problem kako će sama opasnost biti definisana? Predloženo je da ona treba da postoji samo dok brod i teret ne dođu u stanje prihvatljive (razumne) sigurnosti. Zatim su postavili pitanje kako će se takva sigurnost procenjivati, iznevši nakon toga čitav niz primedbi na druga predložena rešenja od strane IUMI-ja, na šta ćemo se naknadno vratiti.⁸¹

Sa svoje strane IUMI se, u svojoj kritici postojećeg sistema, oslanjao na studiju M. Marshalla koja je obuhvatila 1700 likvidacija zajedničkih havarija sačinjenih u periodu od 1996. god. pa do 1999. god. i koja ukazuje na to da godišnji izdatak osiguravača za sva potraživanja zajedničke havarije iznosi oko 300 miliona dolara. Od toga 10% ili 30 miliona dolara odlazi na troškove likvidacije, a sledećih 10%

⁸⁰ Position paper by Associazione Italiana di Diritto Marittimo (Italian Maritime Law Association – IMLA) – http://www.jssusa.com/Pos_paper_it.pdf, 2003., str. 1, 2.

⁸¹ A position paper by the International Chamber of Shipping – General Average – <http://www.jssusa.com/ICS0504.pdf>; 2004., str. 3.

na provizije i kamate. Osim toga studija pokazuje da je 80% razmatranih slučajeva prouzrokovano greškom članova posade ili samog brodovlasnika dok je 60% - 65% svih troškova potraživanja plaćeno od strane vlasnika tereta, što ukazuje na to da je institut zajedničke havarije nepotreban, skup i nepravedan način pristupanja regulisanju pitanja pomorskih nezgoda, ne samo za osiguravače, već i za neke druge zainteresovane strane. Takođe, primedba brodovlasnika da oni ne mogu da prihvate tako veliki neosigurani gubitak, po mišljenju IUMI-ja, pokazuje njihovo nerazumevanje suštine predloženih izmena. Naime, skoro sve “novostvorene” štete i troškovi bili bi pokriveni postojećim osiguranjima koja su dostupna na tržištu (kao što je osiguranje gubitka zarade), a oni koji trenutno nisu pokriveni bez sumnje bi vrlo brzo bili pokriveni, imajući u vidu da tržište vapi za novim poslovima.

Finalna verzija IUMI-jevog pravila bila je spremna za 38. CMI-jevu konferenciju u Vancouveru. Međutim, u Vancouveru nije postojala značajnija podrška radikalnom predlogu za isključenjem celokupnog sistema “zajedničke koristi”, zbog shvatanja delegata da je postojeći sistem, koji razgraničava troškove koji su učinjeni u luci skloništa, dobro shvaćen i da generalno dobro funkcioniše. Uvidevši to, predstavnici IUMI-ja su učinili kompromis tako da je postignut dogovor da se o ovom radikalnom predlogu niti raspravlja niti glasa.

Jedan od predloga, koji se temelji na predhodnom predlogu o isključenju sistema “zajedničke koristi”, jeste isključivanje iz zajedničke havarije troškova plata i izdržavanja posade, goriva i zaliha kao i lučkih dažbina učinjenih u luci skloništa. Pretpostavljalo se da će ovakva formulacija biti uvod za isključenje troškova rukovanja teretom u luci skloništa.

Po mišljenju praktičara, slučaj *Field v. Burr*⁸² je najbolji primer kako regulisati troškove iskrcaja tereta u cilju izvršenja neophodnih popravki na brodu. U ovom slučaju je zauzeto stanovište da troškovi iskrcaja tereta, u cilju izvršenja neophodnih popravki na brodu, nisu deo razumnih troškova tih popravki. Pod ovakvim okolnostima ne mogu se potraživati od osiguravača broda.⁸³

S druge strane, IUMI je smatrao da odluka u slučaju “Medina Princess”⁸⁴ jasno pokazuje da se troškovi iskrcaja tereta tretiraju kao deo razumnih troškova koji su neophodni za popravku i da zbog toga terete brodovlasnika i njegove osiguravače. U ovom slučaju brod je bio teže oštećen i putovanje je obustavljeno u usputnoj luci. Teret je iskrcan od strane vlasnika tereta o njegovom trošku. Sudija je objasnio da on nije odlučivao da li su troškovi iskrcaja bili deo razumnih troškova, koji su

⁸² (1899) 1 Q.B. 579; 68 L.J.Q.B. 426.

⁸³ Jonathan S. Spencer, The proposed 2004 revisions to the York-Antwerp rules – some insurance issues – <http://www.jssusa.com/2004comm.pdf>, 2004., str. 2.

⁸⁴ *Helmville Ltd. v. Yorkshire Insurance Co.* [1965] 1 Lloyd’s Rep. 361.

neophodni za popravku, s obzirom da su oni već plaćeni od strane vlasnika tereta. On je istakao da bi on, da je kojim slučajem bio pozvan da o tome odluči, verovatno zauzeo stanovište po kome bi se ovi troškovi tretirali kao deo razumnih troškova koji su neophodni za popravku.⁸⁵

Jonathan Spencer navodi da će isključivanje ovih troškova dovesti do isključivanja supstituirajućih troškova iz sistema zajedničke havarije. Naime, većina brodovlasnika intenzivno radi na tome da izbegne troškove zadržavanja u luci skloništa putem supstituirajućih troškova, koji sami po sebi ne bi bili priznati u zajedničku havariju, ali će se priznati ako su učinjeni umesto onih koji se inače priznaju u zajedničku havariju. Jedan od najčešćih slučajeva jeste dalja otprema robe do odredišta iz luke skloništa ili tegljenje broda od luke skloništa do odredišta. Priznavanjem ovih troškova u zajedničku havariju uštedeli bi se troškovi koji su neophodni za skladištenje robe na obali dok se na brodu vrše popravke koje su neophodne za siguran nastavak putovanja, zatim troškovi plata i zadržavanja posade, goriva i zaliha koji su neophodni, kao i troškovi luke skloništa koji su učinjeni tokom zadržavanja zbog popravki. Ukoliko se većina troškova u luci skloništa isključi iz zajedničke havarije, nestaće finansijski mehanizam koji dozvoljava priznavanje dalje otpreme robe u zajedničku havariju, što će svakako prouzročiti duža odlaganja u isporuci tereta i veće izdatke za osiguravače tereta tokom prolongiranja putovanja.⁸⁶

Spencer dalje iznosi da jedna od mogućih posledica ovakvog rešenja jeste da bi veliki broj putovanja bio obustavljen ukoliko bi veliki broj troškova u luci skloništa, a koji u datom trenutku nisu pokriveni osiguranjem, bio isključen iz zajedničke havarije, zato što određeni broj brodovlasnika, suočen s ovakvim nepokrivenim troškovima, ne bi bio u finansijskoj mogućnosti da pokrije te troškove i bio bi prinuđen da obustavi putovanje, bez obzira da li će pravo sankcionisati takav postupak. IUMI je predložio rešenje u vidu *Loss of Hire* osiguranja (osiguranja gubitka vozarine). Međutim, poslednjih godina ovo osiguranje nije lako dostupno, a i kada je dostupno poprilično je skupo uz minimum oduzimanja 14 do, neretko, 30 dana i, konačno, nije dostupno onoj vrsti brodovlasnika koje neočekivani izdaci tokom putovanja neretko mogu finansijski ruinirati.⁸⁷

Obustavljanje putovanja je svakako najveća briga za osiguravače tereta, naročito u SAD-u, imajući u vidu dobro poznato pravilo da je po polisi za osiguranje tereta osiguran ne samo teret, već i samo putovanje. Važeće Londonske klauzule za osiguranje tereta isključuju štete i izdatke do kojih dolazi usled insolventnosti ili finansijskih problema brodovlasnika, čarterera ili operatera broda. U američkim

⁸⁵ Jonathan S. Spencer, *ibidem*, str. 2.

⁸⁶ *Ibidem*, str. 4.

⁸⁷ *Ibidem*, gde navodi da je namera IUMI-ja bila da se eliminišu marginalni brodovlasnici, str. 3.

kargo klauzulama nema slične odredbe, tako da se od osiguravača očekuje da plate troškove dalje otpreme tereta i po ovom scenariju oni to plaćaju u potpunosti.

Sada ćemo preći na preciznije razmatranje usvojenih rešenja i konkretne rezultate do kojih njihova primena može dovesti.

4.1. Nagrada za spasavanje

Jedna od najznačajnijih promena jeste isključivanje spasavanja iz zajedničke havarije. Kako bi se ovo pitanje u potpunosti razumelo, neophodno je izvršiti uvid u genezu ovog problema od samog početka, kao i u sve teorijske nesuglasice koje su ga pratile.

Spasavanje i zajednička havarija spadaju u osnovne institute pomorskog prava. Institut spasavanja se, istorijski, razvijao samostalno i nezavisno od instituta zajedničke havarije. Karakteristično je da razlozi za njihovu pojavu leže u njihovom korenu koji je na izvestan način identičan. U oba slučaja čovek je bio motivisan potrebom zaštite svojih interesa.⁸⁸ Pomoć koju su pomorci jedni drugima ukazivali vremenom je prerasla u institut spasavanja. Od nekadašnjih neorganizovanih spasavanja razvile su se današnje organizovane forme spasavanja, koje su definisane i u međunarodnim konvencijama. Naravno, kao što su učesnici u plovidbenom poduhvatu bili motivisani da se bacanje tereta u more i namerno nanošenje štete vlasniku izbačenog tereta shvati kao žrtvovanje u cilju zajedničkog spasa, tako su isto shvatili da je za dobijanje organizovane pomoći potrebno podnošenje jednog zajedničkog troška.⁸⁹ Samo se tako može dobiti pomoć motivisana zajedničkim spasom.

Danas postoje oni koji ističu da ne postoje neki čvrsti razlozi da se troškovi zajedničke havarije i nagrada za spasavanje odvojeno posmatraju, ali imamo i pristalice suprotnih stavova. Esencija njihovog neslaganja najbolje se može prikazati kroz konkretne slučajeve.

Na prvom mestu imamo slučaj kada se spasavanje ni u kom slučaju ne može identifikovati sa zajedničkom havarijom. To je slučaj kada nemamo zajednički plovidbeni poduhvat npr. spasavanje broda kada je samo interes brodovlasnika ugrožen opasnošću propasti broda.

Međutim, u slučaju postojanja najmanje dva ugrožena interesa u jednom plovidbenom poduhvatu situacija se bitno menja, pošto sudbinu deli rizična zajednica, bilo kroz žrtvovanje, bilo podnošenjem troškova, a u cilju spasavanja.⁹⁰

⁸⁸ Radović Zoran, *Osiguranje spasavanja na moru*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1980., str. 85.

⁸⁹ Ibidem, str. 85.

⁹⁰ Ibidem, str. 86.

Na ovom mestu se čini idealnim istaći da obaveza plaćanja prati svakog učesnika u poduhvatu odvojeno, zbog čega ne postoji stvarna potreba za primenom načela zajedničke havarije.

Naravno, treba imati u vidu da se nagrada za spasavanje deli između lica koja su imala korist od izvršenog čina zajedničke havarije.

Ali okolnost da nagrada za spasavanje često ima svojstvo zajedničke havarije ne znači da sve nagrade za spasavanje treba razumeti kao zajedničku havariju, već one nekada imaju svojstvo partikularne havarije. Naime, okolnost da brodovlasnik spasenog broda pristaje da plati ceo iznos nagrade za spasavanje, samo da bi nastavio ugovoreno putovanje, ne znači da plaćeni iznos dobija svojstvo troška zajedničke havarije. Podneti troškovi mogu biti od koristi za ceo poduhvat (npr. tako što isporuka tereta neće kasniti), ali to ne znači da su podneti u cilju izbegavanja opasnosti koja ugrožava sam poduhvat (npr. zato što teret nije pod posebnom obavezom dolaska na vreme koja npr. postoji kod lako kvarljive robe).

Kod razmatranja ovog problema treba poći od najjednostavnije situacije, a to je spasavanje napuštenog broda s teretom, od koje se ne razlikuje situacija kada se, bez predhodno zaključenog Ugovora o spasavanju, spasava brod koji nije napušten. S obzirom da u oba slučaja spasioce niko nije pozvao u pomoć, niti ugovorio posebne uslove pružanja spasavanja, pravo spasilaca je uvek ostalo samo pravo na nagradu.

Kada je u pitanju slučaj spasavanja broda koji prevozi teret, u slučaju pozivanja drugog broda u pomoć, na način koji podrazumeva da će spasiocima pripasti nagrada za spasavanje ako se postigne uspeh, može se zaključiti da ovakav postupak na prvi pogled nema svojstvo namernog žrtvovanja. Ukoliko je zaključen standardni *Lloyd's* ugovor o spasavanju *no cure – no pay*, brodovlasnik spasenog broda odgovara samo za svoj udeo u ukupnoj nagradi, a spasioci sami moraju da povedu računa o naplati dela nagrade koji otpada na vlasnike tereta. Prema tome, ne postoji bitan element zajedničke havarije, a to je žrtvovanje podneto od jednog učesnika u poduhvatu, za sve ostale, s obzirom da zapovednik spasenog broda nije ugovorom obavezao brodovlasnika spasenog broda da plati nagradu koju spaseni teret duguje.

Nagrada za spasavanje, koja se duguje spasiocima na osnovu standardnog *Lloyd's* ugovora o spasavanju *no cure – no pay*, takođe nema karakter zajedničke havarije. Zaključivanjem ugovora, zapovednik spasavanog broda je izvršio samo namernu i razložnu radnju u cilju spasavanja imovinskih vrednosti učesnika pomorskog poduhvata od stvarne opasnosti koja im pretila. Međutim, zapovednik broda nije zaključivanjem Ugovora o spasavanju podneo nameran i razložan trošak zbog kojeg bi trebalo formirati poverilačku masu u cilju likvidacije zajedničke havarije. Poverilačka masa se neće formirati pošto potpisivanjem Ugovora o spasavanju zapovednik spasavanog broda nije obavezao brodovlasnika spasavanog broda da plati ukupan

iznos nagrade na koji će spasioци steći pravo u slučaju postignutog uspeha. Prema tome, nagrada za spasavanje nema karakter svesne žrtve i svesno podnetih troškova u cilju spasavanja broda i tereta od zajedničke opasnosti, s obzirom da se nagrada u krajnjoj liniji određuje spasiocu zasebno za brod, a zasebno za teret.

Spasioци su u mestu u kojem je spasavanje uspešno završeno, pored prava na nagradu, stekli i pravo da na pogodan način obezbede ovu svoju tražbinu, što oni redovno i čine. Zbog toga oni i nisu zainteresovani za uspeh plovidbenog poduhvata u daljoj etapi putovanja, što ni u kom slučaju ne treba da ugrožava njihovo pravo na nagradu. Ova okolnost nagradu za spasavanje čini specifičnom u odnosu na zajedničku havariju. Prvo, za razliku od spasavanja, učesnici u plovidbenom poduhvatu dele zajedničku sudbinu sve dok se poduhvat ne završi u luci odredišta, ili dok ne nastupi osujećenje putovanja, kada se njihovi odnosi regulišu po propisima zajedničke havarije. Drugo, za razliku od spasavanja, vrednosti spasene imovine utvrđuju se u luci odredišta. Zbog toga se konačne obaveze učesnika u plovidbenom poduhvatu mogu znatno razlikovati.⁹¹

Treba istaći da je praksa likvidatora zajedničke havarije dugo težila ka pojednostavljivanju odnosa i prevazilaženju razlike između spasavanja i zajedničke havarije. U želji da se okončaju sporna gledišta između pravnika i praktičara, Udruženje likvidatora zajedničke havarije je 1942. god. izmenilo svoja pravila prakse po pitanju načina likvidacije nagrade za spasavanje i zajedničke havarije. Pravila su izmenjena na sledeći način: troškovi koji se sa stanovišta spasilaca, a na osnovu ugovora, pojavljuju kao nagrada za spasavanje, smatraće se u praksi kao zajednička havarija ukoliko su podneti u cilju zajedničke sigurnosti broda i tereta.⁹² Međutim, postavlja se pitanje da li deoba nagrade za spasavanje na sve prisutne materijalne interese, izvršene od arbitra koji je imenovan da utvrdi njenu visinu, predstavlja konačno rešenje od kojeg likvidator zajedničke havarije u dispaši ne može da odustane. Ukoliko nagrada za spasavanje ulazi u dispašu, likvidatori stoje na stanovištu da onaj procenat koji su oni utvrdili da predstavlja osnovicu za određivanje obaveza svih učesnika u poduhvatu treba primeniti i kod deobe nagrade za spasavanje, a to je procenat koji je dobijen na osnovu vrednosti spasene imovine u luci u kojoj se poduhvat završio. S obzirom da je to najčešće luka odredišta, ova okolnost ide u prilog brodovlasnicima i likvidatorima havarija, koje su imenovali brodovlasnici.⁹³

⁹¹ Ibidem, str. 88.

⁹² Ibidem, str. 88.

⁹³ Vrednost spasene imovine na odredištu često je veća, što pogoduje brodovlasnicima u većini slučajeva. Likvidatori zajedničkih havarija su materijalno zainteresovani da se nagrade za spasavanje prikažu u dispaši zajedničke havarije s obzirom da se njihov honorar utvrđuje u procentu od mase obaveza.

Neretko se postavljalo pitanje pristupanja ovom problemu. Kolikvidator koji zastupa interese tereta i osiguravača tereta bio je sklon da nagradu za spasavanje treba odvojeno regulisati od zajedničke havarije. Do sporazuma može doći između likvidatora zajedničke havarije imenovanog od brodarara i kolikvidatora imenovanog od tereta. Dešavalo se da likvidator zajedničke havarije prihvati prigovor zastupnika interesa tereta, kada se ovaj usprotivi njegovom zahtevu da nagradu za spasavanje unese u dispašu.⁹⁴ Na ovaj način dolazimo do mogućeg rešenja, a to je dosledno zastupanje svog stanovišta od strane osiguravača tereta o odvajanju likvidacije nagrade za spasavanje od zajedničke havarije, čak i slučajevima kada to ne ide u njihovu korist.

Mesto utvrđivanja vrednosti imovine oduvek je izazivalo velike probleme i bilo jedno od osnovnih kamena spoticanja u unifikaciji ovog pitanja između engleskog prava i prakse i prava SAD-a i na kontinentu.

Naime, brod, teret i vozarina predstavljaju one vrednosti na osnovu kojih se određuje visina nagrade. Njihove vrednosti se po pravilu utvrđuju u mestu u kojem je spasavanje uspešno okončano. S druge strane, doprinosi u zajedničku havariju takođe se određuju na osnovu vrednosti spasene imovine. Razlika se javlja kada se postavi pitanje mesta u kojem će se utvrditi njihova vrednost. Po JAP-u, to je mesto u kojem je plovidbeni poduhvat završen, a to je najčešće luka odredišta. Razlike u vrednostima spasene imovine u mestu završetka spasavanja i na odredištu mogu biti znatne. U jednom slučaju postavilo se pitanje utvrđivanja vrednosti tereta gvozdene rude, pošto se u luci u kojoj je spasavanje završeno, usled nepostojanja tržišta za ovu vrstu tereta, nije mogla utvrditi vrednost rude.⁹⁵ Arbitar je prilikom utvrđivanja visine nagrade, u delu u kojem teret treba da je naknadi, pošao od rešenja koje je Lushington dao u sporu sličnog činjeničnog stanja.⁹⁶

Na putu od Mauricijusa do Londona brod *The George Dean* s teretom ulja našao se u opasnosti. Akcijom spasilaca brod je dotegljen u Lisabon, gde je plovidbeni poduhvat prevremeno okončan. Kako u Lisabonu nije bilo tržišta za ulje, ovaj teret je drugim brodom prevezen u London. U ovom sporu je presuđeno da je ispravan način utvrđivanja vrednosti tereta u Lisabonu kao mestu u kojem je spasavanje uspešno završeno. Međutim, s obzirom na ranije iznetu činjenicu da ulje nije imalo tržišnu vrednost u Lisabonu, do ove vrednosti se došlo na osnovu tržišne vrednosti utvrđene u Londonu, od koje su odbijeni troškovi prodaje i vozarine od Lisabona do Londona.

U našem slučaju, vlasnik tereta je zatražio od arbitra da kod utvrđivanja vrednosti spasene imovine postupi na isti način, odnosno da od vrednosti tereta odbije deo

⁹⁴ Radović Zoran, *Osiguranje spasavanja na moru*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1980., str. 89.

⁹⁵ Slučaj havarije m.t. Integrity, spasavanje izvršeno tegljenjem nakon što je spasavani brod zbog nevremena ostao bez pogonskog goriva, Indijski okean, 1964., Arhiva ZOIL DUNAV, Beograd.

⁹⁶ Presuda *The George Dean*, 1857., Kenneth C. McGuffie.

vozarine koja je određena brodarskim ugovorom. Na taj način teret će učestvovati samo u plaćanju nagrade za spasavanje, a ne i zajedničke havarije. Prvobitni nalaz arbitra, kojim je odbio ovakav zahtev tereta, potvrđen je i u drugom stepenu, ali bez dovoljno argumentovanog obrazloženja.⁹⁷

Odstupanja prilikom utvrđivanja vrednosti imovine, koja služi kao osnovica za određivanje obaveza iz naslova nagrade za spasavanje i zajedničke havarije, u praksi se pojavljuje kao posledica razlika u načelnim rešenjima ova dva instituta, s obzirom da odbici, po osnovu šteta i troškova koji nisu priznati u zajedničkoj havariji, nisu istovetni s odbicima kod utvrđivanja vrednosti spasene imovine, već su po pravilu niži. Takođe se uvidelo da postoje razlike između ova dva instituta koji imaju za posledicu da se u praksi vrednost broda različito utvrđuje u arbitražnoj odluci o nagradi i dispaši zajedničke havarije. Naime, arbitar nastoji da utvrdi koliku vrednost brod ima za brodovlasnika u konkretnim okolnostima za pojedinačni slučaj, dok likvidator polazi od vrednosti broda u oštećenom stanju, s tim da se na tu vrednost dodaje i iznos popravke broda, koji se priznaje u zajedničku havariju. Takve razlike ne dolaze do izražaja kada se u dispaši pojavljuje nagrada za spasavanja s jedinstvenim iznosom, koji je kao izdatak, po oceni likvidatora, bio podnet u cilju zajedničkog spasavanja ili koristi.

Na početku je istaknuto da postoji nemali broj pristalica shvatanja da, ako se spasavanje vrši na osnovu ugovora uz postojanje svih drugih elemenata zajedničke havarije, nagradu za spasavanje treba tretirati kao jedan od troškova zajedničke havarije. Na taj način se negira činjenica da, ako se spasavanje vrši na osnovu ugovora, na temelju koga svaki materijalni interes zasebno duguje spasiocima svoj deo nagrade, isključuje se mogućnost da trošak podnet u cilju zajedničkog spasavanja predstavlja zajedničku havariju. Po mišljenju pristalica ovog shvatanja, ako se utvrdi da su uslovi za zajedničku havariju ispunjeni onako kako su definisani u pravilu A JAP-a, ne postoje razlozi da se ne primeni pravilo B. Ono što pristalice ovog shvatanja nikako ne mogu opravdati jeste odstupanje u vrednosti imovine koja se uzima za osnovicu kod određivanja međusobnih obaveza u slučajevima spasavanja i zajedničke havarije. Ono što oni ističu jeste da je to opravdano sa stanovišta prakse dok se pravicima prigovara da isuviše insistiraju na razlikama, a nedovoljno na sličnostima.⁹⁸

Ranije je istaknuto da se dugo vodi rasprava između onih koji žele ukidanje instituta zajedničke havarije i onih koji insistiraju na njegovom zadržavanju. Upravo zbog toga su, tokom vremena, York-antwerpenska pravila postala okvir u kojem se

⁹⁷ Radović Zoran, *Osiguranje spasavanja na moru*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1980., str. 90.

⁹⁸ Ibidem, str. 92.

vrše neophodni kompromisi, što je bilo slučaj i s ovim pitanjem, koje je uobičajeno 1974. god. u izmeni pravila VI. Ovim pravilom se postiglo da se sve nagrade za spasavanje, a koje su plaćene u cilju zajedničkog spasavanja, pojavljuju kao trošak koje likvidatori zajedničke havarije odobravaju kroz dispašu.

Tokom pripreme konferencije u Vancouveru, u okviru radne grupe, IUMI je izneo svoj predlog koji je izrazio suštinsko neslaganje osiguravača s ovakvim rešenjem. Tokom rada izneti su argumenti za i protiv isključenja spasavanja.

Kao argumente za isključenje spasavanja iz zajedničke havarije IUMI je naveo:

- Uključivanje spasavanja podrazumeva nepotrebno dupliranje raspodele nagrade za spasavanje između kontribuirajućih interesa.
- U mnogim slučajevima udeli se neće značajno razlikovati, ali troškovi dvostruke likvidacije mogu biti relativno visoki.
- Zahtevaju se dva kompleta zaštite da bi se pokrila, u osnovi, ista vrednost.
- Ceo postupak se odugovlači, nekada i po nekoliko godina.
- Nastaju dodatni problemi za osiguravače tereta.⁹⁹

S druge strane ICS je izneo argumente kojima je branio dosadašnje rešenje sadržano u York-antverpenskim pravilima, pa se s tim u vezi u literaturi navode, kao najvažniji, sledeći argumenti:

- Na kraju postupka se postižu pravedniji rezultati.
- Sledeći slučaj može, takođe, imati stvaran uticaj na vrednosti po završetku poduhvata i na ovakvu raspodelu. Ukoliko, na primer, brod, koji prevozi jedan teret ispod palube, a drugi na palubi, bude izložen spasavanju, teret koji je prevožen na palubi učestvuje u nagradi za spasavanje prema vrednosti koju ima po završetku usluge spasavanja. Ukoliko posle izvršenja odgovarajućih popravki brod nastavi prema odredištu, ali ga zahvati nevreme tokom koga je otplavljen s palube teret koji se na njemu nalazio, vrednost tog tereta po završetku putovanja ne postoji, tako da on neće učestvovati u nagradi za spasavanje koja će se ponovo procenjivati u zajedničkoj havariji.
- U nekim slučajevima nagrada za spasavanje se procenjuje na bazi grube procene, ostavljajući da precizno utvrđivanje raspodele kasnije bude učinjeno u zajedničkoj havariji. Ovo može ubrzati sporazume o spasavanju i uštedeti troškove.
- I u mnogim ozbiljnim gubicima obezbeđenje zajedničke havarije će biti naplaćeno zato što finansijski izdaci brodovlasnika verovatno neće biti u potpunosti poznati a, isto tako, moguća razmera žrtvi vlasnika tereta ne može biti utvrđena bez odlaganja u oslobađanju (iskrcaju) tereta.

⁹⁹ Richards Hogg Lindley - Commentary on the York-Antwerp rules 2004 – <http://www.richards.co.uk/pdfs/YorkAntwerpRules0704.pdf>; 2004., str. 5.

- Predloženo isključenje spasavanja bi narušilo ravnotežu koja je ostvarena u slučaju kada jedna strana, koja je učesnik poduhvata, upotrebi trgovački ili bilo koji drugi uticaj kako bi ugovorila naročito povoljni sporazum sa spasiocima ostavljajući drugim stranama da plate sve troškove na arbitraži.
- Čak i ako spasavanje ne bi bilo priznato u zajedničku havariju, ono će i dalje biti tretirano kao specijalan izdatak, usled čega deobna osnova ne može biti završena sve dok ne bude stavljen na uvid svaki izdatak koji je plaćen od svih strana za učinjeno spasavanje.
- Argument IUMI-ja da će se isključenjem spasavanja izbeći dva kompleta zaštite, i to jedan za spasavanje i jedan za zajedničku havariju, ne mora uvek da bude tačan, imajući u vidu da mnogi gubici koji uključuju spasavanje takođe uključuju neke elemente žrtava ili troškova zajedničke havarije čije je obezbeđenje takođe neophodno.¹⁰⁰
- Neke države, kao na primer Holandija i Španjolska, propisuju svojim pravom obavezu brodovlasnika da plati celokupnu nagradu i troškove spasavanja, koje on, zatim, preko deobne osnove naplati od drugih (kargo) interesa. S tim u vezi Ivošević ističe da na taj način novo pravilo VI iz 2004. god. jeste ispoštovalo ovu situaciju, ali tako da se u deobnu osnovu ovi iznosi uključuju mimo utvrđenih doprinosa, a ne u okviru njih (obračunato na bazi spašenih vrednosti, a ne doprinosa u zajedničkoj havariji).¹⁰¹
- Može se uočiti jedna potencijalno skrivena nepravda koja će na ovaj način biti izazvana, a koju je IUMI očigledno prevideo. To je slučaj žrtvovanja imovine ili dela imovine koja je uključena u poduhvat, budući da se vrednost tih žrtava, koje se priznaju u zajedničku havariju, ne uzima u obzir prilikom rešavanja spasavanja, ali se zato dodaju prilikom likvidacije zajedničke havarije. Na primer, u slučaju požara kada je deo tereta uništen od strane spasioca u okviru napora za gašenjem požara, taj teret neće doprinositi za spasavanje, ali će ta žrtvovana imovina biti priznata u zajedničkoj havariji. Kada je spasavanje uključeno u zajedničku havariju, iznos koji je priznat kao žrtva doprinosi i za spasavanje. Tamo gde je spasavanje isključeno iz zajedničke havarije vlasnik i osiguravač će doći do potpunog iznosa naknade štete putem doprinosa od spašene imovine, koja takođe doprinosi spasavanju. Prema tome, žrtvovana imovina će imati korist od spasavanja, iako nije platila za njega.¹⁰²

¹⁰⁰ Richards Hogg Lindley, *ibidem*, str. 5.

¹⁰¹ Ivošević Borislav, *Transportno osiguranje*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Beograd, 2009. godine, str. 134.

¹⁰² Jonathan Spencer, *ibidem*, str. 5.

Na debati u Vancouveru spasavanje je bilo tema nedelje. U radnoj grupi glasanje je bilo tesno, tako da predlog nije iznošen dalje. Usledilo je lobiranje od strane delegata IUMI-ja i kada je ovo pitanje ponovo izneto na plenarnoj sednici predlog Udruženja za pomorsko pravo Australije i Novog Zelanda, koji je odražavao poziciju IUMI-ja, usvojen je značajnom većinom.

Ova neosporno najveća izmena York-antwerpskih pravila trebala bi, po mišljenju IUMI-ja i drugih predstavnika koji su za nju glasali, da smanji troškove zajedničke havarije za oko 10-12%, što je više nego sve druge promene zajedno.

Većina delegata u Vancouveru podržala je isključenje spasavanja, tako da je prvi paragraf postojećeg pravila VI izmenjen, te sada u pravilima iz 2004. godine glasi:

“Troškovi spasavanja, uključujući kamate na njih, kao i pravne troškove koji su s njima povezani, snosiće onaj koji ih je i prouzrokovao i neće biti priznati u zajedničku havariju, osim u slučaju kada je jedna strana u spasavanju platila sav ili delimični iznos nagrade spasavanja (uključujući kamatu i pravne naknade), koji tereti drugog učesnika spasavanja (obračunato na bazi spašenih vrednosti, a ne doprinosa u zajedničkoj havariji). U tom slučaju neplaćeni iznos koji duguje ta strana priznaće se u deobnoj osnovi onoj strani koja ga je platila, a zadužiti onu stranu u čije ime su ti troškovi učinjeni.”

Manje izmene su učinjene i u paragrafima b) i c), koji sada glase:

“(b) Troškovi spasavanja, koji se navode u predhodnom paragrafu (a), uključuju svaku nagradu za spasavanje u kojoj su uzeti u obzir veština i naponi spasioca u sprečavanju ili smanjenju štete životnoj sredini onako kako je to navedeno u članu 13. paragraf 1(b) Međunarodne konvencije o spasavanju iz 1989. god.”

“(c) Posebna naknada koja se plaća spasiocu od strane brodovlasnika, u skladu s članom 14. navedene Konvencije, do iznosa koji je naveden u paragrafu 4. tog člana, neće se priznati u zajedničku havariju i neće se razmatrati kao troškovi spasavanja koji su navedeni u paragrafu (a) ovih pravila.”¹⁰³

Mera do koje se spasavanje priznaje u zajedničku havariju u ovom slučaju kada je plaćena od jednog učesnika u korist drugih učesnika je izuzetno ograničena. To je obična računovodstvena operacija, tako da je ta doznaka učinjena bez razmatranja ovog iznosa kao troška zajedničke havarije. Imajući u vidu da se nikakva kamata više ne može naplatiti, i uzimajući u obzir isključenje priznanja 2% provizije, brodovlasnici će se verovatno pre odlučiti za *Lloyd's Open Form* sporazum o spasavanju nego da sami pokrivaju uslugu spasavanja.¹⁰⁴

Uštede, koje će se verovatno postići, a koje je IUMI predvideo, ipak neće uvek biti značajne. S *Lloyd's Open Formom* i sličnim sporazumima, iznos koji je plaćen

¹⁰³ Richards Hogg Lindley, *ibidem*, str. 7.

¹⁰⁴ *Ibidem*, str. 7.

za spasavanje, u svakom slučaju će se ustanoviti i odbiti, kao specijalni izdatak, od kontribuirajućih vrednosti. S ugovorom o spasavanju možda će biti neophodno da se pojedinačno izračunaju sve spasene vrednosti, uz kontribuirajuće vrednosti na određitu, u nameri da se sačini “računovodstvena doznaka” na način koji je tražen od strane Pravila.¹⁰⁵

Isključenje spasavanja iz zajedničke havarije će u mnogim slučajevima naglasiti sve prednosti klauzule o absorpciji zajedničke havarije (po kojoj kasko osiguravači plaćaju celokupan iznos zajedničke havarije do određenog iznosa). Ranije, u slučajevima u kojima je došlo do spasavanja, utvrđeni limit klauzule o absorpciji bio je iscrpljen stvarnim plaćanjem ugovora o spasavanju ili očekivane nagrade po *Lloyd's Open Form*, iziskujući da se prikupljanjem dokumenata za obezbeđenje zajedničke havarije povrate drugi izdaci.¹⁰⁶

Jedna od tema koja je bila predmet rasprave, a koja je izazvala oštre reakcije je slučaj kada jedna strana pomorskog poduhvata ima mogućnost da izvrši komercijalni ili neki drugi pritisak i postigne povoljniji sporazum sa spasiocima, ostavljajući drugim stranama da snose sve toškove arbitraže. Međutim te sume će se ponovo regulisati (prilagoditi) u zajedničkoj havariji i neki privid pravde će se postići. IUMI je reagovao na ovo iznevši da su osiguravači spremni da snose ove gubitke. U nekim slučajevima brodovlasnici prave dogovor sa spasiocima i ostavljaju vlasnicima tereta da postignu sporazum sa spasiocima, najbolje što mogu. Brodovlasnici tada mogu izazvati da ne dođe do dispaše, i čak i ako su osiguravači tereta spremni da sami utvrde dispašu u tim slučajevima, u praksi do ovoga retko dolazi, ako ikada i dođe, zato što će likvidator u najvećem broju slučajeva zahtevati saradnju brodovlasnika.

Ian Stevens iz Lojdovog odeljenja za zajedničku havariju, kancelarije za reklamacije, između ostalog je istakao da je njegovo odeljenje obradilo ogroman broj dispaša gde troškovi zajedničke havarije obuhvataju nagradu za spasavanje, više nego bilo šta drugo, pa posledično zaključuje da, ukoliko bi spasavanje bilo isključeno iz zajedničke havarije, troškovi likvidacije bi verovatno imali ograničen iznos, ali i da postojeće uključivanje spasavanja omogućava značajno povećanje izdataka, što svakako nije dobra vest za osiguravače. Naime, čak i ako nagrada za spasavanje nije uključena u zajedničku havariju i dalje će biti odbijana prilikom obračunavanja kontribuirajućih vrednosti, tako da dispaša ne može biti završena sve dok ne budu poznati iznosi troškova spasavanja koji su plaćeni od svake strane. Tako da Stevens smatra da ovaj amandman neće radikalno ubrzati proces sačinjavanja dispaše, ali će ga svakako pojeftiniti.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Ibidem, str. 8.

¹⁰⁶ Ibidem, str. 8.

¹⁰⁷ Nick Gooding, *General Average – York Antwerp Rules 2004 – Implications for Hull and Cargo Insurers*, <http://www.jssusa.com/ga.htm>, 2004., str. 4.

Prema tome, po mišljenju predlagača, ovom izmenom najviše dobijaju kasko i kargo osiguravači, a gubitnici su likvidatori zajedničke havarije koji gube honorarni prihod od iznosa nagrade za spasavanja, koja se više neće “prati” preko zajedničke havarije.

4.2. Plate i izdržavanje posade

Sledeća izmena se odnosi na postupanje s određenim izdacima u luci skloništa. Najpre treba istaći da je postojao predlog za potpunim isključenjem iz zajedničke havarije priznanja plata i zadržavanja posade, i/ili pogonskog goriva i zaliha, i/ili lučkih dažbina u luci skloništa, odnosno za potpunim isključenjem troškova učinjenih u luci skloništa. Na ovaj predlog najburnije je reagovala Međunarodna broderska komora koja je istakla da će se na taj način doći u sledeću poziciju:

- Isključenje troškova učinjenih u mestu ili luci skloništa može dovesti do isključenja interesa vlasnika karga za daljim otpremanjem robe do odredišta kroz sistem supstituirajućih troškova, imajući u vidu da brodovlasnik, ulaženjem u luku radi popravki koje je pretrpeo usled opasnosti mora, nažalost nije ni pod kakvom obavezom da dalje otpremi teret i, u zavisnosti od njegovog položaja u doku, može se očekivati da neće moći da radi, pa čak ni da iskrca ceo ili deo tereta. Na taj način teret će morati da ostane na brodu dok traju popravke.
- Ukoliko se troškovi, kao što je na primer rukovanje teretom, više ne tretiraju kao zajednička havarija, mnogi od njih će pasti na teret brodovlasnika, a u određenoj meri i na kasko osiguravače. Troškovi koji padaju na teret brodovlasnika mogu se dodati u troškove popravki, a takav odnos između troškova popravki i vrednosti broda u neoštećenom stanju pogodovaće povećanju broja prekinutih (obustavljenih) putovanja. Vlasnici tereta će morati, najbolje što znaju, da se snađu s otpremom tereta i verovatno će biti odgovorni za troškove koji iz toga proizađu.
- Isključenje troškova u luci skloništa, kao što su plate posade, gorivo i sl., smanjiće efekat zajedničke havarije. Šta više, da nije zajedničke havarije, ovi troškovi bi se najverovatnije nadoknađivali od kasko osiguravača.
- Osiguravači tereta ističu da oni plaćaju najveći deo zajedničke havarije s obzirom da ukupna vrednost tereta skoro uvek prekoračuje vrednost broda. Međutim:
 - Krcatelji ostvaruju uštede upotrebom sve više sofisticiranih brodova koji su u stanju da prevezu veće količine izuzetno vrednog tereta.
 - Veći troškovi usled totalnog gubitka tereta izbegavaju se putem žrtvi i troškova zajedničke havarije.¹⁰⁸

¹⁰⁸ A position paper by the International Chamber of Shipping, *Ibidem*, str. 4 .

S druge strane, IUMI je izneo nekoliko argumenata u prilog svom shvatanju, od kojih ćemo navesti najznačajnije. Na prvom mestu ističe se da se ovi troškovi nagomilavaju tokom perioda koji je potreban za izvršenje popravki na brodu, tako da se njihovim priznanjem ustvari vrši kompenzacija za brodovlasnikov gubitak zbog zadržavanja. Međutim, ističe se da i druge strane mogu pretrpeti finansijske gubitke, npr. usled zakašnjenja u isporuci tereta, ali se to ne nadoknađuje kroz zajedničku havariju. Takođe ovo priznanje može biti sporno, naročito u slučaju kada se popravke prolongiraju ili kada je diskutabilno da li je šteta nastala usled nezgode. Zatim, po mišljenju osiguravača, priznanje ovih troškova je podstrek beskrupuloznim brodovlasnicima da nepotrebno proglašavaju zajedničku havariju uvek kada su njihovim brodovima potrebne izvesne popravke, što za njih prouzrokuje određene troškove koje, po njihovom uverenju, oni ne treba da nadoknađuju. Sa svoje strane likvidatori ističu da se, zbog sve češće upotrebe absorpcione klauzule, danas mnogo ređe dešava da zajednička havarija uključuje doprinose tereta ukoliko se bazira isključivo na platama i lučkim dažbinama, s obzirom da u tom slučaju sve troškove nadoknađuje kasko osiguravač.

Nakon odbijanja ovakvog predloga IUMI-ja, jedan broj delegata je insistirao na potpunom isključenju plata i izdržavanja posade u luci skloništa, što takođe nije prihvaćeno, tako da se došlo do kompromisa predloženog od strane kanadske delegacije, koji je izmenio pravilo X1(b) po kome plate zapovednika broda, oficira i posade više nisu odobravane u zajedničku havariju. Naravno, ove plate će biti odobravane tokom prolongiranja (odlaganja) putovanja zbog uplovljavanja ili isplovljavanja iz luke skloništa. U smislu zajedničke havarije “prolongiranje” znači dodatno vreme provedeno na moru tokom čekanja da brod uđe ili izađe iz luke skloništa.

Pravilo XI(a) nije izmenjeno, ali su sve stavke u kojima se pominju plate izbačene iz novog paragrafa XI(c) koji je ranije bio XI(b), tako da su učinjene izmene u redosledu paragrafa, pa se pravilo čita na sledeći način:

(C) (I) “Ako bi brod uplovio ili bio zadržan u bilo kojoj luci ili mestu usled nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti, kada je to neophodno za zajednički spas, ili da se omogući popravak štete koja je prouzrokovana žrtvom ili nezgodom, ako bi te popravke bile potrebne za siguran nastavak putovanja, pogonsko gorivo i zalihe koje su utrošene tokom dodatnog perioda zadržavanja u takvoj luci ili mestu sve dok brod ne postane sposoban da nastavi s putovanjem, biće priznati u zajedničku havariju, osim pogonskog goriva i zaliha koje su utrošene prilikom popravki koje se neće priznati kao zajednička havarija.

(II) Lučke dažbine koje se odnose na vreme dodatnog zadržavanja priznaće se, takođe, kao zajednička havarija, osim onog pogonskog goriva i zaliha koji su utrošeni prilikom popravki koje se neće priznati kao zajednička havarija.

(III)Ali kada se oštećenje broda otkrije u luci ili mestu ukrcaja ili pristajanja, a da nezgoda ili druga izvanredna okolnost povezana s tom štetom nije nastala u toku putovanja, pogonsko gorivo i zalihe koje su utrošene, kao i lučke dažbine koje su učinjene za vreme dodatnog zadržavanja broda radi popravki oštećenja tako otkrivenih, neće biti priznati kao zajednička havarija, čak ni onda kada su ti troškovi neophodni za siguran nastavak putovanja.

(IV)Ako brod bude proglašen nesposobnim za plovidbu, ili ako ne nastavi svoje izvorno putovanje, pogonsko gorivo i zalihe kao i lučke dažbine priznaće se kao zajednička havarija samo do dana proglašenja broda nesposobnim za plovidbu ili odustajanja od putovanja, ili do dana završetka iskrcaja tereta, kada je proglašenje broda nesposobnim za plovidbu ili odustajanje od putovanja usledilo pre tog dana.”

Paragraf XI (d) nije promenjen.

Kasko i kargo osiguravači će ostvariti uštede ukoliko brodovlasnici više ne budu mogli da naplate ove troškove od njihovih putem instituta zajedničke havarije i njenog pravila X – troškovi luke skloništa. S druge strane, kasko osiguravači bi trebali da budu svesni da će brokeri klauzulama ovo pokušati da izbegnu.

Na kraju treba istaći da po engleskom pravu, koje datira još od slučaja *Robertson v Ewer*¹⁰⁹ iz 1786. god., plate posade se ne priznaju kao partikularna havarija i taj stav je potvrđen u Institutskim klauzulama za osiguranje brodova na vreme iz 1983. god., u Međunarodnim kasko klauzulama iz 2003. god. kao i u svim drugim odgovarajućim klauzulama.

4.3. Kamata

York-antwrepenska pravila propisuju fiksiranu kamatnu stopu od 7% godišnje na žrtve i većinu troškova priznatih u zajedničku havariju. U prigovoru, koji je iznet od strane radne grupe, kaže se da fiksirana kamatna stopa neretko postaje izvor problema tokom trajanja jednog kompleta pravila, i to na način da neki put postaje neodgovarajuća, a neki put može predstavljati neočekivani dobitak za stranu koja je podnela žrtvu ili trošak. Predlog, koji je razmatran i usvojen u Vancouveru, propisuje da Skupština CMI-ja svake godine odlučuje o kamatnoj stopi i objavljuje je na stranici www.comitemaritime.org. Svakako da su postojale određene rezerve oko toga da se ovo pitanje stavi u nadležnost CMI-ja, s obzirom da ova organizacija u određenim vremenima deluje s mnogo manje energije od drugih, a da se ne pominje

¹⁰⁹ (1786) 1 Term Rep 127.

nesigurnost koja je iskazana oko kompetencije Skupštine CMI-ja da uopšte razmatra ovo pitanje.

S druge strane, princip promenljive kamatne stope, koja odražava napore tržišta, je izuzetno ubedljiv. Udruženje likvidatora zajedničke havarije SAD-a ukazalo je na ovo pitanje 2002. god. usvajanjem pravila prakse, za koje se još tada činilo da na zadovoljavajući način reguliše ovo pitanje - koje glasi:

“Kada su priznate žrtve ili troškovi naplaćeni ili priznati u zajedničku havariju, kamata će se dozvoliti na njih, po najboljoj stopi koja preovlađuje poslednjeg dana iskrcaja, plus 2%, i trajaće sve do isteka roka od 3 meseca nakon datuma postizanja deobne osnove zajedničke havarije.”

Ovo rešenje prihvaćeno je od strane radne grupe, tako da York-antwerpska pravila sada propisuju:

(b) Svake godine Skupština CMI-ja će odlučivati koja će se kamatna stopa primenjivati. Ova stopa će se koristiti za obračun naraslih kamata tokom tekuće godine.

Skupština je ovlašćena da razmotri kamatnu stopu na temelju svih informacija ili razmatranja koja se po mišljenju Skupštine smatraju relevantnim, ali mora imati u vidu sledeću stvar :

Stopa se mora bazirati na prihvatljivoj proceni o tome koja će se kamatna stopa obračunati brodovlasniku dobrog kreditnog rejtinga od strane prvoklasne poslovne banke Iz prethodnog proizilazi sledeće:

- Da će većina dispaša biti izraženo u USA dolarima.
- Da će se, zbog toga, nivo kamata za jednogodišnje zajmove u USA dolarima pojedinačno razmatrati.
- Da će se većina dispaša, koje nisu izražene u USA dolarima, izraziti u Britanskim funtama, Evropskoj moneti – Euru ili Japanskim jenima.
- Ukoliko je nivo kamata za jednogodišnje zajmove u GBR, EUR ili JPY znatno drugačiji od nivoa kamata za jednogodišnje zajmove u USA dolarima, to će se uzeti u obzir.
- Da svaka izmena ovih direktiva (uputstava) može biti učinjena samo odlukom skupštine CMI-ja.

4.4. Provizija

Prilikom revizije JAP-a 1924. god. uneto je pravilo XX kako bi se ostvarila uniformnost u materiji provizije koja se odobrava brodovlasniku, ili drugim učesnicima u poduhvatu, kao naknada za njegovo vreme i probleme.

Naime, kada trgovci odluče da putuju brodom, njihova ovlašćenja u odnosu na teret se prenose na zapovednika koji je, samo u slučaju nužde, ovlašćen da primeni

izvanredne mere da bi prikupio sredstva za plaćanje troškova zajedničke havarije, ali tek onda kada propadnu svi uobičajeni naponi da se ta sredstva obezbede. Na taj način, pod određenim uslovima, zapovednik broda može da prikupi sredstva:

1. za obezbeđenje broda i vozarine koja se očekuje, putem garancije za bodmeraj;
2. za obezbeđenje broda, vozarine i tereta putem garancije za respondenciju;
3. kao poslednji način, prodajom dela tereta.

Institut *bodmeraj* (*bottomory*) predstavlja kratkoročno zaduživanje na račun vrednosti broda. Međutim, kada bi se brod našao u nuždi, zapovednik je takođe, i to često, prvenstveno uzimao zajam na račun tereta koji je bio ukrcan na brodu i takav pomorski zajam bio je poznat kao *respondencija*.¹¹⁰

Usled razvoja komunikacija i uz mnogo efikasnije bankarske metode ove ekstremne metode prikupljanja sredstava danas nisu potrebne kao u prošlosti.¹¹¹

U svakom slučaju, brodovlasnik je oduvek bio ovlašćen da potražuje proviziju za bankarske troškove koje je on platio za tuđi račun. U praksi, ove provizije su uvek ulazile u deobnu osnovu zajedničke havarije, međutim, kada je u pitanju plaćanje provizija brodovlasniku, kao naknade za njegovo vreme i probleme, postojala je razlika u praksi između Velike Britanije i drugih zemalja. U SAD-u ova provizija je priznavana u iznosu od 2,5 posto, u evropskim zemljama po različitim stopama, dok u Velikoj Britaniji se nisu vršila nikakva priznanja. Upravo iz ovog razloga je doneto pravilo XX prilikom revizije iz 1924. god. Na konferenciji u Amsterdamu 1949. god. razmatran je prigovor da je rata od 2% previše darežljiva, tako da je konferencija usvojila amandman predložen od strane SAD-a, koji je doveo do isključenja provizije priznate u dispaši za plate i izdržavanje posade, kao i za gorivo i zalihe koji nisu zamenjeni tokom putovanja.¹¹²

U pripremi za konferenciju u Vancouveru, u okviru radne grupe iznet je predlog da se eliminiše trenutno priznanje 2% provizije na troškove zajedničke havarije, s tim da se stvarni bankarski troškovi kao i troškovi elektronskog transfera novca, koji su učinjeni, i dalje priznaju s obzirom da su predstavnici osiguravača istakli da je teško razumeti zašto, kada strane dobiju fer kamatnu stopu, “drugi deo kolača” ni krivi ni dužni moraju da plate osiguravači.¹¹³

Ovaj predlog je takođe usvojen na konferenciji u Vancouveru.

¹¹⁰ Ivošević Borislav, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005., str. 116.

¹¹¹ U literaturi se navodi da najverovatnije danas živi pomorski pravnik nikada u praksi nije video primenu ovih instituta – vidi Gilmore & Black, *The Law of Admiralty*; second edition; Mineola, New York, 1975., str. 632.

¹¹² N. Geoffrey Hudson, *The York-Antwerp Rules; The principles and practice of General Average Adjustment*, *CMI*, 1996., str. 251.

¹¹³ Jonathan Spencer, *ibidem*, str. 6.

4.5. Odredba o zastarelosti (*Time Bar*)

Ovo pitanje je već bilo predmet rasprave u Sidneyu tokom razmatranja pravila E, za koje su preložena dva amandmana.

Prvi je bio usvojen i unet je u paragraf 2, dok je dugi, koji se ticao zastarelosti, bio odbačen.

Ovaj predlog je otvarao pitanja i probleme koji su već bili razmatrani, a koji se ogledaju u činjenici da je, po većini pravnih sistema, zastarelost pitanje javnog poretka i da se ne može regulisati privatnim sporazumima.

Problem se može rešiti jedino tretirajući vremensko ograničenje kao ugovornu zastarelost koju stranke ugovaraju unošenjem JAP-a u teretnice. Naravno, ovakvo rešenje otvara problem trajanja zastarelosti imajući u vidu da, iako zastarelost može biti produžena sporazumom stranaka, u praksi ovo može biti zaista veliki problem, naročito kada imamo nekoliko pošiljki. Nakon duže diskusije, tokom koje su predstavnici IMLE izneli neke naročito zanimljive argumente i predloge, delegati u Vancouveru su usvojili sasvim novo pravilo koje glasi:

“(a) Samo ukoliko je to u saglasnosti s prinudnopравnim propisom o zastarelosti, koje je sadržano u svakom nadležnom pravu:

(I) Sva prava na doprinose iz zajedničke havarije, uključujući svako pravo na potraživanje po osnovu havarijske obveznice i garancije, biće ugašena osim ako je tužba stranke koja potražuje te doprinose podneta u roku od godinu dana nakon datuma utvrđivanja deobne osnove zajedničke havarije. U svakom slučaju, tužba se ne može podneti nakon isteka roka od 6 godina po okončanju zajedničkog pomorskog poduhvata.

(II) Ovaj rok može biti produžen ukoliko se strane o tome dogovore nakon okončanja zajedničkog pomorskog poduhvata.

(b) Ovo pravilo neće biti primenjeno kao takvo između stranaka, učesnika zajedničke havarije, i njihovih osiguravača.”

Prema tome, uvidelo se da neke zemlje imaju utvrđeni rok zastarelosti koji se ne može menjati ugovorom. U svakom slučaju, delegati su uvideli da će ovo pravilo obezbediti veći stepen sigurnosti u zemljama gde su moguća odstupanja, kao i u zemljama gde takva vrsta propisivanja ni ne postoji.

4.6. Privremene popravke

Kako bi se ovo izuzetno složeno pitanje, koje je bilo predmet žestokih sporenja ne samo na konferenciji u Vancouveru već i neprestano kroz istoriju razvoja JAP-a, razumelo na pravi način, neophodno je napraviti konciznije razmatranje svih

onih temeljnih pitanja na kojima ono počiva, pri čemu ćemo se osloniti na istorijsku i teorijsku građu iznetu u knjizi N. Geoffreya Hudsona *The York-Antwerp Rules - The principles and practice of General Average Adjustment*. Posebno ćemo se osvrnuti na drugi paragraf Pravila XIV koji je oduvek bio predmet žustrih rasprava, a imajući u vidu rešenje usvojeno u Vancouveru, to će i nadalje biti.

Još 1890. god. predloženo je, i bez rasprave usvojeno, sledeće pravilo:

“Nikakvi odbici ‘novo za staro’ neće se primenjivati na troškove privremenih popravki šteta koje se priznaju kao zajednička havarija.”

Ništa nije rečeno o tome u kojim okolnostima će se troškovi privremenih popravki priznavati u zajedničku havariju. Ovo pitanje je nastavljeno da se rešava u skladu s pravom i praksom “mesta u kome se vrši likvidacija”.

Prema tome, ništa revolucionarno se nije dogodilo kada su u pitanju pravila iz 1980. god. Ona su ostala bezuslovna u tome da priznaju samo one troškove privremenih popravki šteta koje su prouzrokovane žrtvom zajedničke havarije. S obzirom da su po definiciji privremene popravke samo one popravke koje ne omogućavaju nikakvu naknadnu korist za brod, poprilično je jasno da takve popravke ne mogu dovesti do bilo kakvog povećanja u vrednosti broda. Zbog toga nema potrebe za nadoknađivanjem bilo kojih navodnih poboljšanja koja su ostvarena obezbeđenjem novog materijala na mesto starog.

1924. god. unet je uvodni paragraf, koji je imao za cilj da navede sve okolnosti kada će se troškovi privremenih popravki priznati u zajedničku havariju. Ovaj paragraf je glasio:

“Kada se u luci ukrcaja, pristajanja ili skloništa na brodu izvrše privremene popravke radi zajedničkog spasa ili radi otklanjanja štete prouzrokovane žrtvom zajedničke havarije, troškovi takvih popravki priznaće se kao zajednička havarija. Ali, kada se izvrše privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom samo da se omogući završetak poduhvata, troškovi takvih popravki priznaće se kao zajednička havarija samo do iznosa uštede u troškovima koji bi bili napravljeni i priznati kao zajednička havarija da te popravke nisu tamo izvršene.”

Osnovni cilj ovog paragrafa je bio da se konačno reši pitanje u kojim okolnostima će se privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom, a koje se vrše u luci skloništa, priznati u zajedničku havariju. Da li će se to vršiti na temelju toga da li te popravke doprinose putovanju na način što mu omogućavaju da se završi ili zato što će se izvršenjem ovih popravki izbeći troškovi zajedničke havarije?

Iako usvojeno rešenje preferira tezu da se troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom trebaju dozvoliti kao supstituirajući troškovi, i dalje postoji poprilična nesigurnost, naročito u Velikoj Britaniji, oko toga da li troškove privremenih popravki treba razmatrati samo iz ugla ušteda u zajedničkoj havariji ili sve uštede, uključujući i uštede u troškovima popravki, treba uzeti u obzir. Iskazano je mišljenje

da, ako se uzmu u obzir samo uštede u zajedničkoj havariji, ovo pravilo XIV neće biti u saglasnosti s pravilom X (b). U nameri da se praksa Velike Britanije usaglasi s praksom svuda u svetu, Udruženje likvidatora havarije usvojilo je 1928. god. jedinstvenu rezoluciju po kojoj će se troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom, kako je to navedeno u pravilu XIV, priznavati u zajedničku havariju do iznosa ušteta učinjenih u troškovina zajedničke havarije “bez obzira na uštede, ako ih je bilo, drugih učesnika”.

Na konferenciji u Amsterdamu 1949. god. ova formulacija je dodata u pravilo, a takođe i u pravilo F.

1974. god. usvojen je jedan manji amandman po kome se izraz “samo” u rečenici “samo da omogući završetak poduhvata” menja u izraz “s ciljem”. Namera ovog amandmana je bila da se ograniči priznavanje u zajedničku havariju privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom na one slučajeve kada su privremene popravke izvršene s ciljem uštede troškova zajedničke havarije.

Tokom pripreme konferencije u Sidneyu 1994. god. velika pažnja je posvećena pitanju da li zadržati drugi paragraf, koji se bavi privremenim popravkama šteta prouzrokovanih nezgodom, bilo u postojećoj formi ili izmenjenoj, ili da se u potpunosti izbriše. Dodatni podstrek ovoj raspravi bio je i slučaj koji se istovremeno razmatrao u engleskim sudovima, a to je bio slučaj *The Bijela*. Nakon duže rasprave u okviru njene radne grupe, Međunarodna asocijacija evropskih likvidatora (AIDE) usvojila je rezoluciju po kojoj “drugi paragraf pravila XIV treba da nastavi da izražava princip po kome troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom treba da se priznaju u zajedničku havariju do iznosa ušteta ostvarenih u troškovima zajedničke havarije, koji bi nastali da su trajne popravke preduzete”. Ovo je usvojeno na konferenciji CMI-ja u Sidneyu 1994. god., tako da je predlog delegacije SAD-a odbijen apsolutnom većinom.¹¹⁴

Pre nego što pređemo na događanja tokom konferencije u Vancouveru i njene potonje rezultate, razmotrićemo nekoliko bitnih stavki kao što su tri kategorije privremenih popravki koje su do poslednje revizije iz 2004.god. priznavane u zajedničku havariju, zatim na uticaj pomenutog slučaja *The Bijela* i konačno na efekat *Rule Paramounta* na ovo Pravilo.

Naime, prva kategorija privremenih popravki koje se priznaju su privremene popravke koje su učinjene za zajednički spas.

Jedan od najčešće pominjanih primera za ovakvu vrstu privremenih popravki je upotreba vreća cementa u cilju zaustavljanja prodora vode, ili upotreba zakrpa preko većih oštećenja na koritu broda. Smatra se da ovakve mere mogu da budu neophodne za zajednički spas, čak i kada se brod nalazi u luci u to vreme.

¹¹⁴ N. Geoffrey Hudson, *ibidem*, str. 201.

Već je rečeno da nije bilo posebne potrebe za unošenjem ove vrste privremenih popravki u ovo pravilo, s obzirom da se oni u praksi svih pomorskih zemalja tretiraju kao zajednička havarija i da će se u svakom slučaju dozvoliti na osnovu odredbi pravila A. Zbog toga se može pretpostaviti da je predlagač uneo ove popravke, kao i privremene popravke šteta prouzrokovanih žrtvom zajedničke havarije, samo iz razloga celovitosti.

Kada su u pitanju privremene popravke šteta prouzrokovane žrtvom zajedničke havarije, ukoliko su one izvršene u luci skloništa a takođe su neophodne za siguran završetak poduhvata, može postojati dvostruki osnov za njihovo priznavanje u zajedničku havariju. Bilo kako bilo, odredbe pravila XIV propisuju priznavanje troškova privremenih popravki šteta prouzrokovanih žrtvom zajedničke havarije bez obzira na uštede. Npr. imamo slučaj kada je glavni brodski motor pretrpeo oštećenje usled prenaprezanja u cilju odsukavanja broda. Jasno, motor se mora dovesti u radno stanje u cilju bezbednog završetka započetog poduhvata i, ukoliko preporučene popravke zahtevaju da se naruči određeni broj novih delova od proizvođača broskog motora, plate i izdržavanje posade broda i sl., tokom dodatnog perioda zadržavanja zbog čekanja da novi delovi budu isporučeni, *prima facie* će se priznati na osnovu odredbi pravila XI. S druge strane, obaveza brodovlasnika je da na osnovu ugovora o prevozu robe izvrši prevoz u razumnom roku, pa samim tim, ukoliko se mogu izvršiti privremene popravke u smislu npr. ponovne upotrebe oštećenih delova, odnosno njihove reparacije, troškovi ovih privremenih popravki priznaće se u zajedničku havariju bez obzira na uštedu u troškovima zadržavanja. S druge strane, ukoliko je glavni motor pretrpeo slično oštećenje usled štete prouzrokovane nezgodom, pa je odlučeno da se izvrše slične takve privremene popravke, ovaj slučaj će potpasti pod dejstvo drugog paragrafa pravila XIV, tako da će se troškovi privremenih popravki priznati u zajedničku havariju samo do iznosa uštede u troškovima zadržavanja.

U svakom slučaju privremene popravke žrtvovanih šteta neće se priznati na osnovu pravila XIV ukoliko su izvršene nakon završetka poduhvata tokom koga je došlo do zajedničke havarije.¹¹⁵

I konačno, poslednja i najkomplikovanija kategorija privremenih popravki jesu privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom u cilju da se omogući završetak poduhvata.

Po engleskom pravu i pravu SAD-a smatralo se da kada je brod bio onesposobljen u luci skloništa i ukoliko nije mogao da se osposobi za nastavak poduhvata bez izvršenja privremenih popravki u tu svrhu, troškovi takvih privremenih popravki priznaće se u zajedničku havariju. Lowndes podseća da je praksa u Engleskoj sve do 1867. god. bila takva da je davala prednost tretmanu troškova privremenih popravki

¹¹⁵ Ibidem, str. 202.

kao supstituirajućih troškova zato što se njima izbegavaju troškovi iskrcaja tereta kao i drugi izdaci koji bi se morali podneti usled izvršavanja trajnih popravki. Ova teorija je pretrpela snažan udarac koji je prouzrokovan odlukom u slučaju *Wilson v. Bank of Victoria*. U ovom slučaju jedrenjak s pomoćnim motorom, na putovanju od Australije do Velike Britanije, zaustavljen je usled udara u ledeni breg, ali je ipak uspeo da dođe do Rio de Janeiroa upotrebom pomoćnog motora. Popravke na njegovim jarbolima, rezervnim kao i snastu, koje omogućavaju siguran nastavak jedrenja, zahtevale su iskrcaj, skladištenje i ponovni ukrcaj tereta. Međutim, nakon izvršenja nekoliko privremenih popravki, brodovlasnik je odlučio da brod može da izvrši započeti poduhvat uz upotrebu motora. S obzirom da je brodski ugaj skoro u potpunosti potrošen usled napora da se dođe do Rija, ovo je uključilo kupovinu dodatnog uglja u Riju kao i u usputnoj luci pre dolaska u Veliku Britaniju. Zahtev pred sudom odnosio se na doprinos u zajedničku havariju koji se tiče dela troškova za ovaj dodatni ugaj (a koji je tretiran kao supstituirajući izdatak za troškove iskrcaja, skladištenja i ponovnog ukrcaja) a nakon uplata za procenjenu normalnu potrošnju i doprinosa koji su dospeli od svih drugih interesa osim vlasnika tereta.

Sud je utvrdio da je ovo potraživanje neosnovano, s obzirom na nepostojanje principa ukorenjenog u pravu koji dozvoljava likvidaciju na temelju supstituirajućih troškova, kao i zbog odsustva običaja ili unošenja odgovarajuće klauzule u *charter partiju* ili teretnicu.

Iako je slučaj *Wilson* često citiran kao podrška shvatanju po kome se u engleskom pravu troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom u luci skloništa ne priznaju u zajedničku havariju, tako nešto nikada nije tako eksplicitno iskazano u toj sudskoj odluci.

Uprkos neodobranju principa supstituirajućih troškova po engleskom pravu u slučaju *Wilson*, put koji je predložen od strane Udruženja likvidatora zajedničke havarije išao je u smeru priznavanja troškova privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom u luci skloništa. Iako je predložena formulacija bila poprilično nejasna, namera predlagača je bila da se ograniče priznavanja, na osnovu pravilu XIV, na one slučajeve u kojima su izvršenjem privremenih popravki ostvarene uštede u troškovima zajedničke havarije. Ova namera je prihvaćena kada je to pravilo prihvaćeno od strane Britanskog udruženja za pomorsko pravo (BMLA) tokom pripreme konferencije u Amsterdamu 1949. god.

Takođe, konferencija u Amsterdamu je odobrila dodatak drugom paragrafu pravila X (a), po kome se odredbe tog pravila, kao i pravila XI, mogu primenjivati i u slučaju premeštanja broda u drugu luku ili mesto skloništa radi izvršenja popravki u slučaju kada se takve popravke, npr. one koje su neophodne za bezbedan nastavak poduhvata, ne mogu izvršiti u prvoj luci skloništa. 1974. god. pravilo X (a) je ponovo izmenjeno kako bi se razjasnilo da će troškovi takvog premeštaja u drugu luku

skloništa obuhvatati i troškove tegljenja i privremene popravke koje su izvršene u tu svrhu.¹¹⁶

Kao što je predhodno pomenuto, odluka u slučaju *The Bijela* imala je snažan uticaj na rasprave koje su se vodile, a ticale su se drugog paragrafa ovog Pravila.

Činjenice ovog slučaja su jednostavne. Brod, opremljen za prevoz rasutog tereta, ukupne nosivosti 28.792 DWT, u potpunosti je bio natovaren izrezanim komadićima određenih materijala u Providence-u, po teretnici datiranoj na 14 novembar 1985., na putu za Candle u Indiji. Ubrzo nakon napuštanja Providencea brod se nasukao u vodama Long Islanda, što je izazvalo znatno oštećenje na njegovom trupu i prodor vode u donje duple tankove. U ovako oštećenom stanju brod je smešten u Jamestown, kao luku skloništa.

Nakon spasavanja, posle koga je utvrđena ozbiljna priroda oštećenja, zapovednik broda je bio suočen s teškom odlukom. Da bi se izvršile trajne popravke bilo je neophodno da se brod podigne na dok na obali, a u tu svrhu ceo teret je morao da bude iskrcan ili u Jamestownu ili u Providenceu. Pošto u Jamestownu nije bilo te vrste doka, najbliži dok gde postoji mogućnost da se izvrši takva vrsta popravke nalazio se u New Yorku ili Bostonu. Pod pretpostavkom da bi bilo mudrije da se izabere New York kao luka za izvršenje popravke, s obzirom da brod može da dođe tamo ploveći bezbednim vodama Long Islanda, prihvaćena je činjenica da, ukoliko brod iskrcata teret, ode na izvršenje popravki u New York, a nakon popravki se vrati Long Island u ispravnom stanju te ponovo ukrcata teret, troškovi odlaska i dolaska kao i troškovi operacija koje iziskuje teret iznosiće preko 535.000 \$.

Alternativa je bila da se izvrše privremene popravke u Jamestownu podvodnim zavarivanjem dvostrukih ploča preko oštećenja na trupu broda, tako da se brod učini sposobnim da okonča preostali deo poduhvata. Odlučeno je da se ovako postupi. Troškovi ovakvih privremenih popravki su iznosili 282.000 \$. Zbog toga je bilo očigledno da je, ostavljajući po strani troškove izvršenja trajnih popravki, zapovednik broda ostvario znatnu uštedu u troškovima odlukom da se izvrše privremene popravke.

Na Trgovačkom sudu, sudija Hobhouse J. smatrao je da se privremene popravke ne mogu priznati u zajedničku havariju, imajući u vidu da brodovlasnik ne može dokazati da bi troškovi koje je uštedeo bili priznati u zajedničku havariju. Sudija je pošao od toga da se, po tumačenju pravila V (b) i XI (b), troškovi koji bi nastali u New Yorku ne mogu smatrati neophodnim za siguran nastavak poduhvata, s obzirom da su privremene popravke koje su izvršene u Jamestownu bile sve što je neophodno u tu svrhu.

Ova odluka je izazvala zaprepašćenje među praktičarima u Velikoj Britaniji. Obe strane ovog slučaja su očekivale da će odluka biti doneta na temelju mnogo jednostavnijeg tumačenja pravila XIV, a to je da se troškovi privremenih popravki u

¹¹⁶ Ibidem, str. 204.

luci skloništa tretitaju kao supstituirajući troškovi, ne samo kada su učinjeni umesto troškova koji bi nastali da je izvršenje trajnih popravki u toj luci bilo izvodljivo, već i kada nije bilo moguće izvršenje trajnih popravki u luci skloništa. Umesto toga, sudija Hobhouse J. doveo je u pitanje celu teoriju supstituirajućih troškova kao osnove za priznavanje privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom u luci skloništa.

Apelacioni sud je većinom glasova podržao razloge iznete od sudije Trgovačkog suda, s tim da je dvoje sudija smatralo da za primenu drugog paragrafa pravila XIV nije neophodno da su trajne popravke mogle biti izvršene u luci u kojoj su izvršene privremene popravke pa samim tim, ukoliko brodovlasnik može da dokaže da su popravke koje bi bile izvršene u New Yorku “bile neophodne za bezbedan nastavak poduhvata”, bilo bi sasvim prihvatljivo pogledati u pravila X (a) i X (b) s ciljem da se ustanovi koji su troškovi uštede u zajedničkoj havariji.

Slučaj je zatim dospao pred Vrhovni sud, aprila 1994. god. Vrhovni sud je podržao zahtev brodovlasnika, na taj način obnavljajući validnost drugog paragrafa pravila XIV.¹¹⁷

Imajući sve ovo u vidu, može se zaključiti da treba napraviti razliku između dva slučaja:

1. Kada se trajne popravke mogu izvršiti u luci skloništa.

Ova situacija je razmatrana od strane predlagača pravila iz 1924. god. Bilo je predviđeno da brodovlasnik može da bira ili da izvrši trajne popravke koje su neophodne za siguran nastavak poduhvata ili da izvrši privremene popravke koje će biti dovoljne za tu svrhu, s tim da se one priznaju u zajedničku havariju najviše do iznosa ušteta učinjenih u troškovima zajedničke havarije koji bi nastali da su izvršene trajne popravke.

Velika rasprava se vodila oko pitanja do koje granice odluka da se privremene popravke izvrše u luci skloništa može biti motivisana željom da se uštede troškovi zajedničke havarije. Veoma je značajno da pravilo XIV ne kaže da svrha te odluke mora biti “u cilju da se uštede troškovi”. U svakom slučaju, svrha, ili jedna od svrha,

¹¹⁷ U svom izlaganju Lord Lloyd of Berwick navodi: “Drugi paragraf pravila XIV obavezuje nas da pretpostavimo da privremene popravke nisu izvršene u Jamestownu. Šta bi se tada dogodilo? Odgovor je jednostavan. Brod bi nastavio ka suvom doku u New Yorku. Da li je iskraj tereta bio neophodan da omoguću popravku štete na brodu u suvom doku? Odgovor je: jasno da. Da li su ove popravke bile neophodne da omoguću da brod sigurno nastavi od New Yorka za Indiju, uvek imajući u vidu da on nije popravljen u Jamestownu. Odgovor je ponovo: jasno da. Pretpostavka koja se traži pravilom XIV mora da bude izvedena primenom pravila X. Nije neophodno da se pretpostavi da brod ne bi mogao da bude popravljen u Jamestownu kako bi došlo do primene ova dva pravila. Neophodno je jedino da pretpostavimo da brod nije tako popravljen kao što to zahteva pravilo XIV. Na taj način može se dati učinak jasnoj nameri početnih reči drugog paragrafa pravila XIV da su troškovi privremenih popravki od nepredviđenih nezgoda dopustivi u zajedničku havariju pod uslovom ograničenja koje je nametnuto drugim delom ovog paragrafa (Dato prema N. Geoffrey Hudson, *ibidem*, str. 206).

izvršenja privremenih popravki mora biti završetak poduhvata. Za ovo se mislilo da će biti ostvareno upotrebom reči “samo” u tekstu iz 1924. god. i 1950. god. – “kada su privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom izvršene samo da se omogući završetak poduhvata” ali da bi se otklonila svaka sumnja tekst je izmenjen 1974. god. tako da se sada čita “kada su privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom izvršene u cilju da se omogući završetak poduhvata”

2. Kada se trajne popravke ne mogu izvršiti u luci skloništa

Već je rečeno da je na osnovu drugog paragrafa pravila XIV dozvoljeno priznavanje u zajedničku havariju troškova privremenih popravki koje su izvršene u luci skloništa, gde trajne popravke nisu mogle biti izvršene, kada su one preduzete kako bi se omogućilo da brod bude premešten u drugu luku u kojoj se mogu izvršiti popravke koje su neophodne za bezbedno okončanje poduhvata.

Kada je svrha privremenih popravki takva da se omogući da brod bezbedno izvrši ostatak poduhvata, prihvaćeno je da likvidator mora razmotriti izbor koji je stajao pred brodovlasnikom u vreme kada je doneta odluka da se izvrše privremene popravke, kao i da iskalkuliše koja alternativna priznanja bi bila priznata u zajedničku havariju u takvim okolnostima.

Na primer: Brod udari u stenu i pretrpi ozbiljno oštećenje na prednjem delu trupa. Zatim je smešten u luku skloništa A, gde je spašen. Nalazi su sledeći: trajne popravke zahtevaju da brod bude dignut na dokove na obali, zbog čega teret mora biti iskrcan. U luci A nema dovoljno velikog doka, niti ima odgovarajućih skladišta za teret, ali je i jedno i drugo dostupno u luci B, do koje brod može doći uslugom tegljenja uz obezbeđivanje minimuma neophodnih privremenih popravki koje su za to neophodne, postavljanjem vreća cementa i dodatnog ukrućivanja, a što će koštati 10.000 funti. Međutim, ovakve privremene popravke neće biti dovoljne za bezbedno izvršenje ostatka poduhvata.

S druge strane, celokupni veštački pramac može biti proizveden i zatim zavaren preko oštećenja od strane podvodnih zavarivača. Po mišljenju spasilaca, ovo će biti sasvim dovoljno da brod nastavi ka odredištu, bez skretanja u luku B radi izvršenja trajnih popravki na dokovima na obali. Cena proizvodnje veštačkog pramca i njegova montaža iznosi 100.000 funti i opet je manja od troškova premeštaja u luku B, iskrcaja, skladištenja i ponovnog ukrcaja tereta (otprilike 150.000 funti).

Prihvaćeno je da je u principu cena privremene popravke ostvarene montažom veštačkog pramca, kako bi se omogućio bezbedan nastavak poduhvata, manja za stranke koje doprinose u zajedničku havariju od one koja bi bila plaćena i priznata u zajedničku havariju da je brod otišao u drugu luku skloništa.

Okolnosti nakon slučaja *The Bijela* razmatrane su od strane radne grupe AIDE i objavljene na njenoj XVII Generalnoj skupštini 1995. god. U odgovoru na pitanje “da li ograničavate priznanja, po osnovu pravilu XIV, samo na one slučajeve gde se

trajne popravke mogu izvršiti u luci skloništa, gde je brod zadržan ?”, svi učesnici su negativno odgovorili, s tim da je jedan odgovorio “normalno, da”, ali je dodao “da, u nekim slučajevima” (kada se luka skloništa nalazi u oblasti izuzetno velike dostupnosti brodogradilišta za popravku brodova) treba uzeti u obzir mogućnost premeštanja u najbližu luku gde se trajne popravke mogu izvršiti mnogo brže (na primer mogućnost dostupnosti doka na obali istog trenutka).¹¹⁸

Kada je u pitanju uticaj *Rule Paramounta* na pravilo XIV, prvo treba istaći da je teza o supstituirajućim troškovima, u pravilu XIV prihvaćena s mnogo više ograničenja nego u pravilu F. Dok pravilo F dozvoljava priznanje “svakog dodatnog izdatka koji je učinjen umesto drugog izdatka koji bi bio priznat”, po pravilu XIV troškovi privremenih popravki šteta prouzrokovanih nezgodom, koji imaju za cilj da se omogući okončanje poduhvata, priznaju se najviše do iznosa ušteta u priznanjima koja bi bila učinjena da privremene popravke nisu bile izvršene. Prihvatajući ovu ograničavajuću opciju, treba podsetiti na obavezu brodovlasnika da popravi brod (po mogućnosti “bez nerazumnih žrtvi i u okviru razumnog vremena) i preveze robu do odredišta. Alternativa je ograničena na izvršenje trajnih popravki, ili u luci skloništa ili nekoj drugoj prikladnoj luci. *Prima facie*, preduzete mere moraju biti izvršene razumno.

Ovo pitanje je razmatrao i Nadzorni komitet Udruženja likvidatora zajedničke havarije (AAA), i to u kontekstu zamišljenog slučaja koji im je dostavljen, a na koji se primenjuju York-antwerpenska pravila iz 1994. god.

Činjenice: Na svom putu od Evrope do Singapura, brod, na koji je ukrcan teret, udario je u potopljeni objekat i smešten je u Mumbai, s podvodnim oštećenjima i propuštanjem vode. Dok na obali je dostupan i trajne popravke se mogu izvršiti po ceni od 350,000 \$. Drugi neophodni troškovi su:

Iskrcaj, skladištenje, i ponovni ukrcaj tereta	200,000 \$
Plate i izdržavanje posade, gorivo i lučke dažbine za 60 dana, po ceni od 2,000 \$ po danu	120,000 \$

Umesto toga, izvršene su privremene popravke po ceni od 50,000 \$ oduzimajući samo 7 dana. Nakon popravki brod je nastavio do Singapura i nakon iskrcaja tereta izvršene su trajne popravke za 30 dana po ceni od 200,000 \$

Komitet je, na bazi ovih činjenica, zauzeo stanovište da bi bilo razumno dozvoliti troškove privremenih popravki u zajedničku havariju u skladu s pravilom XIV JAP-a iz 1994. god., s obzirom da su ostvarene značajne uštede u troškovima zajedničke havarije, koji bi u suprotnom bili učinjeni po pravilima X I XI.

¹¹⁸ Ibidem, str. 208.

Iskrcaj, skladištenje, i ponovni ukrcaj tereta	200,000 \$
Plate posade i sl. za period uštede u zadržavanju, 60 – 7=53; po ceni od 2,000 \$ po danu	<u>106,000 \$</u> 306,000 \$

S aspekta primene *Rule Paramounta*, komitet je zaključio da razumna alternativa (za izvođenje privremenih popravki) jedino može da znači alternativu koju bi razumni brodovlasnik izabrao ako privremene popravke u luci skloništa ne bi bile raspoloživa mogućnost, tj. ako bi izabrao pravac delovanja za koji se ne bi smatralo da predstavlja kršenje ugovora. U svakom slučaju, ukoliko je, na temelju činjenica jednog slučaja, brodovlasnik ovlašćen da obustavi poduhvat pre nego preduzme alternativne mere, u tom slučaju privremene popravke u luci skloništa nisu razumna alternativa i troškovi takvih popravki ne mogu se priznati u zajedničku havariju.

Po mišljenju Geoffrey Hudsona, ovakvo stajalište komiteta se može osporiti. Brodovlasnik neće biti u suprotnosti s ugovorom o prevozu ukoliko odluči popraviti brod i na taj način omogućiti prevoz tereta do odredišta, čak i ako ga cena tih troškova ovlašćuje da, ako to želi, obustavi poduhvat na temelju toga da je brod, u komercijalnom smislu, pretrpeo konstruktivni totalni gubitak. Takvi slučajevi se dešavaju, i kada se dese, priznanja se vrše na osnovu pravila X i XI bez ikakvih prigovora. Jedini problem, koji se tom prilikom može javiti, jeste obračun kontribuirajuće vrednosti broda.¹¹⁹

Kako bi izmena usvojena u Vancouveru u pogledu ove kategorije privremenih popravki bila što lakše shvaćena, Richards Hogg Lindley u svom članku *Commentary on the York-Antwerp Rules 2004* hipotetiše s jednim zamišljenim slučajem čiji je krajnji ishod ilustracija različitih rešenja do kojih se dolazi primenom York-antverpenskigh pravila iz 1994. god. i 2004. god. Po York-antverpenskigh pravilima iz 1994. god., kada se izvrše privremene popravke šteta koje su prouzrokovane nezgodom u luci skloništa, sa svrhom da se omogući završetak poduhvata, troškovi takvih popravki će se priznati u zajedničku havariju do iznosa ušteda koje su zbog toga ostvarene u zajedničkoj havariji.

Na primer:

Cena privremenih popravki	100.000\$
Uštede koje su ostvarene izvršenjem privremenih popravki:	
Cena rukovanja robom	50.000 \$
Dodatno zadržavanje da su vršene trajne popravke	25.000 \$
Ukupno	75.000 \$
U zajedničku havariju se priznaje	75.000 \$

¹¹⁹ Ibidem, str. 211.

Po York-antverpenskim pravilima iz 1994. god. priznanje se vrši “bez obzira na uštede drugih učesnika”, što je za konsekvencu imalo mogućnost da se izvršenjem privremenih popravki u luci skloništa omogući da se trajne popravke izvrše nakon putovanja na mnogo jeftinijoj lokaciji i time omogućće značajne uštede troškova na strani brodovlasnika. Imajući ovo u vidu, delegati u Vancouveru želeli su da spreče takve naknadne koristi na strani brodovlasnika primenom *Baily* klauzule, odnosno *Baily* metode po kojoj se procenjeni troškovi trajnih popravki u luci skloništa odbijaju od sume izvršenih privremenih popravki u luci skloništa i trajnih popravki koje su izvršene po okončanju poduhvata.

S obzirom da priznavanja troškova privremenih popravki šteta koje su učinjene za zajednički spas, kao i privremenih popravki šteta prouzrokovanih žrtvom zajedničke havarije, nisu doveli u praksi do nepravednih ili neodgovarajućih rešenja, delegati u Vancouveru su glasali za amandman na drugi paragraf ovog pravila, koji se odnosi na privremene popravke šteta prouzrokovanih nezgodom u cilju da se omogući završetak poduhvata, a koji glasi:

(b) Kada se izvrše privremene popravke slučajnih šteta sa svrhom da se omogući završetak poduhvata, troškovi takvih popravki će se priznati kao zajednička havarija bez obzira na uštede, ako ih je bilo, drugih učesnika, ali samo do iznosa uštede u troškovima koji bi bili učinjeni i priznati kao zajednička havarija da te popravke nisu bile tamo izvršene. Ali, u smislu ovog pravila, troškovi privremenih popravki, koji su uzeti u razmatranje, biće ograničeni do iznosa za koji troškovi privremenih popravki izvršeni u luci ukrcaja, pristajanja ili skloništa zajedno s troškovima trajnih popravki koje su na kraju izvršene ili, ukoliko popravke nisu izvršene u vreme sastavljanja deobne osnove, zajedno s prihvatljivim umanjnjem u vrednosti broda po završetku putovanja, premašuju cenu trajnih popravki koji bi bili ostvareni u luci ukrcaja, pristajanja ili skloništa.”

U predhodno navedenom primeru primena ove metode bi izgledala na sledeći način:

Troškovi privremenih popravki u luci skloništa	100,000 \$
Troškovi trajnih popravki po okončanju poduhvata	<u>500,000 \$</u>
	600,000 \$

Procenjeni troškovi trajnih popravki u luci skloništa

- A) Ukoliko iznose 600,000 – ništa se neće odobriti u zajedničku havariju
B) Ukoliko iznose 550,000 – s obzirom da je ovaj iznos manji od datog zbira, iznos od 50,000 \$ razmotriće se za priznanje u zajedničku havariju. Na bazi gore iznetih brojki iznos od 50,000 \$ priznaće se u potpunosti, što je opet manje od prvobitnih 75,000 \$.

Po mišljenju delegata, sva smanjenja u priznanju šteta i troškova zajedničke havarije, po novoj formulaciji, treba da postanu deo potraživanja za partikularnu havariju, naravno, pod pretpostavkom da je brod osiguran.¹²⁰

5. ZAKLJUČAK

U ovom članku nastojalo se da se na nepristrasan način, posmatrajući iz ugla brodovlasnika i pomorskih osiguravača, objasne izmene i dopune York-antwerpenskih pravila koje su učinjene u Vancouveru 2004. god. Kao što se iz predhodnog izlaganja moglo videti, cilj izvršenih promena predloženih od strane osiguravača objašnjava se, između ostalog, i uštedama koje bi se ostvarile u odnosu, pre svega, na isključenje potraživanja iz osnova spasavanja kroz postupak likvidacije zajedničke havarije.

Izmene su usvojene i pored protivljenja brodovlasničkih krugova izraženih najviše od strane predstavnika Međunarodne brodarske komore. Osnovni prigovor s njihove strane, a koji se čini logičan i opravdan, jeste da će brodovlasnici nastaviti da štite svoje interese te da se može očekivati da će se ugovarati nove klauzule u nameri anuliranja rezultata prihvaćenih u novom pravilu VI York-antwerpenskih pravila iz 2004. god. Takođe je stavljena i primedba da su York-antwerpenska pravila dobrovoljna i da deluju samo na bazi unošenja u ugovor o prevozu (teretnice i čarter partije) te da se može očekivati dalja primena pravila iz 1974. god. i 1994. god., čime se sistem, čija je glavna vrednost da je bio opšteprihvaćen, sada komplikuje.

Ističe se da kao rezultat toga neće biti trenutne koristi ni za teret ni za brodovlasnike, s obzirom da obe strane mogu da očekuju da će morati da snose troškove sporova, kao i da budu spremni da plate sve s čime budu morali da se suoče.

Zbog toga je možda najbolje ovaj članak završiti opservacijom iznetom od strane predstavnika Međunarodne brodarske komore u kojoj se kaže da će se prva posledica ogledati u manjem broju sporazuma o zajedničkoj havariji kao i da ove promene sakrivaju činjenicu da će i dalje postojati određeni troškovi koji se moraju pokriti. Glavna razlika će biti ko će snositi ove troškove, a čini se da će neke od novih troškova snositi kasko osiguravači u uslovima transfera rizika iz jednog sektora industrije osiguranja u drugi.

¹²⁰ Richards Hogg Lindley, *ibidem*, str. 10.

LITERATURA

1. **Ivošević Borislav**, *Saobraćajno pravo*, Fakultet za poslovno pravo, Beograd, 2005.
2. **Ivošević Borislav**, *Transportno osiguranje*, Pravni fakultet Univerziteta Union, Beograd, 2009.
3. **Ivošević Borislav**, *Pomorske havarije i osiguranje (skripta)*, Fakultet za pomorstvo – Kotor, Kotor, 2003.
4. **Jakaša Branko**, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Knjiga IV, Plovidbene nezgode, Svezak 1. - Zajedničke avarije*, Zagreb, 1987.
5. **Kačić Hrvoje**, *Zajednička havarija – Primena zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, Institut za uporedno pravo i zajednica osiguranja imovine i lica “Dunav” – Simpozijum iz oblasti transportnog osiguranja, Beograd, 1983.
6. **Jankovec Ivica**, *Pomorske havarije*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1965.
7. **Radović Zoran**, *Osiguranje spasavanja na moru*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 1980.
8. **Grant Gilmore & Charles L. Black, Jr.**, *The Law of Admiralty*, Second Edition, Mineola, New York, 1975.
9. **N. Geoffrey Hudson**, *The York-Antwerp Rules: The principles and practice of General Average Adjustment*, CMI, 1996.
10. **Richard Cornah**, *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules*, 2004.
11. **Richards Hogg Lindley** - *Commentary on the York-Antwerp Rules*, 2004.
12. **Italian Maritime Law Association – IMLA** - *Position paper by Associazione Italiana di Diritto Marittimo*, 2004.
13. **Jonathan S. Spencer**, *The proposed 2004 revisions to the York-Antwerp rules – some insurance issues*, 2004.
14. **International Chamber of Shipping** - *A position paper by the International Chamber of Shipping – General Average*, 2004.
15. **Nick Gooding**, *General Average – York-Antwerp Rules 2004 – Implications for Hull and Cargo Insurers*, 2004.

Summary:

**DEVELOPMENT OF THE LAW ON GENERAL AVERAGE AND
YORK-ANTWERP RULES WITH A SPECIAL REFERENCE
TO THE RULES REVISION FROM 2004.**

The subject of this paper is the review of York-Antwerp Rules made in Vancouver in 2004, as well as its possible implications for previous adoption of York-Antwerp Rules by all the participants in maritime transport.

The author is analysing key modifications made in Vancouver in 2004, using historical approach with the aim of determining reasons which caused these modifications, pointing out the determined important discussions which marked the period before the “International Law Association“ initiative, as well as the period of work of Conferences, which date back to 1864. At the very end, the author is trying to predict whether these revised York-Antwerp Rules would have the same influence which they had until the modifications from 2004, since the initiative was taken by certain circles of insurers, represented by IUMI, with severe reluctance of shipping companies.

Keywords: *general average, York-Antwerp Rules, salvage remuneration, temporary repairs.*