

K O M E N T A R

(York-Antwerpenska pravila 1974.)

Sustav York-Antwerpenskih pravila 1974. ostaje u biti jednak onom iz 1950. godine. Slijedi se i dalje osnovno načelo instituta zajedničke avarije, tj. da se činom zajedničke avarije smatra samo takova situacija kod koje je učinjena žrtva ili trošak radi zajedničkog spasa imovine involvirane u plovidbenom pothvatu, s tim da elemenat zajedničke koristi dolazi do izražaja kao iznimka samo onda kada je za pojedine situacije to posebno predviđeno brojevima naznačenim pravilima.

Pravilo tumačenja: sva slovima naznačena pravila izuzev pravila D, te pravila 1, 2, 8, 9, 12, 15, 19, 20 i 22 iz teksta YA pravila 1950. zadržana su u neizmijenjenom obliku i u revidiranom tekstu pod naslovom York-Antwerpenska pravila 1974. Od rješenja za koja se smatra potrebnim dati odredjeni komentar iznosi se kako slijedi:

Pravilo D

Sadržajno nije izvršena nikakva izmjena. Nastojalo se tekst formulirati, odnosno dopuniti na jasniji način i to samo da se izričito naglasi da u istoj parnici u kojoj se raspravlja o osnovanosti zahtjeva za naknadu iz zajedničke avarije, odnosno o obvezi doprinošenja u zajedničkoj avariji, moguće je i dopušteno raspraviti i o svim prigovorima i protuzahhtjevima, odnosno objekcijama koje stoje na raspolaganje, ili koje može imati bilo koja stranka zainteresirana direktno u zajedničkoj avariji.

Ova dopuna razjašnjenja radi uslijedila je zbog stajališta zauzetog u britanskoj judikaturi u slučaju "Goulandris Bros. v. B. Goldman & Sons Ltd." (1958) 1.Q.B. 74; (1957) 2 Lloyd's Report 207.

Pravilo 1.

Predmet dugih i temeljitih rasprava bilo je pitanje da li spremnike ili containere treba izravno spomenuti u ovom pravilu, tj. da će se vrijednost spremnika i vrijednost tereta u spremnicima priznati u zajedničku avariju kad su, iako krcani na palubu, žrtvovani i bačeni u more

radi zajedničkog spasa. Na današnjem stupnju razvoja pomorske plovidbe takova dopuna Pravila 1 bila bi opravданa. Međutim konačno je prevladalo mišljenje da je već i po dosadanju tekstu ovoga pravila u vjerovničku masu zajedničke avarije ulazila vrijednost spremnika i tereta u njima, ukrcanih na palubu broda, a ukoliko su bačeni radi zajedničkog spasa, pod uvjetom da su ti spremnici, s obzirom na veličinu broda, veličinu i broj, smještaj spremnika, te njihovo učvršćenje na palubi, bili ukrcani u skladu s običajima priznatim u brodarstvu, jer da je krcaњe spremnika na palubu već afirmiran način pomorskog transporta.

Objašnjenje u smislu načela "abundare non nocet" nije opravdalo reviziju ovoga pravila unošenjem ili akcentuiranjem spremnika u sam tekst pravila, zbog opreza da će s obzirom na mogući tehnološki ili tehnički razvoj u budućnosti i neki drugi vidovi ili načini prijevoza tereta na palubi biti usvojeni u brodarstvu u blžoj ili daljoj budućnosti, tako da bi argumentum a contrario ovi drugi, a zbog akcentuiranja spremnika, bili ili mogli biti neopravdano izuzimani iz zajedničke avarije.

Pravilo 3.

Ovo pravilo je izmijenjeno u dva pravca i to:

a) Dokida se iznimka u pogledu izostavljanja iz vjerovničke mase zajedničke avarije vrijednosti žrtvovane kao posljedice gašenja požara onih koleta tereta ili dijelova broda, ili tereta u rasutom, koji su već bili zahvaćeni požarom. Ovime se eliminira onaj često vrlo složeni posao ustanovljenja i ocjene da li je rub koje vreće i s najminimalnijim dijelom tereta već bio zahvaćen požarom, jer bi po prijašnjem tekstu pravila bilo potrebno, u takvom slučaju, ne priznati u zajedničku avariju vrijednost ostalog dijela tereta iz konkretnе vreće, pa iako je ovaj bio uništen uspјelim gašenjem požara.

b) Istodobno je unesena novina, opet kao iznimka i to da se nikakva šteta ili gubitak nastala od vrućine ili dima koji su rezultirali kao posljedica primijenjenih mjera gašenja požara neće priznati u zajedničkoj avariji.

Obje izmjene izvršene su da se u praksi simplificira postupak ustanovljenja prirode, opsega i iznosa štete, te da se eliminira slobodna ocjena i arbitriranje, koje je

dolazilo do izražaja osobito prilikom ocjene da li su štete na teretu od požara nastale kao posljedica dima od požara ili dima koji je uslijedio ili bio potenciran poduzimanjem operacije gašenja požara. Vrlo upornom i zanimljivom zahtjevu nekih delegacija, na čelu s Norveškim udruženjem za pomorsko pravo, da se u cijelosti isključe iz priznanja u zajedničku avariju sve štete i gubici koji nastanu kao posljedica gašenja požara, nije udovoljeno i to s razloga da se značajnije ne bi narušila u korist brodovlasnika postojeća ravnoteža, iako je točno da bi takova solucija vodila dalnjem pojednostavljenju.

Pravilo 4.

Tekst prestiliziran bez sadržajnih izmjena samo sa svrhom izostavljanja arhaizama.

Pravilo 5.

Usvojenom izmjenom otklanja se potreba ustanovljenja kod slučajeva namjernog nasukanja da ^{li}^obrod bio možda uslijed djelovanja struje i valova nasukan i bez namjerne odluke zapovjednika i aktivnog djelovanja zapovjednika i posade.

Pravilo 6.

Staro pravilo o preopterećenju jedara, gubitku jedara ili šteta na njima definitivno i potpuno isčezava iz York-Antwerpenskih pravila slijedeći polagan ali siguran odlazak jedrenjaka s prijevozničke pozornice u brodarstvu.

Novo pravilo o nagradi ili naknadi za spasavanje po prvi put ulazi u YA pravila i na izričit način u zajedničku avariju. Dakle dva vrlo stara i potpuno odvojena i samostalna instituta pomorskog prava, ali koja su često nastajala kao posljedica istoga dogadjaja, a izrastala kao rezultat istog čina, u Hamburgu su povezana i na formalan način. Kod sastava diobe mase u praksi je u svijetu a i u nas i do sada tretirana nagrada ili troškovi spasavanja kao izdatak koji je konkuriрао u vjerovaličkoj masi zajedničke avarije. Ovdje je korisno spomenuti da treba dužnom pažnjom pratiti da se na vrijeme otklone ili smanje moguće razlike do kojih može doći kod ustanovljenja ili procjene vrijednosti spašene imovine u postupku utvrđivanja nagrade spasavanja u odnosu na način ustanovljenja dopričajućih vrijednosti kako se to predvidja pravilom G. YA, tako da se izbjegne narušavanje ravnoteže.

Pravilo 7.

Bilo kakovo oštećenje nastalo forsiranjem ili preopterećenjem glavnoga pogonskog stroja ili porivnog uređaja, ukoliko se brod nalazi u plutajućem stanju, pa kad je zapovjednik naredio preopterećenje strojeva za zajednički spas uz svjestan rizik nastajanja znatnih šteta na porivnom uredjaju, ostaje sasvim opravданo izvan zajedničke avarije. Međutim, preciziranjem u tekstu pravila 7. YA 1974. da se isključenje iz zajedničke avarije odnosi samo na porivni uredjaj "propelling machinery" ili "de l'appareil de propulsion" otklanja se sumnja, odnosno ambiguitet, u pogledu osnovanosti priznanja u zajedničku avariju oštećenja nastalih na brodskim sisalkama, ili terethom uredjaju na brodu, sidrenom vitlu, kormilarском uredjaju itd, bez obzira da li je brod u plutajućem stanju ili ne, ali uvijek pod uvjetom da su ispunjeni ostali uvjeti koji se u pravilu zahtijevaju da se odredjena žrtva odnosno trošak smatra nadoknadivim kao zajednička avarija.

Pravilo 10.

Odredbom stava drugog ovoga pravila precizira se na jasniji i dosljedniji način, u odnosu na tekst pravila iz 1950, tretman troškova privremenih popravaka u luci, u kojoj se brod ne može konačno popraviti, te se pristupa privremenim popravcima samo da bi brod došao do luke gdje je moguće brod popraviti, bez obzira da li stalno ili privremeno, ali svakako gdje bi brod bio doveden u stanje da može sigurno nastaviti putovanje, te se utvrđuje da je trošak privremenog popravka broda, izvršenog u tu svrhu, pripustiv u zajedničku avariju. Na isti način rješava se i pitanje nadoknadivosti troška tegljenja iz jedne luke u drugu. Time se konačno skida s dnevнog reda već stara, dugo vremena raspravlјano pitanje o pripustivosti u zajedničku avariju troškova u vezi s tzv. "removalom".

Da bi se izbjegle zloupotrebe izmjenama u odredbi (b), na izričit način se isključuju iz zajedničke avarije troškovi rukovanja teretom, troškovi pogonskog goriva i zaliha, ako su ovi troškovi morali biti podneseni zbog toga što se u luci ukrcaja ili skloništa ustanovilo oštećenje broda, koje nije nastalo u vezi s pomorskom nezgodom ili bilo kojom drugom izvanrednom okolnosti u toku istog putovanja. Prema tome spomenutom izmjenom zatvaraju se "mala vrata" kroz koja su u izuzetnim slučajevima neki

brodari mogli na teret zajedničke avarije prebacivati dio troškova, koje inače brodari moraju snositi sami, u izvršenju svoje dužnosti redovnog održavanja broda i u ispunjenju svoje osnovne obveze da osposobe brod za plovidbu.

Isto tako trošak manipulacije tereta ili iskrcaja tereta, te pogonskog goriva i zaliha nadoknadivi su u zajedničku avariju samo ako je te troškove potrebno snositi radi zajedničkog spasa.

U odredbi (c) konzistentno se slijedi formulacija iz prethodnih stavaka ovoga pravila i pristupa se koncizijem formuliranju teksta, bez namjere da se bilo što sadržajno mijenja u odnosu na rješenje iz YA pravila 1950.

Odredba (d) iz sadržaja pravila 10. YA 1950. ukida se i izostavlja u cijelosti ostavljajući praksi da se u pogledu priznanja u zajedničku avariju supstituiranih troškova ravna isključivo prema načelu utvrđenom u pravilu 7.

Pravilo 11.

U prvom redu potrebno je spomenuti da se u prijevodu u York-Antwerpenskim pravilima zadržava izraz "plaće" zapovjednika, časnika i posade, to samo zbog disciplinskih prevodjenja s izvornog engleskog teksta riječi "wages" ili s francuskog, takodjer izvornog teksta, riječi "Les salaires", iako bi našim prilikama i ujetima adekvatnije odgovarao izraz odnosno pojam "osobni dohodak" zapovjednika, časnika i posade. Iako se upotrebljava pojam odnosno izraz plaća, taj termin treba shvatiti da u vezi s ovim pravilima obuhvaća sve isplate koje se isplaćuju zapovjedniku i članovima posade na temelju bilo pravilnika o raspodjeli osobnih dohodaka, bilo ugovora o djelu, uključivo tu eventualnu raspodjelu prema učinku i sve doprinose koji se plaćaju na isplate u korist zapovjednika i članova posade.

U tekstu ovoga pravila upotrebljava se formulacija: posada, časnici i zapovjednik da se zadovolje shvaćanja postojeca i u onim zemljama gdje se pod pojmom posade broda ne obuhvačaju zapovjednik, pa ni časnici broda.

Odredbe a, c i d ovoga pravila nisu imale nikakove izmjene, a odredba (b) sadržajno se mijenja samo utoliko

da bi se iz pripustivosti u zajedničku avariju isključili troškovi plaće zapovjednika i posade i drugi troškovi zapovjednika i posade, dosljedno izloženim situacijama i izmjenama izvršenim kod tretmana odgovarajućih troškova u pravilu 10. Kod toga je posebno zanimljivo da se u odnosu na priznanje troškova plaće i uzdržavanja zapovjednika i posade broda u zajedničkoj avariji ovi troškovi nadoknadjuju za vrijeme boravka broda u luci skloništa, ako je takovo skretanje u luku ili zadržavanje bilo potrebno radi zajedničkog spasa i kao posljedica nezgode, žrtve ili drugih izvanrednih okolnosti. Međutim kad se radi o naknadi troškova plaće i uzdržavanja zapovjednika i posade broda u luci skloništa za vrijeme dok se vrše popravci broda radi sigurnog nastavka putovanja, onda su ovi troškovi nadoknadivi u zajedničkoj avariji samo ako se popravlja oštećenje koje je prouzročeno žrtvom ili pomorskom nezgodom, ali ne i za vrijeme popravaka takovih oštećenja broda koja bi bila posljedica "drugih izvanrednih okolnosti".

Radi pojednostavljenja postupka likvidacije zajedničke avarije postojao je prijedlog da se York-Antwerpenskim pravilima paušalizira naknada za plaću i hranu posade na određeni iznos dnevno, ovisno o veličini broda i broju članova posade, ali bez obzira na zastavu broda, te konkretnе uvjete radnog odnosa i sl. Međutim ovaj prijedlog nije dobio potrebnu podršku, budući da je većina zauzela stajalište da bi se time sankcioniralo određeno rješenje prema kojem bi, s obzirom na konkretne uvjete zaposlenja i standard općenito, neki brodari primali za zajedničku avariju veću naknadu nego što su im bili izdaci, a drugima ne bi bili pokriveni ni oni troškovi koje bi imali s ovoga naslova.

Da rekapituliramo: u negativnom smislu efekt i domet izmjena izvršenih u odredbama pravila 10 b. i 11 b. ističemo da se više neće moći priznavati i u zajedničku avariju troškovi podneseni u vezi s popravcima koje je potrebno izvršiti za siguran nastavak putovanja, kad se radi o popravcima šteta broda koje nisu nastale za vrijeme putovanja, nego prije početka plovidbenog pothvata, pa iako bi se štete otkrile u luci ukrcaja ili u luci skloništa. To se odnosi na slijedeće troškove:

1. Troškovi rukovanja teretom, tj. troškovi iskrcaja, uskladištenja i ponovnog ukrcaja tereta (a to će biti najčešće potrebno kad se brod stavlja u dok da bi se mogli izvršiti popravci).

2. Vrijednost utrošenog pogonskog goriva i zaliha.

3. Troškovi plaća i uzdržavanja posade i zapovjednika.

Pravilo 13.

Zanimljivo je da su sve izmjene i dopune u Hamburgu bile prihvaćene jednoglasno ili sa znatnom većinom glasova. Jedina iznimka u tom pogledu odnosila se na ishod glasanja u vezi sa sudbinom odbitaka s naslova "novo za staro". Od samoga početka rasprave o reviziji YA pravila osjećalo se da su o ovom, vrlo diskutabilnom, pitanju mišljenja pojedinih asocijacija vrlo podijeljena. Naime ni jedna asocijacija se nije zalagala za zadržavanje rješenja iz YA pravila 1950, a što se očitovalo u onom, složeno sazdanom progresivnom škaliranju kod odbitaka s naslova "novo za staro". Dakle, nesporno je bilo da radi postizavanja toliko željene simplifikacije ovo pravilo treba mijenjati i pojednostavniti. Međutim članovi CMI polarizirali su se ipak u dvije osnovne grupe i to onih koji su bili za jednu blažu i jednostavniju verziju odbitaka s naslova "novo za staro", kao npr. Francuska, SR Njemačka, DDR, Italija, Poljska, predvodjenih upornim Švedjanima^{x)} i druge grupe koja se zalagala za potpuno dokidanje odbitaka s naslova "novo za staro", medju kojima je uz Kanadu, Dansku, Veliku Britaniju, Japan, Norvešku, Nizozemsku, SSSR i USA itd. bila i naša delegacija. Iako je prilikom prethodnih glasanja dobio sigurnu, ali ne i znatnu većinu, onaj prijedlog koji je išao za potpunim ukidanjem odbitaka s naslova "novo za staro", prilikom odlučnog završnog glasanja na plenarnoj sjednici, ovaj prijedlog, kao radikalniji, u odnosu na tekst pravila iz 1950. išao je prvi na glasanje i rezultat toga glasanja bio je neodlučan 12 : 12 uz dva uzdržana glasa. Time je ujedno dobio zeleno svjetlo prijedlog, blaži i manje radikalni, kojim se znatnije modificira prijašnji tekst ovoga Pravila, ali koji ipak zadržava u stanovitim slučajevima odbitke s naslova "novo za staro".

x)

Interesantno je zabilježiti da su se u odgovoru na Upitnik CMI svojedobno Udruženja za pomorsko pravo Švedske i Italije izjasnila za potpuno ukidanje odbitaka s naslova "novo za staro".
CMI-Doc. 1971-IV, Synopsis.

Pravilom 13. YA iz 1974. odbijat će se jedna treći-na troškova popravaka od šteta priznatih u zajedničku avariju samo u slučaju kada je brod stariji od petnaest godina. Odbicima je podložna samo cijena novoga materijala i dijelova i to nakon što su materijal i dijelovi finalno odredjeni i spremni za ugradu. Prema tome odbijanju ne podliježe trošak radne snage utrošene za izvedbu popravaka, što je i sasvim razumljivo, jer se jedino u odnosu na novi materijal koji se ugradjuje u brod umjesto "starijeg", a koji se mijenja kao šteta zajedničke avarije, može govoriti o "koristi bez osnove" ili "bezrazložnom obogaćenju".

Za brodove koji računajući od 31. prosinca one godine u kojoj je izgradnja broda dovršena nisu navršili 15 godina ne predviđaju se nikakvi odbici s naslova "novo za staro".

Isti kriterij primjenjuje se na pojedine dijelove broda kao strojeve, kotlove, uredjaje za vezu i navigacione aparate itd. ako su ovi dijelovi "mladji" od 15 godina, pa iako su ugradjeni u brod koji je "navršio" 15 godina. Nikakvom odbitku ne podliježu sidra, sidreni lanci, namirnice i zalihe, a troškovi doka i navoza, te troškovi micanja priznaju se u cijelosti. U pogledu troškova čišćenja, struganja i bojenja brodskog dna prihvaćeno je načelo da će se ovi troškovi pripustiti u zajedničku avariju s polovicom troškova, ali samo u slučaju ako od posljednjeg bojenja broda nije prošlo više od 12 mjeseci, računajući od dana čina zajedničke avarije.

Argumenti delegacija koje su se zalagale za pojednostavljeno rješenje, ali ipak u principu za zadržavanje odbitaka s naslova "novo za staro", svode se na u biti opravdan stav da treba onemogućiti zloupotrebe, kojima bi se bez ovakvog vrlo "umjerenog pravila" mogli koristiti neki brodari, osobito oni koji plove pod tzv. jeftinim zastavama. Kod toga treba spomenuti da ni sadanjim, noveliranim rješenjem, a ni tekstom pravila 13. iz YA 1950. nisu bili eliminirani mogući špekulantski pokušaji, kojima bi se pokoji brodar mogao okoristiti na štetu interesa tereta. Naručitelji i osiguratelji tereta mogu se suprotstaviti, sigurno uspješnije i djelotvornije, protiv zloupotreba i špekulantskih tendencija, nekim drugim mjerama koje ostaju na raspclaganje prema takovim brodarima. Zajista je vrlo mala i slaba zaštita koja se pruža interesima tereta u iznesenim situacijama pomoću odbitaka predviđenog

nih ovim pravilom. Konačno i u ovoj novoj verziji 13. pravila sadržano je jedno vrlo nekonzektventno rješenje, a koje se vrlo jednostavno uočava usporedbom slijedećih dvaju primjera.

Naime jedan brod koji još nije navršio 15 godina, ali nije ni prošao specijalni četverogodišnji pregled, i to onaj črtvrti po redu, koji je jedan od najtemeljitijih i najzamašnijih, neće kod popravaka štete zajedničke avarije imati nikakovih odbitaka s naslova "novo za staro". Naprotiv, u sličnoj situaciji brod koji je navršio tek punih 15 godina, i možda koji mjesec ili tjeđan prije prošao i završio popravke potrebne za dobivanje uredne klase poslije četvrtog "četverogodišnjeg" pregleda, kad se doista priličan dio strukturalnih dijelova broda mijenja, bit će podložan odbicima s naslova "novo za staro" u smislu ovoga pravila.

Glavni razlozi za potpuno dokidanje odbitaka s naslova "novo za staro" bili su motivirani željom simplificiranja primjene pravila YA i izbjegavanja prolongiranja sastava likvidacionih obračuna zajedničke avarije. Problem ni do sada nije bio u primjeni odredaba pravila 13, nego u ispravnom ustanovljenju činjenica i okolnosti koje je potrebno prethodno utvrditi za primjenu pravila 13. Kod toga treba imati u vidu da u praksi kad se brod popravlja u najvećem broju slučajeva nitko, ni brodar ni brodogradilište, pa ni vještaci koji nadziru popravke, nisu svjesni potrebe da se pristupi diskriminaciji pojedinih stavaka. Brodogradilišta, uz uobičajeni opis izvršenih radova, vrlo često ispostavljaju račun bez specificiranja koliko se računava po pojedinoj stavci, a i kad se to izričito traži, nerado pristupaju rasčlambi koliko se od iznosa specificiranog po pojedinoj stavci odnosi na materijal, a koliko na radnu snagu, jer odbicima se podvrgava samo vrijednost nadomještenog materijala. Dakle potreba za ovakvom rasčlambom uočava se tek nekoliko mjeseci ili i godina nakon što je popravak broda završen, i to kad račun popravaka broda dođe u ruke likvidatoru zajedničke avarije, kojega je dužnost da bi se pravilnije sastavila diobna osnova, da pribavi odnosno da inicira pribavljanje ovih podataka, kad to nije bilo prije učinjeno. Jasno je da je brodar osoba koja je dužna pribaviti te podatke, i u takovim se situacijama pronalazi rješenje da brodogradilište blagonaklono udovoljava brodarovu traženju jer da je to navodno potrebno samo zbog udovoljenja nekim formalnostima, ili se traže dopunske projene vještaka, koji se zbog toga što uvidjaj više nije

moguće izvršiti, a brodogradilište ne dopušta uvid u vlastitu dokumentaciju, snalaze da vrlo slobodnim ocjenama dopunjuju prijašnje propuste.

Očito je da se principi pravednosti i pravičnosti ne zaštićuju ovakovim rješenjima, ali se ne smije zaboraviti da "manjina", pa i u slučajevima kad nije po broju manja od "većine", poštujući toliko važno načelo unificiranosti, treba disciplinirano slijediti izglasana rješenja.

Pravilo 14.

Vrlo mala izmjena izvršena je u tekstu ovoga pravila i to da se na izravniji način naglasi da će troškovi privremenih popravaka oštećenja broda, kad nisu rezultat žrtvovanja za zajednički spas, ipak biti priupustivi u zajedničku avariju, ali samo ako su učinjeni sa svrhom da se putovanje uspješno završi.

Pravilo 16.

Smisao izmjene ovoga pravila usmjeren je na formalnu potvrdu u praksi zajedničkih avarijskih već usvojenoga ponašanja. Naime prema tekstu ovoga pravila iz 1950. vrijednost žrtvovanog tereta, a isto tako i kod ustanovljenja kontribuirajuće vrijednosti tereta trebala je biti utvrđivana na temelju "stvarne čiste vrijednosti" u vrijeme završetka pothvata. Ovakovo utvrđivanje stvarne čiste vrijednosti, a strogo formalno uzevši to je bila obveza i jedino pravilno ponašanje, vodilo je do nepremostivih teškoća, jer u najvećem broju slučajeva u iskrcajnoj luci nije bilo moguće ustanoviti tržišnu cijenu, nego se već i prije pri utvrđivanju vrijednosti tereta u iskrcajnoj luci pristupalo pomoću fakture. Zbog toga sasvim je opravданo, a i nužno, izvršena izmjena ovoga pravila s tim da se zadržava pojam "vrijednosti u vrijeme iskrcaja, koja je ustanovljena prema komercijalnoj fakturi predanoj odnosno ispostavljenoj primaocu" tereta. Zanimljivo je kod toga da se upotrebljava stilizacija vrijednosti koja će se utvrditi iz komercijalne fakture ispostavljene primaocu, a ne npr. kao vrijednost uzet će se ona navedena u komercijalnoj fakturi ili slično. Ovo je razloga da se ostavi pravo likvidatoru zajedničke avarije ili sudu, da se i ne uzme kao temelj za izračunavanje vrijednosti tereta ona vrijednost koja je naznačena u fakturi, ako postoji opravdana osnova sumnji da vrijed-

dnost tereta u fakturi nije prikazana na istinit način. Kod izračunavanja vrijednosti tereta u trenutku iskrcaja sasvim razumljivo treba uzeti u obzir i iznos vozarine, te premije osiguranja, dakle to je CIF vrijednost, ali vozarine samo ukoliko ona nije u riziku broda, ili nekoga drugog interesa izvan onih koji raspolažu teretom.

Pravilo 17.

Doprinašajuća vrijednost tereta slijedeći kriterije fiksirane u pravilu 16. je u pravilu CIF vrijednost tereta, uz napomene koje su dane uz prethodno pravilo. Ako se, međutim, teret proda prije nego što prispije na odredište, kao doprinašajuća vrijednost će se uzeti stvarno neto utržak postignut prodajom tereta.

U pogledu kontribuirajuće vrijednosti broda, izvremenom izmjenom teksta unosi se pobliže obilježje da se neće uzimati kod procjene broda u obzir povoljni ili ne-povoljni utjecaj koji bi mogao imati rentabilitet nekoga dugoročnog i konkretnog ugovora o zakupu, ili neki dugoročni i konkretni brodarski ugovor na vrijeme. Čini nam se da je s obzirom na našu praksu ovakova odredba sasvim suvišna, budući da se u nas kod ustanovljenja vrijednosti broda kao temelj uzimaju u obzir konkretnе karakteristike i stanje očuvanosti tога broda, ali uz primjenu objektivnih kriterija, tj. utvrđuje se tržna cijena broda u određeno vrijeme na određenom mjestu, istih ili sličnih karakteristika, godine starosti, očuvanosti i svih drugih bitnih okolnosti. Jasno je da situacija na tržištu brods-kog prostora utječe na formiranje većih ili manjih cijena na tržištu cijene brodova, ali konkretni ugovor o zakupu broda ili konkretni "Time charter" nema utjecaja na ustanovljenje vrijednosti brodova. Ova je izmjena unesena da bi se udovoljilo osobitosti britanskog prava s obzirom na stajališta zauzeta u britanskoj judikaturi u slučajevima "The Castor" (1932), "The San Onofre" (1917) i "The Philadelphia" (1917).

Pravilo 18.

Tekst ovoga pravila je prerađen i prestiliziran, ali samo da bi se na jasniji način formulirao pojam koji sadržajno ne predstavlja nikakvu razliku u odnosu na rješenje predvidjeno ovim pravilom u tekstu iz 1950. Za kontinentalne pravne sustave čini nam se da bi se do ovakvog obračuna, kako se predviđa ovim pravilom, došlo i da ovakovo rješenje nije izravno definirano.*

Pravilo 21.

Iznos kamatne stope na zahtjeve priznate u zajedničkoj avariji uvećan je sa 5% na 7% da bi se donekle ublažila razlika koja postoji u odnosu na iznos kamatne stope uobičajene danas u svijetu kod finansijskog kreditiranja, s obzirom na vrlo rasprostranjene inflacione tendencije.

Od pitanja koja su bila vrlo temeljito diskutirana, ali koja nisu u tekstu York-Antwerpenskih pravila 1974. našla svoje mjesto spominjemo u prvom redu franšize, kojima bi se eliminirao postupak zajedničke avarije (dokinula obveza na kontribuiranje u zajedničku avariju) u slučaju kad vjerovnička masa zajedničke avarije ne dostiže stonviti iznos, te pitanje oslobadjanja od obveze na doprinos u zajedničku avariju partija tereta malih vrijednosti. I u jednom i u drugom slučaju većina prisutnih delegata zauzimala je stajalište da jedno apsolutno jednoobrazno rješenje u York-Antwerpenskim pravilima ne može na zadovoljavajući način biti primjenjivano na sve slučajeve plovidelnih pothvata u praksi. Ostavlja se i nadalje praksi da ovisno o veličini i vrijednosti broda, te broju i vrijednosti pojedinih partija tereta i ukupnom iznosu vjerovničke mase, dakle ovisno o svim odlučnim okolnostima svakoga pojedinog slučaja pronalazi najadekvatnija i najoptimalnija rješenja.

U svim fazama rada na reviziji York-Antwerpenskih pravila nije se potcijenjivao vrlo ozbiljan problem povezan s pitanjima u kojoj će valuti biti sastavljena diobna osnova, i koji će se tečaj primijeniti kod pretvaranja izdataka zajedničke avarije i označivanja vrijednosti dužničke i vjerovničke mase, kad se radi o vrijednostima izraženim u raznim valutama, a takove su situacije najčešće kod medjunarodnoga pomorskog prijevoza. Ova su pitanja od osobite važnosti u današnje vrijeme učestalih devalvacija i revalvacija pojedinih svjetskih valuta. Šteta je što se u tom pogledu nije uspjelo postići dogovor o uniformnom poнаšanju; međutim treba konstatirati da se realno ocijenilo da sadanje okolnosti i prilike u svijetu, te konstelacija medjušobnih odnosa u novčano-gospodarsko-pravnom sustavu pojedinih država, objektivno predstavljaju zapreku da se bilo koje od mogućih rješenja prihvati kao pravilo jednobraznog poнаšanja.

Tzv. "Non separation agreement", odnosno sporazum o nerazdvojivosti zajednice interesa nije uvršten u tekst

York-Antwerpenskih pravila, jer se smatralo da bi to značilo daljnje proširenje situacija zajedničke avarije, pa i onda kada to stranke možda i ne žele. U vezi s tim treba spomenuti da onaj tko se u praksi želi zaštititi formulom koju sadrži tzv. "Non separation agreement" ima priliku da i nakon čina zajedničke avarije pribavi suglasnost stranke na doprinos u zajedničku avariju, i za troškove koji će neminovno naknadno uslijediti, a u slučaju kad ta stranka traži da se njena imovina izdvoji iz pomorskog pothvata prije nego što brod s ostalom imovinom stigne na odredište.

U pogledu isprava u vezi s postupkom zajedničke avarije bilo je prijedloga da se one u prethodno odobrenom tekstu objave kao prilog York-Antwerpenskih pravila. To se odnosi na avarijsku obveznicu (average bond), avarijsko jamstvo (average guarantee), te obrazac o procjeni (valuation form). Naglašena je potreba, da CMI u zajednići s IUMI (Medjunarodni savez pomorskih osiguratelja) i AIDE (Medjunarodno udruženje evropskih likvidatora) pripremi odgovarajući tekst i formu spomenutih isprava, te da se tako standardizirani tekstovi preporuče za jednoobraznu primjenu u praksi. Taj je rad pod predsjedništvom K. Pineus, Göteborg upravo u toku. CMI je imenovao kao svoje predstavnike L. Buglassa, člana Udruženja za pomorsko pravo USA, te H. Kačića, člana Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo. Od IUMI je u ovaj radni odbor imenovan: P. Latron, Pariz, P.H.G. Nahuys, Rotterdam i Th. Reme, Hamburg; a AIDE je kao svoje predstavnike delegiralo N. Gordona, London, A. Pierrona, Bordeaux i L. Strom-Olsena, Oslo.

Konačno ni odredba o zastarijevanju prava iz zajedničke avarije nije uvrštena u tekst York-Antwerpenskih pravila, jer se uvidjelo, nakon obavljenih istraživanja i prikupljenih podataka, da su različitost u rješenjima pojedinih država u vezi s ovim pitanjem znatne, te da neki pravni sustavi ne dopuštaju da se ugovorom izmedju stranaka predviđa kraći ili duži zastarni rok od onoga zakonom predviđenog. Prema tome odredba o zastari neće biti unesena niti u tekst avarijske obveznice, niti u tekst avarijskog jamstva.

H.K.