

DOKUMENTACIJA

IZMJENA PRAVILA O ZAJEDNIČKOJ HAVARIJI

Prof.dr. Predrag Stanković
Pomorski fakultet
u Rijeci

UDK 347.796
Stručni rad
Primljeno: listopada 1994.

U radu se izlažu razlozi za najnoviju izmjenu međunarodnih pravila o zajedničkim havarijama. Usporedbom teksta iz 1974./90. i novog teksta iz Sydneya 1994. ukazuje se na nastale novosti, uz sažeti komentar.

Na Konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora početkom listopada 1994. u Sydneyu usuglašen je i usvojen novi, donekle izmijenjeni tekst York - Antwerpenskih pravila.

Međunarodni propisi o zajedničkim havarijama dobili su takav naziv (engl. York - Antwerp Rules) već davne 1877. godine, prema obojim mjestima gdje su uzastopce razmatrani. Tijekom unifikacije¹ nije bilo pokušaja da ih se pretvori u konvenciju. Pravila su se primjenjivala u izvornom ili izmijenjenom obliku na osnovi slobodne volje stranaka, ugovornih sudionika u prijevoznom poslu i zajedničkom pomorskom pothvatu.

Od svog nastanka pa do listopada ove godine Pravila su mijenjana pet puta: 1890. u Liverpoolu, 1924. u Stockholmu, 1950. u Amsterdamu, 1974. u Hamburgu i 1990. u Londonu. Revidirani tekst je svaki put² dobio oznaku odgovarajuće godine iza inače istog imena. Povremene promjene su bile uvjetovane napretkom i novostima u tehnologiji gradnje i pogona brodova, ali i stalnim nastojanjem da se:

- pojednostavi i pojeftini postupak likvidacije;
- ukloni mogućnost zlorabe toga drevnog pomorsko-pravnog instituta u korist brodarka, čiji djelatnik (tj. zapovjednik broda) ostaje prema prirodi

¹ Unifikacija je bila potrebna zbog većih razlika u pravu između zemalja mediteranskoga pravnog kruga i zemalja "Common Law-a", posebno zbog visine doprinosa broda pri likvidaciji.

² Osim pri posljednjoj, manjoj izmjeni u Pravilu VI., 1990. godine, glede izuzeća tzv. posebne naknade u spašavanju.

svoje funkcije stvarni začetnik, odnosno tvorac svakog (ili zamalo svakog) čina zajedničke havarije u pomorskoj praksi.

Od svoga osnivanja (1897.), brigu o povremenoj reviziji Pravila vodio je uglavnom Međunarodni pomorski odbor (franc. Comité maritime international, CMI), kao međunarodna asocijacija nacionalnih udruga za pomorsko pravo. Poticaj promjenama je dolazio od organizacija brođara i krcatelja, pa i samih likvidatora zajedničke havarije. Sve do sredine ovoga stoljeća, pri odmjeravanju što i koliko valja mijenjati u pojedinoj prigodi, veliki je utjecaj imalo Englesko udruženje likvidatora (Association of English Average Adjusters).

U tom, više od stoljeća dugom razvitku Pravila, povremene promjene nikad nisu bile niti nagle niti velike. Točnije je možda iskazati da su Pravila *sazrijevala* u skladu s prilikama na pomorskom tržištu prijevoznih usluga i prema već spomenutom razvitku brodske tehnologije. To, međutim, ne znači da u postupku revizije nije bilo većih sučeljavanja stavova, nekih daleko radikalnijih nacionalnih prijedloga, pa i takvih koji su sugerirali potpuno ukidanje jednog, navodno preživjeloga pomorskog običaja, koji stoga ne zaslužuje tretman zasebna instituta u suvremenom pomorskom pravu. Jedan takav, dobro argumentirani prijedlog bio je podniet 1924. godine na Konferenciji CMI-a u Stockholmu. Sličan "abolicijski" stav zastupali su neki autori iz Kanade i SAD upravo uoči ovih posljednjih izmjena, u listopadu ove godine.³

Naravno, uspjeh svakoga unifikacijskoga teksta ovisi o širini njegova međunarodnog prihvata. Prihvat opet ovisi o odmjerivosti u premošćenju postojećih nacionalnih razlika, o jasnoći, pravičnosti i praktičnim koristima njegovih normi. Skora će budućnost pokazati koliko je posljednja verzija uspjela. Nova bi se Pravila trebala primjenjivati, na osnovi suglasnosti stranaka u prijevoznom poslu, od 1. siječnja 1995.

Pokušat ćemo prikazati kakve novosti ona donose u usporedbi s tekstem iz 1974./90. godine. Odredbe koje uopće nisu mijenjane ili su doživjele samo redakcijske promjene (tj. pojašnjenja) nećemo komentirati. Konačno, u prilogu ovoga rada nalaze se usporedni hrvatski prijevodi teksta iz 1974./90. i onoga iz 1994., uz naznaku razlika.

Naslov novih pravila na engleskom glasi "YORK-ANTWERPRULES 1994.". Za uporabu u telekomunikacijama se neslužbeno predlaže skraćeni naziv (Code name) "SYDNEY/GENAV".

Pravilo tumačenja je malo, ali značajno dopunjeno. U primjeni teksta prednost će imati Vrhovno pravilo i sva pravila označena brojkama, a tek onda dolaze do eventualne primjene pravila koja su označena slovima. Drugim riječima, kod onih šteta i troškova zajedničke havarije koji se u pomorskoj praksi češće javljaju (pa su stoga i potanko pojedinačno regulirani) primijenit će se izričite odredbe koje se na njih odnose i koje se nalaze u 22 brojkom

³ Primjerice, ugledni W. Titley, sa Sveučilišta Mc Bill u Kanadi, u svom opširnom kružnom pismu upućenom svim sudionicima Konferencije u Sydneyu neposredno prije njezina otvaranja u listopadu 1994., predlaže prije svega ukidanje zajedničke havarije. Mjestimične dopune ili temeljita izmjena Pravila su prema njegovu mišljenju bile manje poželjan izbor.

označena pravila. Za ostale, tzv. atipične oblike zajedničkih havarija, provjeravat će jesu li u skladu s općim načelima, koja su utvrđena u sedam slovom označenih pravila (A - G).

Vrhovno pravilo (engl. Rule Paramount) je potpuno novo. Ono glasi:

"Ni u kom se slučaju neće priznati žrtva ili izdatak, osim ako su razborito bili učinjeni ili uloženi."

Ovo je Pravilo rezultat duge prethodne rasprave i nategnuta kompromisa. Svrha je cijele novosti očuvati osnovno obilježje zajedničke havarije, za koju se zapovjednik broda odlučuje u često divergentnim ekonomskim i sigurnosnim okolnostima. Posebna je opasnost da zapovjednik svojim odlukama zagovara i štiti interese broдача. Naime, zbog apsolutne prednosti koju su brojčana pravila do sada uživala pred slovima, moglo se dogoditi i događalo se⁴ da se neki trošak tretira i plaća kao zajednička havarija na osnovi nekog brojkom označenog pravila, iako bitna obilježja zajedničke havarije (utvrđena u slovom označenim pravilima) - nisu uopće bila nazočna. Na taj su način nastajale "umjetne" (engl. "artificial", tj. ne prave, ne opravdane) zajedničke havarije, mahom u korist broдача i na štetu naručitelja prijevoza ili primatelja tereta. Uvođenjem zahtjeva za "razboritost žrtve ili troška" kao vrhovnog pravila (što podrazumijeva izbjegavanje neke zajedničke opasnosti ili voljni izbor manje opasnosti), institut se vraća svojim korijenima, a mogućnost spekulativnih zajedničkih havarija bi se trebala ukloniti. Vrhovno će pravilo, dakle, odsada imati potpunu prednost pred objema ostalim grupama pravila. Otuda mu i takav naziv.

Pravilo A je dobilo novi stavak, odnosno kao drugi stavak dodan mu je tekst ranijeg Pravila B.

Pravilo B dobilo je posve novi sadržaj i sada glasi:

"Zajednički pomorski pothvat postoji kada jedan ili više brodova tegle ili potiskuju drugi brod ili brodove, pod uvjetom da svi sudjeluju u gospodarskoj djelatnosti, a ne u operaciji spašavanja.

Ako se poduzmu kakve mjere radi spašavanja brodova i njihova tereta od zajedničke opasnosti, primijenit će se ova Pravila.

Brod nije u zajedničkoj opasnosti s drugim brodom ili brodovima ako bi se jednostavnim odvajanjem od njih našao u sigurnosti; međutim, ako je samo odvajanje čin zajedničke havarije, zajednički pomorski pothvat se nastavlja."

Takvom se odredbom sada izričito razjašnjava stanje s brodovima u teglju ili potiskivanju, jer se ukupnost svih tako povezanih plovila smatra kao "zajednički pomorski pothvat", ukoliko nije riječ o akciji spašavanja. Iako je ovako izričita odredba nova u Pravilima, ona nije nipošto nova u primjeni. Prema odredbama nekih nacionalnih zakona i prema praksi likvidatora u mnogim pomorskim zemljama, ugovorno tegljenje (i potiskivanje) smatralo se i do sada zajednicom rizika, u okviru koje može nastati i zajednička havarija.

⁴ Od posljednje redakcije iz 1974. za to su dobar primjer presude sudova u slučajevima brodova "Eagle Courier", "City of Colombo", "Alpha" i "Bijela".

Posljednjim stavkom rješavaju se granična, dosad ponekad sporna pitanja odvajanja nekog plovila iz takve zajednice, jer se ono time dovodi u jednostranu sigurnost pa se i izuzima od obveze doprinosa.

U Pravilu C uslijedila je inverzija i dopuna, tj. prvi je stavak ostao neizmijenjen (pa ga ne navodimo), drugi stavak je novi, a dosadašnji drugi stavak je dopunjen i pojavljuje se kao treći. Evo njihova teksta:

"Ni u kom se slučaju neće priznati u zajedničku havariju gubici, štete ili troškovi uloženi u vezi sa štetama na okolišu ili kao posljedica istjecanja ili ispuštanja onečišćujućih tvari iz imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim pothvatom.

Prekostojnice, gubitak tržišta te svaki gubitak ili šteta pretrpljeni ili trošak uloženi zbog zakašnjenja tijekom ili nakon putovanja, kao ni svaki takav posredni gubitak, neće se priznati kao zajednička havarija."

Ukratko, ekološke štete, njihovo sprječavanje ili posljedice ne mogu biti predmetom zajedničke havarije niti stvaraju obvezu doprinosa. Takva je odredba u skladu s već ranijim izmjenama u Pravilu VI. (iz 1990.), odnosno posljedica je težnje za potpunim odvajanjem instituta zajedničke havarije od onečišćenja mora s broda i odgovornosti za onečišćenje. Tijekom posljednjih 30-tak godina su onečišćenja mora s broda, odnosno način i granice odgovornosti za takve događaje prerasli u poseban institut međunarodnoga pomorskog prava⁵. Neki prijelazni slučajevi, kada bi se troškovi sprječavanja ili smanjenja štete na okolišu izuzetno mogli priznati u zajedničku havariju, potanko se i jasno određuju u novom stavku (d) Pravila XI.

Pravilo E je, uz prvi nepromijenjeni, dobilo dva nova stavka:

"Sve stranke koje potražuju iz zajedničke havarije dužne su likvidatora havarije pismeno izvijestiti o gubicima ili troškovima za koje traže doprinos unutar 12 mjeseci od dana završetka zajedničkoga pomorskog pothvata. Ako bi takva obavijest izostala ili ako u roku od 12 mjeseci po zahtjevu neka stranka propusti dostaviti dokaze kojima bi potkrijepila najavlvenu tražbinu ili potankosti o vrijednostima doprinosajućih interesa, likvidatoru havarije pripada pravo da visinu naknade ili doprinosa procijeni na temelju obavijesti koje su mu dostupne, a takva se procjena može osporiti jedino ako je očigledno netočna."

Sadržaj ovih odredaba je dakle procesne, a ne materijalne naravi. U općem nastojanju da se postupak likvidacije pojednostavi, pojeftini i skрати, čini se da su rokovi za specifikaciju zahtjeva ipak previše produljeni (12 + 12 mjeseci).

Pravilo G je uz dva ranija dobilo dva nova stavka:

"Ako se brod nalazi u nekoj luci ili mjestu pod okolnostima koje daju osnove za naknadu iz zajedničke havarije prema odredbama Pravila X. i XI., a teret ili dio tereta se pošalje do odredišta na drugi način, prava i obveze u zajedničkoj havariji će, uz uvjet da se interesi tereta po

⁵ O posebnom unifikacijskom aktu glede utvrđenja štete od onečišćenja bilo je riječi na istoj Konferenciji CMI-a, početkom listopada 1994. u Sydneyu.

mogućnosti o tome izvijeste, ostati u najvećoj mjeri jednaki onima kakvi bi bili da teret nije tako poslan, odnosno da se pothvat nastavio izvornim brodom, sve dok je to u skladu s ugovorom o prijevozu i pravom koje treba primijeniti.

Udjel u zajedničkoj havariji kojega snosi teret na osnovi primjene stavka 3. ovoga Pravila ne smije biti veći od cijene koju bi vlasnici tereta podnijeli da je teret bio poslan na njihov trošak."

Ni sadržaj ovih dvaju stavaka nije u biti nov. Problem tereta koji se iz luke zakloništa, zbog duljeg zadržavanja broda, pošalje do svoga konačnoga odredišta na neki drugi način (primjerice drugim brodom ili drugim prijevoznim sredstvom) do sada se rješavao posebnim ugovorom ili dodatnom izjavom (engl. Non separation agreement), uglavnom uz poštivanje načela pravičnosti, glede visine troškova nastalih takvim izborom primatelja.

U naslovu i tekstu Pravila II. - Gubitak ili šteta od žrtvovanja za zajednički spas, se sada naglašuje da može doći do *gubitka* ili štete pri žrtvovanju, te da se takvi akcesorni gubici mogu odnositi samo na imovinu *uključenu u zajedničkom pomorskom pothvatu*, odnosno da se iz zajedničke havarije ne mogu podmirivati ni štete niti odgovornost za štete na nekoj imovini izvan pothvata. Takav redakcijski zahvat valja tumačiti kao mjeru opreza, radi restriktivnog tumačenja ovoga Pravila. Zbog istih razloga se slična formulacija pojavljuje na još nekim mjestima u novom tekstu (u Pravilima V. i VIII.).

Pravilo III. - Gašenje požara na brodu. U verziji iz 1974. to je Pravilo završavalo riječima "nikakva se naknada neće priznati za štete izazvane dimom ili vrućinom, bez obzira na to kako su nastale". Taj dio u novom tekstu glasi "*nikakva se naknada neće priznati za štete izazvane dimom, bez obzira na to kako su nastale, niti za štete od vreline požara*". Ova mala, ali uočljiva izmjena se može različito teleološki tumačiti. S jedne strane, "štete od vreline požara" su dovoljno određene da im ne treba dodatnih ograda, a s druge strane nam iskustvo pokazuje da vrelinu mogu izazvati i stanoviti reagensi koji se upotrebljavaju pri gašenju vatre. Dakle, takve bi se štete (npr. deformacije nekih roba i predmeta od vreline, izazvane upravo gašenjem) sada mogle priznavati u zajedničku havariju. Ostaje nejasnoća koja će sigurno izazvati stanovite reperkusije, ponajprije u tražbinama, a potom u odlukama likvidatora i sudova.

Pravilo IX. - Brodske stvari i zalihe upotrijebljene za gorivo - pretrpjelo je naoko veće izmjene, ali su one također redakcijske naravi i u skladu su s dosadašnjom praksom likvidatora. Ukratko, bolje je i jasnije od ranije odredbe, makar mu primjena neće biti česta u suvremenim prilikama.

Pravilo XI. - Plaće i uzdržavanje posade te drugi troškovi nastali u luci zakloništa i s njom u vezi - donosi inverziju dviju odredaba u stavku b), jer su premještene u prethodni dio toga opširnoga teksta. Također, posljednji stavak mu je zamijenjen potpuno novim tekstom:

"(d) Troškovi mjera poduzetih za sprječavanje ili smanjenje štete na okolišu priznat će se u zajedničku havariju ako su bili učinjeni u nekoj ili u svim od ovih okolnosti:

(i) kao dio neke operacije poduzete za zajednički spas koja bi, da je bila poduzeta od neke stranke izvan zajedničkoga pomorskog pothvata, dala takvoj stranci pravo na nagradu za spašavanje;

(ii) kao uvjet za ulazak ili odlazak iz neke luke ili mjesta pod okolnostima propisanim u Prav. X.(a);

(iii) kao uvjet za ostanak u nekoj luci ili mjestu pod okolnostima propisanim u Pravilu X.(a), time da, kada stvarno dođe do izlivanja ili ispuštanja onečišćujućih tvari, cijena dodatnih mjera poduzetih zbog sprječavanja ili smanjenja štete od onečišćenja se neće priznati kao zajednička havarija;

(iv) nužno, u vezi s iskrcavanjem, uskladištenjem ili ponovnim ukrcavanjem tereta, kada god su troškovi tih operacija prihvatljivi kao zajednička havarija."

Već smo ukazivali na nastojanja CMI-a da zajedničku havariju kao institut odvoji od pojava i posljedica onečišćenja morskog okoliša štetnim tvarima s broda. U citiranom stavku je riječ o graničnim slučajevima, koji dovode do interferencije i otežavaju jasan odabir obaju instituta, iako je takve okolnosti u životu lako zamisliti. Priznavanje troškova zaštite okoliša u zajedničku havariju valja smatrati izuzetnim. Oni se dopuštaju uz točno nabrojene i restriktivne uvjete, koje sama pomorska praksa nameće i opravdava. Međutim, treba prigovoriti citiranoj nezgrapnoj, tipično engleskoj stilizaciji te vjerojatnim poteškoćama koje će mnogi imati u točnom razumijevanju i željenoj interpretaciji ovoga dijela teksta.

Pravilo XVII. - Vrijednosti koje pridonose, dopune u drugom stavku⁶ su posljedica ranije usvojenih izmjena u Pravilu VI. (o nagradi za spašavanje i posebnoj naknadi), pa im ne treba posebna komentara. Posljednji stavak Pravila XVII., međutim, krije jednu dosta dalekosežnu novost. Umjesto ranijeg teksta:

"Putnička prtljaga i osobne stvari koje nisu ukrcane uz teretnicu neće pridonositi u zajedničku havariju",

sada će glasiti:

"Poštanske pošiljke, putnička prtljaga, osobne stvari i praćena privatna motorna vozila neće pridonositi u zajedničku havariju".

Ranije se izuzeće dakle odnosilo na putničku prtljagu i osobne stvari (putnika i posade) koje nisu bile ukrcane uz teretnicu, pa ih je praktično bilo teško evidentirati i valorizirati radi doprinosa. Praksa likvidatora je zbog istih razloga tome dodavala poštanske pošiljke (pakete i vrijednosnice), iako im je vrijednost mogla biti znatna. Sada međutim, uz izričito spomenute poštanske pošiljke, te putničku prtljagu i osobne stvari (bez obzira na to jesu li ili nisu ukrcane uz teretnicu) - izuzeće se proširuje i na *praćena privatna motorna vozila*. Predlagatelji su očigledno imali u vidu putničke trajekte, jer na njima tijekom prijevoza putnici redovito prate svoja vozila, a u vozilima je i putnička prtljaga. Stoga je vjerojatno izuzeće prošireno na *praćena vozila*.

⁶ U našem usporednom prijevodu su podcrtane.

Čini se ipak da su i takva odluka i njezine moguće posljedice ishitreni. Naime, na mnogim obalnim trajektima (koji su prema inozemnom i našem iskustvu prilično osjetljivi na plovidbene opasnosti i relativno često moraju poduzimati protuakciju), praćena privatna vozila mogu predstavljati jedini teret ili većinu tereta na brodu. Uz brodara, dakle, takva bi vozila mogla biti jedini kontribuenti u zajedničkoj havariji. Također, neka osobna vozila na trajektu mogu predstavljati golemu vrijednost, jednaku ili veću od vrijednosti manjih trajekata. Sve nas to ostavlja u uvjerenju da će brodari putničkih trajekata, ako u svojim općim uvjetima poslovanja navode i uglavke o zajedničkoj havariji, vjerojatno svojim putnicima predlagati tekst novih Pravila uz isključenje ovakve odredbe⁷.

Pravilo XX. - Pribavljanje sredstava - steklo je jasniju i bolje razrađenu odredbu o pribavi sredstava za podmirenje troškova zajedničke havarije prodajom dobara s broda. Cijela ta odredba će, međutim, u suvremenim prilikama (tj. uz današnja sredstva telekomunikacija) rijetko doći do primjene.

Konačno, prema Pravilu XXI. - Kamate se po ranijoj stopi od 7 % godišnje priznaju najdulje za razdoblje od 3 mjeseca nakon objave diobne osnove. Ranije nije bilo ograničenja. Dakle, ako bi se postupak razvukao dulje od naznačena roka, vjerovnicima zajedničke havarije više ne pripada naknada kamate za trajniju imobilizaciju njihovih sredstava.

Prema iskustvu s ranijim verzijama (iz 1950. i 1974.), brodari će vjerojatno nova Pravila uvrštavati u svoje ugovore o prijevozu stvari morem i u teretnice od početka nove kalendarske godine nakon izmjene, dakle od siječnja 1995.

⁷ Nekoliko tvrtki na sjeveru Europe, gdje je trajektni promet vrlo živ, se navodno o tome već dogovara.

Summary

AMENDMENTS OF INTERNATIONAL RULES ON GENERAL AVERAGE

The paper deals with reasons for amendments of International rules on general average. After having compared the text of York-Antwerp Rules 1974/90 with the new one adopted by Comité Maritime International at its conference held in Sydney in October 1994, the author points to the novelties and shortly comments them.