

Zajedničke havarije s posebnim osvrtom na izmjene York-Antverpinskih pravila 2016.*

The General Average with a Special Reference to the Changes in the York-Antwerp Rules 2016

Tea Martinović

e-mail: tea.2606@hotmail.com

DOI 10.17818/NM/2017/2.9

UDK 347.79

Pregledni rad / Review

Rukopis primljen / Paper accepted: 13. 3. 2017.

Sažetak

Pri svakom pomorskom pothvatu kriju se opasnosti od mnogih neželjenih situacija. Tijekom plovidbe može se pojaviti potreba za poduzimanjem hitnih mjera u svrhu spašavanja broda, tereta i osoba na brodu. U ovom radu predstavlja se institut zajedničke havarije, sa svojom bogatom poviješću i primjenom u praksi, kao i poneke manjkavosti u ujednačenosti propisa zajedničke havarije. Naglasak se stavlja na York-antverpenska pravila koja objedinjuju opsežna pravila zajedničke havarije.

Summary

A maritime voyage is an adventure that holds many extraordinary situations. During a voyage overseas the need could occur to take some emergency measures to save the vessel as well as the property and people carried on board. This paper presents the concept of general average, its respectable history and application in practice, as well as at times flawed uniform general average regulations. The emphasis is laid upon York - Antwerp rules, a set of rules which gives a comprehensive general average regime.

KLJUČNE RIJEČI

general average
York-Antwerp rules
maritime law

KEY WORDS

zajednička havarija
York-antverpenska pravila
pomorsko pravo

1. UVOD / Introduction

Plovidba je djelatnost od posebnog, kako društvenog, tako i gospodarskog značenja za većinu stanovništva priobalnog područja.

Također, pomorski promet predstavlja jedan od najvažnijih načina trgovinske razmjene u svijetu; naime, prema podacima Svjetske trgovinske organizacije (engl. *World Trade organization – WTO*), 4/5 svjetske trgovine odvija se brodovima.

Pri svakom pomorskom pothvatu, neovisno o stupnju napretka tehničkih sredstava koja minoriziraju stupanj rizika pri plovidbi, neminovno se kriju mnogobrojne opasnosti od mogućih štetnih posljedica.

Stoga su od davnina poznati propisi o distribuciji, tj. raspodjeli eventualne štete na sve sudionike pomorskog pothvata. Prvi su poznati jednostavni oblici provođenja ideje solidarnosti prijevozi rijekama u Kini (3000. g. pr. Kr.), Babilonu (2000. g. pr. Kr.) i starom Egiptu. Počeci zajedničkog snošenja šteta za vrijeme pomorske plovidbe bilježe se nekoliko

stoljeća prije Kristova rođenja i vezani su za stare mediteranske kulture.¹ Iz toga vremena potječe jedan od najstarijih pomorsko-pravnih instituta, ujedno i tema ovog rada – zajednička havarija.

2. POMORSKE HAVARIJE – općenito / Average – in general

Havarija (avarija) općenito označava izvjesnu štetu, odnosno kvar, a u pomorsko-pravnom smislu sva oštećenja i gubitke (štete), kao i izvanredne troškove koje pretrpi ili podmiri brod, teret, ili brod i teret tijekom pomorskog pothvata.²

Prema tome, pomorske havarije dijele se na:

- a) havarije štete (na brodu ili teretu)
 - b) havarije troškova (na brodu ili teretu).
- Ovisno o tome kakve su okolnosti prouzročile štetu ili troškove, razlikujemo:
- zajedničke havarije (engl. *general average*)
 - posebne havarije (engl. *particular average*).

Kao glavno obilježje havarija u pomorstvu ističe se njihova **izvanrednost**. Naime, radi se o događaju, šteti ili trošku koji se nije predviđao ili uračunao u redoviti i očekivani razvitak tijekom plovidbe. Stoga je izvanrednost navedenog događaja *differentia specifica* koja razdvaja havarije, kako u pravnom tako i u gospodarskom smislu, od uobičajenih troškova na koje brodar mora računati te troškova ili gubitaka kojima se redovito izvrgava teret tijekom prijevoza.

Institut zajedničke havarije, u njegovu današnjem obliku, prvi je put definiran odlukom Luja XIV. iz 1681. g. (franc. *Ordonance de la marine marchande*) te je imao veliki utjecaj na ostatak europskih zemalja koje su definirale pitanje tog instituta na jednak ili sličan način (Danska, Švedska, Španjolska i dr.).³

Na temelju pravnog načela da se nitko bez valjane osnove ili naknade ne smije koristiti tuđom štetom, imovinske posljedice zajedničke havarije snose svi sudionici tog pomorskog pothvata razmjerno vrijednosti svoje imovine

* Članak se temelji na diplomskom radu Tee Martinović pod nazivom Zajedničke havarije, prilagođenom za objavu u časopisu Naše more.

¹ Opširnije: Pezelj, V. (2006). „Pomorske havarije u dalmatinskom statutarnom pravu“. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, Vol. 43, No. 1, p. 83.

² Grabovac, I. (2003). *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*. Split: Književni krug, p. 229.

³ Cornah, R. *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules*, p. 2. Dostupno na: <http://www.jssusa.com/RJIML.pdf> [pristup: 26. 2. 2017.]

kojom su sudjelovali u pothvatu.⁴ Postupak kojim se utvrđuje visina zajedničke havarije i pojedinačni doprinos svakog sudionika njezinu namirenju naziva se likvidacija zajedničke havarije.

Kao zasebne havarije razumijevamo sve ostale izvanredne štete i troškove koje imovina pretrpi u plovidbi, ali bez obilježja zajedničke havarije. Bitno je naglasiti da u slučajevima zasebne havarije izostaje primjena načela uzajamnosti sudionika plovidbe te vlasnici sami snose imovinske posljedice takve nezgode.

3. ZAJEDNIČKE HAVARIJE – POJAM I BITNA OBILJEŽJA / *General average – the concept and key features*

U Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske⁵ čin zajedničke havarije definira se kao „svaki namjeran i razložan izvanredan trošak i svaka namjerna i razložna šteta učinjeni, odnosno prouzročeni od zapovjednika broda ili druge osobe koja ga zamjenjuje, ako su bili razborito poduzeti radi spašavanja imovinskih vrijednosti sudionika u istome pomorskom pothvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijete.“⁶

Gotovo identičnu definiciju pronalazimo u Pravilu A York-antwepenskih pravila, 1994. g.: „Čin zajedničke havarije postoji jedino i isključivo onda kada se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razborito učini ili podnese za zajednički spas, kako bi se sačuvala od opasnosti imovina koja sudjeluje u zajedničkom pomorskom pothvatu.“⁷

Iz definicije proizlazi da zajedničku havariju obilježavaju četiri bitne značajke, koje moraju zajedno i istodobno biti zastupljene pri svakom događaju. To su:

- a) **izvanrednost** okolnosti u kojima se događaj odvija
- b) **namjernost i razložnost** postupka zapovjednika broda ili druge osobe pri izazivanju štete ili troška
- c) **zajednička opasnost** za cjelokupnu imovinu koja u plovidbi sudjeluje
- d) **zajednički spas** te imovine, kao motiv i cilj žrtvovanja.

⁴ Grabovac, I., *op. cit.*

⁵ Pomorski zakonik (dalje: PZ), NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15

⁶ PZ, čl. 790., st. 1.

⁷ York-antwepenska pravila (dalje: Y/A), Pravilo A, 1994.

4. YORK-ANTWERPENSKA PRAVILA / *The York-Antwerp Rules*

4.1. Općenito / *In general*

York-antwepenska pravila rezultat su potrebe za unifikacijom prava o zajedničkoj havariji. Do njihova donošenja postojale su velike razlike u nacionalnim propisima pomorskih zemalja, ponajprije Velike Britanije u odnosu na ostatak kontinenta, ali i ostalih zemalja poput Francuske, Njemačke, Španjolske te su u drugoj polovini 19. stoljeća započeli pregovori oko njihova izjednačenja.

Godine 1864. donesena su pravila u Yorku, a 1877. nova pravila u Antwerpenu pod nazivom York-antwepenska pravila. U Liverpoolu 1890. g. stara su pravila prerađena te su još jedanput revidirana 1924. g. u Stockholmu, a zatim je redakcija obavljena 1949. g. u Amsterdamu te još 1974. i 1990. g., nakon niza nezgoda u kojima su sudjelovali tankeri. Današnji su naziv Pravila prvi put stekla tijekom održavanja međunarodne konferencije u Antwerpenu (Belgija) 1977. g. Do donošenja novih Pravila u svibnju 2016. g. bila je u primjeni verzija prihvaćena u Sydneyju 1994. g., ali s najnovijim izmjenama i dopunama Pravila iz 2004. g.⁸ U svibnju 2016. g. prihvaćena je revidirana verzija Pravila.

Za primjenu Pravila predviđena je autonomija stranaka; za razliku od međunarodnih konvencija koje se obvezno primjenjuju u državama članicama, stranke mogu dobrovoljno i suglasno izabrati primjenu Pravila na slučaj zajedničke havarije. Takav izbor u pomorskoj praksi može se obaviti unaprijed, već prilikom zaključenja ugovora ili tek nakon nastanka zajedničke havarije. Također, stranke za svoj odnos mogu potpuno isključiti havariju te prava i obveze koje bi iz takvog događaja mogle proizaći. (Free of General Average, FGA)

4.2 Pravila 2016. Godine / *The 2016 rules*

U svibnju 2016. g. Međunarodni pomorski odbor (franc. *Comité Maritime International* – CMI) usvojio je revidiranu verziju York-antwepenskih Pravila. Premda su posljednji put Pravila izmijenjena 2004. g. i odobrena od strane CMI-ja, prijašnji set pravila usvojen 1994.

⁸ Grabovac, I. (2005). *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*. Split: Književni krug, p. 232.

godine zadržao se u široj uporabi.⁹ Neke od izmjena uključuju sljedeće:¹⁰

- nagrada za spašavanje ponovno se priznaje kao trošak zajedničke havarije, uz određene uvjete (naknadna nesreća, značajno žrtvovanje, spašene vrijednosti, jedna strana plati na račun druge, različite nagodbe)
- definirane su lučke pristojbe
- plaće i troškovi uzdržavanja posade broda tijekom boravka u sklonišnoj luci priznaju se pod zajedničku havariju
- za razliku od prijašnjeg (12 mjeseci), produžen je rok na 24 mjeseca za troškove čišćenja, bojenja i premazivanja dna, što je značajno za priznavanje zajedničke havarije
- privremeni popravci ponovno ulaze u zajedničku havariju, za razliku od 2004., kada su se smatrali partikularnom havarijom
- odobreno je korištenje uobičajenim trgovačkim fakturama za izračun tereta (u praksi se već uvelike koristilo te je uobičajeno)
- budući da pri postupku likvidacije neznatne vrijednosti često mogu rezultirati neproporcionalnim iznosima, likvidatorima je dopušteno zanemariti neznatne vrijednosti, tj. isključiti ih iz postupka likvidacije; ipak, pojam „neznatne vrijednosti“ (engl. *very small values*) nije pobliže definiran
- kamatna stopa za pravilo XXI. bit će ICE LIBOR rata povećana za 4%¹¹.

4.3. Međuzaključak I. / *Interim conclusion I*

Budući da su Pravila 1994. kritizirali osiguravatelji, predstavnici Međunarodne unije pomorskih i transportnih osiguranja (engl. *International Union of Marine Insurance* – IUMI) zalagali su se i snažno agitirali za donošenje novih Pravila 2004. g. Ipak, često nazivana i kontroverznom, tadašnja nova pravila nisu naišla na

⁹ Ponajprije iz razloga što brodari nikada u potpunosti nisu prihvatili Pravila 2004. g., smatrajući kako uglavnom pogoduju osigurateljima. Tako je *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) odbio primijeniti Pravila 2004. u svoje standardne obrasce, između ostalih i teretnica. Ipak, reakcija BIMCO-a na Pravila 2016. bila je pozitivna te je krajem 2016. godine započela primjena novih Pravila u standardnim obrascima ugovora.

¹⁰ Proudfoot, C.; Van Buuren, E. 2016 *York-Antwerp Rules: one step back, two steps forward?*. Dostupno na: <http://www.insurancelawtomorrow.com/> [pristup: 26. 2. 2017.]

¹¹ Nova verzija Y/A pravila s istaknutim izmjenama: [http://www.comitemaritime.org/Uploads/Product/York-AntwerpRules\(Final\).pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Product/York-AntwerpRules(Final).pdf)

potporu, prvenstveno brodaru, te ih se, zbog kritike da pretjerano pogoduju osiguravateljima, u praksi uglavnom zaobilazilo. Tako nije rijetkost da se koriste Pravila 1994., osobito odredbe o nagradama za spašavanje, troškovima u luci zaklona i ostale važnije odredbe koje se nerijetko kritiziralo te okarakteriziralo spornima. Ipak, nova Pravila 2016. naišla su na pozitivan odjek, kako među osiguravateljima tako i među brodarima. Pri proučavanju spornijih pitanja vidljivo je da se ni jednoj strani u potpunosti nije pogodovalo. Stoga neki autori¹² smatraju nova Y/A pravila kvalitetnim kompromisom sadašnjim regulativama zajedničke havarije.

5. LIKVIDACIJA ZAJEDNIČKE HAVARIJE / *Liquidation of the general average*

Kao posljedica čina zajedničke havarije, svakako je dužnost svih sudionika zajedničko snošenje šteta i troškova. Likvidacija zajedničke havarije (engl. *general average adjustment*) postupak je u kojem se utvrđuju međusobna potraživanja i dugovanja sudionika pomorskog pothvata iz zajedničke havarije. U takvom postupku utvrđuju se elementi potrebni za obračun, kao i sam obračun. Sva imovina koja je u opasnosti pri pomorskom podvigu za vrijeme opasnosti, ulazi u zajedničku havariju te joj se vrijednost izračunava pri završetku podviga.¹³ Teret iskrcan prije opasnosti ili ukrcan nakon nje ne ulazi u zajedničku potraživanja i dugovanja sudionika pomorskog pothvata iz zajedničke havarije.¹⁴ Obračunom se utvrđuje doprinos pojedinog interesa u žrtvama i troškovima u zajedničkoj havariji te je stoga potrebno utvrditi vjerovničku i dužničku masu.

¹² Dwyer, C.; Laughton, M. „York-Antwerp Rules: A welcome compromise after 22 years of controversy?”. Dostupno na: www.incelaw.com [pristup: 26. 2. 2017.]

¹³ Uobičajenim završetkom pomorskog pothvata smatra se predaja tereta ovlaštenom primatelju u luci iskrcanja. U slučaju odustajanja od putovanja u prvoj prikladnoj luci, ta se luka ujedno smatra i lukom iskrcanja.

¹⁴ Budući da se vrijednosti procjenjuju pri završetku pomorskog pothvata, moguće je da se učinak doprinosa poveća u vremenu između čina zajedničke havarije i završetka pomorskog pothvata. U takvom slučaju troškova zajedničke havarije uobičajeno je zaštititi stranke ugovaranjem posebnog osiguranja (*Insurance on Average Disbursements*); opširnije: Hudson, G. (1987). „The Insurance of Average Disbursements”. LMCLQ, Vol. 4, p. 443.

Tim se osiguranjem brodar i drugi sudionici u zajedničkoj pothvatu osiguravaju od rizika da svoje predujmljene troškove u zajedničku havariju ne uspiju naplatiti u postupku obračuna zajedničke havarije.

Utvrđivanje doprinosa u zajedničkoj havariji samo po sebi predstavlja najvažniji element i svrhu postupka likvidacije zajedničke havarije. Stoga Pomorski zakonik određuje:

„Temeljno je načelo da se sudjelovanje pojedinih sudionika pomorskog pothvata u snošenju šteta i troškova zajedničke havarije utvrđuje razmjerno vrijednosti njihove imovine koja ulazi u dužničku masu.“ (čl. 791.)

„Vrijednost imovine koja ulazi u vjerovničku i dužničku masu utvrđuje se u vrijeme i u luci gdje se završava zajednički pothvat.“ (čl. 797.)

Postupak likvidacije provodi likvidator i on obuhvaća nekoliko faza. U kronološkom prikazu događaja prikupljaju se svi podaci koji će poslije poslužiti u postupku doprinosa sudionika u zajedničkoj havariji; u drugom dijelu likvidator iznosi uvjete prijevoza (pravni prikaz), a nakon toga sastavlja se diobna osnova (dispaša).

Pravni status likvidatora zajedničke havarije regulira se na različite načine u različitim državama i pravnim sustavima. Likvidator može biti fizička ili pravna osoba, a najčešće je riječ o velikim, specijaliziranim društvima.¹⁵ Premda sama profesija uživa veliki ugled „zbog svoje pravičnosti naspram broda i tereta...“, mišljenje likvidatora nije obvezujuće¹⁶ jer ga uglavnom angažira brodovlasnik, koji likvidatorove prijedloge i izračune, koji nemaju pravnu težinu, može prihvatiti i uzeti u obzir ili odbaciti kao nevrijedeće.¹⁷

5.1. Vjerovnička i dužnička masa / *Claiming and contributory value*

U dužničku masu (engl. *contributory value*) spada imovina čija vrijednost pridonosi naknadi štete i troškova koji se priznaju kao zajednička havarija, a služi za podmirenje potraživanja vjerovnika zajedničke havarije.¹⁸ Stoga dužničku masu čine:¹⁹

a) imovina spašena samim činom

¹⁵ Sulewska, K. (2014). „The legal situation and practical application of the general average”. *Bulletin of the Maritime Institute in Gdansk*, tom 1, pp. 1-5.

¹⁶ Pogledati presudu: *United States v. Atlantic Mut. Ins. Co.*, 298 U. S. 483, 491, 56 S. Ct. 889, 891, 80 L. Ed. 1296 (1936). Vrhovni sud opisao je likvidatorovu funkciju kao pomoć ili asistenciju brodaru pri prikupljanju ili zaključenju podataka te izradi mjerodavnih izračuna (kalkulacija) za brodaru ili prema brodarevim uputama.

¹⁷ Force, R.; Yiannopoulos, A. N.; Davies, M. (2008). *Admiralty and Maritime Law*. Vol. 2. Washington, D. C.: Beard Books.

¹⁸ Grabovac, I., *op. cit.*, p. 333.

¹⁹ *Ibid.*

zajedničke havarije
b) vrijednost žrtvovane imovine
c) svota za koju je smanjena vrijednost namjerno oštećene imovine.

Pravilo je da u dužničku masu ulazi i vrijednost vjerovničke mase, tj. iznos koji se priznaje kao zajednička havarija, kako bi sva žrtvovana imovina bila dio iznosa priznatog u zajedničku havariju te kako bi se postigla ravnomjerna raspodjela štete na sve sudionike pothvata.

Vjerovnička je masa vrijednost potraživanja vjerovnika iz zajedničke havarije u koju spadaju štete i troškovi koji se priznaju u diobnoj osnovi kao zajednička havarija (engl. *allowed as general average*).²⁰

Vjerovničku masu čine:²¹

- vrijednost žrtvovana činom zajedničke havarije
- svota za koju je smanjena vrijednost namjerno oštećene imovine
- troškovi koji se smatraju zajedničkom havarijom
- troškovi likvidacije zajedničke havarije.

5.2. Doprinos u zajedničku havariju i postupak likvidacije zajedničke havarije / *Contribution to the general average and the process of liquidation of the general average*

Koeficijent doprinosa utvrđuje se dijeljenjem iznosa vjerovničke mase s dužničkom masom. Zatim se množenjem tako izračunanog koeficijenta sa svakom pojedinom stavkom dužničke mase dobije iznos te stavke u zajedničku havariju.²² Zbroj svih doprinosa jednak je vrijednosti zajedničke havarije. Tako je moguće odrediti doprinos svakog pojedinog sudionika pomorskog pothvata u štetama i troškovima koji su priznati kao zajednička havarija.

Kao što je navedeno, likvidator zajedničke havarije (engl. *average adjuster*) provodi postupak likvidacije zajedničke havarije, a njega imenuje brodar.²³ Likvidator najprije prikuplja

²⁰ *Ibid.* Tako autor pojašnjava da je njihova vrijednost zajednička havarija. Snose je svi sudionici pothvata, razmjerno vrijednosti njihove imovine koja ulazi u dužničku masu.

²¹ *Ibid.*, p. 334.

²² *Ibid.*, p. 339.

²³ Opširnije: *ibid.*, p. 341. Autor navodi situaciju u kojoj „brodar propusti imenovati likvidatora, navodeći da svaki sudionik pomorskog pothvata u kojem je došlo do zajedničke havarije ima pravo pokrenuti postupak za imenovanje likvidatora. Također, u teretnici ili *charter-party* može biti ugovoreno u kojem će se mjestu likvidirati zajednička havarija (npr. određeno luka), pa je brodar pri imenovanju likvidatora o toj obvezi dužan voditi računa“.

sva informacije i isprave u odnosu na zajedničku havariju, uključujući i potrebna jamstva (ovlaštenika tereta)²⁴, te sastavlja diobnu osnovu.

5.3. Međuzaključak II. / *Interim conclusion II*

Najveća razmimoilaženja u pogledu značenja instituta zajedničke havarije u današnjem vremenu jesu ona između broдача i osiguravatelja tereta.²⁵ Brođari strahuju od sljedećeg: ako troškovi, primjerice, rukovanja teretom ne spadaju u predmet zajedničke havarije, mnogi od tih troškova pripali bi brođarima, uključujući i troškove popravka.

Mišljenja su kako institut zajedničke havarije služi kao svojevrsna zaštita, u pogledu žrtvovanja tereta i izlaganja trenutnim troškovima u cilju dovršetka plovidbenog pothvata.²⁶

Ipak, druga strana je mišljenja da bi svi troškovi jednostavno trebali biti nadoknađeni od onoga tko ih je prouzročio, bez podjele odgovornosti.

U današnje je doba institut zajedničke havarije iznimno vremenski zahtjevan i finansijski iscrpljujući. Zajedničke havarije kojima su sudionici, primjerice, kontejnerski brodovi koji pretrpe nesreću, mogu imati za sudionike tisuće različitih vlasnika tereta s različitim osiguravateljima tereta. Što je veći broj interesnih strana u pogledu tereta, slučaj će dulje trajati jer slučajevi zajedničkih havarija uključuju i mnogobrojne nagodbe s osiguravateljima. Česte su vremenske odgode pri izračunima odgovornosti, bez obzira na to je li nastao eventualni spor. Također, treba se uzeti u obzir potrebno vrijeme za prikupljanje dokumentacije, utvrđivanje osiguranja te izrade tužbi. Sve to zahtijeva izvjesne angažmane strana uključenih u zajedničku havariju, ali i stručnjaka: likvidatora, procjenitelja, odvjetnika,

agenata...²⁷ Mnogi se povećani troškovi često ne uzimaju u obzir pri izračunu, primjerice, intenzivni činovnički poslovi pri procjeni nagodbi. Slučajevi zajedničkih havarija nerijetko podliježu sudskim presudama ili arbitražnim odlukama, a takvi procesi ponekad traju godinama.²⁸

5.4. Uloga zapovjednika broda u slučaju zajedničke havarije / *The role of captain in case of general average*

Sam čin zajedničke havarije poduzima zapovjednik broda, odnosno osoba koja ga zamjenjuje.²⁹

Obveza je zapovjednika broda da sve pojedinosti vezane uz zajedničku havariju koja se dogodila, uključujući uzroke, postupke posade, okolnosti i posljedice, u roku od 24 sata detaljno navede u brođskom dnevniku.³⁰ Također, brođara se mora obavijestiti o svim detaljima događaja.

U lučkoj kapetaniji (u domaćoj luci) ili diplomatsko-konzularnom predstavništvu naše države (u inozemstvu) u roku od 24 sata nakon dolaska broda u luku treba podnijeti prijavu pomorske nezgode.³¹

Zapovjednik će uz pomoć vještaka ustanoviti moguća oštećenja broda te utvrditi vrijednost tereta i oštećenja na njemu. Zapovjednik broda mora se osobno pobrinuti za havarijsku obveznicu – jamstvo za doprinos u zajedničkoj havariji svake partije tereta prije konačne predaje tereta primateljima.

Konačno, zapovjednik je dužan svu dokumentaciju o zajedničkoj havariji poslati brođaru i/ili likvidatoru.

²⁷ UNCTAD Secretariat, „The Place of General Average in Marine Insurance Today“, 123, U. N. Doc. GE. 94-50984 (8. ožujka 1994.)

²⁸ Opširnije o troškovima i vremenu izračuna zajedničke havarije: Marshall, M. (2004). „General Average – The Figures and Their Relation to the Debate On Reform“, IUMI CONFERENCE 15 (12. – 16. rujna 2004.). Dostupno na: <http://www.gia.org.sg/iumi/presentation/14Sep2004/CollyerAndPadang/MatthewMarshall/GeneralAveragePaper.doc>. [26. 2. 2017.]

²⁹ Ipak, to nije posvuda slučaj. Tako se u Ujedinjenom Kraljevstvu za izdavanje zapovijedi koje za posljedicu imaju zajedničku havariju može ovladati i netko tko ne sudjeluje u pomorskom pothvatu, primjerice, lučki organ s autoritetom javne vlasti, ako utvrdi da bi takav čin bio nužan za opću sigurnost. Lowndes & Rudolf, 12 Ed., 1997 at para. A. 12. Pogledati također i: Papayanni v. Grampian S. S. Co. (1896) 1 Com. Cas. 448 (potapanje gorućeg broda uz zapovijed lučkog kapetana).

³⁰ Cornah, R., op. cit.

³¹ Grabovac, I., op. cit., p. 327. „Ako je do zajedničke havarije došlo u luci ili obalnome moru druge države ili se teret u luci druge države iskrcava neposredno nakon čina zajedničke havarije, zapovjednik bi, na osnovi lokalnih propisa, mogao biti dužan prijaviti pomorsku nezgodu i odgovarajućem tijelu te države.“

6. ZAKLJUČAK / *Conclusion*

Kao što je vidljivo iz uvodnog dijela, institut zajedničke havarije seže daleko u prošlost, a svojom bogatom tradicijom razvoja zadržao se do današnjih dana kao jedan od najstarijih i najsloženijih, no nadasve utemeljen na najpravednijim načelima pomorskog prava, ali i prava općenito.

I danas, primjerice, u Francuskoj, kako bi ih se priznalo u zajedničku havariju, gubici i troškovi moraju se izvršiti ili nastati *pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime*.³²

U ovom radu navedene su neke uobičajene situacije zajedničke havarije, premda je područje primjene ovog instituta veoma široko, a u dogovoru između stranaka međusobno, kao i u sudskim i arbitražnim sporovima, podložno je i argumentaciji.

Tako npr. nizozemski Građanski zakonik³³ inkorporira Y/A pravila, ali se definicija zajedničke havarije ekstenzivno tumači, za razliku od definicije u Pravilu A Y/A pravila. Zanimljivi su i dodatni zahtjevi drugih zakonodavstava³⁴; kako bi se proglasila zajednička havarija, uvjet je taj da se dobra moraju žrtvovati, odnosno troškovi počinjeni odlukom točno određene osobe. U njemačkom je zakonodavstvu to zapovjednik broda. Talijanski Pomorski zakonik³⁵ sadrži sličan zahtjev (vrijedeću odluku određene osobe), ali ta osoba može biti zadužena ili odgovorna za pomorski pothvat.³⁶

Cilj je novih York-antwerpskih pravila 2016. pomiriti razlike u stajalištima između brođara i pomorskih osiguratelja, koje su jedan od glavnih razloga propitivanja svrhovitosti instituta zajedničke havarije u današnjem vremenu.

Konačno, zbog svoga dispozitivnog karaktera, primjena pravila ostaje na odluci samim strankama.

³² „Zbog zajedničke sigurnosti svih interesa u pomorskom pothvatu.“ Opširnije: Tetley, W. *General Average Now and in the Future*, pp. 21-22. Dostupno na: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca/maritimelaw/files/genaverage.pdf> [26. 2. 2017.]

³³ Niz. Burgerlijk Wetboek (1992. g.)

³⁴ *Inter alia* njemački Trgovački zakonik (p. L1533-3), francuski Zakon o prometu (p. 469), talijanski Pomorski zakonik (p. 789), Pomorski zakonik Slovenije (p. 788)... Takav zahtjev ne nalazi se u odredbama Y/A pravila, kao ni u engleskom pravnom području. Kruit, J. (2017). *General Average, Legal Basis and Applicable Law*. Zutphen, The Netherlands: Paris Legal Publishers, p. 92.

³⁵ Tal. *Codice della Navigazione*, 2006. g.

³⁶ *Ibid.*

LITERATURA / References

1. Bolanča, D. (2002). „Maritime Law in the Era of Globalisation – a Universal law or Mixed Legal System?“. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, Vol. 67-68, No. 3-4, pp. 333-338.
2. Cornah, R. (2004). „The changes introduced by the York-Antwerp Rules 2004“. *The Journal of International Maritime Law*, No. 5, pp. ???
3. Cornah, R. *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules*, p. 2. Dostupno na: <http://www.jsusa.com/RCJIML.pdf> [pristup: 26. 2. 2017.]
4. Dwyer, C.; Laughton, M. „York-Antwerp Rules: A welcome compromise after 22 years of controversy?“. Dostupno na: www.incelaw.com [pristup: 26. 2. 2017.]
5. Force, R.; Yiannopoulos, A. N.; Davies, M. (2008). *Admiralty and Maritime Law*. Vol. 2. Washington, D. C.: Beard Books.
6. Grabovac, I. (2003). *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*. Split: Književni krug.
7. Grabovac, I. (2005). *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*. Split: Književni krug.
8. Grabovac, I. (2012). „Prilog suvremenom tumačenju pojma 'bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati' u povodu slučaja u sudskoj praksi“. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, Vol. 49, No. 3, pp. 443-448.
9. Hudson, G. (1987). „The Insurance of Average Disbursements“. *LMCLQ*, Vol. 4, p. 443.
10. „Int'l Chamber of Shipping“. A Position Paper By The International Chamber of Shipping (ožujak 2004.)
11. Kruit, J. (2017). *General Average, Legal Basis and Applicable Law*. Zutphen, The Netherlands: Paris Legal Publishers.
12. Lowndes & Rudolf; Cornah, R.; Reeder J.; Sweet & Maxwell (2013). *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*.
13. Maloof Browne & Eagan LLC (2013). „General Average in the 21st Century: What Are The Arguments?“. A Briefing Paper Prepared for the General Average Subcommittee of the Carriage of Goods Committee, Maritime Law Association of the United States. Dostupno na: <http://maloofandbrowne.com/wp-content/uploads/2013/07/General-Average-in-the-21st-Century-What-are-the-Arguments.pdf> [26. 2. 2017.]
14. Marshall, M. (2004). „General Average – The Figures and Their Relation to the Debate On Reform“, *IUMI CONFERENCE 15* (12. – 16. rujna 2004.). Dostupno na: <http://www.gia.org.sg/iumi/presentation/14Sep2004/CollyerAndPadang/MatthewMarshall/GeneralAveragePaper.doc>. [26. 2. 2017.]
15. Nova verzija Y/A pravila s istaknutim izmjenama: [http://www.comitemaritime.org/Uploads/Product/York-AntwerpRules\(Final\).pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Product/York-AntwerpRules(Final).pdf)
16. Pavić, D. (2003). *Pomorske havarije i osiguranje*. II. izd. Split: Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu.
17. Pavić, D. (2005). „York-Antwerpenska pravila, 2004.: komentarske bilješke“. *Poredbeno pomorsko pravo*, Vol. 44, No. 159, pp. 123-129.
18. Pavić, D. (2006). „York-Antwerpenska pravila 2004“. *Kapetanov glasnik*, No. 12, pp. 6-8.
19. Pavić, D.; Stanković, P.; Marin, J. (2005). „York-Antwerpenska pravila 1994. (i) 2004.: prijevodi“. *Poredbeno pomorsko pravo*, Vol. 44, No. 159, pp. 82-121.
20. Pezelj, V. (2006). „Pomorske havarije u dalmatinskom statutarom pravu“. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, Vol. 43, No. 1, pp. 83-104.
21. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15
22. Proudfoot, C.; Van Buuren, E. *2016 York-Antwerp Rules: one step back, two steps forward?*. Dostupno na: <http://www.insurancelawtomorrow.com/> [pristup: 26. 2. 2017.]
23. Sulewska, K. (2014). „The legal situation and practical application of the general average“. *Bulletin of the Maritime Institute in Gdansk*, tom 1, pp. 1-5. <https://doi.org/10.5604/12307424.1134375>
24. Štambuk, D. (2005). „Nova pravila za rješavanje zajedničke havarije – York-Antwerpenska Pravila 2004“. *Hrvatska pravna revija*, No. 6, pp. 36-41.
25. Tetley, W. *General Average Now and in the Future*, pp. 21-22. Dostupno na: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/sites/mcgill.ca.maritimelaw/files/genaverage.pdf> [26. 2. 2017.]
26. UNCTAD Secretariat, „The Place of General Average in Marine Insurance Today“, 102, 123, U.N. Doc. GE. 94-50984 (8. ožujka 1994.)
27. York-antwerpenska pravila 1994., 2004. i 2016. g.