

# ZAJEDNIČKA HAVARIJA I OSIGURANJE

Autor članka razmatra najvažniji institut plovidbenog prava. Transportno osiguranje ima važnu ulogu u zaštiti interesa svih učesnika u plovidbenom poduhvatu. Akcenat je stavljen na zakonska rešenja o zajedničkoj havariji, koja se primenjuju u pomorskom pravu i pravu unutrašnje plovidbe, kao i na institut spasavanja, blizak zajedničkoj havariji. Prikazana su i rešenja engleskog pomorskog prava, te praktična rešenja koja se odnose na likvidaciju zajedničke havarije i nagrade za spasavanje, kao i na štete pokrivena osiguranjem. **Ključne reči:** plovidbeni poduhvat, zajednička havarija, nagrada za spasavanje, osiguranje zajedničke havarije

Dr Zoran D. Radović

doktor pravnih nauka,  
glavni i odgovorni urednik  
časopisa „Tokovi osiguranja“,  
zoran-radovic@hotmail.com

## 1. Uvod

Institut zajedničke (generalne) havarije nastao je u pomorstvu. Zajednička havarija veoma je star institut, poznat u pomorstvu u prvim mediteranskim civilizacijama.<sup>1</sup>

Nastanak zajedničke havarije vezuje se za plovidbeni poduhvat u kome učestvuju vlasnik broda i vlasnik robe u prevozu. Njihov zajednički interes jeste da se plovidbeni poduhvat uspešno završi, zbog čega ispoljavaju solidarnost. Često je potrebno podneti žrtve i troškove da bi se otklonila opasnost koja pretila poduhvatu. Podnete žrtve i troškovi dele se u zavisnosti od toga koliko je vrednosti u poduhvatu spaseno. Međutim, ukoliko u plovidbenom poduhvatu opasnost pretila samo brodu ili samo robi, i troškovi pogađaju samo vlasnika broda ili vlasnika robe. U pitanju nije zajednička, već partikularna havarija. Ako su brod i roba u prevozu osigurani, štete kao posledica zajedničke i partikularne havarije pokrivena su osiguranjem.

Zajednička havarija kao institut plovidbenog prava srodna je institutu pomorskog spasavanja – ukoliko se istovremeno spasavaju brod i roba. Ipak, u pitanju su dva pomorskoppravna instituta, koji imaju različitu pravnu fizionomiju.<sup>2</sup>



## 2. Izvori prava

Zajednička havarija detaljno je regulisana zakonskim propisima. U našoj zemlji Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (dalje Zakon) i u Engleskoj Zakonom o pomorskom osiguranju (*Marine Insurance Act*, dalje MIA). Dok se zajednička havarija primenjuje kod svih pomorskih poduhvata, u rečnom saobraćaju ima svoje mesto samo ako je ugovor o prevozu robe predvideo njenu primenu. Ugovaranje se vrši formularnim ugovorima kao što su teretnica (konosman), tovarni list i brodarski ugovor (charterparty).

Primena instituta zajedničke havarije vrši se i u pomorskom prevozu robe.<sup>3</sup> Određuje se koja pravila će se primeniti

1 Vladislav Brajković, *Pomorska enciklopedija I*, Zagreb, 1972, str. 232. Institut zajedničke havarije vodi poreklo sa grčkog ostrva Rodos od 916. do 700. godina pre nove ere, Victor Dover, *A handbook to marine insurance*, London, 1970, str. 6.

2 Drago Pavić, *Pomorske havarije i osiguranje*, Split, 2003, str. 3.

3 Npr. brodarski ugovor Balltime 1939 predviđa primenu Jork-antverpenskikh pravila.

na njenu likvidaciju. Kod pomorskog prevoza ugovara se primena Jork-antverpenskkih pravila (dalje JAP) iz 1994. Za zajedničku havariju na Dunavu primenjuje se Bratislavski sporazum dunavskih brodarstava, na osnovu koga su doneta Dunavska pravila iz 1985, izmenjena 1990. godine. Bratislavski sporazum i Dunavska pravila prihvaćeni su kasnije od strane austrijskih i nemačkih brodara. Na zajedničku havariju na reci Rajni primenjuju se Rajnska pravila IRV od 2006. Premda su principi zajedničke havarije u svim navedenim pravilima isti, među njima postoje i specifične razlike.

### 3. Zajednička havarija

Osnovne karakteristike zajedničke havarije jesu zajednički plovidbeni poduhvat, vanrednost žrtve i troška, stvarna opasnost, razumnost i celishodnost čina, te zajednički spas.

Pod zajedničkom havarijom podrazumevaju se materijalne štete i izdaci nastali kao posledica mera preduzetih od strane zapovednika ili posade broda radi spasavanja broda, robe i drugih imovinskih vrednosti od zajedničke opasnosti, zbog čega ih zajedno snose brodar i vlasnik robe.<sup>4</sup> Čin zajedničke havarije, kako predviđa odredba Zakona, jeste svaki nameran i razložan vanredan trošak ili šteta učinjeni ili prouzrokovani od zapovednika broda ili drugog lica koje ga zamenjuje. Takav trošak preduzet je radi spasavanja imovinskih vrednosti učesnika u istom pomorskom poduhvatu od stvarne opasnosti koja im preti. Prema MIA, šteta<sup>5</sup> u zajedničkoj havariji predstavlja gubitak, neposredno prouzrokovan činom zajedničke havarije. Ovaj gubitak uključuje troškove i žrtvovanja.<sup>6</sup>

Od drugih vrednosti najvažnija je vozarina (često i prevoznina). Pod vozarinom se podrazumeva naknada koju plaća vlasnik robe. Da li vozarina učestvuje u zajedničkoj havariji, zavisi od odredaba ugovora o prevozu robe. Kad postoji opasnost da brodar izgubi vozarinu, koja mu pripada samo ako plovidbeni poduhvat uspe, vozarina učestvuje u zajedničkoj havariji, ali ne i u slučaju kad je bila „plativa unapred”. U slučaju da je roba prodana po paritetu CIF (cena robe, osiguranje i vozarina), vozarina ne učestvuje u zajedničkoj havariji jer je ugrađena u cenu robe.

Na pravo naknade za podnete žrtve ili troškove neće uticati okolnost što je zajednička havarija nastupila krivicom

jednog od učesnika u plovidbenom poduhvatu. To, međutim, neće sprečiti ostale učesnike da od krivca zahtevaju obeštećenje.<sup>7</sup>

Karakteristični slučajevi zajedničke havarije su sledeći: izbacivanje robe s broda u more ili reku, gašenje požara na brodu i njegovo namerno nasukanje da bi se sprečilo potonuće. Troškovi i izdaci priznaće se u zajedničku havariju ako su učinjeni da bi se brod spasao ulaskom u luku pribežišta.

Plovidbene nezgode, zbog kojih nastupa zajednička havarija na moru i unutrašnjim vodama, često su iste, na primer požar na brodu. Ipak, razlike postoje. Recimo, led na rekama koji sprečava plovidbu i nepredvidljiv pad vodostaja, zbog čega se roba mora prekrcavati, svaki slučaj čine posebnim. Plovidba u konvoju, tegljenje i guranje barži karakteristični su za plovidbu na unutrašnjim vodama. Rajnska pravila sadrže posebne odredbe o zimovanju i plovidbi u konvoju. Predviđaju da će se u zajedničkoj havariji priznati izdaci podneti za ulazak i izlazak broda iz luke pribežišta, te ako je pri plovidbi u konvoju nastala opasnost za ceo konvoj, zbog koje se nametnula potreba da se preduzmu mere za postizanje zajedničke bezbednosti. No usvojenim rešenjima nisu prevaziđene sve teškoće. Rajnska pravila obavezuju samo stranke koje su ugovorile primenu Rajnskih pravila.<sup>8</sup> Za razliku od Rajnskih pravila, Dunavska pravila određuju polje svoje primene. Ona se primenjuju na zajedničku havariju ne samo u slučaju prevoza robe između dve dunavske luke već i u slučaju prevoza između dunavske i morske luke.

Rajnska pravila sadrže odredbe o zaštiti životne sredine i pozivaju se na Međunarodnu konvenciju o spasavanju iz 1989. U slučaju da spasioci, spasavajući brod od opasnosti koja mu preti, spreče zagađenje životne sredine ili smanje već nastalu štetu, stiču pravo na nagradu koja se uključuje u zajedničku havariju. Međutim, pravila isključuju mogućnost da gubici, štete ili troškovi naneti životnoj sredini, naročito pri uklanjanju nastale štete, budu priznati u zajedničkoj havariji. Samo gubici, štete i troškovi koji su neposredna posledica čina zajedničke havarije mogu biti priznati (JAP).

Upoređivanjem odredaba Zakona i JAP-a primećuju se razlike. Na primer, dok Zakon korist pojmove *šteta* i *trošak*, JAP koristi izraz *žrtva* (sacrifice) i *trošak* (expenditure). IRV takođe prihvata izraz *žrtva*, što i jeste pravilnije od ostalih termina.

4 Veljko Tomašić, *Ugovor o plovidbenom osiguranju*, Beograd, 1990, str. 165.

5 Šteta koja se pojavljuje kod pomorskih havarija, po svom pravnom značenju, znatno je uža od pojma štete u građanskom pravu. Ovo stoga što se kod havarije šteta pokazuje isključivo u svom imovinskom, to jest materijalnom obliku.

6 R. H. Brown, *Analysis of Marine Insurance Clauses – Hulls*, 1983, London, 1984, str. 20.

7 Prema presudi engleskog suda, brodar nema pravo na kontribuciju vlasnika robe ako se utvrdi da brod nije bio sposoban za plovidbu na početku putovanja, William Tetley, *Cargo owners' obligations in general average*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, No. 1/88, str. 96.

8 George Doguet, Pierre Latton, Henry Voet, *Rules and Commentary on the Rhine Rules IRV 1979*, u izdanju „Richards Hogg” Ltd. London.

Prema odredbi Zakona, zapovednik broda ili lice koje ga zamenjuje objavljuje čin zajedničke havarije.<sup>9</sup> U praksi, postupak za likvidaciju zajedničke havarije pokreće zapovednik broda na osnovu prijave pomorske nezgode (pomorski protest). Istovremeno, brodar obaveštava svog osiguravača o nastanku zajedničke havarije, što mu omogućava da preduzme korake da se brod pregleda.



Brodar određuje likvidatora zajedničke havarije.<sup>10</sup> Od primaoca robe zahteva potpisivanje havarijske obveznice (average bond), kojom se primalac obavezuje da će likvidatoru platiti iznos koji će likvidator od njega potraživati.<sup>11</sup> Brodarev zahtev zasniva se na Zakonu.<sup>12</sup> Garancija primaoca može se sastojati od novca (polaganje depozita) ili garancije osiguravača robe (General Average Guarantee). S obzirom na to da garancija osiguravača istovremeno ne podrazumeva njegovu obavezu da primaocu – osiguraniku naknadi štetu, on od njega može zahtevati kontragaranciju.

Pošto likvidator ustanovi da je na osnovu dobijenih podataka zajednička havarija nastala, on preduzima niz tehničkih, pravnih i administrativnih mera. Zadatak mu je da utvrdi sledeće: štete i troškove koji imaju karakter zajedničke

havarije, opseg i vrednost imovine koja plaća doprinos, te visinu doprinosa.<sup>13</sup> Obračun zajedničke havarije vrši tako što ukupan iznos šteta i izdataka, koji se priznaju u zajedničkoj havariji, raspodeljuje na brod, robu i ostale imovinske vrednosti, i to uvećane za njihove eventualne gubitke i oštećenja koji se priznaju kao zajednička havarija. Ovim se postiže svrha zajedničke havarije. Svi koji su bili izloženi izbegnutoj opasnosti snose srazmerno jednak gubitak.<sup>14</sup>

Svi učesnici u zajedničkoj havariji imaju obavezu da sarađuju s likvidatorom, da mu dostavljaju tražene podatke i dokumentaciju, na prvom mestu teretnice, tovarne listove i poli-se osiguranja. Likvidator angažuje inženjere i druga lica koja mu pomažu da utvrdi štete na brodu i ustanovi potrebu za privremenim i trajnim popravkama broda. Na osnovu svih podataka, likvidator priprema obračun zajedničke havarije, to jest deobnu osnovu (dispašu).<sup>15</sup> U dispaši utvrđuje doprinose (kontribucije) učesnika u plovidbenom poduhvatu.<sup>16</sup> Ako nijedan od učesnika plovidbenog poduhvata, kako predviđa Zakon, ne podnese sudu prigovor, deobna osnova stiče snagu izvršne isprave. Prema Dunavskim pravilima, svaki učesnik ima pravo da ospori deobnu osnovu podnošenjem tužbe sudu, ili da započne arbitražni postupak u roku od dva meseca od dana prijema obračuna. S tim u vezi, potrebno je uočiti da su odredbe Zakona o zajedničkoj havariji dispozitivne prirode.<sup>17</sup>

#### 4. Razgraničenje nagrade za spasavanje i troškova zajedničke havarije

U najvećem broju slučajeva, potreba za spasavanjem ugrožene imovine na moru nije ograničena na samo jedan materijalni interes. Pri spasavanju, pored broda, spasava se i roba koja se prevozi. Nagrada za spasavanje<sup>18</sup> ima sličnosti sa

9 Nije opravdano da čin zajedničke havarije može da objavi samo zapovednik broda ili lice koje ga zamenjuje. Rešenje usvojeno u Zakonu je preusko, Hrvoje Kačić, *Zajednička ili generalna havarija primena Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, Simpozijum iz oblasti pomorskog prava, Beograd, 1983.

10 Likvidator zajedničke havarije, pravno lice ili pojedinac poseduje znanja iz plovidbenog prava i osiguranja, a svoju delatnost obavlja nepristrasno.

11 „Lloyd’s” Average Bond sadrži i obavezu primaoca da likvidatoru dostavi fakturu za robu, N. G. Hudson i J. C. Allen, *Marine Claims Handbook*, London, 1984, str. 76.

12 Brodar ima pravo da zadrži robu sve dok od primaoca ne dobije jemstvo da će platiti deo svog doprinosa u zajedničkoj havariji.

13 Predrag Stanković, *Plovidbene nezgode*, „Saobraćajno pravo”, Beograd, 1979, str. 213.

14 Veljko Tomašić, *Ugovor o plovidbenom osiguranju*, Beograd, 1990, str. 176.

15 *Isprava koja sadrži analizu i rezultate svih izvršenih operacija*, Ladislav Tambača, „Pomorske havarije”, Rijeka, 1956, str. 93.

16 Likvidaciji zajedničke havarije pomaže Uputstvo Udruženja likvidatora zajedničke havarije iz Engleske. Npr, predviđa da će se u zajedničkoj havariji priznati troškovi privremene popravke broda, plate posade, gorivo, nagrada za spasavanje, nagrada likvidatoru, troškovi osiguranja.

17 Branko Jakaša, *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u redakciji Siniše Trive*, Zagreb, 1981, str. 334.

18 Nagrada za spasavanje institut je plovidbenog prava. Za svako delo pomoći i spasavanja ugroženog broda i prevoza robe na moru spasiocima pripada pravo na nagradu, Gavro Badovinac, *Pravo posade na dio nagrade za spasavanje*, Zbornik za pomorsko pravo, knjiga 6, Zagreb, 1957, str. 64. Nagrade mogu biti veoma visoke, teoretski do visine spasene imovine, a nekad i preko nje. Po jednom mišljenju, niko ne treba da izgubi u moru više od onog što je moru povratio, Plinio Manca, *International Maritime Law*, Antwerpen, 1972, str. 64.

zajedničkom havarijom: postojanje opasnosti koja ugrožava plovidbeni poduhvat, svesnost akcije zapovednika broda u nevolji da žrtvovanjem dela imovine ili podnošenjem troškova izbegava opasnost u kojoj se našao brod, kao i preduzimanje koraka koji imaju koristan rezultat. Jedna od razlika između ova dva instituta sastoji se u tome što se obračun zajedničke havarije vrši prema vrednostima spasene imovine u luci odredišta, dok se obračun nagrade za spasavanje vrši u mestu gde se spasavanje završilo. Zbog toga u obračunu mogu nastati razlike. Primer:<sup>19</sup> zapovednik broda namerno je nasukao brod s robom i time sprečio njegovo potonuće. Brod je odsukan tegljačem pošto je prethodno sa spasiocima zaključio ugovor čija je deviza „bez uspeha, nema nagrade”<sup>20</sup>. Zarad utvrđivanja doprinosa svakog učesnika u plovidbenom poduhvatu, likvidator ustanovljava dužničku i poverilačku masu.

### Obračun zajedničke havarije<sup>21</sup>

#### Dužnička masa:

– vrednost broda	100.000.000,
– CIF vrednost robe	80.000.000
	<hr/>
Ukupno	180.000.000

Koeficijent raspodele

#### Obračun nagrade za spasavanje

– vrednost broda i	100.000.000
– vrednost robe u mestu spasavanja	70.000.000
	<hr/>
Ukupno	170.000.000

Koeficijent raspodele  $\frac{9.000.000}{170.000.000} = 5,29\%$

U ovakvom slučaju obračun zajedničke havarije izvršen je na štetu vlasnika robe.

### 5. Osiguranje od zajedničke havarije

Zajednička havarija obuhvaćena je osiguranjem. Predstavlja jednu od kategorija šteta<sup>22</sup> koja je regulisana Zakonom i MIA. Zajednička havarija pokrivena je osiguranjem samo ako je nastala kao posledica rizika sa osiguravajućim pokrjećem. U tom slučaju, iz osiguranja se naknađuju gubici i oštećenja osiguranog predmeta i troškovi osiguranika. Sa stanovišta osiguranja, izdaci brodarka koje je likvidator prihvatio u deobnoj osnovi prihvataju se kao pokriveni trošak.

Zajednička havarija pokrivena je osiguranjem broda (kasko), robe (kargo) i vozarine – ukoliko je vozarina izričito osigurana. Ako u ugovoru o osiguranju nije predviđeno nešto drugo, visina naknade za gubitke, oštećenja i troškove koji su priznati u punovažnoj deobnoj osnovi utvrđuje se shodno odredbama Zakona koje se odnose na odgovarajuće

#### Poverilačka masa:

– trošak spasavanja 9.000.000

$$\frac{9.000.000}{180.000.000} = 5\%$$

– nagrada za spasavanje 9.000.000

19 Zoran Radović, Skripta – predavanja na Fakultetu za pomorstvo in promet, Portorož, 1998, str. 14.

20 „Lloyd’s” open form („no cure – no pay”).

21 Prema JAP-u, kontribucija u zajedničku havariju izvršiće se shodno neto vrednosti spasene imovine u mestu završetka plovidbenog poduhvata.

22 Pod štetama u transportnom osiguranju podrazumevaju se materijalna oštećenja i gubici osiguranog predmeta, kao i troškovi nastali usled ostvarenja rizika pokrivenih osiguranjem. Kategorizacija šteta izvršena je u Zakonu.



kategorije šteta,<sup>23</sup> nezavisno od vrednosti osiguranog predmeta utvrđenoj u punovažnoj deobnoj osnovi.<sup>24</sup>

Tipizirani ugovori o iskorišćavanju brodova i prevozu robe često, u slučaju zajedničke havarije, predviđaju primenu JAP-a, rešenje koje odgovara i osiguravačima. Ova pravila mogu se primeniti na zajedničke havarije kako u pomorskoj tako i u rečnoj plovidbi. Najpoznatiji opšti uslovi za osiguranje broda jesu engleski, poznati pod nazivom institutske klauzule<sup>25</sup>, koje su u primeni u celom svetu. Institutske klauzule za osiguranje broda na vreme<sup>26</sup> od pomorskih rizika predviđaju da će se u slučaju zajedničke havarije pokriti udeo broda u troškovima spasavanja i nagradama za spasavanje. U slučaju da osiguravač broda odbije da ih naknadi, smatrajući da je brodar prekršio ugovor o prevozu robe, brodar ovu naknadu može ostvariti od svog osiguravača od odgovornosti (kluba za zaštitu i naknadu).<sup>27</sup>

Za razliku od ostalih kategorija šteta, kao što su potpuni gubitak i oštećenje broda, u slučaju zajedničke havarije, na koju se primenjuju institutske klauzule, polisa osiguranja se „otvara”. Otvaranje polise podrazumeva da se pri utvrđivanju obaveze osiguravača u obzir neće uzeti osigurana vrednost broda, nego njegova stvarna vrednost u luci u kojoj se plovidbeni poduhvat završio. Kod osiguranja robe uzima se u obzir njena vrednost iz polise. Osiguravač je obavezan da osiguraniku naknadi doprinos u zajedničkoj havariji samo ako kontribuirajuća vrednost predmeta osiguranja ne prelazi osigurani iznos.

## 6. Harmonizacija prava

Harmonizacija pravila o zajedničkoj havariji jeste neophodna. Premda su Dunavska i Rajnska pravila u velikoj meri usvojila rešenja Jork-antverpenskih pravila, razlike postoje. Kao što smo već napomenuli, neke razlike između pravila koja se primenjuju na moru i unutrašnjoj plovidbi treba da se zadrže s obzirom na različite uslove plovidbe, na primer plovidba u konvoju i nepredvidljivost rečnog vodostaja. Uticaj nacionalnog prava na zajedničku havariju takođe postoji. Nemačko pravo<sup>28</sup> ograničava primenu onoga što može

biti priznato i uključeno u zajedničku havariju pod pojmom *žrtvovanje* – i to na štete na brodu i robi. Naše pravo ne sadrži ovakvo ograničenje.

Neophodno je da se u našem pravu prihvati rešenje prema kome se nagrada za spasavanje priznaje u zajedničku havariju ukoliko su spasioci sprečili opasnost koja je pretila plovidbenom poduhvatu. Primenu instituta zajedničke havarije treba proširiti i na plovidbu unutrašnjim vodama, bez potrebe da se ona izričito ugovara.

Očekuje se da će ove godine biti razmotren predlog naše zemlje da se usvoje pravila koja će na jedinstven način regulisati zajedničku havariju u unutrašnjoj plovidbi.<sup>29</sup> Ukoliko predlog bude usvojen, primenjivaće se Rajnska pravila od 2006. Smatra se da je primena ovih pravila proverena od strane brodarara, vlasnika robe u prevozu brodom i osiguravača.

## Summary

### General Average and Insurance

Zoran D. Radović, Ph. D.

The author analyses the most important institute of maritime law. General average is regulated by the law and contracts in maritime as well as inland navigation. Important elements of general average are discussed: act where extraordinary sacrifice or expenditure is voluntary made and incurred in the time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common venture. Particular attention was paid to the relationship between general average and maritime salvage

Insurance solutions are presented by introducing institute insurance clauses of London underwriters.

Harmonization of the Law of General Average is crucial. It is important to acknowledge that Serbia proposed that Pan-European Rules on General Average should be enacted. Rhine Rules IVR 2006 should be acknowledged. In this respect, it is important to note that Rhine Rules have been largely adopted by the commercial community, ship and cargo owners as well as insurers.

23 Npr, u slučaju oštećenja osiguranog predmeta ili gubitka jednog njegovog dela, iz osiguranja se naknađuje šteta u visini troškova nužnih za popravku i dovođenje osiguranog predmeta u prvobitno stanje, ali ne preko osiguranog iznosa.

24 Tomašić, str. 168.

25 Predviđaju primenu engleskog prava i prakse, što podrazumeva i primenu MIA.

26 Institute Time Clauses – Hulls, Cl. 280.

27 Npr. The North of England Protecting & Indemnity Association Ltd.

28 German Inland Shipping Law (BSG), 1895.

29 ECE/TRANS/SC.3/2009/11/Add.1