

*Др Душанка Ђурђевић, редовни професор  
Правног факултета у Новом Саду*

## **YORK ANTIWERPENSKIИ ПРАВИЛА из 2004.**

**Сажетак:** Поморска пловидба је била одувек изложена специфичним опасностима које су довеле до стварања посебних правних института којипостоје само у овој врсти превоза. Једна од њих је Институт поморске хаварије. Унификација правила о заједничким хаваријама је започела рано још 1877. године, а последња измена је извршена York Антверпенским правилима 2004. године.

**Кључне речи:** Хаварије, заједничке хаварије, York Антверпенска правила.

### **Појам хаварије**

Поморска пловидба је била одувек изложена специфичним опасностима које су довеле до стварања посебних правних института који постоје само у овој врсти превоза. Један од њих је и институт поморске хаварије.

Хаваријом у пловидби се назива свака изванредна штета, губитак или трошак који задесе имовину (брод, терет и возарину) у току пловидбеног подухвата, односно од укрцаја и поласка на пловидбу до приспећа у луку одредишта и искрцаја.<sup>1</sup>

Основна карактеристика хаварија је њихова изванредност и та чињеница разликује хаварије од свих других трошкова и губитака којима су бродар и наручилац посла уобичајено изложени.

---

<sup>1</sup> *Саобраћајно право*, Царић С., Трајковић М., Грабовац И., Павић Д., Јанковец И., Филиповић В., Шулејић П., Станковић П., Београд 1990. стр 197.

Пловидбене хаварије се деле на две основне групе и то на посебне и заједничке хаварије.

Засебна, партикуларна, посебна хаварија се дефинише индиректно у односу на појам заједничке хаварије а не самостално и под њом се подразумевају све друге штете и трошкови које претрпи имовина у пловидби а које немају карактеристике заједничких хаварија.<sup>2</sup> Ради се о штети на имовини насталој у заједничком подухвату на мору која није причињена намерним жртвовањем ради заједничког спаса и тако насталу штету или трошак сноси сваки учесник у послу за себе или онај ко је штету скривио. Имовинске последице засебне хаварије носе власници оштећене имовине, без примене начела солидарности као код заједничких хаварија. Учесталост партикуларних хаварија је у пракси далеко већа од заједничких хаварија.

Однос између заједничке и посебне хаварије је такав да постојање заједничке хаварије истовремено искључује постојање посебне хаварије и обрнуто.

Институт заједничке хаварије је у функцији посебних ризика поморског превоза а изузетно и превоза на унутрашњим водама ако је то изричито уговорено, где је у једном пловидбеном подухвату ангажовано више интереса, који успостављају привремену заједницу са колективни циљем а то је успех подухвата.<sup>3</sup> У том циљу сви учесници унапред прихватају спремност на изванредне жртве и трошкове, с тим да их носе сви учесници пловидбеног подухвата, који су од њега имали користи.

За време поморског превоза робе могу настати под одређеним околностима посебне штете, које се надокнађују по правилима која вазе за заједничке хаварије.

Под заједничким хаваријама подразумевају се штете на броду и терету као и трошкови у вези са бродом и теретом које не сноси само оно лице које је проузроковало или само оно лице које је њима погођено, него их заједнички по посебним правилима носе сви учесници пловидбеног подухвата

Да би постојала заједничка хаварија морају бити кумулативно испуњени одређени услови.

Прво, заједничка хаварија је штета која је проузрокован радњом човека а по одлуци заповедника брода или лица које га замењује. штета од природног догађаја никад не може бити штета заједничке хаварије.

---

<sup>2</sup> Јанковец И. *Поморске хаварије*, Београд 1965. стр 38, Станковић П. *Поморске хаварије*, Загреб 1988. стр 51.

<sup>3</sup> Јанковец И. *Op. Cit.* стр. 51.

Друго, заједничким хаваријама могу се сматрати само оне штете које су проузроковане намерно и разумно.

Треће, заједничка хаварија може постојати само онда кад је у једном поморском подухвату ангажовано више интереса односно лица на које се штета расподелити. Под интересима се подразумевају брод, возарина и терет.

Четврто, мора постојати заједничка опасност за све односно најмање два интереса у тренутку проузроковања штете. Опасност која прети само једном интересу не доводи до примене правила заједничке хаварије. Циљ предузетих радњи мора бити заједничко спасавање брода и терета.

Заједничка, генерална, општа хаварија је свака намерна и разумна штета или трошак, која је учињена од заповедника брода или друге особе која га замењује, а предузета је ради спасавања имовинских вредности у пловидбеном подухвату од стварне опасности која им заједнички прети. Штету и трошак заједничке хаварије сnose сви учесници односног пловидбеног посла сразмерно вредности своје имовине која је ангажована у том конкретном превозу.

Из дефинисања појма заједничке хаварије произилазе следеће битне карактеристике. То су:

- изванредност околности у којима се догађај одвија
- амерност и разумност одлуке заповедника или друге особе о изазивању штете или троска
- заједничка опасност за целокупну имовину у пловидбеном подухвату
- заједничко спасавање целокупне имовине као мотив и узрок жртвовања

Изванредност догађаја је битно обележје свих хаварија како заједничких, тако и посебних. Када се ради о заједничко хаварији, обележје изванредности носе догађаји који доводе до потребе жртвовања или улагања ванредних трошкова. Међутим, битно је да се ради о штети која је проузрокована радњом човека а штета због природних догађаја никад не може бити штета заједничке хаварије.

Друго битно обележје заједничке хаварије је намера и разумност у жртвовању и најизразитија су карактеристика заједничке хаварије.

Смисао заједничке хаварије је да се жртвовањем мањег дела добара спасава све остало односно да је проузрокована штета мања од оне која би наступила., сто знаци да тај поступка мора бити свестан и разуман. Штета

коју проузрокује неко лице случајно или непажњом не сматра се заједничком хаваријом .

Значајно је питање ко је овлашћен да доноси такве одлуке. Неспорно је да је то заповедник брода. Формулација заповедник или друго лице које га замењује је законска стилизација коју треба тумачити екстензивно и телеолошки. Заповедник је једино и искључиво позван да доноси одлуке уколико околности то дозвољавају. Међутим, у ситуацији изненадне и велике опасности нпр од експлозије која захтева тренутну и одлучну акцију било кога ко је у ситуацији да је предузме, то лице може да буде и сваки други лан посаде, под условом да је према околностима случаја морао да делује хитно и неодложно односно да није имао могућности да обавештава заповедника и да је њихов поступак био заиста разуман и оправдан односно такав да би га и заповедник предузео у истој ситуацији. Тако су нпр. енглески судови признали право на одлучивање пилоту и слагачима на броду примењујући критеријум да ли би заповедник просечно стручних способности и моћи расуђивана једнако тако поступио у датим околностима.<sup>4</sup>

Поред захтева да заједничка хаварија мора бити намерно проузрокована трази се и елемент разумности у том поступку доношења одлуке. Потребно је оценити да и су предузете мере сврсисходне тј. да ли је предузета мера била најпогоднија за отклањање претеће опасности и да ли је била оправдан. Као типични примери последица заједничке хаварије наводе се штете на терету због избацивања другог терета, узгредне штете због гашења пожара на броду, штете од намерног насукања, пропратне штете при олакшавању насуканог брода и сл.<sup>5</sup>

Следеће битно обележје заједничке хаварије је заједничка опасност за целокупну имовину у пловидбином подухвату која оправдава жртвовање свих и њихов заједнички допринос у накнади коначне штете.

Заједничка хаварија може постојати само када је у тренутку проузроковања штете постојала заједничка опасност и то озбиљна, непосредна и стварна за све односно најмање два интереса ангажована у поморском подухвату (интереси у поморском подухвату су на страни брода, терета и возарине)

У пракси се захтева да опасност буде озбиљна, непосредна и стварна. Сматра се озбиљном ако прети већим оштећењем или пропашћу имовине, одн тежим озледама или губитком живота људи. Опасност је непосредна када штета или губитак могу настати одмах односно када би било

---

<sup>4</sup> Правило А York Antverpenskih правила 1994. и 2004. не говори о заповеднику, већ безлично о намерним и разумним штетама и трошковима.

<sup>5</sup> York Antverpenskih правила 2004.

рилично одлагање отклањање те опасности. Опасност је стварна ако је велика вероватноћа да ће наступити.

Опасност мора да буде заједничка тј. да прети целокупној ангажованој имовини, мада то не мора да једнако погоди све учеснике односно интересе.

Значајно питање се односи на порекло извора опасности. Општи је став да извор опасности није битан за признавање заједничке хаварије, јер опасност може потећи од висе силе, од партикуларне хаварије, скривених мана брода, својстава робе па чак и скривљених радњи учесника овог посла. Основна сврха је њено уклањање, па је заједничко спасавање целокупне имовине основни разлог жртвовања.

Последњи битан елеменат заједничке хаварије је управо заједничко спасавање. Циљ предузетих радњи мора бити заједничко спасавање брода и терета. Ако су и поред предузетих мера и брод и терет пропали не постоји заједничка хаварија, јер се не може расподелити штета на брод и терет. Међутим, не морају бити спасени и брод и терет. Може бити жртвован цео терет да би се спасао брод, па да постоји заједничка хаварија.

### **Заједничке хаварије се јављају као штете или трошкови.**

Као хаваријске штете се подразумевају пропаст или оштећење имовине и то брода и терета који су изазвани чином заједничке хаварије. Под хаваријским трошком се подразумева плаћање или преузимање обавеза за подмирење дугова који су настали заједничком хаваријом.

У типичне хаваријске трошкове спадају награде за спасавање, трошкови олакшања насуканог брода, трошкови у луци склоништа, трошкови привремених поправки, трошкови прибављања средстава, камате и др.

Поред овог критеријума поделе хаваријских штета, штете заједничке хаварије се могу поделити и на штете терета и штете брода у заједничкој хаварији.

Као типичне штете на терету и броду у York Антверпенских правилима наводе се избацивање терета ради спречавања потонућа оштећеног брода, гашење пожара, намерно насукање брода како би се спречило његово потонуће, резање подртине, штете учињене стројевима и котловима, бродске ствари и залихе употребљене као гориво, штете настале одсукавањем брода и др.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Текстови York Antverpenskih правила 1994. и 2004. објављени у часопису Поредбено поморско право год. 44, бр 159, Загреб 2005.

Могуће је да се у пракси нађу истовремено и заједничка и посебна поморска хаварија и тада их је потребно јасно раздвојити. То ће бити нпр. случај када се брод насуче случајно или кривицом члана посаде и штета настала насуканем брода спада у посебне хаварије. Међутим трошкови и штета настали одсукавањем брода, ради спасавања брода и терета спадају у заједничку хаварију. Иако се у теорији ове штете често називају мешовитим, уствари се ради о потпуно одвојеним хаваријама.<sup>7</sup>

### Ликвидација заједничке хаварије

Ликвидација заједничке хаварије обухвата низ послова техничке, правне, административне и новчане природе. Сустина је да штете и трошкове заједничке хаварије снесе сви учесници пловидбеног подухвата, сразмерно вредности имовине са којом су учествовали у извршењу подухвата.

Уобичајено је да поступак ликвидације заједничке хаварије има следеће фазе.

Прво, приказује се догађај заједничке хаварије, а то чине хаваријски комесари који су теренски стручњаци осигуравајућих друштава који утврђују врсту и величину штете на броду и терету.

Затим следи нова фаза а то је правно разматрање ликвидатора који је специјализовано лице кога именује бродар. Ради се о утврђивању који се прописи имају применити на конкретан случај.

Након тога се формира поверилачка маса. Поверилачку масу чине штете и трошкови заједничке хаварије укључујући и трошкове поступка ликвидације.

Дужничку масу која служи за намирење штета и трошкова из заједничке хаварије представља збир свих вредности које су обавезне на допринос. Дужничка маса се може схватити као целокупна имовина ангажована у поморском подухвату, умањена за укупан износ утврђених заједничких штета уз извесне корекције.<sup>8</sup> Упоредивањем ове две масе добија се проценат за израчунавање доприноса за једничку хаварију. Он уствари исказује који део свих вредности у дужничкој маси треба одвојити да би се намирила сва потказивања из заједничке хаварије. Применом тако израчаног коефицијента на сваку ставку дужничке масе израчунава се допринос сваког учесника у поступку ликвидације.

Сустина поступка ликвидације заједничке хаварије је да сваки учесник који плаћа допринос за заједничку хаварију има такав положај да је

---

<sup>7</sup> Јакаша Б. *Уџбеник пловидбеног права*, Загреб 1983. стр. 353.

<sup>8</sup> Јанковец И. *Привредно право*, Београд 1989. стр. 393.

ирелевантно чија је ствар жртвована или ко је сносио трошкове спасавања. Сразмерни део штете сноси и онај чија је ствар спасена и онај чија је ствар жртвована.

### **Унификација правила о заједничким хаваријама**

Због разлика и неуједначености у националним законодавствима која регулишу заједничку хаварију а да би се избегао сукоба закона у таквим случајевима, врло рано је започет процес унификације ових правила.

Тако је 1877. у Антверпену – Удружење за реформу и кодификацију националног права, сачинило текст *York Antverpenskih* правила који су се примењивали на основу споразума уговорних страна у заједничкој хаварији. Ова правила су мењана 1890. а од 1924. бригу о изменама преузима друга међународна организација СМІ (Међународни поморско комитет) и наставља са променама 1950, 1974, 1990, 1994. и 2004. Овим изменама су правила усклађивана са променама поморског транспорта које су пратиле промене неких међународних конвенција са којима су такође у неким деловима усклађивана.<sup>9</sup>

Вазно је уочити да се доношењем нове редакције *York Antverpenskih* правила (у даљем тексту *YAP*) не мора напустити примена правила претходне редакције, па се данас у многим обрасцима уговора о превозу могу наћи одредбе о примени *YAP* 1974, 1990, 1994. Дакле, независно од доношења *YAP* 2004. у пракси се могу уговарати правила 1974. и 1990. и 1994.

*York Antverpenskih* правила су нека врста систематизованих поморских обичаја и њихова се примена заснива на сагласности воља уговорних страна одн. уношењем клаузуле о регулисање генералне хаварије у бродарске и возарске уговоре и теретнице. Уобичајена је пракса да стандардни формулари уговора о превозу ствари *charterparties* и формулари теретница садрже одредбу о примени *YAP*. Ова правила су имала велики утицај на регулисање заједничке хаварије у националним законодавствима

### **YAP Антиверпенских правила из 2004.**

На конференцији Међународног поморског комитета СМІ одржаној 2004. у Канади (Ванкувер) усвојена је нова верзија *York Antverpenskih* правила .

<sup>9</sup> Нпр. *York Antverpenskih* су 1990. мењана у делу који се односи на спасавање усклађивањем са Конвенцијом о спасавању из 1989.

Оно што је карактеристично за доношење нових YAP 2004. и разликује их од претходних је чињеница да за њихово доношење није постојао консензус међународне поморске заједнице а ни промене у самом поморском превозу то нису диктирале. Нова правила су донета уз изричито противљење бродарских удружења па је питање како ће она бити прихваћена у пракси.

Измене су донете на предлог невладине међународне организације IUMI (International Union of Marine Insurance) Међународне уније поморских осигурача која је имала бројне примедбе на верзију из 1994.

Примедбе на оправданост института заједничких хаварија нису новина и крећу се од оспоравања потребе за постојањем овог правног института до његовог свођења на поморске незгоде. Тако су управо поморски осигурачи преко своје организације IUMI захтевали од СМI преиспитивање концепта заједничке хаварије, а кључна замерка је била да су та правила реликт прошлости и да vise не одговарају савременим трговачким односима и да се бројним решењима удаљио од изворног смисла. Сматрало се да заједничку хаварију треба свести само на штете настале заједничком хаваријом а трошкове само за време док траје стварна опасност, чиме би били елиминисани бројни трошкови који се признају у складишној луци нпр трошкови искрцаја, ускладиштења, поновног укрцаја терета, плате и трошкови издржавања посаде, лучки трошкови потребни за сигуран наставак путовања и сл.

О овим примедбама IUMI-а се расправљало у оквиру СМI у vise наврата а коначна расправа је вођена на конференцији у Ванкуверу 2004.

Претежно мишљење је било да овако радикални предлози нису оправдани и да би такве промене у концепту заједничких хаварија који у пракси годинама добро функционише могле само да створе правну несигурност. Но без обзира на то многи предлози су наишли на одобравање, тако да је измена YAP ипак извршена. У суштини овим изменама је направљен уступак Међународној унији поморских осигурача. Питање је у којој мери ће нова верзија YAP 2004. бити прихваћена у пословној пракси, јер је за њихову примену потребно изричито уговарање.



## Промене у YAP 2004.

### *Награда за спасавање*

Најзначанија и најспорнија новина у YAP се односи на то да се у заједничку хаварију не признају награде за спасавање.<sup>10</sup>

По YAP 1994.<sup>11</sup> трошкови спасавања су спадали у типичне трошкове генералне хаварије и значе награду коју је заповедник закључењем уговора о спасавању у име целокупне угрожене имовине обећао да ће платити другом броду у случају успешног исхода. Према овим правилима награда за спасавање биће трошак заједничке хаварије и у случају да уговор о спасавању није био посебно закључен али је акција спасилаца успешно завршена (нпр кад спасиоци пронађу брод са теретом напуштен од посаде у часу опасности, па га успеју привести у луку и тако спасити имовину). Њихова награда тада се заснива на законским одредбама о спасавању. Дакле, смисао овог решења је био да се награда за спасавање третира као заједничка хаварија, ако је спасавање учињено за заједнички спас.

Ново решење у YAP 2004. предвиђа да плаћања која се дугују на основу спасавања терете онога ко их је обавезан извршити и неће се признати у заједничку хаварију. Независно од сродности института спасавања и заједничке хаварије ради се ипак о два одвојена права института поморског права. Њихова различитост се нарочито огледа у поступку одређивања доприноса појединих интереса у плаћању награде за спасавање или заједничке хаварије.

Награда за спасавање и заједничка хаварија се према YAP 2004 обрачунава посебно свака за себе према сопственим правилима. То значи да се награда за спасавање обрачунати на основу спасених вредности а не на основу доприносећих вредности у заједничку хаварију као сто је то случај према YAP 1994. Награда за спасавање се утврђује према спасеној вредности имовине у време и у месту где је спасавање завршено, док се доприноси у заједничку хаварију одређују на основу стварних нето вредности имовине на завршетку пловидбеног подухвата, а те две вредности се не морају поклапати. Отуда су као разлози који говоре у прилог искључења спасавања из заједничких хаварија наводе да се поново утврђује једном већ обрачунати допринос појединих интереса у плаћању награде за спасавање уз примену новог неповољнијег критеријума, повећавају се трошкови ликвидације, непотребно се продужава поступак ликвидације итд.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Правило VI York Antverpenskikh правила 2004.

<sup>11</sup> Правило VI York Antverpenskikh правила 1994.

<sup>12</sup> Детаљније видети Павић Д. York Antverpenskikh правила 2004, *Поредбено поморско право*, год. 44, број 159, Загреб 2005. стр. 123.

Међутим, као кључни разлог који оправдава решење YAP 1994 по коме се награда за спасавање укључује у заједничку хаварију се истиче да даје праведнији резултат.<sup>13</sup>

### **Плате и трошкови посаде**

Следећа значајна новина се односи на искључење зарада и трошкова издржавања посаде у одређеним случајевима из заједничких хаварија. Ради се о трошковима плата и других трошкова посаде у луци склоништа који се по новим 2004. не признају у заједничку хаварију.<sup>14</sup>

Према YAP 1994. плате и издржавање посаде пропратни су трошкови одлуке о скретању у луку заклоништа и биће признати у прописаним оквирима и условима све до тренутка када брод настави раније започето путовање или га дефинитивно прекине због трајне неспособности за пловидбу.<sup>15</sup>

Према YAP 2004. полазећи од тога да ови трошкови понекад нису директна последица предузимања чина заједничке хаварије, него спадају у категорију последичних штета а који су изричито искључени из заједничке хаварије, промењен је став и из заједничких хаварија су брисани ови трошкови.

Један од разлога за ово искључење је био тај сто понекад ти трошкови нису директна последица чина заједничке хаварије, него спадају у последичне штете које су и по ранијим YAP изричито искључене из генералне хаварије. Међутим и даље се као генералне хаварије признају плате и трошкови издржавања заповедника, и посаде за време условљавања и повратка брода из склоништа луке ако су испуњени општи услови за признање трошкова у слонисној луци. Битна промена се испољава у томе сто се не признају као заједничка хаварија плате и трошкови издржавања заповедника, посаде за време додатног задржавања брода у склонисној луци (обично ради поправке брода).

Трошкови горива и залиха за време задржавања брода у склонисној луци се и даље признају као заједничка хаварија.

---

<sup>13</sup> Hudson G. The York Antwerpen Rules, London 1996., Cornah R. The changes introduced by the York Antwerpen Rules 2004, The Journal of International Maritime Law, 5-2004.

<sup>14</sup> Правило XI York Antverpenskih правила 2004.

<sup>15</sup> Правило XI York Antverpenskih правила 1994.

## Привремене поправке

Начело да се трошкови привремених поправки који су учињени ради заједничког спасавања или ради отклањања штета које су проузроковане заједничком хаваријом признају као заједничка хаварија, није никада било спорно и задржано је и у YAP 2004.<sup>16</sup>

Међутим, када се ради о признању привремених поправки оштећења која су настала као последица случајне поморске незгоде, такви трошкови спадају у партикуларну хаварију. Ипак и ови трошкови се признају као генерална хаварија, ако су учињени ради завршетка подухвата али само до износа уштеде у трошковима који би да привремена поправка није обављена били учињени и признати као заједничка хаварија.

Бродарева је уговорна обавеза да изведе поправке брода потребне како би се успешно довршио уговорени превоз. Није довољно јасна одредба Правила XIV о ограниченом признању трошкова привремених поправки у слонисној луци.

Међутим, је у томе сто је претпоставка да се свако смањење признања трошкова поправки као заједничке хаварије надокнадити бродару кроз посебне хаварије или кроз осигурање.<sup>17</sup>

## Закључак

У погледу опште оцене York Antverpenskih правила 2004, поред објективне чињенице да су осавремењена нека решења, вероватно је да су изменама задовољни само осигуравачи IUMI. Потребно је да протекне дуге времена како би се проценило да ли ће YAP 2004 заменити у пракси претходна Правила 1994. и 1974. Процењује се да није реално очекивање да ће у типским уговорима у којима је уговорена примена правила из 1974. и 1994. направити измене уношењем нових Правила 2004, за шта би се морала постићи сагласност пре свега међународне поморске заједнице CMI, BIMCO, Intercargo.

<sup>16</sup> Правило XIV York Antverpenskih правила 2004. регулише привремене поправке.

<sup>17</sup> Правило XIV под б) предвиђа да су трошкови привремених поправки који се узимају у обзир ограничени на износ, за који су трошкови привремених поправки извршени у луци укрцаја, пристајања или склоништа, увећани, или за износ трошкова евентуално извршених коначних поправки или, у случају да у тренутку ликвидације такве поправке нису извршене, за износ разумног смањења вредности брода на завршетку путовања, премашују износ трошкова коначних поправки који би настали да су те поправке извршене у луци укрцаја, пристаништа или склоништа.

*Dušanika Đurđev Ph.D. Full professor  
Novi Sad School of Law*

## **York Antwerp Rules 2004**

### ***Abstract***

Regarding general evaluation York Antwerp Rules 2004, beside objective fact that some regulations are updated, it is more likely that amendments satisfy just insurers IUMI. Longer period of time is necessary in order to estimate will Y.A. 2004 subsidize Rules from 1994 and 1974.