

*Др Небојша Јовановић,
доцент Правног факултета
Универзитета у Београду*

UDK 347.796.11/2

Типични случајеви заједничке хаварије

Резиме

У чланку се разматрају поједини догађаји у пловидби, у којим се најчешће предузима заједничка хаварија. Због тога се разматрају типичним случајевима њеног наступљања. Они се обично изузимају од примене општих правила о одговорности, јер се штења, која је у њима настала, надокнађује (ликвидира) по посебним правилима особеним за заједничку хаварију. Објашњени случајеви су подељени на хаварије штење и хаварије трошкова. У чланку се разматрају међународна и домаћа правила о заједничкој хаварији, како у поморској, тако и у речној пловидби.

Кључне речи: хаварија; заједничка хаварија; штење; трошкови; бацање у море; гашење пожара; лука склоништа.

УВОД - Заједничка (општа, генерална) хаварија (енг. *general average*, фр. *avarie commune*, нем. *Grosse Haverei*) је укупност односа насталих ради сразмерног сносиња трошкова и штета, које су заповедник и посада намерно и разумно учинили броду и/ли терету, у циљу спашавања имовинских вредности више учесника пловидбеног подухвата од изванредне и непосредне опасности, која им је заједнички претила. За разлику од осталих штета (тзв. посебна хаварија), које сноси

власници оштећених ствари, или их надокнађују одговорна лица, штете у заједничкој хаварији сnose сви учесници угроженог пловидбеног подухвата, сразмерно величини својих удела у том подухвату. Тиме сваки учесник заједничког подухвата, спасеног чином заједничке хаварије, учествује са истим уделом (процентом), и у спасеном (дужничка маса) и у изгубљеном (жртвованом, поверилачка маса) делу имовинске вредности пловидбеног подухвата. Отуда се *ливидација* (надокнађивање) заједничке хаварије појављује само као *прераспоређивање* насталих штета и користи између учесника заједничког пловидбеног подухвата. У том прераспоређивању, учесници чији су удели вредносно мање умањени чином заједничке хаварије, него што је општи просечан губитак свих учесника (тј. умањење вредности целог подухвата), обавезни су да допринесу (помогну) учесницима подухвата, чији су удели изгубили више у својој вредности, него што је просечан губитак свих учесника.¹⁾

У пракси, међутим, често није јасно да ли је одређени штетни догађај чин заједничке хаварије, јер није јасно да ли испуњава све услове из њене дефиниције.²⁾ Услед тога долази до спорова између учесника подухвата, што ус-

1. Једноставан пример олакшава разумевање неупућеном читаоцу. Нека се пловидбени подухват састоји од брода и терета десетак крцатеља. Рецимо да брод вреди 10.000.000 динара, а цео терет 2.000.000 дин. Бродарева возарина, као елемент укупне вредности подухвата, се занемарује, због поједностављивања примера. Укупна вредност пловидбеног подухвата пре чина заједничке хаварије је 12.000.000 дин. ($10.000.000 + 2.000.000 = 12.000.000$). Рецимо да је у гашењу пожара на броду (случај заједничке хаварије) брод оштећен за износ од 500.000 дин., а терет за износ од 700.000 дин. То значи да је цео подухват у заједничкој хаварији изгубио 1.200.000 дин. своје вредности ($500.000 + 700.000 = 1.200.000$), тако да након ње вреди 10.800.000 дин. Процентални губитак вредности пловидбеног подухвата (просечан губитак свих учесника) је 10% (јер $1.200.000 : 12.000.000 = 0,1 \times 100 = 10\%$). Због тога би требало свим учесницима у истом проценту да буду умањени њихови удели.

Стварност је, међутим, различита од математичких прорачуна, јер се појединим учесницима у заједничкој хаварији ствари физички оштећују више или у целости, а другим мање или ништа. Отуда, учесници чије су ствари изгубиле мање у својој вредности, него што је просечан губитак свих учесника (у овом примеру - 10%), мора да уплате допринос у заједничкој хаварији, како би се надоместио процентуално већи губитак оним учесницима, чије су ствари (удели) изгубиле у својој вредности више. У датом примеру, брод је изгубио само 5% своје вредности (јер $500.000 : 10.000.000 = 5\%$), а терет чак 35% (јер $700.000 : 2.000.000 = 35\%$). Отуда, власник брода, морати да плати допринос од 5% вредности брода (значи, још 500.000 дин.) у корист власника терета. Тиме се његов губитак у заједничкој хаварији повећава на 10% (јер $10.000.000 : 100 = 100.000 \times 10 = 1.000.000$) и изједначава са просечним губитком свих учесника подухвата. Власницима терета се тиме смањује њихов стварни губитак са 35% на 10%, јер трпе штету само од 200.000 дин. ($700.000 - 500.000 = 200.000$; $200.000 : 2.000.000 = 10\%$). Бродарев допринос од 500.000 дин., међутим, не деле сви власници терета једнако, већ сразмерно величини својих удела у пловидбеном подухвату, уз вођење рачуна да сваки сноси штету од 10%. То значи да, рецимо, крцатељ (власник) Исајло, чија је сва роба, у вредности од 100.000 дин., гашењем уништена, добија 90.000 дин., а крцатељ Арон, чија је роба, у укупној вредности од 300.000 дин., оштећена за износ од 100.000 динара, добија "само" 70.000 дин.

порава њихово обештећење. Отуда су се у историји, из мноштва штетних догађаја у пловидби, издвојили поједини од њих, који се уобичајено сматрају заједничком хаваријом. Због њихове учесталости у пракси, могу да се назву типичним случајевима заједничке хаварије.³⁾ Правна правила, како међународна, тако и национална, су их "уочила" и посебно уредила.

ИЗВОРИ ПРАВА - Основни извор права за заједничку хаварију је међународни. То су Јорк-антверпенска правила о заједничкој хаварији (енг. *York-Antwerp Rules*). Правила су названа по градовима (Јорк и Антверпен), у којим су одржане конференције (1864. и 1877. године), на којим су усвојена (даље ЈАП).⁴⁾ Претрпела су више измена, а последња је била у Хамбургу 1974. године (тзв. ЈАП 74). Она се примењују на догађаје у пловидби само по вољи уговорних страна, а то значи само ако је њихова примена предвиђена уговором.⁵⁾ У супротном, важи меродавно национално право, на које упућују колизионе норме. У њима, ипак, нема битних разлика, јер су се углавном ускладила са ЈАП.⁶⁾ ЈАП уређују како заједничку хаварију уопште (општим правилима, која су означена словима А - Г), тако и њене типичне случајеве (посебним правилима, означеним бројевима I - XXII). Правила о типичним случајевима имају предност у односу на општа правила, али општа правила важе не само у неком нетипичном случају заједничке хаварије, него и у типичном случају, на питање које посебним правилом није уређено (тзв. правило тумачења ЈАП).

Од међународних правних извора заједничке хаварије у европској *речној* пловидби значајна су два. Оба су приватноправне природе, слично ЈАП. Прво, у

2. Ти услови су: 1) постојање материјалне штете на броду или терету, 2) изванредност догађаја, 3) намерност и разумност чина ("жртвовање"), 4) заједнички пловидбени подухват, 5) заједничка опасност, 6) спас подухвата. Сви услови мора да буду заједно испуњени у једном догађају. Ако само неки од њих недостаје, постоји посебна хаварија (нпр. баратерија, губитак или оштећење терета, бродолом и друго), коју сноси власник оштећене ствари, или је оштећенику накнађује лице, које је по правилима пловидбеног или грађанског права одговорно за штету.
3. Осим израза "типични" случајеви (Станковић Предраг, Саобраћајно право, ред. Царић Славко, Београд, 1979, с. 207) у правној књижевности се користе и изрази "посебни" (Јакаша Бранко, Систем пловидбеног права Југославије, књига IV: Пловидбене незгоде, свезак 1: "Заједничке аварије", Загреб, 1987, с. 65; Јанковец Ивица, Саобраћајно право, ред. Царић Славко, Нови Сад, 1998, с. 207) или "поједини" случајеви заједничке хаварије (Трајковић Миодраг, Поморско право, Београд, 2000, с. 250).
4. По правној природи, ЈАП нису међдржавна конвенција, већ приватноправна правила. На конференцијама, где су усвојена, нису учествовале државе, већ представници приватноправних удружења осигурача, бродовласника, ликвидатора и поморских трговаца. Отуда су чисто диспозитивне природе, те их уговорници могу да мењају, и кад уговоре њихову примену (Станковић П., *ош. цит.*, с. 201, 202; Јанковец И., *ош. цит.*, с. 195).
5. Dobson Paul, Schmitthoff, Business Law, Sweet & Maxwell, London, 1991, с. 626. Иако су ЈАП донета за поморске хаварије, могуће је да се уговори њихова примена и у пловидби унутрашњим воденим путевима (рекама, каналима или језерима; даље: речна пловидба).
6. Изузетак су медитеранска права, посебно француско и италијанско, која су повољнија за бродовласнике (Станковић П., *оп. cit.*, с. 203).

пловидби Дунавом значајан је Братиславски споразум о превозу робе. Он упућује на национално право земље превозника, као меродавно за сва питања "опште хаварије", која њиме нису посебно уређена. Друго, у пловидби Рајном и њеним притокама важе Антверпенско-ротердамска правила о заједничкој хаварији у праву унутрашње пловидбе из 1956. године (даље: Рајнска правила).⁷⁾ Отварањем канала Рајна-Мајна-Дунав и стварањем од дунавског и рајнског слива јединственог међународног пловидбеног подручја, створила се потреба уједначавања њихових различитих пловидбених правних режима, укључујући и питање заједничке хаварије.

Главни домаћи извор права код нас је Закон о поморској и унутрашњој пловидби из 1998. године (даље: Закон о пловидби или Закон).⁸⁾ Тај закон садржи само општа правила о заједничкој хаварији, не предвиђајући и не уређујући њене типичне случајеве. Ипак, он предвиђа да се као заједничка хаварија сматрају и случајеви предвиђени међународним поморским обичајима, иако њиме као такви нису предвиђени. И обрнуто, заједничком хаваријом се не сматра догађај, који по међународним поморским обичајима није предвиђен као заједничка хаварија, под условом да Закон или уговор не предвиђају што друго (чл. 838). Под "међународним поморским обичајима" сматрају се пре свега ЈАП, која су заиста то временом постала. Тако, Закон посредно, преко могућности примене ЈАП у питањима која њиме нису уређена, предвиђа и типичне случајеве заједничке хаварије.

ПОДЕЛА - Извори права о заједничкој хаварији садрже низ материјално-правних и процесно-правних норми. Укупност материјално-правних норми, чине институт заједничке хаварије у *материјално-правном* смислу. То су правила о појму, условима и ликвидацији заједничке хаварије. Процесно-правне норме уређују поступке предузимања чина заједничке хаварије,⁹⁾ њеног утврђивања и ликвидације.¹⁰⁾ У својој укупности, оне чине институт заједничке хаварије у *процесно-правном смислу*.

Према општости, материјално-правне норме се деле на две групе. Прву групу чине опште норме, јер се односе на све случајеве заједничке хаварије. То су норме о условима за наступање и о ликвидацији заједничке хаварије. Закон о пловидби садржи само ову врсту правила (чл. 835 - 871). Другу групу чине посебне норме, које уређују само поједине типичне случајеве заједничке хаварије (нпр. бацање са брода, намерно насукавање, одсукавање, трошкови луке склоништа и други). ЈАП садржи, поред општих, и посебна правила.

7. В. часопис "Упоредно поморско прво и поморска купопродаја", Загреб, бр. 65 из 1975.

8. Сл. лист СРЈ, 38/98 (даље у фуснотама: ЗОПУП).

9. Ако је и колико је то уопште могуће у изван редним опасностима, као што је нпр. обавеза поштовања редоследа жртвовања делова брода и терета од мање важних, вредних и тежих, ка важнијим, лакшим и вреднијим деловима.

10. Утврђивање и ликвидацију заједничке хаварије обично спроводе посебно стручна и непристрасна лица, која се зову ликвидатори. Поред те, вансудске, могућа је и судска ликвидација, кад учесници заједничке хаварије нису задовољни радом ликвидатора.

Типични случајеви заједничке хаварије традиционално се у правној књижевности деле, ради бољег објашњења, на две групе, зависно да ли у њима преовађују ишетије или проишкови: 1) хаварије ишетије и 2) хаварије проишкови.¹¹⁾ Ова подела заједничких хаварија данас има само теоријски значај, иако је се ликвидатори тврдокорно придржавају у изради нацрта деобне основе.¹²⁾

ХАВАРИЈЕ ШТЕТЕ (енг. *general average damages*, фр. *avaries-domages*) - Хаварије штете обухватају случајеве, у којим се физички оштећују ствари (брод и/ли терет) у заједничком пловидбеном подухвату.¹³⁾ Тиме му се умањује постојећа вредност. У случајевима заједничко-хаваријских штета могуће је да буду учињени и неки трошкови за заједнички спас, али су они узредни (споредни) у односу на штете. Такви трошкови се често признају у заједничку хаварију, ради заједничког сношења од свих учесника у ликвидацији.¹⁴⁾

Најзначајнији случајеви хаварија штета су: 1) бацање ствари са брода, 2) гашење пожара; 3) намерно насукавање; 4) одсукавање; 5) преоптерећивање машина; 6) употреба бродске опреме, залиха и терета као горива.

БАЦАЊЕ СА БРОДА (бацање терета, бацање у море, енг. *jettison of cargo*, фр. *jet a la mer*) је радња, којом се ствари, смештене на броду, бацају ван њега, како би се растеретио. У случају кад настане опасност од потонућа или превртања брода, због његове преоптерећености или поремећене стабилности, заповедник може да нареди избацивање терета и других ствари са брода, у целини и у једном делу, ради олакшавања брода и спасавања заједничког пловидбеног подухвата. У речној пловидби са бацањем би требало да се изједначи напуштање (откачињање) појединих тегленица са теретом у конвоју, како би се спасао његов остатак (нпр. од изненадно јаке матице у надошлој реци).

Историјски осврћу - Бацање са брода је вероватно историјски први случај заједничке хаварије. О томе сведочи и Закон Родоса о бацању (лат. *Lex Rhodia de jactu*), као први писан извор права за заједничку хаварију.¹⁵⁾ Раније се најчешће

11. Неки писци деле хаварије штете на две групе, зависно од објекта њиховог наступања (Rodiere Rene, *Droit maritime*, 1974, с. 417). То су: 1) хаварије на терету (нпр. бацање терета у море, његово жртвовање непријатељу, гашење пожара ...) и 2) хаварије на броду (употреба опреме као горива, намерно насукавање, одсукавање, преоптерећење машина ...). Ова подела не може да буде чиста, јер се заснива само на врсти објекта, који је претежно оштећен у једном случају заједничке хаварије. Најчешће се, међутим, у истом случају заједничке хаварије наносе штете како терету, тако и броду.

12. Трајковић М., *op. cit.*, с. 248.

13. Слично Станковић П., *op. cit.*, с. 207.

14. У пракси постоји одбојност ка примени заједничке хаварије на штете на броду. Она потиче од неповерења корисника бродског превоза према бродарима, због њихових злоупотреба у ликвидацији заједничке хаварије. Бродари често покушавају да под заједничко-хаваријске штете подведу и штете на броду, које су, по својој природи, посебна хаварија. Ако им то успе, штете, које би иначе морали сами да сносе или због којих би морали да се парнице са одговорним лицем, преваљују на остале учеснике заједничке хаварије (пре свега, овлашћенике терета), сразмерно њиховим уделитема у вредности заједничког подухвата. Тиме се неосновано богате на туђ рачун (Rodiere R., *op. cit.*, с. 418).

користио. Данас се ретко јавља, али се у науци и даље користи, као најлакши начин за објашњавање заједничке хаварије.¹⁶⁾

Разлози његове данашње реткости су вишеструки. Прво, бродови су данас технички врло чврсти и битно савршенији од бродова из ранијих векова. Отуда се ретко јавља потреба за њиховим олакшавањем, укључујући и бацање ствари у море. Друго, данас су бродови знатно већи и конструкцијски другачији, него, рецимо, дрвени бродови на весла или једрењаци из ранијих времена. Због тога је најчешће практично немогуће, да се брзо растерете у случају опасности.¹⁷⁾ Треће, данас се мера оптерећености бродова, њиховог поринућа и распоређивања терета у бродским складиштима строго утврђује прописима о безбедности пловидбе. Отуда се унапред зна колико ("до које црте") терета одређене врсте брод може да безбедно понесе. Најзад, четврто, терет се данас углавном слаже у бродским потпалубним складиштима, а већи и нестабилнији комади се и чврсто везују за брод, како се не би тетурали током пловидбе. То је често нужно не само због очувања терета, већ и ради очувања брода и његове стабилности. Отуда је његово бацање технички готово неизводљиво, поготово ако се има у виду бродска опрема (виљушкар, дизалице и слично) која томе служи.¹⁸⁾

Упркос реткости данашње појаве бацања, његово предузимање је и даље могуће, нарочито у превозу робе малим бродовима (нпр. скелама, баржама и другим). Могућност се увећава, ако се терет смешта на палуби брода или ако је брод нема (нпр. трајект).¹⁹⁾ То је чест случај у речној пловидби са шлеповима.

15. За њега се зна из Дигеста, као дела Јустинијанове кодификације римског права (VI век). Тамо се помиње стари поморски обичај са грчког острва Родоса, по коме: "Ако се ради олакшања брода терет баци у море, сви ће доприносом надокнадити оно што је дато за општи интерес" (Станковић П., оп. цит., с. 198).

16. Чак га ЈАП 74 уређују као први случај (правило I), док га Рајнска правила уопште не помињу.

17. Раније би се из једрењака сандуци, цакови, бале или други терет са палубе само пребацивао преко бродске ограде, или би се изгуривао кроз разваљени део ограде. Потпалубни терет би се у ту сврху вадио кроз гротла на палуби. У драстичнијим случајевима могуће је било да се у бродском трупу, на боку, направи рупа, у нивоу изнад површине воде, а испод палубе, како би се терет из потпалубног складишта само изгуро у воду. Бродови и њихов товар су били мањи, а посада сразмерно бројнија у поређењу са данашњим бродовима, тако да је бацање било могуће да се брзо изведе. Данас је готово немогуће, да се тешки комади терета људском снагом извуку из потпалубља или да се са палубе баце у воду. Такође је готово немогуће, да се просече чврста челична оплата бродског трупа, на његовом боку, ради изгуравања терета ван брода. И када би то у одређеном случају било могуће, тешко да би посада могла довољно брзо да олакша брод у опасности, због своје малобројности према величини брода и његовог товара. Најзад, ако би посада то и била у могућности, често не би смела да терет баци у воду, због његове опасности по животну средину (нпр. нафта и нафтни деривати, радио-активни материјал, отровне материје).

18. Слично *Rodiere R., op. cit., s. 418*; *Станковић П., op. cit., s. 208*; *Јакаша Б., op. cit., s. 68*.

19. У Француској се 1970. г. водио спор око ликвидације заједничке хаварије, због бацања два контејнера вискија (*Rodiere R., op. cit., s. 417*).

Повод - Повод избацивања ствари са брода током пловидбе, најчешће је каква временска непогода (олуја), која ремети стабилност брода или га пуни водом. Разлог бацања може да буде и други догађај, због којег је потребно да се брод олакша. Тако, могуће је да буде нужно, да му се повећа брзина или маневарска способност, посебно у случају прогона од непријатеља (ратних или пирата).²⁰⁾ Најзад, могуће је да постоји опасност од експлозије, те је потребно да се брод ослободи терета, како би је избегао, иако нема потребе за његовим олакшањем, ради повећања пловности.

Предмет бацања - Са брода се најчешће баца терет, јер га он највише оптерећује, а најлакше се баца. Врста терета није значајна. Поред терета, са брода, за спас подухвата, могу да се бацају и *друге ствари*, како би му се повећала пловност. То су, рецимо, делови брода, његове опреме, путнички пртљаг и личне ствари посаде.²¹⁾ За бацање тих других ствари са брода важе иста правила о заједничкој хаварији, која важе за бацање терета. Због тога је језички исправније, да се овај случај заједничке хаварије назива "бацање ствари са брода", него "бацање терета", како се обично назива.

У погледу *обима* баченог терета постоји мишљење, да је бацање са брода заједничка хаварија само кад је тиме спасен бар део терета. По њему, ако је подухват спасен бацањем *цело* терета, нема заједничке хаварије, јер није постигнут заједнички спас (брода и терета), као услов за њено постојање. Тада је терет бачен ради спаса само брода, а не подухвата у целини. Како је корист постигнута само за брод, бродар (или бродовласник) мора да накнади целу штету овлашћенику (крцатељу или власнику) терета, ако су испуњени услови за његову одговорност у превозу.²²⁾ Ово мишљење је остало усамљено, јер побија смисао саме заједничке хаварије. Наиме, исти изговор за избегавање доприноса у заједничку хаварију могао би да се истиче и кад је само део терета бачен. Ни тада никаква корист није постигнута за бачени терет.²³⁾ Није значајно да ли бачени део терета припада једном или више лица.

Услов - Ако је предмет бацања био терет, нужно је да је на броду превожен у складу са признатим обичајима, да би се његова вредност надокнађивала по правилима заједничке хаварије. Терет који је на броду био смештен противно признатим обичајима, не улази у поверилачку масу, те се његовом власнику штета не надокнађује доприносом у заједничкој хаварији.²⁴⁾ Али, ако је непрописно смештен терет спасен, он улази у дужничку масу и доприноси ликвидацији штета у заједничкој хаварији.

20. Rodiere R., *op. cit.*, с. 417.

21. Јанковец И., Поморске хаварије, Београд, 1965, с. 68. Бачени путнички пртљаг и личне ствари посаде надокнађују се по правилима заједничке хаварије, улазећи у поверилачку масу. Али, ако су спасени, не доприносе у заједничкој хаварији, јер не улазе у дужничку масу (ЗОПУП, чл. 842).

22. Wustendorfer, према Јакаша Б., *op. cit.*, с. 68.

23. Јакаша Б., исто.

Непрописно смештеним теретом увек се сматра *попљани* терет²⁵⁾ и погрешно означени терет. Посебан проблем је палубни терет. Данас није значајно да ли је непрописно превозен терет смештен на палуби или под њом.²⁶⁾ Ипак, ово правило се најчешће примењује на палубни терет, јер је он најчешће смештен противно обичајима и прописима.²⁷⁾ Ни крцатељев пристанак не отклања примену правила о искључењу из поверилачке масе непрописно смештеног терета на плауби, јер је оно императивно. Битно је само да ли је терет на њој прописно смештен. И кад је терет непрописно смештен на палуби без крцатељевог пристанка, па је жртвован, његов власник нема право на допринос у заједничкој хаварији.²⁸⁾ Осим потајног, погрешно означеног и палубног терета, и сваки други

24. ЈАП 74, I; ЗОПУП, чл. 842.

Мада ЈАП 74 траже да је терет смештен у складу са "*трговачким*" обичајима, а ЗОПУП, у складу са обичајима *уопште* (не само трговачким), поменуто правило треба да се шире тумачи. Нужно је да терет буде *прописно* смештен и превозен на броду, без озбзира да ли су правила о томе предвиђена трговачким обичајима, обичајима уопште, узансама или писаним прописима (Јакаша Б., *op. cit.*, с. 70).

25. То је терет који је укрцан без знања бродара (тзв. кландестини /прикривени/ терет). Исто је у француском праву (Rodiere R., *op. cit.*, с. 418).

26. Бројни закони, нарочито медитеранског система (француски, шпански, протугалски, бразилски, па и америчка судска пракса), нису признавали право на обештећење по правилима заједничке хаварије власницима жртвованог палубног терета. ЈАП 74 су овакво стање законодавства изменила, кад им је из текста правила о бацању терета искључено помињање палубног терета, као увек непрописно укрцаног, чије бацање је искључено из заједничке хаварије. Тако је остао, као једини критеријум, прописаност смештаја терета било на ком месту на броду, укључујући и палубу (Јакаша Б., с. 69.).

27. Сматра се да палуба није подесно место за смештај терета током превоза. Терет је на њој изложенији опасностима током пловидбе (нпр. сунце, ветар, киша, таласи), него терет под палубом. И брод је више угрожен, кад превози терет на палуби. Ово због тога што терет на палуби може да смета слободном кретању посаде, услед чега се отежава руковање и маневрисање бродом. Осим тога, терет на палуби може да поремети стабилност брода, посебно у временским непогодама, када се због њега на палуби задржава више воде, јер отежава њено слободно отицање. Због тога пловидбени обичаји и прописи ретко допуштају смештај терета на палуби током превоза. То је обично случај са теретом, чијој природи не штоди палубни превоз, нити може битно да угрози брод (нпр. дрвна грађа, кокс у џаковима, разне течности у флашама и сандуцима, контејнери у прописаном броју, кабасте металне конструкције, вагони, шине, лимови ...). В. Lowndes & Rudolf, by J. F. Donaldson & C. T. Ellis, *General Average*, London, ed. VIII, 1955, с. 59, 68.

28. Тада би оштећеник могао да има право на накнаду штете од бродара, по општим правилима о превозу. Постоји мишљење да кад је терет укрцан на палуби уз крцатељеву сагласност, треба да се води рачуна, да ли је бродар са њим уговорио клаузулу "на крцатељев ризик". Ако је таква клаузула уговорена, онда крцатељ нема право на допринос у ликвидацији заједничке хаварије, иако је терет прописно смештен, јер је крцатељ пристао на такав ризик (Јакаша Б., *op. cit.*, ц. 71). Ако она није уговорена, онда би крцатељ то право имао. Чини се да би ово схватање требало да се допуни разматрањем разлога крцатељевог пристанка на ту клаузулу. Ако би је бродар наметнуо крцатељу, који је у нужди, или због свог економски јачег или, чак, монополског положаја (нпр. на одређеној линији), требало да је ништавна. Тада би крцатељ, упркос њој, имао право на допринос.

терет, који је непрописно смештен на брод, услед чега се угрожава сам брод или други терет, "нема право" на допринос у заједничкој хаварији, ако је жртвован.²⁹⁾

Начин бацања - Бацање са брода постоји само кад се ствари (пре свега, терет) тако износе ван брода, да са ивице палубе саме неконтролисано *падне*. Иначе, ако се оне контролисано преносе са брода на копно или на друга пловила, не ради се о бацању, као случају заједничке хаварије, већ о радњи искрцаја или прекрцаја.

При бацању капетан треба да води рачуна о два захтева, која су често међусобно супротстављена. Прво, он мора да предузме што ефикасније мере за спасавање подухвата. Овај захтев му налаже да нареди да се баце ствари, које могу да се најлакше и најбрже баце. Уједно, овај захтев му налаже да баца ствари које највише угрожавају безбедност пловидбе. То је обично терет на палуби, близу њене ивице, тако да је најлакше да се преко ње превали. Осим тога, то би требало да буде најтежи терет, ако је икако могуће брзо да се баца. Тиме се најбрже брод ослобађа великог баласта, чиме повећава своју пловност. Друго, капетан мора да ствари баца на начин, који је најповољнији по њих и брод. Овај захтев му налаже да баца ствари које се најмање оштећују услед бацања, и то на најмање шкодљив начин по њих. Осим тога, треба да води рачуна да се брод што мање оштећује при бацању. То значи да треба да се баца најпре неважнији, а тежи и мање вредан терет. Ако се ни бацањем терета не спасава подухват, или ако терет није могуће да се баца, треба да се приступи бацању делова брода и његове опреме.³⁰⁾

Праћење штете - То су штете на терету или броду, које узгредно настају при бацању ствари са брода. За разлику од непосредних штета (нпр. уништење или оштећење баченог терета, разваљивање бродске ограде, проваљивање његовог трупа), које се намерно изазивају броду или терету при бацању, пратеће штете нису непосредна последица намере бацања. Оне погађају други (небачени) терет, брод или његову опрему. Тако, у напорима при извлачењу и избацивању једног терета, могуће је да се оштети други терет, који остаје на броду, или да тај терет буде оштећен водом, која је продрла кроз отворена бродска гротла или кроз отворе у трупу, направљене за избацивање баченог терета. На исти начин (нпр ударцима, водом) могу да се нанесу штете броду (нпр. огреботине, ломљаве греда, преграда и слично) или његовој опреми (дизалицама, јарболима, ланцима, ужадима, инсталацијама) и уређајима (нпр. машинама). Такве пратеће штете се сматрају посредном, али нужном, последицом чина заједничке хаварије, те се наклађују по њеним правилима.³¹⁾

Место бацања - Ствари са брода могу да се баце у *воду*, којом брод плови, или на *копно*. Место њиховог бацања правно није значајно, да би се овај случај сматрао заједничком хаваријом. Битно је да су бачене намерно. Правно је, међутим, значајна врста воде, којом брод плови за постојање заједничке хаварије.

29. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 71.

30. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 69; Јанковец И., Саобраћајно право, с. 68.

31. ЈАП 74, бр. II.

Ако се бацање деси у речној пловидби, у нашем праву се сматра заједничком хаваријом, само ако су стране уговором о превозу изричито предвиделе њену примену.³²⁾ У поморској пловидби бацање је увек случај заједничке хаварије, осим ако се њену примену стране уговором изричито искључиле.

Својина на баченим стварима - Бачене ствари се не сматрају напуштеним, тако да остају у својини дотадашњих власника. Бацање није радња дереликције, јер капетан и посада немају намеру напуштања бачених ствари (одрицања од својине). И да је имају, најчешће нису њихови власници, који су једино овлашћени да их напусте. Власници могу увек да поврате у државину бачене ствари, ако је нешто од њих остало и ако је им је то физички могуће (нпр. вађењем из воде).³³⁾ Ако бачене ствари буду спашене, улазе у дужничку масу са тржишном вредношћу према стању у часу спашавања, коју имају у месту спашавања, с тим што се од ње одбијају нужни и корисни трошкови спашавања. Штете које су спашене ствари претрпеле улазе у поверилачку масу.³⁴⁾

Прекрцај - Бацањем се сматра само радња изношења ствари са брода, тако да оне са њега неконтролисано падају. Уместо тога, могуће је да околности случаја допуштају, да се терет пренесе (прекрца) на други брод, тегленице или чамце, тако да се он не оштећује. Прекрцај се предузима кад год је потребно да се брод растерети, као кад је насукан,³⁵⁾ или му је газ предубок, те не може да уплови у одређену луку и друго. Тада се у заједничку хаварију признају трошкови прекрцаја (тј. искрцаја, закупа другог брода, тегленица или чамаца, евентуалног ускладиштења на копну), а трошкови поновног укрцаја, само ако се подухват наставља истим бродом, након престанка опасности.³⁶⁾ Такви трошкови улазе у поверилачку масу. Трошкови прекрцаја се данас много чешће појављују као случај заједничке хаварије, него бацање са брода, са којим се изједначава.³⁷⁾

Могуће је да прекрцани терет пропадне или да се оштети, пре него што се врати на првобитни брод, односно док је од њега био одвојен (нпр. на другом броду, тегленицама, у копненим складиштима, ...). Тај случај би требало, веле једни, да се изједначи са бацањем, јер је он прекрцан ради заједничког спаса угроженог брода и терета.³⁸⁾ Други сматрају да ту нема заједничке хаварије, јер тада прекрцани терет и првобитни брод више нису заједнички пловидбени подухват. Његово постојање је нужан услов за заједничку хаварију, тако да је у том случају нема.³⁹⁾ Чини се да решење овог питања зависи од намере жртвовања прекрцан-

32. ЗОПУП, чл. 835.

33. Трајковић М., *op. cit.*, с. 250; Јакаша Б., *op. cit.*, с. 69.

34. ЗОПУП, чл. 847.

35. В. "Насукавање".

36. ЈАП 74, бр. VIII.

37. Због тога Рајнска правила регулишу само прекрцај терета, а не и његово избацивање са брода (правило XXI).

38. Јанковец И., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1998., с. 207; Трајковић М., *op. cit.*, с. 250; Rodiere R., *op. cit.*, с. 418.

39. Holman H., A Handy Book for Shipowners and Masters, 16. ed., London, 1964, с. 602.

ог терета. Ако је он жртвован у намери заједничког спасавања (нпр. намерно бачен са тегленица, због опасности), такве штете јесу заједничка хаварија. У супротном, његова случајна пропаст или оштећење није заједничка хаварија.⁴⁰⁾ Без обзира на речено, штете које су терету (макар и случајне) узроковане радњама руковања, искрцаја, ускладиштења, поновног укрцаја и слагања јесу заједничка хаварија, али само када се и трошкови предузимања тих радњи сматрају заједничком хаваријом.⁴¹⁾ Исто важи и за гориво и опрему брода, ако се они прекрцавају.

ГАШЕЊЕ ПОЖАРА (енг. *extinguishing fire*, фр. *extinction de l'incendie*) - Пожар на броду је једна од највећих опасности у пловидби.⁴²⁾ Под њим се подразумева ватра, која неконтролисано гори или се шири на броду и/ли терету.

Пожар - Штете настале на броду или терету услед ватре, врућине или дима у пожару сматрају се посебном хаваријом. Готово је искључена могућност, иако постоји, да се пожар на броду намерно изазове ради заједничког спаса, те да штете услед њега надокнађују сви учесници подухвата по правилима заједничке хаварије.⁴³⁾

Гашење - За разлику од штета од пожара, штете и трошкови изазвани његовим *гашењем* сматрају се заједничком хаваријом.⁴⁴⁾ Узрок пожара није битан, тако да се гашење сматра случајем заједничке хаварије и кад је пожар скривљено изазван. Ипак, део терета или брода који је у часу жртвовања био захваћен ватром, не улази у заједничку хаварију.⁴⁵⁾

У гашењу се махом изазивају штете, мада је могуће да настану и *пирошкови* (нпр. ради искрцаја терета са запаљеног брода и поновног укрцаја након гашења, набавке утрошених средстава и опреме за гашење пожара, ...). *Штете* могу да настану на броду, његовим уређајима (кварови) и терету пре свега услед употребе хемијских средстава (пене, прашкови, ...) или воде, посебно морске (влажење, рђање, кварење, осољај), ради гашења пожара. Осим тога, оне могу да настану и *механичким пушењем*, као што је хитно одвајање и одбацивање запаљених делова

40. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 79.

41. ЈАП 74, бр. XII.

42. И поред све савршенијих средстава за откривање и гашење пожара, данас се једва успева да угаси половина пожара на броду, обично уз велике штете. Друга половина изазива потпуну пропаст брода са теретом (Станковић П., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1979, с. 208).

43. Јанковец И., *op. cit.*, с. 208. Јакаша наводи пример намерног изазивања пожара, када се, ради одсецања јарбола, сидра или другог оштећеног дела брода, који представља опасност за подухват, или ради одвајања (нпр. одваривања) терета везаног за брод, у сврху његовог бацања, мора да употребе апарати који стварају варнице или високу температуру. Исто је кад се одвојени комад терета мора да завари за брод, како својим тумбањем не би изнутра оштетио (нпр. провалио) брод, бродско складиште, у којем је смештен, или други терет (*op. cit.*, с. 72).

44. ЈАП 74, бр. III.

45. ЈАП 74, бр. IV; в. D'Arcy Leo, Redley's Low of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air, Shaw & Sons, 7. ed., Crayford, Kent, 1992, с. 120.

терета или брода, претурањем и неприкладним захватима у потрази за жариштем и друго.

Посада брода може да предузме различите *мере* ради гашења пожара, које захтевају околности случаја. То су: 1) посипање ватре разним средствима, било да су вештачка (нпр. пена или прах из ватрогасних апарата) или природни (вода, пена, земља); 2) угушивање пожара употребом приручних средстава и материјала, као што је набацивање терета или бродских церада преко запаљених предмета, како би се онемогућио приступ ваздуха; 3) одвајање неоштећених делова терета од запаљеног, како би се спречило даље ширење ватре (тзв. локализовање пожара); 4) искрцај незапаљеног терета, ради његовог спасавања или омогућавања приступа жаришту; 5) бацање запаљеног терета и других предмета са брода; 6) одсецање запаљених делова брода и њихово бацање у воду; 7) бацање терета у воду или његов искрцај, ради спречавања експлозије, која прети; 8) одлазак у оближњу луку, ради пружања помоћи у гашењу са копна или са ватрогасних бродова.

Поштивање и вађење брода - Често је посада принуђена да предузме драстичне мере ради гашења пожара, као што је насукавање или потапање целог брода са теретом (нарочито у плиткој води). Тада једни сматрају да постоји заједничка хаварија,⁴⁶⁾ а други то оспоравају, јер никакав користан резултат није постигнут за подухват. Услед тога нема дужничке масе из које би се штете ликвидирале. Ипак, ако би се потопљени брод са теретом касније извадио, заједничка хаварија би постојала, с тим што би се у поверљачку масу признали и трошкови вађења. Исто важи и за насукавање.⁴⁷⁾ Рајнска правила предвиђају (бр. XIX) да се заједничком хаваријом сматрају и трошкови вађења потонулог брода са теретом, као и штете на броду и терету, које су при вађењу настале. Није значајно да ли је потонуће изазвано намерно, ради заједничког спаса, или ненамерно. Братиславски споразум о превозу Дунавом у овом питању "ћути".

Дим и врелина - И пожар и његово гашење стварају врелину и дим, који могу да изазову штете броду или терету. То је поготово могуће осетљивом терету, као што су животиње, намирнице или лако кварљив терет. Строго правно гледано, штете услед дима и врелине од *пожара* не би требало да се признају у заједничку хаварију. Међутим, ако их изазове дим и врелина, који су настали услед *гашења*, онда би требало да су заједничка хаварија. Практично правно гледано, међутим, врло је тешко да се разграниче штете, које је изазвала врелина или дим услед пожара, од оних које је изазвала врелина или дим од гашења. У прошлости је то разграничење било препуштено слободној оцени, па и самовољи, ликвидатора, што је изазивало бројне спорове. Отуда су, због поједностављења ликвидације,

46. D'Arcy L., *op. cit.*, с. 120; Станковић П., Поморске хаварије, с. 68. Према енглеској судској пракси, намерно потапање брода ради заједничког спаса, даје бродовласнику право на допринос у заједничкој хаварији (в. спор *Archard v. Ring*, 1874, 31 L.T 647).

47. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 73, 74.

ЈАП 74 изричито предвидела да се у заједничку хаварију не признају штете од дима или врелине, без обзира на начин како су настали (од пожара или од гашења).

НАМЕРНО НАСУКАВАЊЕ (енг. *voluntary stranding*, фр. *echouement volontaire du navire*) - Насукавање је свако додиривање брода са морским или речним дном. Оно је најчешћа пловидбена незгода у бродарству.⁴⁸⁾ Нарочито је честа у речној пловидби, јер су реке мање површине и дубине од мора.

Врсте насукавања - С обзиром на вољу капетана насуканог брода, насукавање може да буде намерно и ненамерно. *Ненамерно* насукавање настаје без капетанове одлуке о насукавању (вишом силом, случајем, кривицом капетана, другог члана посаде или трећег лица ван брода).⁴⁹⁾ Не сматра се случајем заједничке, већ посебне хаварије. Знатно је чешће од намерног, јер обухвата око 98% случајева насукавања. Због тога су ликвидатори опрезни у испитивању сваког случаја насукавања, за који бродар тврди да је било у намери заједничког спаса. У супротном би на терет свих учесника могла да се превали штета, коју би требало да сноси сам оштећеник или одговорно лице, по правилима одговарајућег случаја посебне хаварије (нпр. по правилима одговорности у превозу).

Намерно насукавање је оно које је изазвала посада брода, на основу капетанове одлуке да се брод насуче. С обзиром на побуду капетанове одлуке, оно може да буде злонамерно (нпр. да се наплати штета од осигурача брода) или добронамерно, ради спасавања брода, коме иначе прети потонуће. Заједничка хаварија, међутим, постоји само кад је добронамерно насукавање учињено ради *заједничког* спаса брода и терета (а не само брода).⁵⁰⁾ Разлози добронамерног насукавања за заједнички спас могу да буду различити: бекство од прогонитеља, спречавање потонућа на велику дубину, избегавање стихијног разбијања о обалу и други. Правно није значајно да ли би се брод и без капетанове одлуке насукао.⁵¹⁾ Међутим, у случају кад би се брод и без капетанове одлуке насукао, намерно насукавање се сматра заједничком хаваријом, само ако се након тога одсуче и стави у пливајуће стање, са могућношћу да се поправи.⁵²⁾

Последице намерног насукавања - Насукавање увек изазива штете на броду, а врло често и штете на терету. Штета може да буде потпуна (тзв. губитак брода или терета, енг. *loss*) или делимична ("штета", енг. *damage*). Питање је да ли се у

48. Станковић П., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1979., *op. cit.*, с. 209.

49. Кривица трећег лица постоји кад, рецимо, лице задужено за безбедност пловидбе погрешно означи пловни пут (нпр. не упали светионик), или не одржава постојеће ознаке или кад непријатељски брод у рату одгура брод у плићак, где се овај насуче.

50. ЈАП 74, бр. V; Рајнско правило бр. XVIII.

51. Верзије ЈАП пре 1974. г. и старија законодавства нису признавала намерно насукавање као случај заједничке хаварије, ако би се брод насукао и без капетанове одлуке. Данас је могуће да насукавање буде заједничка хаварија и у том случају, ако га је капетан намерно извео, како би се, рецимо, избегле веће штете од оних услед стихијног насукавања (слично Јакаша Б., *op. cit.*, с. 86).

52. Тамбача Ладислав, Поморске хаварије (скрипта), Ријека, 1956, с. 38; Рајнско правило бр. XVIII.

поверилачку масу у ликвидацији заједничке хаварије мора да призна свака штета услед намерног насукавања, и кад је она, према приликама, могла да буде мања. Рецимо, капетан је насукао брод на неповољније место, од оног на које је иначе могао, чиме му је проузроковао веће штете, него што је требало. Да ли тада власници терета имају право да приговоре бродовласнику, да му се штета на броду треба да урачуна у поверилачку масу само до износа вероватне (предвидиве) штете, која би настала да је капетан насукао брод на најповољнијем месту?⁵³⁾

Одговор треба да се потражи у испитивању *разумности* насукавања, као мере спашавања од заједничке опасности. Разумност постоји кад је разумна не само капетанова одлука да се подухват спасе наукавањем, него и кад је разуман начин извршења те одлуке. Ако је неразумна била сама одлука о насукавању, нема заједничке хаварије, јер није испуњен један битан услов за њу. Ако је одлука била разумна, али је неразуман био само начин њеног спровођења у пракси, заједничка хаварија постоји, али не у пуном обиму штете на броду. Тада, у поверилачку масу улази само предвидива штета на броду, која би настала, да је капетан насукао брод на најповољнијем месту. Остатак штете (вишак) сноси сам власник брода или лице које је криво за опасност, због које се брод намерно насукао.

Поред штета на броду, намерно насукавање обично изазива и штете на *ишереџу*. Оне могу да настану услед самог насукавања (нпр. рушење насланог терета и његова ломљава услед трзаја изазваним ударом бродског корита о тло, влажење услед продора воде кроз расцеп у трупу, ...), али и услед мера поводом насукавања (нпр. бацање или искрцај терета ради олакшања брода).⁵⁴⁾ У заједничку хаварију се признају сви трошкови (нпр. искрцаја терета, горива, залиха, закупа тегленица или копнених складишта, поновног укрцаја), као и штете (нпр. уништење због бацања терета, или оштећење терета при искрцају) учињени поводом насукавања.⁵⁵⁾ Нужно је да су мере поводом насукавања предузете с дужном пажњом, према околностима случаја, и да су разумне. У супротном нема заједничке хаварије.

ОДСУКАВАЊЕ (енг. *refloating*, фр. *renflouement*) - Насукавању, које није изазвало физичку пропаст брода, нужно следи одсукавање, ако је исплативо, уз урачунавање трошкова одговарајућих поправки. Одсукавање је укупност радњи којим посада насуканог брода, сама или уз помоћ спасиоца, извлачи брод из плићака, стављајући га у пливајуће стање.

Мере - У одсукавању се предузима низ мера, при чему се увек иде од јефтинијих, лакших и једноставнијих, али неефикаснијих, ка сложенијим, тежим и скупљим, али делотворнијим. Обично се најпре сачека да наиђе повољна плима (односно водостај), те се одсукавање покушава, ако је икако могуће, без растеређивања брода, уз пун погон његових машина. Ако то није могуће, онда се брод растеређује, прекрцајем терета (дела или целог), залиха и опреме на брод-

53. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 87.

54. В. "Одсукавање".

55. ЈАП 74, бр. VII.

ске чамце или изнајмљене тегленице. Ако ни то не успе, позивају се у помоћ тегљачи и други спасиоци. Често одсукавање успева само уз искрцај целог терета и уз свеукупне напоре насуканог брода и спасилаца.⁵⁶⁾

Кад постоји заједничка хаварија? - Одсукавање је случај заједничке хаварије само кад је предузето, због тога што је насукан брод у опасном положају, тако да прети насутпање још већих штета на њему и терету. У пракси је најчешће случај да је насукан брод у опасном положају. Међутим, могуће је да непосредне опасности нема, не само за терет, него ни за брод (нпр. насукан је на пешчаном или блатњавом дну, уз врло мала оштећења).⁵⁷⁾ Тада одсукавање није случај заједничке хаварије. Она не постоји ни кад је насукани брод са теретом у опасности, ако одсукавање није успело. То бива кад год, у покушају одсукавања, брод није стављен у пливајуће стање, него је само померен, или још више заглављен, или је проваљен, па је потонуо, и слично.⁵⁸⁾ Најзад, одсукавање није заједничка хаварија, ни кад је успело, ако у часу његовог предузимања није постојао заједнички пловидбени подухват. То бива онда кад је он прекинут вољом овлашћеника терета (власника или крцатеља). Они имају право да "развргну" заједнички пловидбени подухват, не чекајући одсукавање.⁵⁹⁾ Кад приме вест да се брод насукао, одмах могу да искрцају свој терет, ради његовог превоза до одредишта другим бродом или другом врстом превозног средства. Тада у заједничку хаварију улазе само штете и трошкови на броду и терету до тренутка искрцаја, ако су испуњени услови за њено постојање.

Штете и трошкови - Готово свако одсукавање оштећује брод. Штете на броду су пре свега на његовом кориту (труп, нпр. огреботине, улубљења, напрснућа, па и парања и проваљивања), али могу да буду и на машинама, због њиховог пренапрезања, као и на другим његовим деловима или опреми.⁶⁰⁾ Штете, међутим, често погађају и терет. Он нарочито може да се оштети услед трзаја при напорима за одсукавање, или у руковању при његовом искрцају или прекрцају, или због бацања са брода, ради хитног олакшања брода.⁶¹⁾ Све те штете на броду или терету надокнађују се по правилима заједничке хаварије.⁶²⁾

У пракси ликвидатора посебан проблем су штете на бродском *корићу*, нарочито на делу испод површине воде. Такве штете се врло тешко *разграничавају* од штета изазваних насукавањем. Њихово разграничење је нужно и правно значајно, кад насукавање није било намерно, тако да штете које је изазвало не спадају у заједничку хаварију. Без тог разграничења, власник брода би их, кроз допринос у одсукавању, као случај заједничке хаварије, преваљивао на влас-

56. Станковић П., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1979, с. 209.

57. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 88.

58. Савин Шпиро, Поморски пријевози, хаварије и осигурање, Ријека, 1951, с. 91.

59. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 89.

60. В. "Преопретећивање машина".

61. За штете при искрцају или прекрцају в. "Прекрцај" у оквиру случаја "Бацање са брода".

62. ЈАП 74, бр. V.

нике терета, у делу који је сразмеран вредности терета у укупној вредности подухвата. Тиме би му се омогућило правно неосновано обогаћење на штету власника терета. За разграничење узрока штета на труп од великог значаја је налаз вештака и тачан опис радњи и покрета, који су предузимани у одсукавању, као и врсте терена на ком се брод насукао.

Нужно је да штете у одсукавању настану као нужна последица *разумних* мера. Њихов вишак на *броду*, преко граница разумности, сноси сам бродар. Ако су настале штете на *шперицу* услед бродаревих неразумних мера, овлашћеници терета су, ипак, дужни у ликвидацији да допринесе и за њихов вишак, преко граница разумности. Међутим, пошто га плате, имају право регреса од бродара, јер је за њега крив и, тиме, одговоран по општим правилима грађанског права.

Осим штета, одсукавање често изазива *шрошкове*. То су трошкови ради олакшавања брода, због искрцаја терета, залиха или опреме, као и трошкови спасиоцима (награда), ако је оно било успешно. Ти трошкови се накнађују по правилима заједничке хаварије од свих учесника пловидбеног подухвата.⁶³⁾ Трошкови спашавања у одсукавању се признају у заједничку хаварију, само ако су учињени као вољни чин лица овлашћеног да поступа у име бродара. То значи да његов капетан на броду, заменик капетана или пловидбени агент мора да закључе уговор са спасиоцем. У супротном, без тог уговора, или ако уговор није закључио бродар лично или од њега овлашћено лице (него нпр. овлашћеник терета) трошкови спашавања нису заједничка хаварија.⁶⁴⁾

ПРЕОПТЕРЕЂИВАЊЕ МАШИНА (енг. *damage to machinery and boilers*, фр. *forcement de machines et de chaudières*) - Током пловидбе, у изузетним опасностима, а нарочито при одсукавању, бродске машине могу да се намерно употребљавају преко граница своје техничке издржљивости (преоптерећују), ради савладавања препрека и спашавања. Услед преоптерећивања могу да претрпе штету: квар машина, лом осовине, оштећење, уништење или отпадње пропелера, напрснуће котлова услед прегревања, отпадање сидра, откидање ланца, оштећење другог дела брода или његове опреме. Ако је то учињено за заједнички спас подухвата, настале штете би требало да се покрију по правилима заједничке хаварије.⁶⁵⁾

ЈАП 74 - Штете услед преоптерећивања бродских машина уређене су на посебан начин у *ЈАП 74* (правило VII), при чему се одступа од општих правила о заједничкој хаварији. Она разликују две ситуације, у којим долази до пренапрезања машина: 1) одсукавање, 2) пловидба.

63. *ЈАП 74*, бр. VIII; в. "Прекрцај" у оквиру "Бацања са брода". Занимљиво је да Рајнска правила садрже посебно поглавље под насловом "Одсукавање" (правило XX), али да ту уређују трошкове спасавања уопште, као случај заједничке хаварије.

64. Јакаша Б., *op. cit.*, ц. 96.

65. Историјски, у време једрењака, овом случају заједничке хаварије одговарало је пренапрезање, парање или губитак једара, као и ломљење јарбола. Чак су га уређивала *ЈАП* из 1950. г. као посебан случај заједничке хаварије (правило VI). Данас је он готово искључен, због реткости теретних бродова на једра, те га *ЈАП 74* не помињу.

Пренапрезање у одсукавању - Прва ситуација је кад је брод био насукан у опасном положају, па је намерно пренапрезао своје машине ради одсукавања. Тада се штете услед пренапрезања признају бродовласнику у заједничку хаварију на свим машинама и котловима брода. Да би се те штете признале у заједничку хаварију мора да се испуне четири посебна услова, поред општих услова заједничке хаварије: 1) брод мора да је насукан у опасном положају (намерно или ненамерно), 2) да је пренапрезање учињено намерно, ради одсукавања, 3) уз свест о ризику могућности оштећења машина и 4) да је штета настала баш услед пренапрезања (узрочна веза).⁶⁶⁾ Штете на осталим деловима брода и на терету при одсукавања надокнађују се по правилима која важе за одсукавање и за заједничку хаварију уопште.

Пренапрезање у пловидби - Ако је брод у пливајућем стању (током пловидбе), онда се у заједничку хаварију уопште не признају штете на *погонским* машинама и котловима (енг. *propelling machinery and boilers*), до којих је дошло услед пренапрезања, макар да је то учињено ради заједничког спаса брода и терета. ЈАП 74 (правило VII) искључују из заједничке хаварије само штете на погонским машинама и котловима. Због тога је пракса, тумачењем на основу разлога супротности, закључила да се штете на *осијалим* машинама и деловима брода (помоћни мотори, пумпе, агрегати, инсталације, кормиларски уређај и друго), услед преоптерећивања, убрајају у заједничку хаварију, макар да је брод у пливајућем стању.⁶⁷⁾ Наравно, потребно је да су испуњени општи услови заједничке хаварије.⁶⁸⁾

Разлози - Искључење штета на погонским машинама брода из заједничке хаварије, настале услед пренапрезања у пловидби, правда се низом разлога. Прво, бродске машине морају да су такве грађе, израде и стања да могу да одоле и највећим напорима у пловидби, јер им је пловидба сврха којој редовно служе. Штете због њиховог пренапрезања у пловидби не могу да буду заједничка хаварија, јер није испуњен услов изванредности догађаја, макар и у највећим олујама. Изванредност, међутим, постоји кад је брод насукан, јер пренапрезање машина ради одсукавања јесте њихова изванредна употреба, пошто нису намењене одсукавању, већ пловидби.⁶⁹⁾ Друго, изузетно је тешко, а често и немогуће, раздвајање штета на машинама, насталим изванредним напорима током пловидбе, од оних насталих услед дотрајалости током редовне употребе.⁷⁰⁾ Треће, бродар је

66. Штете на машинама настале услед лошег или нестручног руковања, или услед њиховог лошег стања и одржавања, не признају се у заједничку хаварију, јер нису настале услед преоптерећивања (Слично Јакаша Б., *op. cit.*, с. 92).

67. Станковић П., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1979, с. 209.

68. Супротно овом тумачењу праксе, учесници конференције у Хамбургу 1974. г. хтели су да искључе све штете на броду у пливајућем стању, ако су настале преоптерећивањем машина (Јакаша Б., *op. cit.*, с. 91).

69. Овај став су упорно заступили представници Британије и Норвешке на конференцији у Хамбургу 1974. г., где је усвојен важећи текст ЈАП.

70. Јанковец И., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1998, с. 208.

дужан да сноси штету на погонским уређајима брода током пловидбе, као професионални ризик своје делатности, као што га носе сви професионалци у својим делатностима.⁷¹⁾

Осџоравање - Има и противника данашњег правног уређивања случаја прептеређивања машина. Они тврде да би у заједничку хаварију требало да се признају све штете на машинама услед њиховог пренапрезања у сврху заједничког спаса, без обзира да ли је брод насукан или плови. Битно је само да су испуњени сви општи услови за заједничку хаварију. Приговор да док брод плови никакав догађај не може да буде довољно изванредан за напрезање бродских машина једноставно није тачан. Тај приговор углавном има у виду пловидбене опасности, као што су временске непогоде и водена струјања. Међутим, до прептеређења машина може да дође и због других опасности, као што је бежање од непријатеља у рату, што је свакако довољно изванредан догађај.⁷²⁾ Ово мишљење је остало мањинско, јер омогућава бродарима злоупотребе према корисницима бродова.

УПОТРЕБА ТЕРЕТА, БРОДСКЕ ОПРЕМЕ И ЗАЛИХА КАО ГОРИВА (енг. *cargo, ship's materials and stores burnt for fuel*, фр. *marchandises sacrifies comme combustible*) - Ако броду понестане горива током пловидбе, могуће је да се употребе као гориво ствари, које су се на њему затекле, како би допловио до најближе луке, где би могао да се снабде горивом за наставак путовања. Ствари које могу да се употребе као гориво могу да буду терет или бродска опрема или залихе. Ако су те ствари употребљене као гориво намерно, ради заједничког спаса брода и терета, онда постоји случај заједничке хаварије.⁷³⁾ У супротном, ако таква употреба није била нужна, јер подухват није био угрожен због нестанка горива, него је то учињено само ради олакшања његовог окончања или убрзања пловидбе, заједничка хаварија не постоји.⁷⁴⁾ Рецимо, уместо да је сагорео терет, капетан је могао да развије једра (кад њима брод располаже), или да позове и сачека други брод, који плови у близини, како би од њега купио или позајмио гориво до најближе луке, или да позове тегљач да га отегли до оближње луке, где би се снабдео потребним горивом.

Исџоријати - Употреба терета као горива сигурно није постојала у време пловидбе једрењацима. Она се јавила тек са појавом парних бродова на чврсто гориво (пре свега, на угаљ, али и на ђумур, кокс, дрво), јер су га прилично трошили. Могуће да је у то време била релативно чест случај заједничке хаварије, нарочито када се због изванредних околности путовање одужило (нпр. због јаког ветра или водене струје у прамац, због чега је брод морао знатно више горива да троши, или због заобилажења изненадног ратног подручја). Тада би парни бродови могли, пре завршетка путовања, да истроше сав угаљ, који су понели као

71. Станковић П., Поморске хаварије, с. 32.

72. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 90.

73. ЈАП 74, бр. IX.

74. D'Arcy L., *op. cit.*, с. 120.

погонско гориво, оставши да беспомоћно плутају на отвореном мору. Да би спасао брод и терет, капетан би једино могао да нареди, да се ложи терет, ако је подобан за то, или делови брода и његове опреме (нпр. дрвене греде, ограде, преграде, јарболи, патоси). Техничким усавршавањем бродова и њиховим преласком на нафту, гас или уранијум, могућност употребе терета као горива знатно се смањила, због мање потрошње и простора, који та горива заузимају на броду, али и због тачнијег предвиђања њихове потрошње. Та могућност и даље постоји само у подухватима где бродови превозе терет, који може да му послужи као гориво, у случају да му оно понестане.⁷⁵⁾

Поверилац - Ако брод сагори део *џерейџа*, ради заједничког спаса, кад му је понестало гориво, оштећеник је власник тог терета. Тада он има право да му се штета надокнади доприносом осталих учесника подухвата (бродовласника и власника осталог терета), с тим што и сам мора да сноси део губитка, који је сразмеран умањењу вредности целог подухвата. Ако је брод сагорео какву *ојрему* или своје *залихе* (што је данас технички готово немогуће), ради заједничког спаса, поверилац на допринос у заједничкој хаварији је власник жртвованих ствари. То може да буде бродар, власник брода, ако је лице различито од бродара, па и треће лице, које је власник жртвоване опреме или залиха, кад оне нису биле својина бродара односно власника брода. Дужници у заједничкој хаварији су власници спасеног терета, с тим што и власник жртвованих ствари сноси сразмеран део штете.

Предмет жртвовања - ЈАП 74 (правило IX) изричито уређују, као случај заједничке хаварије, само употребу бродске опреме и/или залиха као горива. Употребу терета у ту сврху не помињу. Ипак, сви се слажу да је заједничка хаварија и намерно сагоревање терета за заједнички спас, ако су испуњени *ојшши* услови за њено постојање. Неслагање постоји само око додатног услова, који ЈАП поставља за признавање сагоревања опреме и залиха у заједничку хаварију. Тај услов је да је брод на почетку путовања био снабдевен довољном количином горива. Једни тврде да се тај услов тражи само код сагоревања опреме и залиха,⁷⁶⁾ а други да се он тражи и код сагоревања терета, иако није изричито предвиђен.⁷⁷⁾

Терет - Ако је терет употребљен као гориво, поверилац у заједничкој хаварији је његов *власник*, јер је он оштећено лице. По општим правилима, заједничка хаварија постоји и кад је неки од учесника крив за опасност, која је била повод за предузимање чина заједничке хаварије.⁷⁸⁾ Ако брод није имао довољно горива, онда је бродар крив за заједничку хаварију. Сматра се да због тога брод није био способан за пловидбу, а оспособљавање брода је искључива дужност бродара. Упркос бродаревој кривици у том случају, оштећени власник терета има право на доприносе од осталих учесника (укључујући и бродара). Остатак штете, који

75. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 75; Станковић П., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1979, с. 211.

76. Јанковец И., Саобраћајно право, ред. Царић С., с. 1998, s. 208; Holman Н., *op. cit.*, с. 596.

77. Трајковић М., *op. cit.*, с. 252; Станковић П., Саобраћајно право, ред. Царић С., с. 210.

78. ЈАП 74, правило Д.

није надокнадио у заједничкој хаварији, има право да надокнади од кривог бродара, по правилима о одговорности у превозу. И остали учесници, који су платили оштећенику доприносе, имају право регреса према бродару.

Кад би се, посебним правилом, као додатан услов за заједничку хаварију у случају употребе терета као горива, тражило, да је брод био снабдевен довољном количином горива, заједничка хаварија не би постојала у случају кад ту количину брод не би имао. Тада оштећеник не би имао право на обештећење по правилима заједничке хаварије од свих њених учесника. То би за њега, као корисника бродског превоза било неповољно, јер би могао да се обештети само од кривог бродара. Бродари често, посебним клаузулама у уговорима о превозу, искључују или ограничавају своју одговорност, што оштећеном власнику утрошеног терета може да отежа или онемогући обештећење. Због заштите корисника превоза, ЈАП 74 не постављају као додатан услов за заједничку хаварију у овом случају довољну снабдевеност брода горивом. Оправдање оштећениковог права на допринос према осталим учесницима подухвата, који нису бродар (власници неутрошеног терета на броду), налази се у чињеници, да је његов терет утрошен за спас и њиховог терета.⁷⁹⁾

Терет сме да се употребљава као гориво само док је то нужно за спас подухвата. Нужност престаје у часу доласка брода у прву погодну луку, где може да налије гориво.⁸⁰⁾ Утрошак терета преко те границе нужности, пада искључиво на бродара, као посебна хаварија.

Бродска опрема и залихе - Потреба за заштитом корисника превоза, додатним условом о снабдевености брода горивом, не постоји у случају кад је бродар употребио бродску опрему или залихе као гориво, ради заједничког спаса. Тада се ради о бродаревим стварима, тако да је он у том случају поверилац у заједничкој хаварији према осталим учесницима подухвата (корисницима превоза, власницима терета). Ако би му се допустило право на доприносе у заједничкој хаварији, и кад није брод снабдео довољном количином горива, омогућило би му се да своју штету, за коју је сам крив, превали на остале учеснике подухвата и, тиме, да се неосновано обогати на рачун власника терета. То би посебно било могуће, због клаузула о недоговорности у уговорима о превозу, које је закључио са овлашћеницима терета. Због тих клаузула, они не би имали право на регрес од бродара за плаћене доприносе. Отуда, ради заштите корисника бродског превоза (у овом случају дужника у заједничкој хаварији), ЈАП 74 постављају бродару додатан услов за његово право на допринос у заједничкој хаварији. Тај услов је да је брод био снабдевен довољном количином горива на почетку путовања. Ипак, не тражи се да је брод имао горива за цео пут. Довољно је да је имао горива да доплови до прве луке на том путу, где је намеравао да гориво долије.⁸¹⁾

79. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 75.

80. Исто, с. 76.

81. Исто.

Одбишак - Од цене (вредности) изгорелог терета, опреме или залиха (тј. од штете) одбија се цена оне количине горива, која је недостајала да брод доплови до прве погодне луке. Тај мањак горива не улази у поверилачку масу заједничке хаварије, ради надокнађивања од свих њених учесника. Његова цена (вредност) спада у редовне трошкове пловидбе, које бродар мора сам да сноси, уместо да их преваљује на остале учеснике подухвата. Цена мањка горива на броду одређује се према његовој текућој цени у последњој луци, у којој је брод пре хаварије пристао, и то у време испловљавања из те луке.

Мањак се одређује у висини разлике количине горива коју је брод стварно имао, кад је пошао на пут, а која је била недовољна, и количине горива коју је морао да има, да би се сматрало да има довољно горива. Довољност горива се процењује према околностима случаја. То је свакако предвиђена количина горива коју је брод требало да потроши током пловидбе на уговореном путовању, укључујући и уобичајене резерве. Ту се узимају у обзир, поред уобичајене потрошње бродских мотора, и низ других чињеница, као што је дужина путовања, годишње доба, морске струје (одн. ток реке) на предвиђеној рути (да ли се плови уз или низ струју), могуће опасности и друго. При томе, довољност се не цени према количини горива, коју је брод морао да има на почетку путовања за цео пут, него према количини коју је морао да има у последњој луци, из које је испловио, до прве следеће луке у којој је требало да стане, да би му се гориво наточило.⁸²⁾

Редослед жртвовања - Кад броду понестане горива током пловидбе, тако да не може да доплови до луке, у којој је планирано да се гориво наточи, за капетана може да се јави питање избора предмета жртвовања. Да ли прво да почне са жртвовањем делова брода (опреме и залиха), будући да су они бродареве ствари, или прво да почне да употребљава терет као гориво, будући да су делови брода обично важнији за опстанак пловидбеног подухвата? Начелно, капетан је дужан да настоји да што блажим жртвама спасе подухват. Због тога одговор на питање избора предмета жртвовања зависи од околности сваког појединог случаја. Избор првенственог предмета жртвовања био је практично знатно битнији у време парних бродова, него данас. Данас је технички готово немогуће да бродски погон може да користи и течно (нпр. нафта, која је терет) и чврсто гориво, у ком облику се обично налазе опрема и залихе брода.⁸³⁾

ОСТАЛИ СЛУЧАЈЕВИ - Објашњени случајеви заједничко-хаваријских штета толико су типични, да су изричито уређени Јорк-антверпенским правилима. Поред њих, често наступају и други случајеви, који њима нису предвиђени.

Продаја шереџа ради наставка путовања постоји кад је капетан принуђен да прода део терета, како би наставио започето путовање. Данас је овај случај готово искључен, јер је капетан технички у могућности да из сваког места брзо ступи у везу са бродаром, ради доплате недостајућих средстава за завршетак путовања. Ипак, то је могуће, кад се брод, по захтеву повериоца, заплени у одређеној лу-

82. Исто, с. 94.

83. Исто, с. 76.

ци (забрањен му је излазак), а ни бродар ни овлашћеници терета нису вољни да дуг измире. Разлог немогућности да се настави путовање није значајан. Битно је само да је немогућност настављања путовања изванредна опасност, која прети целом пловидбеном подухвату (и броду и терету). Бродар се увек сматра кривим, за немогућност наставка путовања, јер је он дужан да сноси све трошкове пловидбеног подухвата, како би омогућио његов завршетак. Отуда, након ликвидације заједничке хаварије, овлашћеници терета имају право регреса од бродара за плаћене доприносе. Осим тога, они имају право да, пре продаје, узму свој терет са брода, ради његовог превоза до одредишта другим средством. На тај начин спречавају наступање заједничке хаварије, јер прекидају заједнички пловидбени подухват. У то време заједничка опасност још није наступила, нити је капетан учинио жртву, тако да њихова обавеза доприноса у заједничкој хаварији није ни настала. Ако плате возарину бродару, капетан не би имао право, по основу бродарева залог на терету, да одбије издавање терета, само да би омогућио предузимање чина заједничке хаварије његовом продајом.⁸⁴⁾

Квар ипереја због продужења путовања постоји, као случај заједничке хаварије, кад је капетан намерно продужио путовање, због изванредне заједничке опасности, тако да се терет током продужења покварио. Рецимо, након отпочињања путовања, на једном делу планираног пута неочекивано избију ратна дејства, тако да је брод био принуђен да их издаље заобиђе, продужавајући утврђену руту. Ако услови из заједничке хаварије нису испуњени (нпр. капетан је скренуо у неку луку, да би брод надопунио теретом и тиме више зарадио), квар терета је посебна хаварија.⁸⁵⁾

Жривовање сидара или ланаца је случај заједничке хаварије само кад је оно учињено у заједничкој опасности ради спаса брода и терета. Они су делови бродске опреме, који се најчешће жртвују у заједничкој хаварији. Има неколико ситуација, у којим се традиционално сматра да је жртвовање сидара и ланаца заједничка хаварија. Ипак, најзначајније су две. Прво, ако се сидро тако закачи за дно, да расположивим средствима није могуће да се извуче, а наступа опасност за брод и терет (нпр. олуја), капетан може да нареди да се пререже ланац и напусти сидро, како би се брод ослободио. Штета, у вредности напуштеног сидра и за њега закаченог дела ланца, ликвидира се по правилима заједничке хаварије.⁸⁶⁾ Друго, ако се сидро откачи и падне у море, постоји посебна хаварија. Међутим, ако се деси да се у олуји сидро олабави и испадне из свог лежишта у бродском трупу, тако да опасно удара у оплату, претећи да је пробије и тиме потопи брод, одсецање

84. Исто, с. 81.

85. Упоредна судска пракса је несклона да овај случај призна као заједничку хаварију (Јакаша Б., *op. cit.*, с. 82).

86. Има мишљења да заједничка хаварија у овом случају постоји само ако би сидро иначе, да није било опасности, могло да се откачи од дна и извуче из воде. Ако то никако није било могуће, оно је и иначе било изгубљено, тако његов губитак представља посебну хаварију за бродара (Јанковец И., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1998, с. 209).

таквог сидра, са припадајућим делом ланца, свакако је случај заједничке хаварије, јер је учињено за заједнички спас.⁸⁷⁾

Ненаменска ујошреба бродске опреме и шереџа постоји кад год се, у сврху заједничког спаса, бродска опрема или терет намерно ненаменски употребљавају. Тако се штетом у заједничкој хаварији сматрају изгубљени чамци за спасавање или њихова оштећења, ако су коришћени за прекрцај терета, у покушајима одсукавања брода, или уништени или оштећени делови терета, који су набацивани преко пукотина у трупу, ради спречавања продирања воде, и друго.⁸⁸⁾ Ако су, међутим опрема или делови терета већ били оштећени дејством опасности, па су ненаменски употребљени или су коначно жртвовани за заједнички спас, сматра се да се ради о посебној хаварији.⁸⁹⁾

Жртвовање шереџа нејријатељу постоји кад капетан одлучи да терет (у целини или делимично) преда непријатељу, како га овај не би гонио, или како би га пустио, ако га је већ ухватио. Таквом нагодбом или откупом спашава бар део подухвата (нпр. брод и преостали терет, или само брод), који би иначе могао у целости да изгуби.⁹⁰⁾

ХАВАРИЈЕ ТРОШКОВИ (енг. *general average expences*, фр. *avaries-frais*) - Заједничко-хаваријски трошкови обухватају случајеве, у којим се ствари заједничког подухвата физички не оштећују, већ се ради његовог спаса, плаћају новчане суме (трошкови). Заповедник брода или друго овлашћено лице их плаћа у интересу више учесника подухвата, ради избегавања штете од неподвижних околности у пловидби. Ако штете и настану у овим случајевима, оне су само узгредне. Оне се обично признају у заједничку хаварију, ради заједничког сношења у ликвидацији.⁹¹⁾

Да би се одређени трошак признао у заједничку хаварију, мора да испуни све опште услове, који се траже за њено постојање. У супротном, бродар би могао да превали неки трошак на све учеснике подухвата, који би, иначе, морао сам да сноси. Опште је начело да трошкове путовања брода и све предвидиве трошкове очувања терета током путовања сноси бродар, јер се сматра да су урачунати у возарину. Бродар је дужан да сноси и ванредне трошкове путовања (нпр. трошкови поправке брода), јер је то његов професионални ризик. Отуда се у заједничку хаварију признају само трошкови учињени услед изванредног догађаја, који испуњава услове да буде заједничка хаварија (нпр. одсукавање, спашавање, непланирано склањање у неку луку).

87. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 84.

88. Станковић П., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1979, с. 210.

89. ЈАП 74, бр. IV. О разлозима против овог правила в. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 82.

90. Rodiere R., *op. cit.*, с. 418.

91. Грађански-правно гледано, и трошкови су облик штете, и то стварне (не измакле користи), јер умањују постојећу имовину њиховог платиоца (Слично Јакаша Б., *op. cit.*, с. 41 - 42). Трошковима се не сматрају само новчани издаци, које је капетан заиста платио, већ и они, које још није платио другим лицима за учињене услуге, али се обавезао да плати (Станковић П., *op. cit.*, с. 207).

Типични случајеви хаварија трошкова су: 1) трошкови склоништа, 2) трошкови спашавања, 3) замењујући трошкови, 4) остали трошкови.

ТРОШКОВИ СКЛОНИШТА (енг. *expences at port of refuge*, фр. *frais de relache*) - Склониште је свако изванредно и на путовању непредвиђено место уз обалу, у коју је брод принуђен да пристане, било ради извршења потребних поправки, или ради избегавања опасности, у циљу очувања брода и терета.⁹²⁾ То је најчешће нека лука (одн. пристаниште), иако може да буде и било које друго место, подобно да се заштите брод и терет од заједничке опасности (нпр. неуређени залив, увала или мореуз). Битно је само да је оно изван планиране руте за пловидбу или пристајање. То може да буде и полазна лука (лука укрцаја), ако је брод због изванредне опасности морао у њу да се врати, након испловљавања.⁹³⁾

Скретање са утврђене пловидбене руте ствара бродару веће трошкове, него што би их иначе имао, јер се путовање продужава. Ако се скретање учини ради спаса и терета, а не само брода (значи, у интересу и власника терета), сматра се да постоји заједничка хаварија у висини вишка трошкова путовања, које је продужење изазвало.⁹⁴⁾ Нужно је да опасност, од које се брод склања, није узрок-овао бродар, јер онда његови трошкови нису заједничка, већ посебна хаварија, коју сам сноси.⁹⁵⁾

Врсте трошкова - Склањање брода може да изазове три врсте трошкова. То су трошкови: 1) продуженог путовања, 2) руковања теретом, 3) поправки. ЈАП 74 их уређује низом правила (бр. X - XII). Не мора сви трошкови да се стекну у истом случају. Увек наступају трошкови продуженог путовања, а трошкови руковања теретом и трошкови поправки ређе, јер за њима често нема потребе (нпр. брод није у квару, или је подухват прекинут).

Продужено путовање - Продужетак путовања увек постоји кад брод избегава заједничку опасност скретањем са утврђене пловидбене руте у какво склониште. Продужење обухвата путовање од скретања брода са планиране руте пловидбе до склоништа, боравак у њему и путовање из склоништа до повратка на планирану руту пловидбе. Током тог путовања настају трошкови: 1) уласка брода у склониште, 2) боравка и 3) изласка из њега, 4) трошкови горива и мазива, као и 5) трошкови плата и издржавања посаде.

1) Трошкови *уласка* брода обухватају пре свега трошкове путовања брода до склоништа (нпр. гориво, мазиво). Ако је склониште нека лука, у њих спадају и трошкови пилотаже, јер је она по прописима у лукама обично обавезна, а трошкови тегљења, само ако је било нужно. Осим тога, и таксе које се наплаћују за улазак у луку и повез брода спадају у трошкове уласка, који се накнађују у зајед-

92. Слично Савин Ш., *op. cit.*, с. 88.

93. Јанковец И., Саобраћајно право, ред. Царић С., с. 209.

94. Данас су трошкови склоништа најчешћи случајеви заједничке хаварије. Они обухватају око 45% свих случајева заједничке хаварије у светском поморству (Станковић П., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1979, с. 210).

95. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 101.

ничкој хаварији. Капетан мора да поступа разумно у избору склоништа, настојећи да оно буде сигурно, а што јефтиније. То значи да оно није увек увек најближа лука, у коју је успаничени капетан упловио ради склањања од опасности, ако у њој не може да обави неопходне оправке ради наставка путовања, а околности су допуштале да се брод склони у другу луку, где су те оправке могуће.⁹⁶⁾

Могуће је да је *нежно*, да се брод мора да *премесити* у другу луку, јер не може да се поправи у изабраном склоништу. Такво премештање изазива нове трошкове, као што је гориво до друге луке, тегљење, ако је брод неспособан да сам плови, плате посади за време премештања и друго. Ти трошкови се, такође, признају заједничку хаварију, на терет свих учесника подухвата. Осим њих, и трошкови привремених поправки у изабраном склоништу, како би се брод оспособио за премештање до луке за оправку, признају се у заједничку хаварију.⁹⁷⁾ Има мишљења да трошкови премештања јесу заједничка хаварија, не само кад брод није могао да се поправи у изабраном склоништу, него и кад је могао, али су трошкови поправки у другом месту били знатно нижи, упркос трошковима премештања.⁹⁸⁾ Сматра се да је такав премештај разуман чин.

2) Трошкови *боравка* обухватају таксе које луке наплаћују бродовима укотвљеним на њиховом подручју (нпр. таксе за сидриште, за вез и слично). Ових трошкова нема, ако се брод склонио у место које није уређена лука (нпр. природан залив). Осим такси, бродар је дужан да за време боравка у склоништу даје плате посади и да их издржава (храна, вода и друго). И ти трошкови се сматрају заједничком хаваријом, али само док је било нужно. Нужност постоји до престанка опасности, због које се брод склонио, а ако се брод оправљао, до завршетка оправке. Ако је брод у склоништу поправљан, трошкови бродара за боравак брода (тј. његовог погона, плате и издржавање посаде и лучке таксе) не признају се у заједничку хаварију, ако поправка брода није заједничка хаварија.⁹⁹⁾

3) Трошкови *изласка* из склоништа признају се у заједничку хаварију, само ако је брод наставио путовање са својим првобитним теретом, или бар једним његовим делом.¹⁰⁰⁾ У супротном, не постоји више заједнички пловидбени подухват, те ни трошкови испловљавања не могу да буду заједничка хаварија. Ако је брод наставио путовање само са делом првобитног терета, онда само тај део бива оптерећен доприносом у заједничку хаварију за трошкове испловљавања. У трошкове изласка брода из склоништа спадају трошкови пилотаже, тегљења и други трошкови аналогно трошковима уласка брода у склониште од часа поласка из склоништа до повратка на првобитну пловидбену руту.¹⁰¹⁾

4) *Гориво и мазиво* се надокнађује у заједничкој хаварији у количини утрошеног вишка, у односу на количину коју би брод потрошио да није било скл-

96. Исто, с. 105.

97. ЈАП 74, бр. X, ст. а, тач. 2.

98. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 106.

99. ЈАП 74, бр. XI ст. б. тач. 4. и 5.

100. ЈАП 74, бр. X, ст. а.

ањања. Гориво и мазиво које је брод потрошио у склоништу ради оправке, која није заједничка хаварија, не сматра се заједничко-хаваријским трошком.

5) *Плаће и издржавање посаде* обухватају две ставке трошкова: а) плате чланова посаде и б) трошкове њеног издржавања. Трошкови *издржавања* су посебна ставка само ако нису обухваћени платама, тако да се посебно исказују као приход посаде. Трошкови издржавања, пре свега, обухватају исхрану посаде, али могу да се односе и на задовољавање других њених потреба. То су, рецимо, трошкови смештаја посаде ван брода, кад је она морала да буде искрцана (нпр. са насуканог брода), или трошкови лечења појединих чланова посаде, кад су се разболели или повредили услед предузимања радњи у заједничкој хаварији. Посада у нашем праву обухвата капетана, све официре и друге чланове (нпр. морнаре, машинисте, кувар ...).

Трошкове плата и издржавања посаде редовно сноси бродар, јер су укључени у возарину. Ипак, ако је путовање продужено због уласка брода у склониште, они падају на терет свих учесника подухвата, али само ако се и трошкови уласка у склониште сматрају заједничком хаваријом.¹⁰²⁾ Ово правило се оправдава тиме да бродар за време продужења путовања, због склањања од опасности, плаћа посаду не само у свом интересу, већ и у интересу свих учесника подухвата. Због тога је оправдано да му "помогну" својим сразменим доприносима. У заједничку хаварију улазе плате и трошкови издржавања чланова посаде, без обзира да ли су у радном или уговорном односу са бродаром.

Бродару се признају трошкови плата и издржавања посаде у заједничкој хаварији само док је то нужно. То значи да они улазе у заједничку хаварију до повратка брода на утврђену пловидбену руту. Ако је брод у склоништу *поправљан*, плате и издржавање посаде улазе у заједничку хаварију и за време "додатног задржавања" брода ради оправке, али само ако је квар, који се оправља, изазван чином заједничке хаварије.¹⁰³⁾ "Додатно задржавање" брода због оправке траје док се оспособи за пловидбу. Ако не буде оспособљен за пловидбу, оно траје до дана до ког је требало да буде оспособљен за пловидбу.¹⁰⁴⁾ Ако брод буде проглашен неспособним за пловидбу, плате и трошкови издржавања посаде признају се у заједничку хаварију само до дана тог проглашења, односно до дана завршетка искрцаја терета, ако је искрцај обављен после проглашења неспособности.¹⁰⁵⁾ Кад је капетан одустао од наставка путовања (тј. прекинуо путовање), плате и

101. Према енглеској судској пракси продужење путовања траје од скретања брода са пловидбеног пута, док се не врати на место пловидбеног пута на ком је скренуо у склониште. Ако се брод по изласку из склоништа не враћа на место скретања са пута, онда продужење, у повратку на утврђени пловидбени пут, траје док брод не превали раздаљину једнаку путу од места скретања са пута до склоништа (Lowndes & Rudolf, by J. T. Ellis, General Average, London, 1955, с. 697).

102. ЈАП 74, бр. XI, ст. а.

103. ЈАП 74, бр. XI, ст. б, тач. 2.

104. ЈАП 74, бр. XI, ст. б, тач. 1.

105. ЈАП 74, бр. XI, ст. б, тач. 3.

трошкови издржавања посаде улазе у заједничку хаварију до дана одустанка, односно до дана завршетка искрцаја терета, ако се одустало од путовања пре него што је терет искрцан.

Трошкови бродара за плате и издржавање посаде улазе у заједничку хаварију само ако су *разумни*. То се цени према околностима случаја. Свакако да ти трошкови не смеју битно да превазилазе уобичајене стандарде о њиховој висини у држави националности брода. На висину ових трошкова утиче и број чланова посаде. Тај број не би требало да буде несразмерно већи од уобичајеног броја, имајући у виду врсту брода и обим посла, који на њему треба да се обавља током одређеног путовања. Вишак трошкова преко те границе сматра се неразумним, тако да се не признаје у заједничку хаварију.¹⁰⁶⁾ Ако посада има мањи број чланова него што је прописани минимум, па прековремено ради, трошкови прековременог рада се признају у заједничку хаварију до висине трошкова плата и издржавања уобичајеног броја чланова посаде. Посебно се обраћа пажња на разумност трошкова смештаја и издржавања посаде ван брода (нпр. у хотелу), кад је у склоништу морала да буде искрцана, јер су они тада већи него кад је посада на броду.

Руковање џерейом - Трошкови руковања теретом у склоништу настају само кад је потребно његово померање ради заједничког спаса или наставка путовања. Померање може да буде на самом броду (премештање, преслагање) или са њега (искрцај). Искрцај терета укључује и његов превоз тегленицима до копна, ако је то нужно. Ако је терет искрцан, понекад је нужно да се ускладишти, па и осигура. Искрцани терет се увек поново укрцава и слаже на брод, осим кад је путовање прекинуто. Све те радње изазивају бродару одређене трошкове, које има право сразмерно да надокнади од осталих учесника подухвата у заједничкој хаварији, али само ако их је платио другим лицима за учињене услуге (нпр. лучким слагачима, складиштарима, осигурачима). Ако је неке од тих радњи (нпр. премештање, искрцај, поновни укрцај) обавила бродарева посада у оквиру својих редовних радних обавеза, бродареви трошкови за њихово извршење обухваћени су платама и трошковима издржавања посаде, те се не признају као посебна ставка у заједничкој хаварији.¹⁰⁷⁾ Правила о трошковима руковања теретом важе и за руковање бродским горивом и залихама, јер и они могу да буду предмет премештања, искрцаја, ускладиштења и поновног укрцаја.¹⁰⁸⁾

Да би се бродареви трошкови руковања теретом у склоништу признали у заједничку хаварију на терет свих учесника подухвата, мора да буду учињени или за заједнички спас или ради омогућавања оправке брода. Оштећење брода које се оправља, мора да је узроковано чином заједничке хаварије и да је оправка потребна за сигуран наставак путовања. У супротном, трошкови руковања теретом нису заједничка хаварија. Осим тога, они се не признају у заједничку хаварију ни

106. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 116, 117.

107. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 107, 108.

108. ЈАП 74, бр. X, ст. 6.

кад су учињени у сврху оправке брода, потребне за сигуран наставак путовања, ако је оштећење брода откривено тек у луци (укрцаја, пристајања или склоништа), а није изазвано незгодом, нити другом изванредном опасношћу.¹⁰⁹⁾ Тим ограничењем се спречава да бродар превали део својих трошкова редовног одржавања брода на кориснике превоза, позивањем на заједничку хаварију, због потребе наставак путовања.

Од општих правила о трошковима руковања теретом у склоништу изузета су два случаја. Први се тиче преслагања терета на броду. Трошкови преслагања терета на броду (нпр. поновно слагање, премештање са једног на други део брода), па и његовог искрцаја, нису заједничка хаварија, ако је потреба за преслагањем настала услед помицања терета током путовања. Сматра се да је бродар одговоран за сигуран смештај и слагање терета на броду, те да не сме да преваљује на кориснике накнадне трошкове настале због лошег смештаја и слагања. Ипак, и такви трошкови се сматрају заједничком хаваријом, ако су били нужни за заједнички спас.¹¹⁰⁾ Потреба заједничког спаса постоји, рецимо, кад је услед помицања терета током путовања, поремећена стабилност брода (нпр. опасно се накривио на једну страну, тако да може да се преврне). Ако је за трошкове преслагања бродар крив, овлашћеници терета, који су платили доприносе у заједничкој хаварији, имају право регреса од бродара.¹¹¹⁾ Други случај изузимања од општих правила тиче се трошкова ускладиштења и осигурања искрцаног терета, као и његовог поновног укрцаја и слагања. Они се признају у заједничку хаварију, само ако се и трошкови искрцаја истог терета признају у заједничку хаварију.¹¹²⁾

109. Наведено правило ЈАП о искључењу трошкова руковања теретом (премештања, искрцаја и др.) настало је услед спора у случају "Макис" из 1927. г. у Енглеској. Грчки брод, по имену "Макис", укрцао је у Бордоу товар дрва за Енглеску. При укрцају се поломила бродска самарица (део дизалице), а да сам брод није био оштећен. Оправка самарице је задржала брод у луци, након чега је из ње отпутовао са првобитним теретом. Током путовања, броду се покварио пропелер, те је отпловио у оближњу луку у Шербуру, ради оправке. Након и те оправке брод је завршио путовање. Бродар је сматрао да су овлашћеници терета дужни да сразмерно учествују трошковима како оправке самарице, тако и пропелера, тврдећи да се ради о заједничкој хаварији. Осигурачи терета су му то оспорили, тврдећи да трошкови поправке самарице не испуњавају услове из ЈАП-а. По њима, ни оправка пропелера није заједничка хаварија, јер је заједничка опасност за брод и терет, која је постојала на отвореном мору због квара пропелера, престала уласком брода у луку склоништа. У насталом спору, Енглески суд је делимично усвојио тужбени захтев бродара. Одбио му га је у делу за накнаду трошкова поправке самарице, али га је усвојио у делу за накнаду трошкова оправке пропелера, сматрајући да је она била потребна за наставак путовања (*Carver's Carriage of Goods by Sea, by Raoul P. Colinvaux, London, 1957, c. 1555, 1559*). Оваква пресуда је било повољна за бродаре, омогућавајући им да сразмеран део трошкова одржавања брода превале на кориснике превоза, подводећи их под заједничку хаварију. Да би се убудуће спречиле такве пресуде ЈАП су предвиделе поменуто ограничавајуће правило.

110. ЈАП 74, бр. X, ст. б. тач. 2.

111. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 108, 109.

112. ЈАП 74, бр. X, ст. ц.

Посебно се инсистира на разумности трошкова ускладиштења и осигурања искрцаног терета, јер се неразумни трошкови не надокнађују у заједничкој хаварији. Ту се тражи да је разумна сама одлука да се терет ускладишти и, евентуално, осигура, али и да ти трошкови не буду превисоки.¹¹³⁾

Прекид путовања је радња заповедника брода, којом одређује да се путовање из склоништа не настави. Начелно, сви трошкови у вези са склоништем, који су до прекида учињени, улазе у заједничку хаварију, под условом да су разумни и да је разумна капетанова одлука о прекиду. Она је разумна, ако је капетану, на основу свих му познатих чињеница, наставак путовања оправдано изгледао посебно опасним.¹¹⁴⁾ Његова одлука о прекиду путовања може да буде двојако мотивисана: а) објективним околностима (нпр. дуготрајна олуја, ратна дејства на пловидбеном путу), а пре свега кад је брод проглашен неспособним за пловидбу, макар и након покушане оправке; б) одустанком од даљег превоза од стране овлашћеника терета, уз захтев да им се терет врати. Тада се даљи односи између бродара и њих уређују по правилима о одустанку од уговора о превозу. У сваком случају, прекид путовања наступа само на основу капетанове одлуке, а не на основу одлуке овлашћеника терета, јер заједничка хаварија мора да буде заснована на вољи капетана или његовог заменика.

Прекид путовања може да "затекне" терет на броду, или ван њега, у копненом складишту. Ако се терет у часу прекида путовања налази *ван* брода, у копненом складишту, трошкови ускладиштења (складиштарина и други) признају се у заједничку хаварију само до дана "проглашења брода неспособним за пловидбу или одустајања од путовања" (тј. до дана прекида). Ако се терет тог дана налази *на* броду у заједничку хаварију се признају и трошкови искрцаја, иако је он уследио након престанка заједничког подухвата.¹¹⁵⁾ Трошкови искрцаја који се обавио пре прекида путовања, улазе у заједничку хаварију само ако је искрцај обављен у сврху наставак путовања и ако је био разуман (нпр. ради омогућавања оправки). Ако се искрцај обавио на захтев власника терета, јер је одустао од путовања, трошкови искрцаја нису заједничка хаварија. Одустанком је развргнут заједнички подухват, као битан услов заједничке хаварије. Трошкови искрцаја нису заједничка хаварија ни кад је искрцај обављен само у интересу терета (нпр. ради његовог превоза до одредишта другим возилом, или само ради његовог спаса, јер броду више није било помоћи), јер нема заједничког спаса.¹¹⁶⁾

Појравке - Трошкови поправки брода спадају у заједничку хаварију само кад су његова оштећења узрокована чином заједничке хаварије. Трошкови оправки

113. Рецимо, разумно је осигурање лако кварљивог терета, који је морао да се ускладишти у слабо заштићеном складишту, али је неразумно осигурање тешких бетонских блокова или гвоздених конструкција, макар били на отвореном складишту, јер за такву врсту робе оно није потребно.

114. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 111, 112.

115. ЈАП 74, бр. X, ст. ц, тач. 2.

116. Јанковец И., Саобраћајно право, ред. Царић С., 1998., с. 210.

других оштећења су посебна хаварија. Ипак, у пракси је могуће да се у заједничку хаварију признају и трошкови поправки оштећења, која нису изазвана заједничком хаваријом, ако је то нужно за заједнички спас брода и терета. У том смислу се разликују привремене и коначне поправке брода.

Привременим поправкама се брод не доводи у стање у коме је био пре оштећења, већ се само привремено оспособљава за завршетак започетог путовања. Трошкови таквих поправки се признају у заједничку хаварију увек кад су учињени за заједнички спас, ако су оштећења изазвана радњом заједничке хаварије (значи, намерно). И кад су оштећења изазвана радњом заједничке хаварије, али не ради заједничког спаса, трошкови њихове привремене оправке се признају у заједничку хаварију, ако: 1) коначна оправка није била могућа у склоништу, или 2) ако је коначна оправка била могућа, али би била прескупа, било због цене саме оправке, или због цене пратећих услуга (нпр. искрцаја, ускладиштења и другог).¹¹⁷⁾ Најзад, у заједничку хаварију се признају и трошкови оправки случајних (ненамерних, посебно-хаваријских) штета на броду, али само ако су учињени и за спас терета, а оне су омогућиле завршетак путовања. Ако се путовање не заврши, овлашћеници терета нису обавезни да плате допринос у заједничку хаварију. Тада није постигнут заједнички спас, тако да нема дужничке масе из које би се платили доприноси. Трошкови привремених поправки случајних штета улазе у заједничку хаварију, само до висине уштеде, која се постигла наставком путовања истим бродом до одредишта. Уштеда се састоји у неплаћању других трошкова, који би морали да се плате да путовање није настављено. Други трошкови су, на пример, трошкови искрцаја терета, његовог прекрцаја, утовара у друго превозно средство, превоза другим средством и други.¹¹⁸⁾ Вишак трошкова привремених поправки преко остварене уштеде сноси сам бродар.

Коначним поправкама се брод доводи у здраво стање, у којем је био пре оштећења. Они се признају у заједничку хаварију на терет свих учесника подухвата, само ако су оштећења проузрокована чином заједничке хаварије. Тада се у заједничку хаварију признају трошкови рада у вези са оправком, као и цена новоуграђених делова или материјала. Али, ако је брод старији од 15 година, цена новоуграђених делова односно материјала улази у заједничку хаварију (тј. поверилачку масу) умањена за једну трећину (тзв. одбици ново за старо).¹¹⁹⁾

Речна пловидба - У европској речној пловидби се трошкови склоништа најчешће јављају услед потреба склањања брода од залеђивања реке током зиме. Због тога Рајнска правила предвиђају посебан случај заједничке хаварије под називом "Зимовање" (бр. XXII). Њега уређују слично правилима ЈАП о склоништу. Кад се ради о осталим разлозима одласка брода у пристаниште склоништа, Рајнска правила разликују склањање брода од високог и од ниског водостаја. Трошкове склоништа, и то само упловљавања, испловљавања и тегљења, признају као

117. ЈАП 74, бр. XIV.

118. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 120.

119. ЈАП 74, бр. XII.

заједничку хаварију, само ако су изазвани високим водостајем. Низак водостај угрожава само брод, а не цео подухват (терет), те се склањање брода од њега не сматра хаваријом (правило XXIV). Братиславски споразуми о превозу Дунавом "ћуте" о овом случају заједничке хаварије.

ТРОШКОВИ СПАШАВАЊА (енг. *salvage expences*, фр. *frais de souvetage*) - Као посебан случај заједничке хаварије, трошкови спасавања обухватају награду и накнаде других трошкова, коју целокупна имовина заједничког подухвата дугује спасиоцу изван брода за успешно отклањање опасности, која јој је претила.¹²⁰⁾

Спасавање се најчешће предузима ради одсукавања брода. Отуда су трошкови одсукавања увек и трошкови спасавања.¹²¹⁾ Награда за спасавање се признаје у заједничкој хаварији у износу у којем је одређена. Није значајно да ли је одређена уговором (најчешће), судском одлуком или обичајима.

За признавање трошкова спасавања у заједничку хаварију нужно је да спасавање буде предузето по основу уговора између спасиоца и лица овлашћеног на његово закључење у име бродара. Ако је спасилац самоиницијативно поступао, без уговора са капетаном угроженог подухвата, нема заједничке хаварије, јер трошкови нису вољно (намерно) предузети. Тада нема једног битног општег услова заједничке хаварије, а то је намерност њеног чина. Спасилац, наравно, и тада има право на награду, али бродар нема право да је пријави у заједничку хаварију.¹²²⁾ Спасавање мора да буде успешно. Ако то није, нема ни спаса подухвата, што је битан услов за постојање заједничке хаварије.¹²³⁾

У случају предузимања тзв. сложених спасавања, код којих терет (па и гориво, опрема и залихе брода) мора да се искрца, трошкови се не признају у заједничку хаварију од часа искрцаја, ако се терет и брод одвојено спасавају. Сматра се да се искрцајем терета развргава заједнички пловидбени подухват, тако да нема услова за заједничку хаварију. Међутим, ако се терет само привремено искрцава (на копно, други брод, тегленице или чамце), да би се, по извршеном спасавању, поново укрцао на брод, ради завршетка путовања, трошкови спасавања, искрцаја, ускладиштења, закупа тегленица и поновног укрцаја урачунавају се у заједничку хаварију.

Током спасавања може да настане и штета угроженом броду и терету или спасиоцу (нпр. сударом). Такве штете се признају у заједничку хаварију, осим у случају кад је позив спасиоцу био неразуман, или је био разуман, али је извршен лош избор спасиоца.¹²⁴⁾

120. Слично, Станковић П., Поморске хаварије, с. 34.

121. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 99. Рајнска правила регулишу трошкове спасавања у оквиру случаја одсукавања (бр. XX).

122. ЗОПУП предвиђа да је награду за уговорено спасавање дужан да плати бродар спасеног брода, с тим што власници осталих спашених ствари солидарно одговарају спасиоцу, али само за део награде који се дугује за њихове ствари. Ако је спасилац радио без уговора, сваки власник му дугује награду за своје спасене ствари, без солидарне одговорности (чл. 815).

123. ЈАП 74, бр. VI.

ЗАМЕЊУЈУЋИ ТРОШКОВИ (енг. *substituted expences*, фр. *depences substituees*) - Трошкови који по својој природи нису трошкови заједничке, већ посебне хаварије, али су учињени уместо других трошкова, који би, да су учињени, били признати у заједничку хаварију, зову се замењујућим или супституираним.¹²⁵⁾

Посебно-хаваријски трошкови учињени ради уштеде заједничко-хаваријских трошкова, признају се као заједничка хаварија, али највише до износа уштеде. Ово због тога што се њихово урачунавање у заједничку хаварију правда економичношћу, односно чињеницом да су учињени уместо већих заједничко-хаваријских трошкова. Закон о пловидби и ЈАП 74 признају замењујуће трошкове у заједничкој хаварији у бруто износама. Међутим, Рајнска правила их признају само у нето износама, јер од њих одбијају све оне трошкове, које би учесници заједничког подухвата учинили за време нормалног тока путовања.¹²⁶⁾

Типични случајеви замењујућих трошкова јесу: 1) трошкови тегљења брода, уместо његове оправке; 2) трошкови привремене поправке, уместо скупе коначне;¹²⁷⁾ 3) трошкови прековременог рада посаде, ради краћег боравка у склоништу (нарочито ради оправке брода), јер би трошкови дужег боравка, због поштовања редовног радног времена посаде, били већи.¹²⁸⁾

ОСТАЛИ ТРОШКОВИ - Поред набројаних трошкова, као типични случајеви заједничко-хаваријских трошкова јављају се: 1) камате на основна потраживања (7% годишње) у поверилачкој маси, 2) провизије које се дугују лицу, које је предујмило средства за трошкове ликвидације заједничке хаварије и руковало тим средствима (обично бродар), 3) сами трошкови ликвидације заједничке хаварије.¹²⁹⁾

ЗАКЉУЧАК - Правила која уређују типичне случајеве заједничке хаварије врло су детаљна. Настала су у судској пракси бројних земаља, на основу дуге примене општих правила о заједничкој хаварији и њеној ликвидацији. До њих се дошло пажљивим промишљањем и проницањем у бит заједничке хаварије, кроз бројне, тешке и скупе спорове. Унета су у законодавства великог броја земаља, а у међународној пловидби су уједначена и кодификована у Јорк-антверпенским правилима. Закон о пловидби наше земље их не садржи.

Наша садашња бродарска пракса је све сиромашнија, због малог броја бродова који су нам остали, услед њихове дотрајалости или пленидбе у ратовима (тј.

124. Јакаша Б., *op. cit.*, с. 89.

125. ЗОПУП, чл. 839; ЈАП 74, правило Ф; Рајнско правило бр. П.

126. Нпр. ако је конвој, уместо скупе оправке тегљача, отегљен до одредишта другим тегљачем, од трошкова тегљења (замењујућих трошкова), по Рајнским правилим, одбија се уштеда горива, које би покварени тегљач утрошио од места хаварије до одредишта. У истом случају, по ЈАП и ЗОПУП, ти трошкови се не одбијају, већ се трошкови тегљења другим тегљачем у целости признају у поверилачку масу.

127. ЈАП 74, бр. XIV. в. "Поправке" у оквиру "Трошкови склоништа".

128. ЈАП 74, бр. XI.

129. Станковић П., Поморске хаварије, с. 40, 41.

због међународних санкција). Услед тога је данас занемарљив број случајева у којим се јавља потреба примене правила о заједничкој хаварији код нас. Ипак, можда би било добро да посебна правила о типичним случајевима заједничке хаварије унесемо у наше право, поред општих правила које Закон о пловидби већ садржи. Тиме би их сачували од заборавља, кад једном обновимо бродарство, те нам се опет у пракси појаве случајеви жртвовања за заједнички спас у пловидби. Правила не мора да се унесу у Закон, због спорог и тешког поступка његове измене, у случају потребе за усклађивањем са новонасталим међународним правилима и обичајима у овој области. Вероватно би било боље да се кодификују у облику узанси (нпр. Лучких). Тиме би се омогућило нашим практичарима, да се лакше снађу у њиховој сложеној примени, кад у нашој пракси изненада опет наступи чин заједничке хаварије и потреба њене ликвидације.

Ph. D. Nebojša Jovanović,
Lecturer at the Faculty of Law,
University of Belgrade

Typical Cases of General Average

Summary

In this article there are contemplated special events in the navigation, where general average most often takes place. That is why, they are considered as typical cases of its existence. Those cases usually are excluded from application of general rules about responsibility, because the damage, that happened in those cases, is compensated on the ground of special rules, which are characteristic for the general average. The explained cases are classified to general average losses and general average expenditures. The article deals both with the international rules of general average, and with domestic rules, in maritime and inland navigation.

Key words: *average; general average; losses; expenses; jettison of cargo; extinguishing the fire; port of refuge.*