

Uloga zajedničke havarije u suvremenom pomorskom transportu

Blažić, Ivan

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:148:624926>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



**Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij “Poslovna ekonomija”,
Trgovina i međunarodno poslovanje**

**ULOGA ZAJEDNIČKE HAVARIJE U SUVREMENOM
POMORSKOM TRANSPORTU**

Diplomski rad

Ivan Blažić

Zagreb, svibanj 2023.

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij “Poslovna ekonomija”,
Trgovina i međunarodno poslovanje

ULOGA ZAJEDNIČKE HAVARIJE U SUVREMENOM
POMORSKOM TRANSPORTU

THE ROLE OF GENERAL AVERAGE IN THE
CONTEMPORARY MARITIME TRANSPORT

Diplomski rad

Ivan Blažić, 0067544761

Mentor: Izv. prof. dr. sc. Dora Naletina

Zagreb, svibanj 2023.



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je diplomski rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

(mjesto i datum)

(vlastoručni potpis studenta)

Sažetak

Zajednička havarija je načelo pomorskog prava koje zahtijeva da brodovlasnik i njegovi klijenti podijele razmjerni iznos troškova povezanih sa spašavanjem plovila nakon veće nesreće. Načelo zajedničke havarije potječe iz najranijih dana pomorske trgovine i temelji se na jednostavnom kapitalu. Zajednička havarija je najvjerojatnije najstariji od takvih instrumenata upravljanja rizikom. Predmet ovog rada čine zajednička havarija u svom teorijskom smislu odnosno uloga iste u modernom pomorskom transportu. Cilj rada je prikazati implementaciju zakonodavnih pravila zajedničke havarije na stvarnom primjeru iz sudske prakse. Pretraživanjem sudske prakse, odabran je i analiziran jedan od neriješenih slučajeva zajedničke havarije s ciljem prikazivanja teorijskih značajaka u praksi. Studija slučaja rađena je na primjeru jednog od najvećih kontejnerskih brodova na svijetu naziva Ever Given. Dana 23. ožujka 2021. godine dok je putovao od Tanjung Pelepas u Maleziji do Rotterdama u Nizozemskoj pod vodstvom kapetana Krishnana Kanthavela, brod se nasukao u Sueskom kanalu, blokirajući kanal na šest dana. Vlasnik broda rano je donio odluku o zajedničkoj havariji. Iako je prošlo dvije godine, slučaj i dalje nije riješen.

Ključne riječi: *zajednička havarija, pomorski promet, Ever Given, pomorsko pravo*

Summary

General average is a principle of maritime law that requires a shipowner and his clients to share a proportionate amount of the costs associated with salvaging a vessel after a major casualty. The principle of general average dates back to the earliest days of maritime trade and is based on simple capital. General average is probably the oldest of such risk management instruments. The subject of this work is the general average in its theoretical sense, i.e., its role in modern maritime transport. The aim of the paper is to show the implementation of the legislative rules of joint damage on a real example from court practice. By searching the judicial practice, one of the unsolved cases of joint accident was selected and analyzed with the aim of showing the theoretical meanings in practice. The case study was done on the example of one of the largest container ships in the world called Ever Given. On 23 March 2021, while traveling from Tanjung Pelepas, Malaysia to Rotterdam, Netherlands under Captain Krishnan Kanthavel, the ship ran aground in the Suez Canal, blocking the canal for six days. The owner of the ship made an early decision on general average. Although two years have passed, the case is still not solved.

Key words: *General average, maritime traffic, Ever Given, maritime law*

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. Predmet i cilj rada.....	1
1.2. Izvor podataka i metode prikupljanja	1
1.3. Sadržaj i struktura rada	2
2. POJMOVNO ODREĐENJE I OBILJEŽJA ZAJEDNIČKE HAVARIJE	3
2.1. Karakteristike zajedničke havarije.....	3
2.2. Razvoj zajedničke havarije kroz povijest	5
2.3. Elementi zajedničke havarije	8
2.4. Pravno uređenje zajedničke havarije	12
3. OSIGURANJE I KATEGORIJA ŠTETE U POMORSKOM PRAVU	18
3.1. Teorijski okvir transportnog osiguranja	18
3.2. Općenito o kategoriji štete u pomorskom transportu.....	22
3.3. Zajednička havarija kao kategorija štete	24
4. STUDIJA SLUČAJA ZAJEDNIČKE HAVARIJE NA PRIMJERU EVER GIVEN.....	28
4.1. Pregled literature.....	29
4.2. Metodologija istraživanja	31
4.3. Rezultati istraživanja	31
4.3.1. Pravni zahtjevi za naknadu štete	32
4.3.2. Potraživanja od strane Uprave Sueskog kanala.....	33
4.3.3. Potraživanja vlasnika tereta.....	36
4.3.4. Doprinost zajedničkoj havariji koji potražuje brodovlasnik	38
4.3.5. Potraživanja vlasnika brodova na čekanju protiv brodovlasnika Ever Givena ..	38
4.3.6. Proces zajedničke havarije	39
4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja.....	41
5. ZAKLJUČAK	42
LITERATURA.....	44
POPIS SLIKA	51
POPIS TABLICA.....	52
ŽIVOTOPIS STUDENTA	Pogreška! Knjižna oznaka nije definirana.

1. UVOD

Zajednička havarija predstavlja institut pravne znanosti koji se veže uz pomorsko i opće - prometno pravo. Pomorsko pravo i razvoj istog seže u daleko prošlost, a zajednička havarija prvi puta je definirana Justinijanovim Digestama iz 533. godine. Dugotrajnost ovog instituta dokazuje važnost koju ima za pomorsko pravo te subjekte koji unutar njega djeluju. Zajednička havarija podrazumijeva štetu ili trošak koji je tijekom pomorskoga pothvata učinjen s namjerom i razborito pod izvanrednim okolnostima, a sa svrhom zajedničkoga spašavanja interesa broda i tereta. Možda najbitniji element zajedničke havarije je upravo stvarne ili izravne zajedničke opasnosti. Postojanjem, odnosno u pravnom smislu dokazivanjem, stvarne ili izravne zajedničke opasnosti opravdava se moguća žrtvovana imovina koja u tom smislu ne predstavlja namjerno uništavanje tuđih pokretnina. Ono što također predstavlja konstitutivne elemente ovog instituta su novčane mase na kojima se u konačnici utvrđuje doprinos sudionika unutar pomorskog pothvata. U današnje doba, pomorski promet je jednako značajan kao i u prošlim stoljećima. Najveća razlika svakako je u modernizaciji opreme, višem stupnju opremljenosti kao i educiranosti članova posade te u bolje izrađenim kartama i rutama plovidbe. Jasno naznačeni parametri plovidbe kao i mogućnost gotovo točnog predviđanja vremenskih uvjeta, danas prijevoz robe pomorskim putem čine vrlo sigurnim. Međutim daljnje postojanje instituta zajedničke havarije pokazatelj je i njegove kontinuirane potrebe.

1.1. Predmet i cilj rada

Obzirom da je Republika Hrvatska pomorska zemlja, tematika zajedničke havarije u njenom je direktnom interesu te predstavlja aktualno pitanje sigurnosti u trenutno poljuljanim uvjetima prvenstveno u Europi, a zatim i u cijelom svijetu. Nastavno na navedeno, predmet ovog rada čine zajednička havarija u svom teorijskom smislu odnosno uloga iste u modernom pomorskom transportu. Cilj rada je prikazati implementaciju zakonodavnih pravila zajedničke havarije na stvarnom primjeru iz sudske prakse. Drugim riječima, cilj rada je analizirati slučaj zajedničke havarije na stvarnom primjeru te utvrditi problematiku, ali i važnost ovog instituta u praksi.

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

Kako bi se postigao cilj rada, korišteni su sekundarni podatci. Sekundarne podatke svakako čine međunarodni i domaći izvori prava. York-Antverpenska pravila jedinstvena su

međunarodna pravila o zajedničkoj havariji dok domaći izvor čini zakonodavstvo Republike Hrvatske povezano s tematikom zajedničke havarije, točnije pozitivan Pomorski zakonik. Uz pozitivno pravna međunarodna i domaća vrela, sekundarni izvor podataka svakako je i sudska praksa. Pretraživanjem sudske prakse, odabran je i analiziran jedan od neriješenih slučajeva zajedničke havarije s ciljem prikazivanja teorijskih značajaka u praksi. Uz to, sekundarni podaci prikupljeni su iz stručne literature, znanstvenih članaka, iz baze podataka stručnih publikacija te s različitih internetskih stranica koje pružaju točne i relevantne informacije. Metode koje su korištene su pomno odabrane s obzirom na svrhu i cilj rada, a to su povijesno komparativna metoda, metoda deskripcije, različite induktivne i deduktivne metode, te metoda analize i sinteze. Najvažnija koja će se koristiti prilikom izrade rada je desk metoda. Desk metoda odnosno analiza već postojećih podataka te studija slučaja zajedničke havarije na primjeru slučaja Ever Given čine stručni doprinos rada.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad je podijeljen u pet povezanih poglavlja.

Nakon Uvoda u kojem su predstavljeni predmet, cilj i izvori podataka, slijedi teorijski dio rada u kojem se daje uvid u pojmovno određenje i obilježja zajedničke havarije.

Treće poglavlje daje teorijski uvid u osiguranje i kategorije štete u pomorskom osiguranju u kojem se također analizira zajednička havarija kao kategorija štete.

Četvrti dio rada predstavlja istraživanje, odnosno studiju slučaja zajedničke havarije na odabranom primjeru.

Peto poglavlje je zaključak rada.

2. POJMOVNO ODREĐENJE I OBILJEŽJA ZAJEDNIČKE HAVARIJE

U ovom poglavlju rada daje se teorijski uvid u pojmovno određenje i karakteristike zajedničke havarije, kao i razvoj zajedničke havarija kroz povijest. Potom slijedi uvid u elemente zajedničke havarija, a na kraju poglavlja slijedi uvid u pravno uređenje zajedničke havarije. Pojam „*Average*“ u pomorstvu je pojam osiguranja koji označava gubitak i u ovom kontekstu se povlači razlika između „*Particular Average*“ i „*General Average*“ koji se prevodi kao zajednička havarija (Smith i Katz, 2013). Ovdje treba definirati i pojam „*spašavanje*“, a Konvencija o spašavanju iz 1989. godine definira operaciju spašavanja kao „*svaki čin ili aktivnost poduzetu da se pomogne plovilu ili bilo kojoj drugoj imovini u opasnosti u plovnim vodama ili u bilo kojim drugim vodama*“ (Comité Maritime International, 2022). Brodske nesreće su neočekivani događaji koji rezultiraju financijskim gubicima i imovinom, štetama ili gubitkom ljudi. Nekoliko razloga kao što su ljudske pogreške, tehnički kvarovi, prirodni uvjeti, čimbenici prijevoza, uvjeti rute i čimbenici povezani s teretom igraju ulogu u ovim nesrećama (Ceyhun, 2014).

2.1. Karakteristike zajedničke havarije

Zajednička havarija je međunarodno priznati pomorski sustav za podjelu određenih vrsta gubitaka i troškova između interesa broda i tereta u slučaju nesreće tijekom putovanja. Procjenu dopuštenih troškova provodi neovisna stručna osoba, a zatim dijeli ukupni iznos havarije razmjerno vrijednosti sve imovine koja je spašena i stiže na odredište. Priprema konačne prilagodbe obično traje neko vrijeme nakon završetka putovanja. Stoga je potrebno da zainteresirani u teretu daju pisano jamstvo u kojem se obvezuju da će u konačnici platiti bilo koji doprinos koji zakonski i ispravno duguju, podložno svim ugovornim odredbama. Taj se proces naziva skupljanje opće prosječne sigurnosti. Treba napomenuti da ako je profesionalni spašavatelj angažiran da brod i njegov teret stavi na sigurno, može se zatražiti dodatno osiguranje u odnosu na vrijednost njegovih usluga (Comité Maritime International, 2022).

Prema suvremenoj definiciji Pravila A1 York/Antverpenskih pravila (YAR), zajednička havarija (eng. *General Average – GA*) postoji kada i samo kada, je bilo kakva izvanredna žrtva ili izdatak namjerno i razumno učinjen ili nastao za opću sigurnost u svrhu očuvanja od opasnosti imovine uključene u zajednički pomorski događaj (YAR, 2016). Suvremena definicija odražava onu što je u šesnaestom stoljeću dao Quintin Weytsen, autor prve učene

pravne rasprave o zajedničkoj havariji gdje navodi „*Zajednička havarija je zajednički doprinos stvari pronađenih na brodu kako bi se nadoknadila dobrovoljno nanesena šteta bilo da pripadaju trgovcima ili brodu, tako da životi, brod i preostala roba mogu pobjeći neozlijeđeni*“ (Fusaro, Addobbati i Piccinno, 2023, str. 5).

Zajednička havarija je institucija osmišljena da se bolje nosi s opasnostima koje nosi pomorski događaj. Njegova bi se funkcija mogla definirati kao komplementarna osiguranju s ciljem razmjerne raspodjele rizika povezanih s pomorskim prijevozom među svim dionicima, u određenim okolnostima. Proporcionalno kapitalu koji su uložili, dionici pomorskog događaja podijelit će gubitke nastale dobrovoljnim djelovanjem zapovjednika broda u cilju spašavanja cijelog broda (Piccinno i Iodice, 2021).

Zajednička havarija je načelo pomorskog prava koje zahtijeva da brodovlasnik i njegovi klijenti podijele razmjerni iznos troškova povezanih sa spašavanjem plovila nakon veće nesreće. Kada se proglašava zajednička havarija, vlasnici tereta moraju dati doprinos u *GA fond* prije nego što se teret može osloboditi. Zajednička havarija je uvedena jer je u slučaju teških situacija bila ugrožena sigurnost broda, članova posade i tereta jer je posadi broda uvijek bila teška odluka čiji će teret odbaciti (izbacivanje je namjerno bacanje tereta u more). Vremenska ograničenja u takvim hitnim slučajevima ne dopuštaju posadi broda da razmišlja koji će teret izbaciti. Posljedično, među vlasnicima tereta i brodova nastala bi žestoka rasprava o tome čiji je teret odbačen i čiji su interesi ugroženi ako gubitak bude na teret jedne osobe. Sa zajedničkom havarijom, pošiljatelj čija je roba odbačena nije u lošijoj situaciji od pošiljatelja čiji teret nije (Nhari, 2021). Načela zajedničke havarije ostaju najučinkovitiji i obostrano koristan način rješavanja takvih slučajeva i za sada nema alternativnog postupka.

Neke od najčešćih situacija koje opravdavaju proglašenje zajedničke havarije su (Fusaro, Addobbati i Piccinno, 2023):

- vatra na brodu
- nasukan ili zaustavljen broj zbog kvara
- premještanje kontejnera zbog jake oluje ili drugih vremenskih nepogoda koje mogu ugroziti stabilnost broda
- situacije u kojima plovilo treba pomoć tegljača ili drugih plovila
- pristajanje u luku „utočišta/skloništa“.

Kako bi se približilo provođenje zajedničke havarije u praksi, navodi se primjer požara na brodu prema Nhari (2021). Požar izbija na brodu procijenjenom na 1.000.000 dolara s teretom u vrijednosti od 3.000.000 dolara. Plovilo se mora rashodovati i prodaje se za povratnu vrijednost od 100.000 dolara (gubitak 900.000 dolara) nakon incidenta. Gašenje požara i vraćanje plovila u sigurnu luku košta 500 tisuća dolara. Izgubljen je teret vrijedan 900.000 dolara, a administrativni troškovi nakon događaja iznose 50.000 dolara. Ukupna vrijednost broda i tereta prije požara: 4.000.000 dolara. Ukupna vrijednost broda i tereta nakon požara: 2.200.000 dolara (45% gubitka vrijednosti). Ukupni trošak rješavanja incidenta: 550.000 dolara (13,75% vrijednosti putovanja prije incidenta). Ukupni troškovi gubitaka zbog incidenta: 2.350.000 dolara (58,75% vrijednosti plovila i tereta prije požara). Dakle, netko tko je imao ukupno 25.000 dolara tereta na brodu i od čega je 10.000 dolara žrtvovano u incidentu bi dobio 10.000 dolara u općoj prosječnoj dobiti, ali bi mu također bilo naplaćeno 58,75% njihovih interesa na brodu, ili 14.688 dolara. Netko tko je imao teret vrijedan 50.000 dolara na brodu, ali ništa od toga nije izgubio u incidentu, bit će naplaćen s 29.375 dolara i neće primiti nikakvu opću havariju (Nhari, 2021).

2.2. Razvoj zajedničke havarije kroz povijest

Načelo zajedničke havarije potječe iz najranijih dana pomorske trgovine i temelji se na jednostavnom kapitalu. Na primjer, ako je teret jednog trgovca izbačen kako bi se spasio brod i ostatak tereta, brodovlasnik i drugi interesi u vezi s teretom doprinijeli bi vraćanju vrijednosti izbačenog tereta za njegovog vlasnika. Riječ „*havarija*“ je srednjovjekovni izraz koji znači „*gubitak*“. Tako „zajednička“ havarija uključuje sve interese na putovanju, dok „posebna“ havarija utječe na samo jedan interes. Kako se doktrina razvijala, zajedničkoj havariji su se dodavale razne vrste gubitaka, a možda je najvažniji korak bilo prepoznavanje da se trošenje novca u načelu ne razlikuje od žrtvovanja imovine, ako je nastalo u sličnim okolnostima i za istu svrhu. Zajednička havarija varirala je u svom razvoju u različitim vodećim pomorskim zemljama, tako da su u drugom dijelu 19. stoljeća postojale značajne razlike u pravu i praksi diljem svijeta. S obzirom na međunarodni karakter brodarstva, nedostaci toga bili su očiti, pa je započeo niz pokušaja da se postigne međunarodna uniformnost (Comité Maritime International, 2022).

Godine 1873. godine Joseph Hillman, jedan od predstavnika Lloyd'sa na Konferenciji u Antwerpenu, objavio je pismo u Timesu žaleći se na proširenje opsega zajedničke havarija u Pravilima York-Antwerpen i opisujući sustav kao „*gnijezdo prijevare i zlouporabe, skrovište za špekulaciju i rasipanje*“ (Browne i Cooper, 2015). Međunarodna konferencija održana u Yorku 1864. proizvela je Yorkska pravila, koja su revidirana u Antwerpenu 1877. godine i postala prvi skup York-Antwerpenskih pravila. U modernom kontekstu, osim što nastavljaju pružati pravičan pravni lijek kada se imovina žrtvuje za opće dobro, načela zajedničke havarije, kako su sada utjelovljena u Pravilima York-Antwerp, također nastavljaju obavljati korisnu funkciju u pomaganju definiranja važnih pitanja koja čine dio razumnih obveza brodovlasnika za izvršenje ugovorenog putovanja i onih gubitaka i troškova koji nastaju u iznimnim okolnostima (Comité Maritime International, 2022).

Zajednička havarija je najvjerojatnije najstariji od takvih instrumenata upravljanja rizikom, a može se tvrditi da se izravno spominje već u Starom zavjetu i u Djelima apostolskim. Rhodski zakon, Justinijanov sažetak, Admiralski sud i većina sudaca običajnog prava prihvatili su da se doprinos za zajedničku havariju temelji na „*zajedničkim načelima pravde*“. „*Prirodna pravda*“ zahtijeva da svi doprinose naknadi gubitka imovine koju je jedan žrtvovao kako bi se cijela garnitura mogla spasiti, jer jedna zainteresirana strana ne bi se trebala nepravедno obogatiti na račun druge (Goff i Jones, 2002). Tako se sustav zajedničke havarije razvio u vrijeme prije osiguranja kaska i tereta.

Podjela troškova nakon nezgode temelji se na načelu općeg prosjeka, praksi koja se može pratiti unatrag više od 2.000 godina. Koncept pretpostavlja da se, kada su brod i njegov teret u nevolji na moru, ukupni gubitak može izbjeći, primjerice bacanjem dijela tereta u more. Ako to uspije i brod s preostalim teretom stigne na odredište, vlasnik žrtvovanog tereta će naravno pretrpjeti gubitak. Osim pogođenog vlasnika tereta, drugi prijevoznici tereta i vlasnik plovila također će sudjelovati u podjeli gubitka razmjerno uključenim vrijednostima. Proceduralna pravila koja artikuliraju načelo općeg prosjeka uspostavljena na otoku Rodosu i nazvana *Lex Rhodia* (Rhodski zakon) pronađena su da datiraju oko 800. pr./n.e. Ovaj zakon općeg prosjeka i dalje je temelj cjelokupnog brodarstva i osiguranja općenito, iako je broderska industrija postala znatno modernija tijekom proteklih desetljeća. Naravno, i vlasnici tereta na brodu dužni su sudjelovati u troškovima spašavanja plovila. Vlasnici tereta moraju dati jamstvo vlasniku plovila za iskrcaj vlastitog tereta na odredištu. U praksi to predstavlja novčani polog

koji plaća vlasnik tereta. Danas se njima bave osiguravajuća društva, a čak i banke daju takva jamstva (Holmström, 2022).

Načelo „*namjernog žrtvovanja za opću dobrobit*“ odnosno „*općeg prosjeka*“ koji je u korijenu zajedničke havarije je, sam po sebi, relativno jednostavan koncept i općenito je dogovoren kroz stoljeća i u različitim pravnim tradicijama. Ali njegovo praktično djelovanje, kako u smislu primjenjivosti tako i postupaka raspodjele, bilo je artikulirano na prilično različite načine kroz vrijeme i prostor. Te su razlike i posljedične nesuglasice, stoga i sudski sporovi stoljećima bile temelj trgovačkih sporova i borbi oko nadležnosti (Fusaro, Addobbati i Piccinno, 2023). Zajednička havarija ima mnogo starije podrijetlo od pomorskog osiguranja. Od kasnog srednjeg vijeka, zajednička havarija je bila sve više regulirana u Genovi. Prva pravila koja uređuju zajedničku havariju, a koja su do sada pronađena, datiraju iz 1316. godine. Uključeni su u *Statute kolonije od Pere*, malog đenoveškog posjeda na Crnom moru, i oni su jedan od najstariji zbornik zakona Republike Genove (Piccinno i Iodice, 2021).

Ideja o ravnomjernom snošenju štete iz pomorske havarije od svih sudionika pomorskog poduhvata potječe iz starog grčkog prava odakle je recipirana u rimsko pravo. Zakon se primjenjivao u grčkim naseobinama Sredozemlja oko tisuću godina prije preuzimanja u Justinijanovu kodifikaciju. *Lex Rhodia de iactu* predviđa da štetu koja je nastala izbacivanjem robe radi olakšanja broda snose razmjerno ostali prijevoznici čija je imovina spašena jer je to učinjeno u zajedničkom interesu. To pravilo vrijedilo je samo u slučaju prirodne opasnosti za brod, poput nasukavanja ili oluje. Pridržavajući se strogo navedenih načela, rimsko je pravo isključivalo kontribuciju u slučajevima ako se brod razbio, a dio se robe uspio sačuvati, ako gusari opljačkaju brod, ako je u nevremenu oštećen brod ali brod ipak sretno doplovi u luku (Pezelj, 2006). U suvremenom pojmu zajedničke havarije, osnovni elementi približili su se navedenoj klasičnoj formi iz Justinijanovim Digestama iz 533. godine. Zbirke srednjovjekovnih sredozemnih luka koje su usvojile princip kontribucije Digesta su: *Constitutum usus Pisae* iz 1160. godine, *Marsejski statut* iz 1255. godine, *statut Valencije* iz 1250. godine, *statut Barcelone* iz 1340. godine *Bizantske Bazilike* iz druge polovice devetog stoljeća ponovno se vraćaju principu kontribucije Digesta, a od novijih izvora taj princip sadrži *Code de Commerce* (Kostrenčić, 1915).

Kasnije, početkom srednjeg vijeka, dolazi do proširenja sadržaja pojma zajedničke havarije. Postupno se uobličava mišljenje po kojem brod i roba na njemu, odnosno zapovjednik broda,

vlasnici tereta i putnici trebaju zajednički snositi štetu nastalu ne samo, kao do tada, uslijed pomorskog *iactusa*, tj. namjernog izbacivanja dijela brodskog tereta u more, nego i štetu koja nastupi uslijed slučaja, više sile, napada gusara i sudara brodova. Ovakvo je shvaćanje havarije sadržano u bizantskom Rodijskom pomorskom zakonu (Pezelj, 2006). Rodijski pomorski zakon (*Nomos Rhodion nauticos*) regulira havariju na sasvim drugačiji način od rimskog prava. Dok rimsko pravo dopušta kontribuciju isključivo za slučaj namjernog izbacivanja stvari sa broda, bizantsko pomorsko pravo želi zaštititi i osigurati sve sudionike pomorskog pothvata od brojnih opasnosti kojima je pomorska trgovina u srednjem vijeku bila izložena. Ovakva praksa predstavlja začetke budućeg instituta pomorskog osiguranja (Brajković, 1933).

U 16. stoljeću, *Guidon de La Mer*, knjiga o privatnom pravu, uključila je definiciju zajedničke havarija. Ova se knjiga smatrala smjernicom, a obrađivala je i druga pitanja pomorskog prava (npr. vozarina, pomorski zajmovi itd.). *Ordonnance de la Marine*, iz 1681. godine, definira zajedničku havariju u članku 7/2 kako je definirana danas. Te su odredbe zatim ugrađene u Napoleonom trgovački zakonik. Od tada su zemlje počele izdavati svoje pomorske zakone koji su uključivali odredbe o zajedničkoj havariji. U Ujedinjenom Kraljevstvu i SAD-u, za razliku od kontinentalne Europe, nisu postojali pravni propisi koji reguliraju zajedničku havariju (Fusaro, Addobbati i Piccinno, 2023). Godine 1860., prvih 11 pravila koja su određena u odnosu na zajedničku havariju, nazvana su „*Glasgowska pravila*“. Pravila su revidirana 1877. i 1890. godine. 1924. godine dodana su Pravila ispisana slovima od A do G koja su imala prirodu općih odredbi, a pravila označena rimskim brojevima izmijenjena su i proširena u skladu s komercijalnim i tehničkim zahtjevima. Pravila York-Antwerp prošla su revizije 1950., 1974., 1990., 1994. i 2004. godine u skladu s promjenama i razvojem u industriji pomorstva i osiguranja. Još su u tijeku naponi za reviziju Pravila York-Antwerp (Pezelj, 2006).

2.3. Elementi zajedničke havarije

Prvo pravilo, odnosno pravilo A prema York Antwerpenskim Pravilima uključuje opću definiciju zajedničke havarije koja također navodi opće elemente. Prema pravilu, postoji zajednička havarija kada i samo kada je bilo kakva izvanredna žrtva ili izdatak namjerno i razumno učinjen ili nastao za opću sigurnost u svrhu očuvanja od opasnosti imovine uključene u zajednički pomorski pothvat. Glavno obilježje havarije je izvanrednost (Martinović, 2017). Za postojanje radnje zajedničke havarije nije dovoljno da je žrtva

učinjena u svrhu očuvanja od opasnosti imovine uključene u zajednički pomorski pothvat, već i gubitak ili izdatak koji je nastao mora biti izvanredne prirode.

Elementi zajedničke havarije, prema gore navedenom, su (Stanković, 1995):

- izvanrednost okolnosti
- namjernost i razložnost postupka
- zajednička opasnost
- zajednički spas ili korist imovine.

Za postojanje radnje zajedničke havarije nije dovoljno da je žrtva učinjena u svrhu očuvanja od opasnosti imovine uključene u zajedničku pomorsku havariju, već i gubitak ili izdatak koji je nastao mora imati izvanrednu prirodu. Izraz „*izvanredna žrtva*“ koji se spominje u tekstu mora značiti žrtvovanje imovine. Primjerice, izbacivanje tereta, ili gubitak koji naprave strojevi tijekom pokušaja izvlačenja broda koji je na kopnu, izvanredna je žrtva. „*Izvanredni izdaci*“ su izdaci nastali radi izbjegavanja zajedničke opasnosti. Gubici i štete koji su prirodni tijekom putovanja ne mogu se prihvatiti kao zajednička havarija. Drugi uvjet koji se traži za prihvaćanje izdataka ili gubitaka kao zajedničke havarije da postoji namjernost i razložnost postupka.

Djelo zajedničke havarije mora biti učinjeno namjerno i razumno radi opće sigurnosti u svrhu očuvanja od pogibelji. U tom trenutku kapetan mora donijeti odluku o poduzimanju mjera po vlastitom nahođenju, čije posljedice može predvidjeti, kako bi se plovilo i teret spasili od opasnosti. Kapetan se može posavjetovati ili s vlasnikom broda ili s osiguravateljem prije donošenja takve odluke. Ova se odluka još uvijek prihvaća kao odluka samog kapetana u ime tereta i zajedničkih interesa plovila. Tako će odluka kapetana o aktu zajedničke havarije biti obvezujuća i za vlasnike tereta (npr. namjerno odbacivanje tereta u svrhu zaštite od opasnosti). Sljedeći uvjet je zajednička opasnost. Opasnost ne mora biti takve razine ozbiljnosti koja će odmah imati učinak ili koja će uzrokovati potpuni gubitak plovila ili tereta. Dovoljno je da je opasnost stvarna i takve prirode da može prouzročiti teška oštećenja plovila i tereta. Opasnost mora biti zajedničke prirode i prijeti plovilu i teretu. Drugim riječima, žrtva ili izdatak učinjen radi izbjegavanja opasnosti koja prijeti samo brodu ili teretu ne prihvaća se kao zajednička havarija.

Tablicom 1 u nastavku dan je prikaz mogućih situacija zajedničke havarije.

Tablica 1. Jednostavni primjeri mogućih situacija zajedničke havarije

ŽRTVA	VRSTA ŽRTVE ILI IZDATKA
Prisilno usidrenje	Šteta na brodu i strojevima uslijed pokušaja ponovnog isplovljavanja Gubitak ili oštećenje tereta zbog izbacivanja ili oštećenja broda Troškovi skladištenja i ponovnog utovara tako iskrcanog tereta Troškovi luke utočišta
Požar	Troškovi nastali gašenjem požara Oštećenje broda ili tereta uslijed nastojanja da se vatra ugasi Troškovi luke utočišta
Premještanje tereta u teškim vremenskim uvjetima	Odbacivanje tereta Troškovi luke utočišta
Loše vrijeme, sudar, kvar strojeva ili druga nezgoda koja uključuje oštećenje broda i usidrenje ili zadržavanje u luci	Troškovi luke utočišta Tegljenje
Općenito	Plaćanja koja se odnose na spašavanje također se mogu dopustiti kao zajednička havarija u bilo kojoj od gore navedenih okolnosti

Izvor: (Comité Maritime International, 2022, str. 7)

Prije nego što se zatraži doprinos za zajedničku havariju, moraju biti ispunjeni određeni uvjeti, odnosno morala je postojati zajednička opasnost; iz toga slijedi da se interes koji nikada nije bio u opasnosti ne može usporediti s doprinosom. Nadalje, opasnost ne smije biti posljedica neplaćanja doprinosa koji potražuje kamate. Na primjer, ako se zna da je roba u moru jer je opasna, njen vlasnik ne može tražiti doprinos za zajedničku havariju (Walgrave, 2002). Također, opasnost mora biti stvarna. Tako je u predmetu *Joseph Watson and Sons Ltd protiv Fireman's Fund Insurance Co*, zapovjednik broda vjerovao da brod gori i kako bi ga ugasio, izazvao je puštanje pare u otvor. Zapravo, brod nikada nije gorio i smatralo se da nastala šteta na teretu nije bila zajednička havarija (Noussia, 2007). Na kraju, mora postojati dobrovoljno i razumno žrtvovanje imovine u odnosu na koju se traži doprinos. To se događa kada se teret baci preko palube kako bi se olakšao brod u teškim uvjetima.

2.4. Pravno uređenje zajedničke havarije

York Antverpenska pravila jedna su od najvažnijih pravnih osnova za rješavanje zajedničke havarija. Oni su skup dogovorenih pravila za raspodjelu troškova između broda i tereta u slučaju opće havarije. U pravilima York Antwerpena, zajednička havarija definirana je kao „*svaka izvanredna žrtva ili izdatak koji je namjerno i razumno napravljen ili nastao za opću sigurnost u svrhu očuvanja od opasnosti imovine uključene u zajedničku pomorsku avanturu*“. To znači da mora postojati zajednička opasnost za brod i za teret. Izvanredni rashod mora biti poseban i ne može biti dio redovnog poslovanja. Svrha tog izdatka mora biti spašavanje broda ili tereta od te opasnosti. York Antverpenska pravila nisu ugovori prema međunarodnom pravu, već ih je sastavilo Comité Maritime International, međunarodna udruga nacionalnih društava za pomorsko pravo. CMI je nevladina međunarodna organizacija koja je formalno osnovana 1897. godine. Comité je osnovan kako bi se bavio unificiranjem pomorskog prava i trgovačke prakse. Stoga su ova pravila poput općih uvjeta i mogu se uključiti u ugovore vlasnika broda. To znači da se njima odriču pravila zajedničke havarija koja postoje u gotovo svim pravnim sustavima (Comité Maritime International, 2016).

Pravila se ažuriraju kontinuirano, uglavnom u intervalima od 20 do 25 godina. Međutim, ne koristi se svaki novi oblik u praksi. Najčešća verzija je verzija iz 2016., dok je verzija iz 2004. godine većina strana preskočila (nastavljaju koristiti verziju iz 1994. godine). Verzije pravila razlikuju se u nekim točkama. Za razliku od prethodne iteracije, verzija iz 1994. godine uvela je pravilo koje mjere koje dovode do štete podvrgavaju provjeri primjerenosti. U pravilima iz 2004. godine troškovi spašavanja gotovo su potpuno isključeni iz zajedničke havarije. U tom smislu, točan opseg zajedničke havarija može se utvrditi samo na temelju konkretnih ugovora (Kenton, 2023).

U svibnju 2016. godine Međunarodni pomorski odbor (*franc.* Comité Maritime International – CMI) usvojio je revidiranu verziju York-antverpenskih Pravila. Premda su posljednji put Pravila izmijenjena 2004. godine i odobrena od strane CMI-ja, prijašnji set pravila usvojen 1994. godine zadržao se u široj uporabi. Neke od izmjena uključuju sljedeće (Martinović, 2017):

- nagrada za spašavanje ponovno se priznaje kao trošak zajedničke havarije, uz određene uvjete (naknadna nesreća, značajno žrtvovanje, spašene vrijednosti, jedna strana plati na račun druge, različite nagodbe),

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

Tablicom 2 u nastavku dan je prikaz York-antwerpenskih Pravila.

Tablica 2. York-antwerpenska Pravila

Žrtvovanja	Pravilo I - Izbacivanje tereta Pravilo II -Gubitak ili šteta uslijed žrtvovanja za opću sigurnost Pravilo III - Gašenje požara na brodu Pravilo IV - Odsijecanje olupine Pravilo V - Dobrovoljno nasukavanje Pravilo VII - Oštećenje strojeva i kotlova Pravilo IX - Teret, brodski materijali i zalihe koje se koriste za gorivo Pravilo XII - Oštećenje tereta pri iskrcaju, itd. Pravilo XV - Gubitak tereta
Troškovi	Pravilo VI - Naknada za spašavanje Pravilo VIII - Troškovi olakšavanja broda dok je na obali i posljedična šteta Pravilo X - Troškovi luke utočišta, itd. Pravilo XI - Plaće i održavanje posade i drugi troškovi koji se snose za i u luci skloništa, itd. Pravilo XIV – Privremeni popravci

Izvor: Izrada autora prema: (Hudson i Harvey, 2017)

York-antverpenska Pravila donose odredbe prema Pravilu II u smislu da su i žrtva i posljedica žrtve nadoknadivi. Pravilo dopušta teretu oštećenom vodom ili na neki drugi način tijekom gašenja požara na brodu da povрати doprinos zajedničkoj havariji (Hudson i Harvey, 2017). Pravilo VII čini troškove povezane s uklanjanjem tereta i druge imovine s broda koji je usidren. Pravilo XII propisuje da će se šteta ili gubitak tereta, goriva ili zaliha pretrpljen kao posljedica njihovog rukovanja, pražnjenja, skladištenja, ponovnog utovara i slaganja nadoknaditi kao zajednička havarija. Pravilo XVI. predviđa iznos koji se nadoknađuje za gubitak tereta ili oštećenje žrtvovanjem i navodi da će iznos biti gubitak koji je time pretrpljen na temelju vrijednosti u trenutku iskrcaja (Hudson i Harvey, 2017). Pravilo XVII predviđa da su sve strane koje imaju koristi od zajedničke havarije dužne dati svoji doprinos. Strane uključuju vlasnika broda; prijevoznika; vlasnika tereta i bilo koju drugu osobu koja može biti odgovorna prema nekim izričitim uvjetima u ugovoru o prijevozu.

Akt o zajedničkoj havariji obično naređuje zapovjednik ili drugi član posade koji je bio nadležan za plovilo. U Ujedinjenom Kraljevstvu, međutim, radnja se može smatrati zajedničkom havarijom čak i ako ju je naredila strana osoba, npr. lokalna lučka uprava, pod uvjetom da je nužna za opću sigurnost. Izvorno, u Sjedinjenim Američkim Državama, samo vlasnik broda, zapovjednik ili netko tko djeluje pod njegovim ovlaštenjem mogao je narediti zajedničku havariju, no sada, treće strane također imaju pravo to učiniti, pod uvjetom da njihove naloge naknadno "potvrdi" zapovjednik. U Francuskoj, s druge strane, samo zapovjednik može narediti čin. Pravila iz Yorka/Antwerpena ne ograničavaju, međutim, ovlast odlučivanja o radnji opće havarije samo na zapovjednika. Danas je uobičajena praksa da brodovlasnik naređuje djelo, neposredno ili preko zastupnika (Tetley, 1999).

Općenito, sva imovina koja je uključena u putovanje i koja je u opasnosti u vrijeme akta o zajedničkoj havariji pridonosi gubicima i izdacima zajedničke havarije. Doprinos se temelji na razmjernoj podjeli prema vrijednosti te imovine u luci u kojoj putovanje završava. Dijeljenje zajedničke prosječne žrtve i troškova postiže se razmjernom podjelom onoga što York-Antverpenska pravila nazivaju „*doprinosnim vrijednostima*“. Osnovica za izračun doprinosnih vrijednosti i gubitaka zajedničke havarije je vrijednost imovine za njenog vlasnika na kraju putovanja. Međutim, u odnosu na teret ova se vrijednost temelji na komercijalnim fakturama. Troškovi nastali u vezi s imovinom nakon zajedničke havarije moraju se oduzeti pri utvrđivanju doprinosne vrijednosti. Time se osigurava da imovina doprinosi prema stvarnoj neto koristi koju je primila, oduzimanjem troškova koje je morala

snositi kako bi ostvarila korist od dolaska robe na odredište. Budući da se vrijednosti procjenjuju na kraju putovanja, također slijedi da se iznos doprinosa može mijenjati daljnjim gubitkom ili oštećenjem imovine između vremena nesreće i dolaska na odredište. Na primjer, ako je imovina potpuno izgubljena zbog naknadne nesreće, neće imati nikakvu doprinosnu vrijednost i neće pridonijeti zajedničkoj havariji. Obično se smatra da je putovanje prekinuto po završetku iskrcaja tereta u odredišnoj luci. Ako dođe do odustajanja od putovanja u srednjoj luci, tada putovanje završava u toj luci. Ako se, zbog nezgode, cijeli teret otpremi iz srednje luke drugim brodom, trošak otpreme može biti dopušten kao zajednička havarija, prema kriterijima navedenim u Pravilima F i G Pravila York-Antwerp (Comité Maritime International, 2022).

Jednakost doprinosa mora se održati između vlasnika žrtvovane imovine i vlasnika spašene imovine. U praksi se to postiže načinom dodavanja doprinosnim vrijednostima imovine izgubljene ili oštećene žrtvom zajedničke havarije dopuštenog iznosa (ili „nadoknađenog“) u zajedničkoj havariji u odnosu na tu žrtvu. Ako to nije učinjeno, vlasnik odbačenog tereta dobio bi korist u obliku novca iz zajedničke havarije za gubitak svoje robe bez sudjelovanja ili doprinosa gubicima zajedničke havarije.

Strane u procesu obično daju posebne odredbe u ugovoru o prijevozu u vezi sa zajedničkom havarijom, a najčešća je klauzula prema kojoj se zajednička havarija mora prilagoditi u skladu s pravilima York-Antwerp. Takve odredbe mogu biti sadržane u ugovoru o najmu, ako postoji, ili u teretnicama, ili u oba dokumenta, dajući tako Ugovorni učinak Pravilima. Pravilo D Pravila York-Antwerp izričito priznaje činjenicu da zajednička havarija postoji bez obzira na krivnju ili kršenje ugovora bilo koje strane. Slijedi da se obično moraju poštivati postupci za zaštitu prava strana u nesreći čak i kada se sumnja da je došlo do takve greške ili povrede. Jednako tako, postojanje situacije zajedničke havarije ne dovodi u pitanje nikakva prava ili obrane koje su otvorene stranama, na primjer u pogledu štete na teretu ili navodne povrede ugovora kao razloga za neplaćanje doprinosa zajedničkoj havariji. Davanje osiguranja zajedničke havarije u uobičajenim uvjetima je obećanje da će se platiti doprinos zajedničke havarije za koji se utvrdi da je ispravno i zakonski dospjelo. Općenito, ako je došlo do uzročnog kršenja ugovora, doprinos se ne može tako opisati, a udjeli u teretu mogu imati osnovu za odbijanje plaćanja doprinosa zajedničkoj havariji. Stoga pružanje odgovarajućeg osiguranja zajedničke havarije ne sprječava stranku da ospori svoju obvezu doprinosa (Comité Maritime International, 2022). Potraživanje doprinosa zajedničke havarije može

podnijeti brod na teret udjela u teretu ili udjela u teretu prema brodu i/ili drugog udjela u teretu. U praksi će često postojati unakrsna potraživanja i prijeboj. Brod se može definirati kao bilo koja struktura, bez obzira na to je li dovršena ili je u tijeku dovršetka, porinuta i namijenjena za korištenje u plovidbi.

Većina incidenata zajedničke havarije danas je rezultat nemara u održavanju ili upravljanju brodom, zajedno s kvarom strojeva i motora. Također, još 1975. godine primijećeno je da je stvarno žrtvovanje broda ili tereta postalo iznimno neuobičajeno, budući da ta odricanja rijetko pomažu u oporavku broda nakon požara, sudara, kvara ili drugih problema koji su, opet, uglavnom rezultat nemara. Stoga postoji zabrinutost zbog nedostatka pravde u sustavu koji redovito dopušta gubitke uzrokovane nemarom jedne strane koji se plaća doprinosima drugih. Stoga, neki tvrde kako opći prosjek više ne postiže vrstu „*zajedničke koristi*“, što je bila njegova izvorna svrha (Maritime Law Association of the United States, 2013).

No, umjesto da se opseg općeg prosjeka s vremenom suzi, on se proširio, stvarajući efekt grude snijega. Broj situacija koje podliježu zajedničkoj havariji zapravo se povećao, a ne smanjio tijekom stoljeća, a svaki je dodatak pružio daljnji presedan za situaciju koja je još udaljenija od izvornih razloga zajedničke havarije, kao što je odbacivanje tereta, što je danas rijetko primjenjiva praksa. Kao što je objasnio poznati kanadski profesor pomorskog prava William Tetley (1999), 1890. godine, troškovi koje je prijevoznik mogao potraživati prošireni su pravilom X(b) kako bi uključili troškove istovara tereta, u luci utovara, pristajanja ili skloništa, kada je pražnjenje bilo „*potrebno za opću sigurnost*“ ili za dopuštanje popravaka „*potrebnih za sigurno odvijanje putovanja*“.

Godine 1924. Pravilo X(b) prošireno je tako da uključuje troškove „*rukovanja na brodu*“, kao i stvarnog pražnjenja, a pravilo je primjenjivo na gorivo i zalihe, kao i na teret. Troškovi uplovljavanja u luku utočišta, gdje su „*nužni za opću sigurnost*“, kao i naknade za napuštanje takve luke, također su dopušteni 1890. godine Pravilom X(a). Prema Pravilu XI(b), kako je sastavljeno 1950. godine, gdje je zadržavanje broda u luci utočišta bilo „*nužno za opću sigurnost*“ ili da bi se omogućili popravci „*nužni za sigurno odvijanje putovanja*“, plaće i uzdržavanje posade tijekom tog „*dodatnog razdoblja stanke*“ također su bili prihvatljivi troškovi zajedničke havarija.

Proširenje zajedničke havarije također se odražava u Pravilu XII, koje je, prvi put 1890. godine, dopustilo u zajedničkoj havariji gubitak ili oštećenje tereta nastalo u činu istovara, skladištenja, ponovnog utovara i slaganja, gdje su troškovi tih radnji priznati kao zajednička havarija. Prethodno je pravilo bilo da nije dopušteno nikakva naknada za gubitak ili oštećenje tereta tijekom iskrcaja u luci skloništa, gdje se takav iskrcaj obavljao na način uobičajen u toj luci. Godine 1924. naknada je proširena tako da uključuje štetu ili gubitak goriva ili zaliha, kao i štetu ili gubitak pretrpljen u „rukovanju“. Prema Pravilima iz Yorka/Antwerpena iz 1994. godine, riječi „*prouzrokovane radnjom*“ zamijenjene su s „*pretrpljene kao posljedica*“, što je dodatno, iako malo, proširenje opsega odredbe. Značajno je da „*opasnost*“ nije uvjet za primjenu Pravila XII. Uz gore navedene promjene, objašnjava profesor Tetley, opći prosjek je također proširen tijekom godina na druge načine, kao što je pokrivanje „*umjetnog*“ općeg prosjeka, što znači potencijalne, a ne neposredne opasnosti. Zanimljivo, kako je više načina prijevoza (zračni, željeznički, itd.), zajednička havarija nije primijenjena unutar ovih načina. U ovim drugim načinima prijevoza, takvi troškovi i gubici pokriveni su osiguranjem (Maritime Law Association of the United States , 2013).

Najveći sukobi oko sadašnje korisnosti zajedničke havarije su oni između brodovlasnika i osiguravatelja tereta. Brodovlasnici se brinu da će, ako troškovi poput rukovanja teretom ne podliježu zajedničkoj havariji, mnogi od tih troškova pasti na teret brodovlasnika zajedno s troškovima popravka. Brodovlasnici također tvrde da zajednička havarija djeluje kao zaštita od žrtvovanja tereta kako bi se omogućili troškovi radi spašavanja putovanja. Međutim, drugi tvrde da je žrtva kao razlog za određivanje zajedničke havarije danas tako rijetka da bi sve troškove jednostavno trebalo ostaviti tamo gdje padaju. Kao što je objašnjeno u „*Zajedničkoj havariji: dokument o stajalištu Međunarodne pomorske komore*“ (2004) po njihovom mišljenju zajednička havarija djeluje kao sustav upravljanja nesrećama koji razumiju sve strane i stoga je postojan sustav u vrijeme krize. Za njih bi sužavanje opsega zajedničke havarije ili njeno ukidanje predstavljalo nepovoljnu štetu brodovlasnicima smanjenjem naplativih iznosa. Kako tvrde, zajednička havarija vrlo je praktično rješenje za raspodjelu gubitaka nakon velikih pomorskih nesreća. To je sustav koji je međunarodno shvaćen i nema smisla ukidati ga u cijelosti ili samo njegov dio.

3. OSIGURANJE I KATEGORIJA ŠTETE U POMORSKOM PRAVU

Pomorstvo je oduvijek bilo najrizičnije od svih poslovnih okruženja. Golemi tehnološki razvoj tijekom prošlog stoljeća nije narušio ovaj primat budući da je to i dalje najopasnija vrsta aktivnosti i za pojedince i za robu. Općenito, brodove i njihov teret osiguravaju njihovi vlasnici, pa će troškovi uglavnom padati na teret osiguravajućih društava. Obično je uključeno nekoliko pružatelja osiguranja, na primjer osiguranje zaštite i odštete (P&I), osiguranje od odgovornosti te osiguranje kasko i strojeva (H&M). Potonje uglavnom služi za naknadu štete na brodu, dok je osiguranje od odgovornosti općenito odgovorno za ostale štete koje nisu osigurane drugdje (von Burgsdorff, 2021).

U ovom dijelu rada slijedi uvid u teoriju transportnog osiguranja s naglaskom na osiguranje u pomorskom prometu. Potom slijedi uvid u kategoriju štete u pomorskom osiguranju i na kraju se detaljnije analizira zajednička havarija kao kategorija štete u pomorskom osiguranju. Sve navedeno sastavni je dio pomorskog prava. Pomorsko pravo predstavlja cjeloviti sustav prava, javnog i privatnog, materijalnog i proceduralnog, nacionalnog i međunarodnog, s vlastitim sudovima i jurisdikcijom, koji seže do rodoškog zakona iz 800. godine pr. i datira prije građanskog i običajnog prava. Njegovo modernije podrijetlo bilo je civilne prirode, kao što se prvi put vidi u *Rôles of Oléron* iz oko 1190. godine. Na pomorsko pravo kasnije je uvelike utjecao i formirao ga je engleski admiralski sud, a zatim i samo običajno pravo. Da je pomorsko pravo cjeloviti pravni sustav vidi se iz njegovih sastavnih dijelova. Stoljećima je pomorsko pravo imalo svoje ugovorno pravo: ugovor o prodaji (brodova); ugovor o službi (tegljenje); ugovor o najmu (chartering); ugovor o prijevozu (robe morem); ugovor osiguranja (osiguranje pomorstva je preteča osiguranja na kopnu); ugovor o zastupanju (opskrbljivači brodova); ugovor o zalogu; ugovor o najmu (zapovjednika i pomoraca); ugovor o naknadi štete zbog bolesti i osobne ozljede (održavanje i liječenje) i ugovor o raspodjeli rizika (zajednička havarija) (Tetley, 2004).

3.1. Teorijski okvir transportnog osiguranja

Postoji više definicija koje opisuju pojam osiguranja. Definicija pojma osiguranja najčešće ovisi o točki gledišta autora, pa se pojam osiguranja može definirati s točke gledišta pravnika, ekonomista, teorije rizika, povjesničara i sociologije. Prema Rječniku osiguranja, radi se o „djelatnosti posredstvom koje se na načelu uzajamnosti i solidarnosti pruža ekonomska zaštita od određenih opasnosti (rizika) koje ugrožavaju imovinu i osobe“ (Andrijašević i Račić

Žlibar, 1997, str. 271). Prema Pravnom leksikonu, „*osiguranje je gospodarska djelatnost u kojoj se zainteresiranima pruža ekonomska zaštita od raznih opasnosti koje ugrožavaju njihovu imovinu ili tjelesni integritet. Zaštita se ostvaruje sklapanjem ugovora o osiguranju*“ (Osiguranje, u: Pravni leksikon, 2007, str. 969).

Osiguranje u prijevozu ili polica osiguranja u prijevozu je osiguran način pokrivanja rizika koji nastaje zbog gubitka ili štete uzrokovane na robi ili osobnim stvarima tijekom prijevoza. O trošku premije odlučuje se na temelju osiguranja robe u prijevozu i rizika koji ugovaratelj police snosi tijekom trajanja police. Polica osiguranja u transportu pokriva robu, teret i druge interese od gubitka ili oštećenja robe tijekom prijevoza željeznicom, cestom, morem ili zrakom. Transportno osiguranje važno je za osiguranje robe u tranzitu s jednog mjesta na drugo. Pokriva štete i gubitke uzrokovane na robi koju prevozi pojedinac u svom privatnom vozilu, zaposlenik ili vozač ili prijevoznici treće strane (Grabovac i Petrinović, 2006).

U svom najjednostavnijem obliku pruža zaštitu od slučajne štete i drugih rizika. Većina načina prijevoza nudi ograničenu odgovornost, što znači da je osigurano osnovno i najčešće s iznimno niskim pokrićem. Osiguranje osigurava pokriće djelomične štete ili potpunog gubitka tereta i povezanih imovinskih interesa tijekom prijevoza za gubitak ili štetu, koji su izravna posljedica nastanka pokrivenog rizika osiguranja. Predmet osiguranja su robe koje se prevoze vodom, kopnom i zrakom. Roba je osigurana po komadima, paketima, vezama ili sanducima kako je navedeno u prijevoznim dokumentima, a kod robe koja se prevozi u rasutom stanju - po jedinicama težine. Svrha osiguranja je prijenos odgovornosti za rizik gubitka ili oštećenja tereta s kupca ili prodavatelja robe na osiguravatelja.

Prema definicijama „*osiguranog interesa*“ usvojenim u svjetskoj teoriji i praksi, imovinski je interes koji osiguravatelj ima u odnosu na predmet osiguranja. Osiguranje je optimalan instrument prijenosa rizika za poduzeće. Ono je prisutno kada osiguranik ima neposredan materijalni interes za predmet osiguranja. Ovisno o uvjetima pod kojima je konkretna isporuka ugovorena u konkretnom poslu, za osiguranje mogu biti zainteresirani prodavatelj ili kupac, ali i špediteri, banke, vlasnici tranzitnih skladišta i dr. Za njegovo postojanje zainteresirani su i prijevoznici, jer iako ih osiguranje robe koju prevoze ne oslobađa odgovornosti, uvelike umanjuje rizike od okolnosti na koje ne mogu utjecati. Treba naglasiti da je upravljanje rizicima vrlo važan alat u poslovanju poduzeća za praćenje i smanjenje rizika poslovanja (Mitkov, Radukanov i Petrova, 2021). Trenutak prijenosa vlasništva robe s

prodavatelja na kupca određuje tko je u tom trenutku nositelj osiguranog interesa, a time i tko će biti stranka u ugovoru o osiguranju. Kod osiguranja prijevoza nositelj osiguranog interesa uvijek je osoba koja snosi rizike gubitka ili oštećenja tereta koji se prevozi. Dakle, u trgovačkim poslovima trenutak nastanka odnosno prijenosa osiguranog interesa između sudionika u poslu izravno je vezan uz trenutak prijenosa rizika za robu s prodavatelja na kupca. S druge strane, trenutak prijelaza rizika ovisi o uvjetima konkretne isporuke i ugovorene cijene (Noussia, 2007).

U usporedbi s drugim oblicima prijevoza, voda ima mogućnost obavljanja masovnog međunarodnog prijevoza robe, a tijekom prijevoza postoje brojni rizici. Stoga je proučavanje rizika povezanih s prijevozom robe morem od posebne važnosti. Jedan od načina upravljanja ovim rizicima je osiguranje transportirane robe i tereta. Preko njega se rizik prenosi s pomorskog prijevoznika na osiguravajuće društvo (Bacho i sur., 2019). Pomorsko osiguranje smatra se jednim od najstarijih oblika komercijalne zaštite. Ugovori o pomorskom osiguranju posebni su po tome što imaju posebna obilježja, ali i po tome što su ugovori o naknadi štete. Pomorsko osiguranje, najstariji od mnogih oblika zaštite od gubitaka, ima dugu povijest koja seže još u antičko doba i početaka pomorske trgovine.

Stari Feničani, Grci i Rimljani, iako nisu bili upoznati s umijećem „ugovaranja“ koje se danas prakticira, imali su naviku štititi se od nekih rizika pomorskog poslovanja raznim sustavima osiguranja. Jedan od najstarijih sustava je oblik zajma poznat pod imenom „*Bottomry*“. Definira se kao hipoteka na brod, na takav način da ako se brod izgubi, zajmodavac također gubi novac koji je dao na njega, ali ako brod sigurno stigne u određenu luku, on bi dobio natrag zajam i određenu prethodno dogovorenu premiju. Sustav osiguranja proizašao iz „*Bottomryja*“, smatrao se najraširenijim oblikom pomorskog osiguranja. To je prvenstveno iz dva razloga, prvi je iznimna jednostavnost transakcije i druga je želja da se izbjegnu kazne univerzalno prevladavajućih zakona protiv lihvarstva, pod kojima se podrazumijevalo posuđivanje novca na kamate. Oblik pomorskog osiguranja, poznat kao „*Bottomry*“, razlikuje se od suvremenog po tome što dok *Bottomry* zajmovi su naknade isplaćene prije stvarnog gubitka broda, moderne police osiguranja obećanja su plaćanja naknade nakon što se gubitak dogodi (Noussia, 2007).

Polica pomorskog osiguranja jednostavno je sporazum ili ugovor koji predviđa naknadu pod određenim uvjetima. Polica općenito vrijedi od trenutka kada roba napusti prostor

prodavatelja do isporuke u skladišta kupca ili mjesto odredišta. Podrazumijeva se da je pokrivena na snazi od skladišta do skladišta, tj. dok je roba u tranzitu kao i dok je na brodu. Ovu zaštitu obično pružaju osiguravajuća društva, treće strane koje su profesionalni preuzimatelji rizika i koje upravljaju sustavom, određuju premije za različite vrste i klase rizika, jamče isplatu potraživanja u slučaju gubitaka, ostvaruju dobit kada su naplaćene premije veće od gubitaka i pokrivaju gubitke iz vlastitih sredstava kada su premije nedovoljne (Sepúlveda Whittle, 1987).

Brodovi i njihov teret u pravilu su osigurani. Ovi interesi i odgovornost vlasnika broda pokriveni su pomorskim osiguranjem. Pomorska osiguranja obavljaju osiguravajuća društva koja posluju po principu premijske police i društva za uzajamno osiguranje. Pomorsko osiguranje počiva na načelu dobrovoljnosti. Zakonom su iznimno propisani slučajevi za koje je obvezno osiguranje, npr. neki oblici osiguranja od odgovornosti prema trećim osobama (osiguranje od odgovornosti vlasnika broda ili jahte prema trećim osobama, osiguranje od odgovornosti vlasnika tankera za onečišćenje, osiguranje od odgovornosti operatera nuklearnog plovila, osiguranje od odgovornosti vlasnika broda za onečišćenje motornim gorivom, odgovornost vlasnika broda za uklanjanje olupine) (Petrinović, Mandić i Sirišćević, 2016).

Za pomorski prijevoz primjenjuju se različite vrste osiguranja. Obično to uključuje policu kaska, zaštitu i odštetu, osiguranje od onečišćenja i osiguranje tereta, a postoje i brojna posebna pokrivenja. Politika kaska prvenstveno je, ali ne isključivo, pokrivenje prve strane. Njegova je svrha pokriti štetu ili gubitak plovila. Međutim, njegova je pokrivenost šira jer klauzula o „ispadanju“ police obeštećuje vlasnika za odgovornost prema trećoj strani koja je posljedica sudara. Zaštita i pokrivenje odštete prvenstveno je pokrivenje treće strane u smislu da je njegova svrha obešteti vlasnika plovila za obveze nastale prema trećim osobama. Osiguranje od onečišćenja pojavilo se kao zasebno pokrivenje u Sjedinjenim Državama dijelom zbog donošenja Zakona o onečišćenju uljem iz 1990 kada je uspostavljen strogi režim odgovornosti za brodove koji ispuštaju naftu u plovne vode Sjedinjenih Država. Odgovornost se nameće ne samo za troškove čišćenja, već i za štetu prirodnim resursima (Force, 2004).

Za ugovor o pomorskom osiguranju se kaže da je ugovor *uberrimae fidei*, to jest, temeljen na najvećoj dobroj vjeri. Osiguranje tereta često se piše kao polica „svih rizika“. Polica tereta često pokrivaju robu od skladišta pošiljatelja do skladišta primatelja. Međutim, police tereta

često sadrže izuzeća. Bez obzira na sveobuhvatnu prirodu riječi „svi rizici“, nisu pokriveni svi rizici, samo oni koji proizlaze iz slučajne nesreće ili nesreće koja je rezultirala štetom ili gubitkom koji se može pripisati vanjskom uzroku. Osiguranje tereta često je napisano na otvorenim policama koje omogućuju osiguraniku da izdaje potvrde svom primatelju (Goff i Jones, 2002).

3.2. Općenito o kategoriji štete u pomorskom transportu

Otpriblike 90% svjetske trgovine odvija se u pomorskoj industriji. Pomorstvo se smatra sigurnim, ekonomičnim i ekološkim oblikom komercijalnog prijevoza. Iako sve veći broj slučajeva nesreća privlači pozornost javnosti, statistika pokazuje spor, ali stabilan pad pomorskih nesreća posljednjih desetljeća. Brodarstvo je također visoko regulirano područje, a propisi su pojačani u posljednja dva desetljeća. Glavna načela na kojima se temelje pomorski propisi su usklađena nacionalna pravila temeljena na međunarodnim konvencijama i rezolucijama koje je donijela Međunarodna pomorska organizacija (IMO). Tijekom posljednjeg desetljeća, pomorska industrija je provela niz mjera usmjerenih na poboljšanje razine sigurnosti (kao što su novi propisi ili novi oblici timske obuke). Unatoč ovoj evoluciji, brodske nesreće, a posebno sudari, i dalje predstavljaju veliki problem (Ceyhun, 2014).

Opasnosti na moru su one koje proizlaze iz situacija koje proizlaze iz plovidbe ili koje se mogu pripisati tim situacijama, a dijele se na obične i posebne. Obične opasnosti proizlaze iz uvjeta na moru kao takvih, kao i onih koji su izvan njih ili uz njih, dok posebne opasnosti proizlaze iz ratova i štrajkova. Opasnosti na moru uključuju radnje zapovjednika kako bi se izbjegla uobičajena opasnost za brod i teret, sa svim posljedičnim gubicima koji se proporcionalno odnose na sav teret na brodu (zajednička havarija). Uključuju i djelovanje elemenata koji uništavaju ili uzrokuju potpuni gubitak osiguranih stvari ili samo djelomično uništavaju teret kao posljedicu brodoloma, nasukanja, požara, sudara ili dodira sa stranim predmetom. Vanjski ili dodatni rizici uključuju posebne prosječne, vremenske, delikventne ili nemarne radnje trećih strana (pljačka, krađa, piratstvo, neisporuka), rizike koji proizlaze iz uvjeta prijevoza (dodir s drugom robom, oštećenja od vlage i slično) i rizike koji su inherentni u prirodi robe (hrđanje, lomljenje, skrućivanje, ukapljivanje, izlijevanje). Svrha pomorskog osiguranja je zaštititi ili nadoknaditi vlasniku tereta gubitke koji se mogu dogoditi dok je teret na putu od prodavatelja do kupca (Sepúlveda Whittle, 1987).

No, prema informacijama *International Forwarding Association* (2023), od ukupnog broja prijavljenih šteta, 11% odnosi se na kontejnere izgubljene u moru, dok 14% oštećenja nastaje zbog nepravilne temperature, a 25% su fizička oštećenja. Također, 8 % predstavlja manjak, a 9% krađa. Uobičajeni razlozi šteta uključuju loše stanje ili pogrešan odabir kontejnera, neodgovarajuće upute za prijevoz i pregled zamjene kontejnera te loše brtvljenje. Mješovita, istrošena i oštećena oprema također izlaže teret riziku od štete, kao i pretovar na brodu. Za teret osjetljiv na temperaturu pritužbe se podnose zbog neispravne upotrebe kontrola temperature, lošeg nadzora i pogrešnih postavki. Ostali razlozi uključuju: Ostali razlozi uključuju (Cargo Damage, Types and Impact, 2023):

- Lomljivi teret smješten u područjima s velikim kretanjem
- Prekoračenje težine
- Teži spremnici položeni na lakše
- Nedostatak rashladnih točaka
- Neispravne postavke protoka zraka
- Kondenzacija i loša ventilacija
- Korištenje neadekvatnog maloprodajnog pakiranja ili nedostatak pakiranja
- Pogrešno deklarirani spremnici
- Neostvarive ili obmanjujuće oznake temperature
- Zaraženi ili kontaminirani podovi
- Neučinkovito čišćenje
- Zaraza
- Organizirani kriminal.

Valovito more i loše vrijeme također uzrokuju štetu na teretu, kao i sudari, strukturalni kvarovi i nestajanje brodova. Prirodne katastrofe kao što su uragani, olujni udari i tsunamiji doprinose gubitku i oštećenju tereta. Glavne vrste potraživanja pokrivaju gubitak, manjak te vidljivu i skrivenu štetu. Gubitak je očigledan, rezultira neuspjelom isporukom, dok manjak znači da dio tereta nije primljen. Vidljiva oštećenja su ona koja su očita, dok se prikrivena potraživanja odnose na gubitke uslijed pomicanja ili premještanja tereta u pakiranju, temperaturnih promjena i sl. U 2021. godini prijavljeno je da 6.300 brodova isporučuje teret svaki dan, s godišnjim volumenom od 241 milijuna kontejnera. Godišnje se izgubi oko 1.382 kontejnera, što čini 0,001 posto svih kontejnera. Iako se gubici isprva mogu činiti beznačajnima, zahtjevi za osiguranje nisu ograničeni samo na gubitak tereta. Oni pokrivaju štete na teretu i kontejnerima na brodu, nadoknađuju troškove za nezgode koje se dogode u

ekološki osjetljivim područjima, kao i preusmjeravanja radi istovara oštećenih kontejnera. Zahtjevi također mogu pokriti troškove nastale kako bi se šteta smanjila na najmanju moguću mjeru, uključujući troškove popravka i procjene radi vraćanja vrijednosti (International Forwarding Association, 2023).

U pomorskom osiguranju štete su potpune ili djelomične. Potpuni gubici nastaju kada osigurana roba prestane postojati za osiguranu stranu, iako njeni ostaci mogu imati neku novčanu vrijednost. Uobičajeni oblik pomorskog osiguranja pokriva samo pomorske opasnosti, tj. štete za koje se smatra da su uzrokovane opasnostima na moru kao što su štete od slane vode ili lošeg vremena, te određene štete uzrokovane nasukavanjem, brodolomom, požarom ili sudarom. Neke su robe po prirodi kvarljive, dok druge nisu osjetljive na oštećenja u prijevozu, pa se za njih ne isplati plaćati dodatnu premiju. Ovi proizvodi su osigurani prema klauzuli poznatoj kao „bez određenog prosjeka“, što znači da osiguravatelj neće platiti naknadu osim za štetu iznad određenog postotka njihove vrijednosti (Sepúlveda Whittle, 1987). Ovisno o zemlji, mogu postojati određena izuzeća od odgovornosti za štetu ili gubitak tereta. To može uključivati nedostatke na opremi koji se ne mogu otkriti dužnom pažnjom, građanske nemire i štrajkove, ograničenja rada, isključenja, štrajkove i ratne činove.

3.3. Zajednička havarija kao kategorija štete

Institut pomorskog osiguranja počeo se razvijati u 14. stoljeću, kada je havarija kao specifičan institut postala ograničena s obzirom na svoju svrhu. Stoljećima je zajednička havarija bila sastavni dio brodarstva. Oni koji su uključeni u otpremu ljudi i robe shvatili su da im je potreban neki oblik zaštite od rijetkih vrsta događaja. Pri tome je zajednička havarija priznata i zasebna je cjelina u odnosu na pomorsko osiguranje. U današnje vrijeme osiguravatelji otpreme i tereta uglavnom raspoređuju gubitke i doprinose za zajedničku havariju kada pišu svoje police osiguranja. U prošlim vremenima, putovanja su bila opasni pothvati koji su zahtijevali odbacivanje ili druge žrtve kako bi se izbjeglo potonuće. Sada, međutim, s razvojem osiguranja i ogromnim kontejnerskim brodovima problemi su drugačiji. Danas je situacija mnogo složenija. Brod za opće terete ili kontejnerski brod obično prevozi nekoliko stotina pošiljaka, ponekad i više od tisuću, a sve pripadaju različitim pošiljateljima, od kojih nitko naravno ne putuje sa svojom robom. Ukupan iznos novca koji je uključen u putovanje kreće se u milijunima dolara i u trenutku kada je teret isporučen točni iznosi koji će se pridonijeti zajedničkoj havariji zapravo nisu poznati (NCTAD Secretariat, 1991). Odnos

između brodovlasnika i vlasnika tereta više nije odnos partnera u opasnoj pustolovini, već samo odnos pružatelja i korisnika rutinske usluge.

Povijesno gledano, strana koja je tražila povrat na temelju zahtjeva zajedničke havarija morala je utvrditi tri čimbenika: (1) postojala je neposredna, zajednička opasnost ili pogibelj; (2) došlo je do dobrovoljnog odbacivanja tužiteljevog udjela u zajedničkom pothvatu u svrhu izbjegavanja opasnosti; i (3) pokušaj izbjegavanja opasnosti bio je uspješan. U novije vrijeme proširile su se okolnosti u kojima se može proglasiti zajednička havarija. Zajednička havarija više nije ograničena na situacije odbacivanja tereta. Zapravo, gubici koji nisu žrtve tereta ili plovila također mogu dovesti do zahtjeva za zajedničku havariju. Gubici koji daju pravo na zajedničku havariju obično se dijele u dvije velike kategorije: (1) Oni koji proizlaze iz žrtvovanja dijela broda ili dijela tereta, namjerno učinjenog da se cijeli pothvat spasi od tragedije; (2) Oni koji proizlaze iz izvanrednih troškova nastalih u korist broda i tereta. Izvanredni troškovi su oni koji su nužni za siguran završetak putovanja i mogu uključivati troškove popravaka, iskrcaja i prekrcaja tereta, dodatne plaće i ostale troškove nastale tijekom bilo kakvog nužnog prekida putovanja (Force, 2004).

Ako su ispunjeni svi uvjeti za zajedničku havariju, nastali gubici moraju se utvrditi i raspodijeliti među zainteresiranim stranama razmjerno njihovoj spašenoj vrijednosti. Ovaj vrlo složen zadatak utvrđivanja relevantnih vrijednosti i njihovog sudjelovanja obično obavljaju stručnjaci (tzv. *General Average Adjuster* ili *General Average Commissioner*). Nakon što ga naruči brodar, unajmljivač ili osiguravatelj prijevoza, mjerodavni sastavlja plan raspodjele štete za strane uključene u havariju (Rohlig, 2022). U pravilu se sve uključene strane podvrgavaju presudi procjenjivača zajedničke havarije.

Proces obračuna i usklađenja zajedničke havarije prilično je kompliciran i dugotrajan. U današnje vrijeme količina prevezenog tereta raste, a time i broj vlasnika tereta. Na primjer, kontejnerski brodovi koji mogu primiti tisuće pošiljaka na brod, što znači da bi mogli biti i stotine i tisuće vlasnika tereta (Browne i Cooper, 2015). Matthew Marshall, u svom radu "Zajednička havarija- brojke i njihov odnos s debatom o reformi", pripremljenom za konferenciju IUMI u Singapuru 2004., sažeo je i usporedio podatke o približno 1700 incidenata koje je prikupio Lloyd's. Nalazi istraživanja prikazani su Tablicom 3.

Tablica 3. Vrijeme pripreme za zajedničku havariju – broj slučajeva (%)

Potrebno vrijeme	Studija iz 1996	2004.
Manje od godinu dana	25.7	32.1
Manje od dvije godine	39.1	34.0
Manje od tri godine	18.1	22.6
Manje od četiri godine	8.7	3.8
Manje od pet godina	3.7	5.7
Manje od šest godina	2.0	0
Manje od sedam godina	1.2	1.9
Preko sedam godina	1.5	0

Izvor: (Maritime Law Association of the United States , 2013, str. 10)

Iako tablica pokazuje da se vrijeme za pripremu ovih zahtjeva smanjilo, još uvijek nekima treba 7 godina za prilagodbu. Ankete osiguravatelja u 2013. godini otkrile su da još uvijek ima otvorene datoteke zajedničke havarije iz 2004. godine.

Nedvojbeno, svaki slučaj zajedničke havarije i zahtjev rješavat će se kao jedinstven. Međutim, postupak usklađivanja i izračunavanja odštetnog zahtjeva za zajedničku havariju mogao bi biti relativno lak zadatak u okolnostima kada se provode troškovi zajedničke havarije, na primjer troškovi u luci utočišta, troškovi spašavanja, troškovi iskrcaja. Iznos takvih troškova i izdataka obično se utvrđuje na temelju dokumenata koje su dostavile stranke, na primjer faktura i potvrda plaćanja. Međutim, mogu se pojaviti poteškoće u slučajevima kada su napravljene žrtve, na primjer odbacivanje teretnog broda koji se nasukao.

U okolnostima kada se nezgoda dogodi, odgovornost brodovlasnika je pobrinuti se da se poduzmu svi potrebni koraci prilikom prijave odštetnog zahtjeva za zajedničku havariju. U slučaju nesreće važnije je privesti kraju zajednički pomorski pothvat, što znači da putovanje treba privesti kraju. Obično je brodovlasnik strana koja potražuje zajedničku havariju. U skladu s Pravilima YorkAntwerpena, odgovornost je zapovjednika da obavijesti brodovlasnika o nesreći i koracima koji su poduzeti (YAR, 2016). Ubrzo nakon toga brodovlasnik ili podnositelj zahtjeva za zajedničku havariju mora obavijestiti sve strane koje mogu biti pogođene nesrećom i dogovoriti imenovanje stručnjaka za pomorsko pravo i pomorsko osiguranje. Procjenitelj je dužan izvršiti potrebne izračune doprinosne vrijednosti i pripremiti ispravak prosjeka ili izjavu. U okolnostima u kojima je došlo do žrtvovanja, npr.

odbacivanje tereta, oštećenje tereta i plovila pri gašenju požara, oštećenje plovila prilikom isplivavanja, potrebno je imenovati nadzornika. Nadzornika imenuje brodar koji će biti odgovoran za plaćanja nadzorniku. Međutim, u nekim slučajevima nadzornika može imenovati regulator prosjeka, ali u ime brodovlasnika. Nadzornik u svom izvješću mora utvrditi kakva je šteta nastala uslijed nezgode, a koja je nastala iz akta zajedničke havarije (Udo, Nwachukwu i Aloamaka, 2021). U slučajevima kada je nadzornik imenovan u luci zakloništa njegova je dužnost nadzirati proces prekrcaja, skladištenja i istovara tereta te utvrđivati oštećenja tereta nastala tim radnjama.

4. STUDIJA SLUČAJA ZAJEDNIČKE HAVARIJE NA PRIMJERU EVER GIVEN

Studija slučaja rađena je na primjeru jednog od najvećih kontejnerskih brodova na svijetu naziva Ever Given (Slika 1).

Slika 1. Ever Given



Izvor: (Vesselfinder, 2022)

Brod je u vlasništvu Shoei Kisen Kaisha (podružnica koja posjeduje i iznajmljuje brodove velike japanske brodograđevne tvrtke Imabari Shipbuilding), a unajmila ga je i njime upravlja tvrtka Evergreen Marine za prijevoz kontejnera i otpremu, sa sjedištem u Luzhu, Taoyuan, Tajvan (Marine Traffic, 2022). Ever Given (IMO 9811000) jedan je od 13 kontejnerskih brodova izgrađenih prema dizajnu Imabari 20000 koji je razvio Imabari Shipbuilding, od kojih je 11 unajmio Evergreen Marine (Zhang, 2021).

S ukupnom duljinom od 399,94 metara (1312 ft 2 in), Ever Given je jedan od najdužih brodova u službi. Trup ima širinu od 58,8 metara (192 ft 11 in), a njegova visina od kobilice do glavne palube (dubina trupa) je 32,9 metara (107 ft 11 in). Potpuno natovaren projektiranim gazom, Ever Given uvlači 14,5 metara (47 ft 7 in) vode dok je gaz veličine 16,0 metara (52,5 ft). Ever Given ima bruto tonažu od 220.940; neto tonažu od 99.155; i nosivosti od 199.629 tona pri projektiranom gasu (Shipment Link, 2023). Dana 23. ožujka 2021., dok je putovao od Tanjung Pelepas u Maleziji do Rotterdama u Nizozemskoj pod vodstvom kapetana Krishnana Kanthavela, brod se nasukao u Sueskom kanalu, blokirajući kanal. Ostao

je na mjestu šest dana prije nego što su je spasilačke ekipe oslobodile 29. ožujka 2021. Egipatska vlada zaplijenila je brod 13. travnja 2021. jer je odbio platiti prijavljenih 916 milijuna dolara naknada koje je zahtijevala vlada, uključujući 300 milijuna dolara „*gubitka ugleda*“. Odštetni zahtjev je kasnije smanjen na 600 milijuna dolara. Početkom srpnja 2021. brod su pustile egipatske vlasti nakon dogovora o kompenzaciji (Marine Traffic, 2022). Na početku ovog poglavlja daje se uvid u dosadašnja istraživanja odnosno pregled literature, nakon čega slijedi prikaz metodologije istraživanja i rezultati. Na kraju poglavlja slijede ograničenja preporuke za daljnja istraživanja.

4.1. Pregled literature

Danas, posebno u slučaju kontejnerskih brodova, zajednička havarija je po svemu sudeći izuzetno dugotrajna i skupa. Putovanja kontejnerskim brodovima koja podliježu zajedničkoj havariji zbog nezgode mogu uključivati tisuće interesa za teret, a svi imaju različite osiguravatelje tereta. Što je više interesa za teret, to će slučaj dulje trajati jer opća havarija uključuje brojne nagodbe osiguranja. Često se kašnjenja događaju upravo pri obračunu obveze. Potrebno je odvojiti vrijeme za organiziranje osiguranja zajedničke havarije, pribavljanje dokumentacije i rješavanje potraživanja nakon što su izjave konačno sastavljene. Sve to zahtijeva golem rad na svim stranama koji uključuje stručnjake, regulatore, nadzornike, brokere i agente.

Pregledom literature vidljivo je kako Ever Given mnogi nazivaju najvećim slučajem zajedničke havarije u povijesti gdje se spajaju pravni, osiguravajući i komercijalni dijelovi nezgode. U pravnim se krugovima pojavilo neslaganje oko zakonitosti poteza zajedničke havarije. Neki su tvrdili da, budući da se Ever Given nasukao u kanalu, posebna zaštita koju nudi zajednička havarija možda neće vrijediti. Sueski kanal jedan je od najprometnijih morskih kanala na svijetu, a svaki dan njime prolazi oko 50 plovila.

Dana 23. ožujka 2021. godine Ever Given bio je na putu od Tajvana do Rotterdama s otprilike 18.300 kontejnera za prijevoz na brodu kada je posada djelomično izgubila sposobnost manevriranja brodom zbog jakih vjetrova i oluje s prašinom. Snažni vjetrovi i navodne „*tehničke ili ljudske pogreške*“ uzrokovali su da se brod dijagonalno nasuče na obalu, čvrsto se zaglavivši po širini plovnog puta. Gotovo tjedan dana sva trgovina kroz kanal bila je u zastoju. Utjecaj incidenta bio je bez presedana u razmjerima jer značajna količina teretnog prometa između Azije i Europe dnevno koristi ovaj umjetni vodeni put u Egiptu. Ever Given

sadržavao je robu širokog raspona tereta. Osim toga, budući da je brod potpuno blokirao sav promet, oko 370 drugih brodova također je zakasnilo i bilo prisiljeno čekati svoj red za prolazak kroz kanal. Nakon nekoliko pokušaja, Ever Given su konačno oslobodili tegljači, šest dana nakon incidenta. Uprava Sueskog kanala (SCA) tražila je od vlasnika broda gotovo milijardu eura naknade za spašavanje i povezane troškove. Međutim, vlasnik plovila odbio je platiti ovaj iznos (Holmström, 2022).

Vjerojatno neophodna, ali vrlo skupa operacija koju je provela tvrtka za spašavanje Smit kako bi oslobodila kontejnerski brod Ever Given dovela je do rane odluke japanskog vlasnika plovila i operacije Shoe Kisen Kaisha da proglase zajedničku havariju. Tvrtka je imenovala tvrtku Richard Hogg Lindley sa sjedištem u Londonu za svog regulatora (de Ricqlès, 2021). Ming (2022) smatra da takva nesreća ne može predstavljati zajedničku havariju prema važećim zakonima i pravilima. Nije zabilježen nikakav rizik od puknuća trupa ili prevrtanja, a plovilo je moglo ponovno ploviti nakon jaružanja pijeska i šljunka s dna uz pomoć tegljača i učinka plime. Također, brod, teret i druga imovina nisu bili izloženi opasnosti.

Unatoč vrlo jednostavnim polazištima, načelo zajedničke havarije u svom sadašnjem obliku vrlo je složen postupak ili barem dugotrajan za njegovu obradu. Broj vlasnika tereta s robom uključenih u incident Ever Given bio je znatan. Velik dio robe vjerojatno je bio osiguran. Osim toga, bili su uključeni vlasnik i unajmljivač plovila te njihovi osiguravatelji. Događaj Ever Given naglašava važnost neometanog pomorskog prometa, posebno kroz strateški važne rute za svjetsku trgovinu. Iako je ova vrsta događaja srećom rijetka, bilo je i drugih sličnih uskih grla u pomorskom prometu i količina robe koja prolazi kroz njih je značajna.

Zajednička havarija proglašena je na brodu Maersk Honam nakon požara 2018. godine (Schuler, 2020). Nakon što je proglasio zajedničku havariju, regulator je fiksirao jamstvo spašavanja na 42,5% vrijednosti tereta i 11,5% kao polog za zajedničku havariju. To je značilo da je pošiljatelj s teretom u vrijednosti od 100.000 dolara trebao platiti kombinirani polog od 54.000 dolara da bi se njegov teret oslobodio. Sljedeći primjer je Longchamp kojeg su u siječnju 2009. godine oteli somalijski pirati. Zatražena je otkupnina od 6 milijuna dolara, koja je nakon razdoblja pregovora od 51 dana smanjena na 1,85 milijuna dolara. Tijekom razdoblja pregovora napravljeni su dodatni operativni troškovi u ukupnom iznosu od 160.000 dolara. Doprinos otkupnini i dodatni troškovi zatraženi su prema pravilima zajedničke havarije od vlasnika tereta koji su odlučili uložiti žalbu na ovu odluku sudu. Ali Vrhovni sud

nije se složio s vlasnicima tereta i plaćena otkupnina (+ dodatni troškovi) utvrđena je kao dopušteni trošak zajedničke havarije (The Guardian, 2009). Nadalje, MSC Sabrina nasukala se u rijeci u Quebecu u Kanadi u ožujku 2008. s teretom u vrijednosti od 100 milijuna dolara. Zajednička havarija proglašena je nakon 1 mjeseca pokušaja spašavanja broda. Jedna tvrtka koja je imala teret u brodu u vrijednosti od 110.000 dolara morala je položiti prosječnu obveznicu od 125.000 dolara kako bi primila svoj teret natrag (Cliffs Notes, 2009).

4.2. Metodologija istraživanja

Metoda koja je korištena prilikom analize ovog slučaja je desk metoda. Desk metoda provodi se s ciljem sumiranja teorijskih znanja koja su navedena unutar otvorenog sudskog slučaja koji se vodi pred nadležnim sudom. S obzirom na kompleksnost sudskog postupka, desk analizom može se postići sagledavanje činjenica iz drugačije perspektive. Rezultati provedenog istraživanja mogu činiti temelj otvaranja novih rasprava povezanih s ovom tematikom.

4.3. Rezultati istraživanja

U ožujku 2021. godine Sueski kanal je šest dana blokirao kontejnerski brod Ever Given (Gambrell i Magdy, 2021). Sueski kanal prvi put je otvoren za plovidbu 17. studenoga 1869. godine. Dubina mu je bila oko 8 metara i najveći brodski teret koji može proći iznosio je 5.000 tona, što je bilo tipično za veličine brodova u to doba. Gaz broda dosegao je 66 stopa do 2010. godine, u ovoj fazi su obuhvaćeni svi kontejnerski brodovi; oko 17.000 kontejnerskih brodova; kao i preuzimanje svih brodova za rasuti teret širom svijeta. Kanal može primiti oko 99 % svih brodova koje se koriste u svjetskom pomorskom prometu kao i prihvatiti oko 96,2 % tona nosivosti za brodove s rasutim teretom, 80,3% spremnika za naftu i 100% svih ostalih vrsta brodova koji se koriste u pomorskom prometu; posebno kontejnerski brodovi sa svim svojim budućim generacijama; uz prazne brodove koji dosežu i do 440 tisuća tona (Suez Canal, 2019).

Brod Ever Given dugačak 400 metara bio je udaren jakim vjetrovima ujutro 23. ožujka 2021. godine i završio je zaglavljeno preko plovnog puta s pramcem i krmom zaglavljenima u obalama kanala, blokirajući sav promet kanalom (BBC, 2021). Egipatske vlasti izjavile su kako u ovom slučaju u pitanju mogu biti ljudske i tehničke greške. Uprava Sueskog kanala (SCA) angažirala je tvrtku Royal Boskalis Westminster N.V. preko svoje podružnice Smit International da upravlja operacijama spašavanja na moru (Boskalis, 2021). Kao jedna od

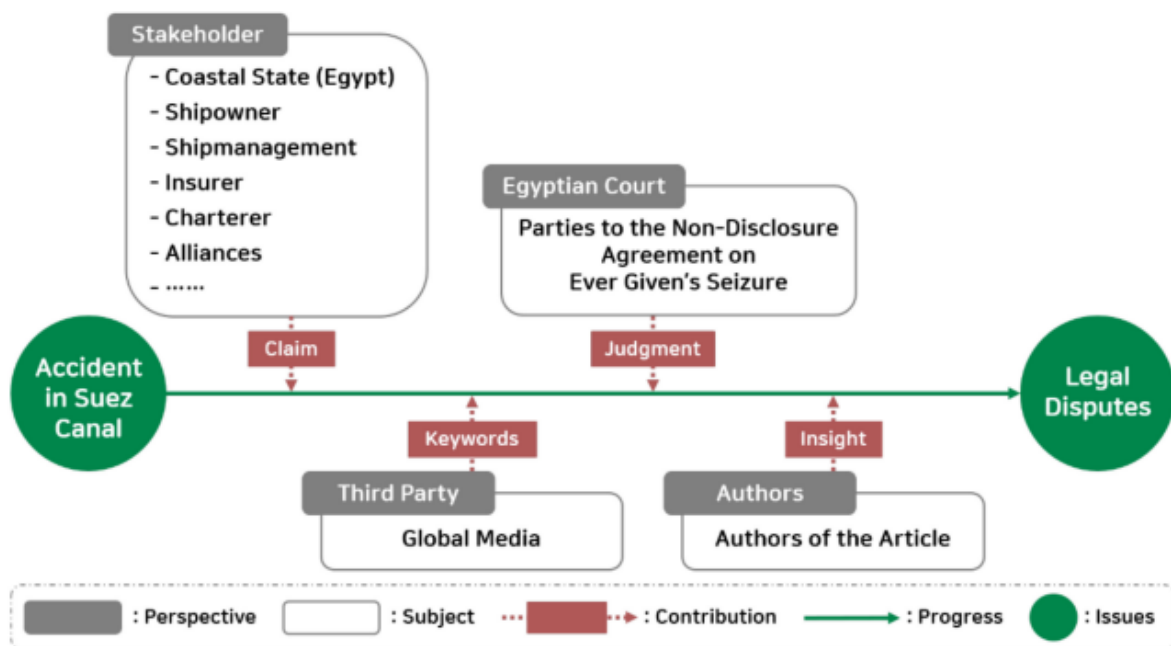
najprometnijih svjetskih trgovačkih ruta, začepljenje kanala imalo je značajan negativan utjecaj na trgovinu između Europe, Azije i Bliskog istoka. Dana 28. ožujka, najmanje 369 brodova čekalo je u redu za prolazak kroz kanal. To je spriječilo trgovinu vrijednu procijenjenih 9,6 milijardi USD (BBC, 2021).

Dana 29. ožujka, Ever Given je djelomično ponovno isplivao i pomaknuo se za oko 80 posto u ispravnom smjeru, iako je pramac ostao zaglavljn sve dok brod konačno nisu oslobodili egipatski, nizozemski i talijanski tegljači nakon čega je brod odvučen na tehnički pregled (Stevens, 2021). Kanal je provjeren zbog oštećenja i nakon što je utvrđeno da je ispravan, Uprava Sueskog kanala je dopustila nastavak plovidbe 29. ožujka (Aljazeera, 2021). Plovilo je naknadno zaplijenila egipatska vlada 13. travnja 2021. godine jer je odbio platiti odštetu koju je zahtijevala vlada, što su osiguravatelji broda smatrali neopravdanim zahtjevom. Nakon incidenta, egipatska vlada je objavila da će proširiti uže dijelove kanala (ABC News, 2021).

4.3.1. Pravni zahtjevi za naknadu štete

Cha i sur. (2021) prikazali su dijagram toka koji pokazuje pravne sporove u slučaju Ever Givena (Slika 2)

Slika 2. Dijagram toka pravnih sporova



Izvor: (Cha i sur., 2021, str. 6)

Prvi zahtjev za naknadu štete pojavio se od strane Uprave Sueskog kanala i to u iznosu od milijardu dolara, na temelju izgubljenog prihoda i troškova operacije spašavanja. Iako je vlasnik broda pokazao spremnost pristati na kompenzaciju, Japanski vlasnik broda, Shoei Kisen, proglasio je zajedničku havariju 4. travnja (van Marle, 2021). Proces zajedničke havarije je odgođen zapljenom broda i njegovog tereta, jer je jedan od ključnih elemenata procesa da roba i brod moraju uspješno stići do odredišta, inače nema zajedničke havarije, a izgledi da se to dogodi bili su značajno smanjeni uhićenjem broda. Daljnje komplikacije bile su uzrokovane velikom količinom uključenih teretnih interesa, što ne samo da bi zakompliciralo eventualnu operaciju pražnjenja, već bi također uzrokovalo daljnje probleme s papirologijom (The Load Star, 2021). Formalna nagodba između vlasnika i osiguravatelja broda te uprave kanala konačno je postignuta u srpnju. Brod je ponovno isplovio 7. srpnja 2021. godine nakon što je zakonski zapeo u kanalu prije nego što je nastavio svoje putovanje prema luci Rotterdam.

Kako je već spomenuti, brodovlasnik Ever Givena proglasio je zajedničku havariju. Pomorsko pravo obično dijeli sustav pomorskog prava u nekoliko dijelova, uključujući teretnice, ugovor o najmu broda, sudar broda, spašavanje, zajedničku havariju, ograničenje odgovornosti, brodsku hipoteku, pomorsko založno pravo i onečišćenje broda. Slučaj Ever Given međutim, uključuje sve osim onečišćenja broda. Pravna pitanja u ovom slučaju stoga su (Yizhen, Zhengxiong i Deling, 2021):

1. Potraživanja od strane Uprave Sueskog kanala protiv brodovlasnika Ever Givena,
2. potraživanja vlasnika tereta,
3. doprinos zajedničkoj havariji koji potražuje brodovlasnik Ever Givena i
4. potraživanja vlasnika brodova na čekanju protiv brodovlasnika Ever Given.

4.3.2. Potraživanja od strane Uprave Sueskog kanala

Potraživanja od strane Uprave Sueskog kanala protiv brodovlasnika Ever Givena odnose se na oštećenje nasipa izravno uzrokovano sudarom, gubitak kanalske cestarine uzrokovan začepljenjem plovnog puta i nagrade za spašavanje. Slike iz izvještaja pokazale su da su obje strane kanala bile ispunjene muljem (Slika 3).

Slika 3. Satelitska slika Sueskog kanala i broda Ever Given



Izvor: (Neuman & Northam, 2021)

Situacija u kojoj je brod Ever Given udario u nasip ne spada u okvir prilagodbe pomorskog prava, već u opseg prilagodbe broda (Hill, 2003). Stoga odgovornost brodovlasnika za štetu prouzročenu sudarom nije pod zaštitom ograničenja sustava odgovornosti brodovlasnika prema pomorskom pravu, a brodovlasnik Ever Givena trebao bi preuzeti punu odgovornost za naknadu štete (Yizhen, Zhengxiong i Deling, 2021). Što se tiče iznosa štete za ovaj dio, on ne može biti visok stoga se može zanemariti. Općenito, namjeravani brodovlasnik treba potpisati ugovor o prijelazu kanala s tvrtkom koja upravlja Sueskim kanalom i podnijeti zahtjev za prelazak. Tvrtka zatim podnosi zahtjev Upravi Sueskog kanala na odobrenje, a operativna kompanija će organizirati prolaz prema odobrenju (Suez Canal Authority, 2023).

Stoga, što se tiče Uprave Sueskog kanala, postoji samo jedna osoba koja bi trebala biti odgovorna za ovu nesreću—vlasnik broda Ever Given. No, budući da se Ever Givenom upravlja ugovorom o najmu na vrijeme (eng. In a Time Charterparty), unajmitelj se neizbježno uključuje u ovu nesreću. Prema uobičajenom standardnom formatu ugovora o najmu na vrijeme, brodovlasnik je obično odgovoran za upravljanje plovilom i posadom,

uključujući isplovljavanje broda, rukovanje teretom, plovidbu i druga pitanja, dok je najmoprimac odgovoran za dogovor o izvoru robe, označavanje luka, dodavanje goriva, svježe vode i materijala (Tsimplis, 2021). Stoga je vlasnik broda Ever Given, odnosno Luster Maritime i Higaki Sangyo, taj koji bi trebao preuzeti vanjske odgovornosti u ovoj nesreći, uključujući popravak nasipa, cestarine za kanale i druge slične gubitke. Najmoprimac, Evergreen Marine Corp, za ovaj dio nije financijski odgovoran.

Drugi dio gubitaka koje je zatražila Uprava Sueskog kanala bio je gubitak cestarine uzrokovan blokadom kanala. Na temelju grubog izračuna prihoda kanala od 5,6 milijardi dolara 2020. godine, dnevni prihod je oko 15 milijuna dolara. Budući da je ovaj incident izazvao 7-dnevni prekid, a zatim je bilo potrebno 10 dana za održavanje tijela kanala, iznos zahtjeva iznosio gotovo 100 milijuna dolara. Za razliku od situacije u kojoj je sudaranje s riječnom obalom jasno isključeno iz zakona o sudaru broda, nesreće nasukavanja mogu biti vezane pomorskim pravom (Djadjev, 2017). Za vlasnika tereta, brodar može biti izuzet od odgovornosti temeljem ugovora o prijevozu i pomorskog prava i sukladno „*Haškim pravilima*“ ali gubi pravo izuzeća prema „*Hamburškim pravilima*“ (Berlingieri, 2009).

No, što se tiče gospodarskih gubitaka drugih brodova uzrokovanih blokadom plovnog puta zbog nasukavanja, pomorsko pravo nema odgovarajuće odredbe. Presude u sudskoj praksi također nisu jednoglasne. Jedni smatraju da se od odgovornosti može osloboditi i brodar, a drugi smatraju da su gubici neizravni i da ih ne bi trebao snositi brodar koji je skrivio nesreću (Yizhen, Zhengxiong i Deling, 2021). Ovakve situacije mogu se pojaviti ne samo u Sueskom kanalu i Panamskom kanalu, već i u svim uskim vodenim putovima koji ulaze i izlaze iz luka ili unutarnjih plovnih putova, a postojeće pomorsko pravno zakonodavstvo ovu temu ne pokriva. Nagrada za spašavanje u organizaciji Uprave Sueskog kanala zauzima veliki dio ukupnog iznosa potraživanja od oko milijardu dolara. Više od sto godina, konvencija o spašavanju i standardni format ugovora o spašavanju neprestano su se usavršavali, ali sporovi o nagradi za spašavanje nisu se bitno smanjili (Hill, 2003).

Nakon nasukavanja Ever Givena Upravi Sueskog kanala trebalo je šest dana da provede spasilačku aktivnost. Korišteno je više od deset tegljača i dva jaružala. Naposljetku, nakon što je iskopana velika količina mulja, Ever Given vratio se na vodu kad je plima bila visoka. Vrijeme provedeno na spašavanju nije bilo dugo, posao spašavanja nije bio težak, a rizik spašavanja bio je minimalan i uobičajen. Međutim, iznos nagrade za spašavanje ne ovisi u

potpunosti o tim čimbenicima. Postoje dvije vrste spašavanja na moru; jedno je spašavanje zaposlenika, a drugo spašavanje rizika (Hill, 2003).

Naknada zaposlenim spašavateljima isplaćuje se prema osobi, tako da je manje sporova oko obračuna nagrade. Prema visini odštete koju su zatražile vlasti Sueskog kanala, može se pretpostaviti da spašavanje ne spada u ovu kategoriju. Rizično spašavanje, međutim, odnosi se na spašavanje koje vodi spasilac. Naknada rizičnog spašavanja obračunava se po principu „*no cure no pay*“, neovisno o tome jesu li obje strane unaprijed odredile naknadu ili čak imaju li potpisan ugovor o spašavanju. Ako postoji spor o naknadi spašavanja, o tome može konačno odlučiti arbitar ili sud (Butakova i Ivanova, 2020). U konačnici, nagradu za spašavanje treba odrediti sukladno odredbama Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine (1996) u skladu s rizikom spašavanja, količinom uložene radne snage i materijalnih resursa, stupnjem napora spašavatelja, vremenom korištenja opreme i konačnom učinku.

4.3.3. *Potraživanja vlasnika tereta*

Potraživanja vlasnika tereta mogu se sastojati od sljedećih stavki (Yizhen, Zhengxiong i Deling, 2021):

1. Izravni gubitak ili oštećenje tereta uzrokovano nasukavanjem,
2. gubitak rashlađenog tereta zbog gubitka mogućnosti hlađenja,
3. gubitak nastao kašnjenjem u isporuci robe,
4. potraživanja prema NVOCC teretnici,
5. potraživanja na temelju ugovora o prostoru.

Izravni gubitak ili oštećenje tereta uzrokovano nasukavanjem razjašnjeno je Pomorskim zakonom i načelom načelo izuzeća od nautičke pogreške (Tetley, 2008). Međutim, prijevoznik u ovom slučaju niti je vlasnik broda niti kontrolira brod. Očito, odgovorna osoba za vlasnika tereta može uključivati i vlasnika broda. Ovo je potraživanje koje se može pojaviti e i dovodi do problema Pomorskog prava (Wilson , 2011).

Haška pravila ne spominju primjenu odštetnih tužbi, a brodarska industrija to pokušava ispraviti uvođenjem „*himalajske klauzule*“ na teretnice, ali je industrija podijeljena oko opsega njezine primjene i sudske prakse (UpCounsel, 2022). Haška pravila i Hamburška pravila izmijenjena su kako bi se proširio njihov opseg primjene (Berlingieri, 2009). Prema

tome postoji mogućnosti da vlasnik Ever Givena snosi izravni gubitak uzrokovan nesrećom nasukavanja. Osim toga, Hamburška pravila i zakonodavstvo nekih zemalja ukinuli su izuzeća od nautičke pogreške. Stoga prijevoznik robe Ever Givena gubi zaštitu izuzeća pod pretpostavkom primjene ovih zakona, a vlasnik nema pravo na izuzeće (Akan, 2020).

Što se tiče gubitka rashlađenog tereta zbog gubitka mogućnosti hlađenja uslijed prekida broskog sustava napajanja, ovdje može biti problem dokazivanja mjesta kvara jer osim prekida broskog sustava napajanja kvar može biti i na rashladnom sustavu tereta (Djadjev, 2017). Nadalje, kašnjenje u isporuci je prvi koncept predložen u „*Hamburškim pravilima*“. Gubici koje uzrokuje dijele se u dvije vrste. Jedan je šteta na robi zbog kašnjenja, a drugi su tržišni i ekonomski gubici uzrokovani kašnjenjem robe. Kroz tumačenje Haaških pravila znanstvenici su zaključili da prijevoznik ima obvezu „*Razumne otpreme*“, a kršenje je ujedno i kašnjenje (Berlingieri, 2009). Prema logici Haaških pravila, prijevoznik se može izuzeti od odgovornosti za nasukavanje i ne može biti odgovoran za neispunjenje obveze otpreme. Međutim, situacija je drugačija kada se Hamburška pravila primjenjuju na nesreće. Ona ukidaju izuzeće zbog nautičke pogreške i prekidaju odnos izuzeća između izuzeća od nautičke pogreške i kašnjenja u isporuci (Yizhen, Zhengxiong i Deling, 2021). Prema Hamburškim pravilima, prijevoznik mora dokazati da su poduzete sve razumno potrebne mjere za izbjegavanje nezgode u slučaju gubitka koji proizlazi iz kašnjenja u isporuci robe (Berlingieri, 2009).

NVOCC teretnica (*eng.* Non-Vessel-Operating Common Carrier) je vlastita teretnica ili ekvivalentni dokument uobičajenog prijevoznika koji osigurava prekooceanski prijevoz (Manaadiar, 2018). 3.4. Ever Given je prevezio 18.000 kontejnera, koji su mogli pripadati 6.000 teretnica, s obzirom na veliki prostor za pakiranje koji su prijevoznici zahtijevali tijekom pandemije COVID-19. Mora postojati određena količina NVOCC teretnice za takvu količinu tereta. Lanac potraživanja prema NVOCC teretnici je: primatelj-NVOCC-pomorski prijevoznik (brodovlasnik). Suradnja NVOCC-a u dokazivanju nesreće nasukavanja, nužnosti spašavanja i razloga za proglašenje zajedničke havarije ne može odvojiti od suradnje pomorskog prijevoznika (Peng i Wang, 2022).

Ugovor o prostoru podrazumijeva sporazum između brodovlasnika i zakupca prostora o ugovorenoj određenoj količini kontejnera prilikom svakog putovanja po povlaštenoj cijeni. Sa stajališta pravnog odnosa, ovaj upravljački mehanizam može biti otvoren, odnosno zakupac

prostora preuzima robu u svoje ime, izdaje teretnice, preuzima odgovornost brodovlasniku i obavlja operacijski obračun s brodarom. Može biti i zatvorena, odnosno prostorni ugovaratelj djeluje kao špediter za ugovaranje robe i predaje brodaru izdavanje teretnica, kako bi se uspostavio ugovorni odnos prijevoza između brodara i vlasnika tereta (Pejovic, 2000). Pravni odnos prvog je sličan onom NVOCC-a i njegovog pošiljatelja i stvarnog prijevoznika, dok je drugi odnos brodovlasnika i njegovog pošiljatelja.

4.3.4. Doprinos zajedničkoj havariji koji potražuje brodovlasnik

Brodovlasnik Ever Givena proglasio je opću havariju 1. travnja 2021., koja je očito uzrokovana pritiskom ogromnog potraživanja nagrade za spašavanje. Također se može zaključiti da su teretni listovi Ever Givena vjerojatno u skladu s pravilima York-Antwerpen iz 2016., koja dopuštaju da se plaćanje za spašavanje uključi u zajedničku havariju, dok York-Antwerpen Pravila iz 2004. godine isključuju većinu nagrada za spašavanje iz zajedničke havarije, zadržavajući troškove spašavanja samo ako je dotična strana platila sve ili dio troškova spašavanja koje snosi druga strana.

Što se tiče međunarodnog pomorskog prijevoza tereta, korekcija zajedničke havarije nedvojbeno je čin koji šteti ljudima i novcu (Yizhen, Zhengxiong i Deling, 2021). U slučaju Ever Givena, regulator je morao unijeti podatke iz 18.000 kopija popisa pakiranja u računalo i zatim zatražiti od pošiljatelja cijenu na fakturi. Ako vlasnici tereta ne surađuju ili ne daju jamstvo, angažirat će se procjenitelj koji će utvrditi vrijednost robe. Ukupna doprinosna vrijednost robe i doprinosna vrijednost svake robe mogu se dobiti nakon izračuna ukupne vrijednosti robe u gornjim slučajevima (Fusaro, Addobbati i Piccinno, 2023). Na isti način utvrđuje se doprinosna vrijednost broda. Sljedeći korak je izračunavanje doprinosne vrijednosti vozarine koja se plaća na određitu. Zbroj doprinosnih vrijednosti broda, tereta i vozarine bit će ukupne doprinosne vrijednosti sadašnje zajedničke havarije. Ovaj proces je dugotrajan i radno intenzivan, a troškovi prilagodbe i naknade su značajni.

4.3.5. Potraživanja vlasnika brodova na čekanju protiv brodovlasnika Ever Givena

Ova vrsta potraživanja sastoji se od sljedećih stavki (Yizhen, Zhengxiong i Deling, 2021):

1. Gubitak brodova u pripravnosti u kanalu,
2. gubitak rezervi na brodu u kanalu,
3. gubitak brodova u pripravnosti izvan kanala,
4. gubitak rezervi na brodu izvan kanala,

5. gubitak brodova koji putuje alternativnim putevima.

Pomorsko pravo uređuje pravni odnos između strana u sudaru, ali ne i druge žrtve ili drugi gubitak imovine (isključujući žrtve drugih brodovlasnika ili brodova) odnosno neizravni gubitak. Određena odgovornost može se utvrditi samo sporazumom između suda i stranke u lancu što pomorsko pravo nije specificiralo. No, što se tiče gospodarskih gubitaka drugih brodova uzrokovanih blokadom plovnog puta zbog nasukavanja, pomorsko pravo nema odgovarajuće odredbe. Presude u sudskoj praksi također nisu jednoglasne.

4.3.6. *Proces zajedničke havarije*

Osiguranje tereta na brodu bilo je pokriveno Marine Insurance Cover-om uz korištenje obrazaca na engleskom jeziku, kao što je uobičajeno na međunarodnoj razini. Tako se vlasnici tereta oslanjaju na svoje osiguravatelje tereta da za njih podmire opći doprinos zajedničkoj havariji. Ekspeditori su obaviješteni da je tvrtka Richards Hogg Lindley imenovana regulatorom zajedničke havarije. Potrebni dokumenti vlasnika tereta za zajedničku havariju bili su (Expeditors, 2021):

- Kopija komercijalne fakture za teret
- Kopija teretnice
- Obrazac prosječne garancije koji trebaju ispuniti i potpisati vlasnici tereta
- Obrazac prosječnog jamstva koji mora ispuniti, potpisati ili ovjeriti pečatom osiguravajuće društvo.

Obveznica i jamstvo za prosjek jedinstveni su za svaku opću procjenu koju priprema i distribuira regulator opće procjene.

Dana 1. travnja 2021. godine objavljena je Deklaracija općeg prosjeka. Deklaracija navodi: „Prema klauzuli br. 27 odredbi i uvjeta teretnice, prema kojima je teret otpremljen, osim ako se traženo jamstvo za zajedničku havariju (i takvo dodatno osiguranje koje može zahtijevati prijevoznik) ne podnese i složi se s Regulatorom zajedničke havarije, roba neće biti puštena i isporučena primateljima tereta. Kako bi se vaš teret neometano otpustio i kako bi se izbjeglo nepotrebno kašnjenje, molimo kontaktirajte Regulatora i pružite potrebne sigurnosne i prateće dokumente izravno Regulatoru što je moguće brže. Molimo pogledajte pismo Regulatora, ali sigurnosni zahtjevi i zahtjevi za dokumente ponovno su navedeni u nastavku radi lakšeg snalaženja (Shipmentlink, 2021):

1. Za osigurani teret: (a) Prosječno jamstvo ispunjeno i potpisano od strane osiguravatelja tereta, zajedno s kopijom fakture za teret. Dokumente treba poslati e-poštom Richardsu Hoggu Lindleyju na adresu e-pošte navedenu u dokumentu. Molimo navedite naziv broda plus broj(ove) kontejnera i broj teretnice u svim e-mailovima. (b) Vlasnici su odabrali da u ovom slučaju ne prikupljaju prosječne obveznice od osiguranog tereta kao standard. Ako je prosječna obveznica uvjet za vaš teret, Regulator će vam uputiti poseban zahtjev u dogledno vrijeme.
2. Za neosigurani teret (a) Polog za prosjek ispunjen i potpisan od strane vlasnika tereta, zajedno s kopijom fakture za teret. Oni se mogu poslati elektroničkim putem. (b) Također će biti potreban gotovinski polog umjesto jamstva osiguravatelja. Visina gotovinskog depozita još nije određena. Pojednosti o gotovinskom pologu i daljnje upute o organiziranju plaćanja bit će objavljene na web stranici Richardsa Hogga Lindleya što je prije moguće te će cirkulirati ažurirana obavijest.

Dana 12. srpnja 2021. godine Richards Hogg Lindley izvještava kako je nakon razgovora između brodovlasnika i pregovaračkog odbora Uprave Sueskog kanala rješenje za oslobađanje broda službeno dogovoreno. Nakon pregleda u Port Saidu, brod je napustio Egipat i kreće se prema Europi. Za neosigurane terete, razina gotovinskog depozita za zajedničku havariju postavljena je na 25% vrijednosti tereta (Richards Hogg Lindley, 2021). U siječnju 2022. godine izdan je zahtjev za 15,5% depozita vrijednosti tereta. Iste godine, francuski reosiguratelj SCOR procijenio je da će potraživanja koja se odnose na prizemljenje kontejnerskog broda Ever Given u Sueskom kanalu 2021. premašiti 2 milijarde dolara (Chambers, 2022).

U konačnici, 99% slučajeva zajedničke havarije prilagođava se prema pravilima York-Antwerp. Oni, međutim, ne pokrivaju sva pitanja koja se mogu pojaviti u vezi sa slučajem zajedničke havarije, a praznine se moraju popuniti odgovarajućim nacionalnim zakonskim odredbama. Osim toga, iz istraživanja je vidljivo kako York-Antwerp pravila privlače različita tumačenja u pojedinim jurisdikcijama. Neki vlasnici tereta možda nisu bili svjesni svojih obveza kada je proglašen slučaj zajedničke havarije, a posebice uključeni troškovi mogu biti značajni. Stoga svi vlasnici tereta prvo moraju provjeriti imaju li odgovarajuće osiguranje za svoju robu. Osiguranje bi trebalo služiti, ne samo da pokriva vlastiti teret, već bi trebao nuditi i zaštitu u slučaju proglašenja zajedničke havarije, budući da treba pokriti sve

naknade koje bi vlasnik tereta bio dužan platiti za troškove bilo kakvog gubitka ili štete na plovilu i njegovom teretu, kao i sve dodatne nastale troškove (kao što je spašavanje plovila).

4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja

U konačnici, slučaj „*Ever Given*“ vrlo je kompliciran slučaj u smislu pravnih aspekata pitanja krivnje i zahtjeva za naknadu štete. Kao rezultat toga, potrebna su vrlo opsežna daljnja istraživanja. No, kroz istraživanje su također uočene razne nelogičnosti pravilnika i zakona koji reguliraju pomorske havarije, a postavljeno je i pitanje smislenosti zajedničke havarije u suvremenom poslovanju. Stoga se daljnja istraživanja usmjeravaju na detaljniji pregled i analizu pravnih postupaka i sudske prakse općenito. Još jedan od detektiranih ograničenja je i nedostatak dokumentacije koja prati postupak zajedničke havarije. Posljednji dostupni podatci primijeni u radu su iz siječnja 2022. godine, stoga se očekuje da će u daljnjim istraživanjima biti moguće pristupiti novijim informacijama o slučaju.

5. ZAKLJUČAK

Predmet ovog rada bila je zajednička havarija u svom teorijskom smislu odnosno uloga iste u modernom pomorskom transportu. cilj rada bio je analizirati slučaj zajedničke havarije na stvarnom primjeru te utvrditi problematiku, ali i važnost ovog instituta u praksi. Zajednička havarija je međunarodno priznati pomorski sustav za podjelu određenih vrsta gubitaka i troškova između interesa broda i tereta u slučaju nesreće tijekom putovanja. Načelo zajedničke havarije potječe iz najranijih dana pomorske trgovine i temelji se na jednostavnom kapitalu. Podjela troškova nakon nezgode temelji se na načelu općeg prosjeka, praksi koja se može pratiti unatrag više od 2.000 godina. York Antverpenska pravila jedna su od najvažnijih pravnih osnova za rješavanje zajedničke havarija. Prema York Antverpenskom Pravilu postoji zajednička havarija kada i samo kada je bilo kakva izvanredna žrtva ili izdatak namjerno i razumno učinjen ili nastao za opću sigurnost u svrhu očuvanja od opasnosti imovine uključene u zajednički pomorski pothvat. Djelo zajedničke havarije mora biti učinjeno namjerno i razumno radi opće sigurnosti radi očuvanja od pogibelji. Akt o zajedničkoj havariji obično naređuje zapovjednik ili drugi član posade koji je bio nadležan za plovilo. Otprilike 90% svjetske trgovine odvija se u pomorskoj industriji. Tijekom posljednjeg desetljeća, pomorska industrija je provela niz mjera usmjerenih na poboljšanje razine sigurnosti, no nesreće su i dalje dio pomorskog poslovanja. Pomorsko osiguranje smatra se jednim od najstarijih oblika komercijalne zaštite. Ugovori o pomorskom osiguranju posebni su po tome što imaju posebna obilježja, ali i po tome što su ugovori o naknadi štete. Polica pomorskog osiguranja jednostavno je sporazum ili ugovor koji predviđa naknadu pod određenim uvjetima. Brodovi i njihov teret u pravilu su osigurani. Ovi interesi i odgovornost vlasnika broda pokriveni su pomorskim osiguranjem.

Studija slučaja rađena je na primjeru jednog od najvećih kontejnerskih brodova na svijetu naziva Ever Given. Dana 23. ožujka 2021. godine dok je putovao od Tanjung Pelepas u Maleziji do Rotterdama u Nizozemskoj pod vodstvom kapetana Krishnana Kanthavela, brod se nasukao u Sueskom kanalu, blokirajući kanal na šest dana. Operacija koju je provela tvrtka za spašavanje Smit kako bi oslobodila kontejnerski brod Ever Given dovela je do rane odluke japanskog vlasnika plovila i operacije Shoe Kisen Kaisha da proglase zajedničku havariju. Proces zajedničke havarije je odgođen zapljenom broda i njegovog tereta, jer je jedan od ključnih elemenata procesa da roba i brod moraju uspješno stići do odredišta. Prvi zahtjev za

naknadu štete pojavio se od strane Uprave Sueskog kanala i to u iznosu od milijardu dolara, na temelju izgubljenog prihoda i troškova operacije spašavanja.

Pravni zahtjevi za naknadu štete mogući su i od strane vlasnika tereta, vlasnika brodova na čekanju kao i potraživanja samog Ever Givena uslijed proglašenja zajedničke havarije. Regulatorom zajedničke havarije imenovana je tvrtka Richards Hogg Lindley. Dana 1. travnja 2021. objavljena je Deklaracija općeg prosjeka. Dana 12. srpnja 2021. godine Richards Hogg Lindley izvještava kako je nakon razgovora između brodovlasnika i pregovaračkog odbora Uprave Sueskog kanala rješenje za oslobađanje broda službeno dogovoreno. U siječnju 2022. godine izdan je zahtjev za 15,5% depozita vrijednosti tereta. Iste godine, francuski reosiguratelj SCOR procijenio je da će potraživanja koja se odnose na prizemljenje kontejnerskog broda Ever Given u Sueskom kanalu 2021. godine premašiti 2 milijarde dolara. U konačnici se zaključuje kako je zajednička havarija skup i dugotrajan postupak i legitimno je postaviti pitanje njegove opravdanosti u suvremenom pomorskom transportu.

LITERATURA

1. ABC News. (2021). *Plans for Suez Canal to be widened, deepened in stretch where Ever Given cargo ship got stuck*. Preuzeto 25. travnja 2023 iz <https://www.abc.net.au/news/2021-05-12/suez-canal-widened-ever-given-cargo-ship/100134036>
2. Akan, P. (2020). The Effect of the Arbitration Clause Incorporated in a Bill of Lading to Third Persons. U P. K. Mukherjee, M. Q. Mejila, & J. Xu, *Maritime Law in Motion* (str. 1-14). WMUSTUD.
3. Aljazeera. (2021). *Traffic in Suez Canal resumes after stranded ship refloated*. Preuzeto 18. travnja 2023 iz <https://www.aljazeera.com/news/2021/3/29/traffic-in-suez-canal-resumes-after-stranded-ship-refloated>
4. Andrijašević, S., & Račić.Žlibar, T. (1997). *Riječnik osiguranja*. Zagreb: Masmedia.
5. Bacho, R., Pukala, R., Hlibko, S., Vnukova, N., & Pola, P. (2019). Information Management: The Key Driver of the Economic System's Development. *Marketing and Management of Innovations*, 3, str. 297-307.
6. BBC. (2021). *Suez blockage is holding up \$9.6bn of goods a day*. Preuzeto 30. travnja 2023 iz <https://www.bbc.com/news/business-56533250>
7. BBC. (2021). *Suez Canal: How big are the mega-ships passing along it?* Preuzeto 14. travnja 2023 iz <https://www.bbc.co.uk/newsround/56511717>
8. Berlingieri, F. (2009). *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*. Marrakesh: UNCITRAL.
9. Boskalis. (2021). *Suez Canal unblocked: "We pulled it off!"*. Preuzeto 30. travnja 2023 iz <https://boskalis.com/press/press-releases-and-company-news/suez-canal-unblocked-we-pulled-it-off>
10. Brajković, V. (1933). *Razvoj pomorskog prava na našoj obali*. Zagreb: Pomorski zbornik I.
11. Browne, B., & Cooper, T. (2015). Can we really afford general average? *VHT Seminar in Bremen*, (str. 1-10). Bremen.
12. Butakova, N. A., & Ivanova, T. N. (2020). Salvage at Sea: International Law Problems. U E. G. Popkova, & B. S. Sergi, *Scientific and Technical Revolution: Yesterday, Today and Tomorrow* (str. 1018-1025). Springer.

13. BwE (1996). *International Convention on Salvage, 1989*. London: The Stationery Office Limited.
14. Ceyhun, G. C. (2014). THE IMPACT OF SHIPPING ACCIDENTS ON MARINE ENVIRONMENT: A STUDY OF TURKISH SEAS. *European Scientific Journal*, 10(23), str. 10-24.
15. Cha, J., Lee, J., Lee, C., & Kim, Y. (2021). Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given. *Sustainability*, 13, str. 1-25.
16. Chambers, S. (2022). *Ever Given insurance claims to top \$2bn*. Preuzeto 6. svibnja 2023 iz <https://splash247.com/ever-given-insurance-claims-to-top-2bn/>
17. Cliffs Notes. (2009). *MSC Sabrina*. Preuzeto 10. ožujka 2023 iz <https://www.cliffsnotes.com/tutors-problems/Project-Management/47103475--In-March-of-2008-the-MV-MS-C Sabrina-ran-aground-in-the-St/>
18. Comité Maritime International. (2016). *The York Antwerp Rules*.
19. Comité Maritime International. (2022). *CMI GUIDELINES RELATING TO GENERAL AVERAGE*. CMI.
20. de Ricqlès, J. (2021). *Shoe Kisen Kaisha, the Japanese company which owns the Ever Given, has declared general average. Its decision will have major consequences for cargo owners*. Preuzeto 21. ožujka 2023 iz <https://market-insights.upply.com/en/ever-given-owner-declares-general-average-what-shippers-should-do>
21. Djadjev, I. (2017). The Carrier's Obligations over the Cargo Under the Hague-Visby Rules and the Rotterdam Rules. U I. Djadjev, *The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo* (str. 31-100). Springer.
22. Expeditors. (2021). *General Average Declared for Ever Given: April 5, 2021*. Preuzeto 3. svibnja 2023 iz <https://info.expeditors.com/operational-impact/ever-given-040521>
23. Farzan, A. N. (2021). *The Ever Given is free, but litigation could prevent it from leaving the Suez Canal*. Preuzeto 28. travnja 2023 iz <https://www.washingtonpost.com/world/2021/04/02/suez-ever-given-lawsuits/>
24. Force, R. (2004). *Admiralty and Maritime Law*. Federal Judicial Center.
25. Fusaro, M., Addobbati, A., & Piccinno, L. (2023). *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*. Cham: Palgrave Macmillan.

26. Gambrell, J., & Magdy, S. (2021). *Massive cargo ship becomes wedged, blocks Egypt's Suez Canal*. Preuzeto 17. travnja 2023 iz <https://apnews.com/article/cargo-ship-blocks-egypt-suez-canal-5957543bb555ab31c14d56ad09f98810>
27. Goff, L., & Jones, G. (2002). *The Law of Restitution*. Mytholmroyd: Sweet & Maxwell Ltd.
28. Grabovac, I., & Petrinović, R. (2006). *Pomorsko pravo (Pomorsko javno, upravno i radno pravo)*. Split: Pomorski fakultet.
29. Hill, C. (2003). *Maritime Law* (6 izd.). London: LLP.
30. Holmström, P. (2022). *Reflecting on the Ever Given incident*. Preuzeto 24. ožujka 2023 iz <https://www.if-insurance.com/large-enterprises/insight/risk-consulting-magazine/risk-consulting-2022-2/reflecting-on-the-ever-given-incident>
31. Hudson, N. G., & Harvey, M. D. (2017). *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment*. London: Informa Law from Routledge.
32. International Chamber of Shipping. (2004). *A Position Paper By The International Chamber of Shipping*. International Chamber of Shipping. Preuzeto 28. travnja 2023 iz <https://publications.ics-shipping.org/?gclid=CjwKCAjw3ueiBhBmEiwA4BhspNL-UPh68GqeiSMmP2kDC169zgDGrmZYgFcH1C2pLBQG4dVYMb6UoxoCav0QAv>
33. International Forwarding Association. (2023). *Cargo Damage, Types and Impact*. IFA.
34. Kenton, W. (2023). *York Antwerp Rules*. Preuzeto 2. travnja 2023 iz <https://www.investopedia.com/terms/y/york-antwerp-rules.asp>
35. Kostrenčić, M. (1915). Pomorsko pravo u statutima naših primorskih gradova i otoka. *Mjesečnik pravničkog društva u Zagrebu, 1*, str. 336-347.
36. Manaadiar, H. (2018). *Difference between a Freight Forwarder and NVOCC*. Preuzeto 2. svibnja 2023 iz <https://www.shippingandfreightresource.com/difference-between-a-freight-forwarder-and-nvocc/>
37. Marine Traffic. (2022). *Ever Given*. Preuzeto 18. ožujka 2023 iz https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/immo:9811000/vessel:EVER_GIVEN#News
38. Maritime Law Association of the United States . (2013). *General Average in the 21st Century: What Are The Arguments?* . Law Firm of Maloof Browne & Eagan LLC .
39. Martinović, T. (2017). Zajedničke havarije s posebnim osvrtom na izmjene YorkAntwerpenskih pravila 2016. *Naše more, 64(2)*, str. 49-53.

40. Ming, X. (2022). *Legality, rationality of general average for MV Ever Given*. Preuzeto 15. ožujka 2023 iz <https://law.asia/legality-and-rationality-mv-ever-given/>
41. NCTAD Secretariat. (1991). *General Average, A Preliminary Review*. U.N. Doc.
42. Neuman, S., & Northam, J. (2021). *How A Long Shutdown Of The Suez Canal Might Have Roiled The Global Economy*. Preuzeto 28. travnja 2023 iz <https://www.gpb.org/news/2021/03/29/how-long-shutdown-of-the-suez-canal-might-have-roiled-the-global-economy>
43. Nhari, A. (2021). *KEEPING UP WITH THE EVER GIVEN - GENERAL AVERAGE DECLARED!* Preuzeto 23. ožujka 2023 iz <https://www.linkedin.com/pulse/keeping-up-ever-given-general-average-declared-also-nhari-aiisa/>
44. Noussia, K. (2007). *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts*. Berlin : Springer.
45. Noussia, K. (2007). Types of losses in marine insurance contracts. U K. Noussia, *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: A Comparative Approach* (str. 89-125). Springer.
46. *Osiguranje, u: Pravni leksikon*. (2007). Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža.
47. Pejovic, C. (2000). The identity of carrier problem under time charters: Diversity despite unification of law. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 31(3), str. 379-406.
48. Peng , Q., & Wang, C. (2022). Ship space sharing strategies with different rental modes: How does NVOCCs cooperate with booking platform? *Operational Research, Springer*, 22(3), str. 3003-3035.
49. Petrinović, R., Mandić, N., & Sirišćević, E. (2016). The Importance of Maritime Law in Seafarer Training Pursuant to Amendments to the STCW Convention. *Trans. marit. sci., 1*, str. 53-64.
50. Pezelj, V. (2006). Pomorske havarije u dalmatinskom statutarnom pravu. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 43(1), str. 83-104.
51. Piccinno, L., & Iodice, A. (2021). Managing Shipping Risk: General Average and Marine Insurance in Early Modern Genoa. U P. Hellwege, & G. Rossi, *Maritime Risk Management* (str. 83-111). Berlin: Duncker & Humblot.
52. Richards Hogg Lindley. (2021). *“EVER GIVEN” – General Average - UPDATE*. Preuzeto 5. svibnja 2023 iz

- https://www.shipmentlink.com/news/202107/CMS_NEWS2021071500009064_20210715092202_081B340E47FA4AEE8CD7C94D40C3ACC2.pdf
53. Rohlig. (2022). *General Average*. Preuzeto 29. travnja 2023 iz <https://www.rohlig.com/company/blog/general-average>
 54. Schuler, M. (2020). *Maersk Honam Final Report Inconclusive on Fire's Source*. Preuzeto 12. ožujka 2023 iz <https://gcaptain.com/maersk-honam-final-report-inconclusive-on-fires-source/>
 55. Sepúlveda Whittle, T. (1987). *Basic concepts of maritime transport and its present status in Latin America and the Caribbean*. Santiago: Cuadernos de la CEPAL.
 56. Shipment Link. (2023). *Vessel Particulars*. Preuzeto 22. ožujka 2023 iz https://ss.shipmentlink.com/tvi1/jsp/TVI1_VesselParticulars.jsp
 57. Shipmentlink. (2021). "EVER GIVEN" – GENERAL AVERAGE DECLARATION – SUEZ CANAL GROUNDING. Preuzeto 5. svibnja 2023 iz https://www.shipmentlink.com/news/202104/CMS_NEWS2021040100008052_20210401042650_A23C1FC2CA774530BA7701CA014A2822.pdf
 58. Smith, A. B., & Katz, R. W. (2013). US billion-dollar weather and climate disasters: Data sources, trends, accuracy and biases. *Natural hazards*, 67(2), str. 387-410.
 59. Stanković, P. (1995). *Pomorske havarije*. Zagreb: Školska knjiga.
 60. Stevens, P. (2021). *Suez Canal traffic resumes after cargo ship Ever Given is moving again*. Preuzeto 28. travnja 2023 iz <https://www.cnbc.com/2021/03/29/suez-canal-traffic-resumes-after-cargo-ship-ever-given-is-removed.html>
 61. Suez Canal Authority. (2023). *Transit Request*. Preuzeto 28. travnja 2023 iz <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Services/Pages/ETransitRequest.aspx>
 62. Suez Canal. (2019). *Canal Characteristics*. Preuzeto 15. travnja 2023 iz <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>
 63. Tetley, W. (1999). GENERAL AVERAGE NOW AND IN THE FUTURE . *Fairplay Magazine*.
 64. Tetley, W. (1999). *General Average Now and in the Future*. Quebec: Faculty of Law, McGill University .
 65. Tetley, W. (2004). *Glossary of Maritime Law Terms*. Montréal : Langlois Gaudreau O'Connor.
 66. Tetley, W. (2008). *Marine Cargo Claims* (4 izd.). Les Editions Yvon Blais Inc.

67. The Guardian. (2009). *Somali pirates hijack German tanker and seize crew of 13*. Preuzeto 8. ožujka 2023 iz <https://www.theguardian.com/world/2009/jan/29/somali-pirates-hijack-tanker>
68. The Load Star. (2021). *Ever Given: arrest and GA – what happens to vessel and cargo next?* Preuzeto 29. travnja 2023 iz <https://theloadstar.com/ever-given-arrest-and-ga-what-happens-to-vessel-and-cargo-next/>
69. Tsimplis, M. (2021). *UNCTAD training course on implications of the COVID-19: Charterparties*. (Hong Kong: UNCTAD .
70. Udo, E. J., Nwachukwu, O. C., & Aloamaka, P. C. (2021). Legal Evaluation of the Doctrine of General Average Loss: The Purpose in Modern Day Maritime Transaction. *Jurnal Office: Jurnal Pemikiran Ilmiah dan Pendidikan Administrasi Perkantoran*, 7(1), str. 111-124.
71. UpCounsel. (2022). *Himalaya Clause: Everything You Need to Know*. Preuzeto 30. travnja 2023 iz <https://www.upcounsel.com/himalaya-clause>
72. van Marle, G. (2021). *Lengthy wait for cargo as Ever Given owner declares General Average*. Preuzeto 29. travnja 2023 iz <https://theloadstar.com/lengthy-wait-for-cargo-as-ever-given-owner-declares-general-average/>
73. Vesselfinder. (2022). *EVER GIVEN*. Preuzeto 25. svibnja 2023 iz <https://www.vesselfinder.com/ship-photos/613361>
74. von Burgsdorff, C. (2021). Ever Given: an Example of How Complex International Liability for Damages Can Be. *International Bar Association*.
75. Walgrave, L. (2002). Restorative justice and the law: socio-ethical and juridical foundations for a systemic approach. U *Restorative justice and the law* (str. 211-238). Portland: Willan Publishing.
76. Wilson, J. (2011). *Carriage of Goods by Sea* (7 izd.). Longman.
77. YAR. (2016). *YORK-ANTWERP RULES 2016*.
78. Yizhen, Z., Zhengxiong, J., & Deling, W. (2021). Legal Analysis in Maritime Laws Based on Grounding Case of M/V “EVER GIVEN” in Suez Canal. *International Journal of Law and Society*, 4(2), str. 107-114.
79. Zhang, Y. (2021). *Sailing Stormy Waters: Mega Containerships*. Preuzeto 20. ožujka 2023 iz <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/sailing-stormy-waters-mega-containerships.html>
80. Mitkov, M., Radukanov, S., & Petrova, M. (2021). Risk management in maritime transport of goods through insurance. *MATEC Web of Conferences*, 339, str. 1-9.

POPIS SLIKA

Slika 1. Ever Given	28
Slika 2. Dijagram toka pravnih sporova.....	32
Slika 3. Satelitska slika Sueskog kanala i broda Ever Given.....	34

POPIS TABLICA

Tablica 1. Jednostavni primjeri mogućih situacija zajedničke havarije.....	11
Tablica 2. York-antverpenska Pravila	13
Tablica 3. Vrijeme pripreme za zajedničku havariju – broj slučajeva (%)	26

ŽIVOTOPIS

Osobni podaci:

Ime i prezime: Ivan Blažić

Datum rođenja: 01.07.1996.

Mjesto rođenja: Zagreb, Hrvatska

E-mail adresa: zicbla@gmail.com

Obrazovanje:

2015. – danas Ekonomski fakultet Zagreb, Integrirani preddiplomski i diplomski
sveučilišni studij Poslovne ekonomije, smjer Trgovina i međunarodno
poslovanje

2011. – 2015. II. Ekonomska škola, Zagreb

Radno iskustvo:

2017. – 2020. Nina Commerce d.o.o., student ispomoć

2022. – danas ANO d.o.o., student

Poznavanje jezika:

Hrvatski jezik – materinski jezik

Engleski jezik - aktivno u govoru i pismu

Njemački jezik – početnik

Osobne vještine:

MS Office, Vozačka B kategorije