

*мр Иванка Спасић,
истраживач-сарадник у Институту за упоредно право, Београд*

ОДГОВОРНОСТ БРОДАРА У СПЕЦИЈАЛНИМ СЛУЧАЈЕВИМА

Доношењем Бриселске конвенције о теретници (1) решени су бројни проблеми везани за одговорност бродара за робу предату на превоз по основу уговора, који су до тада на различите начине решавани у националним законодавствима појединих земаља. Међутим, истовремено се поставило питање одговорности бродара у појединим случајевима који нису обухваћени Конвенцијом. То су, пре свега, превози за које није издата теретница, делови превоза пре укрцаја и после искрцаја, превоз живих животиња и превоз на палуби. Будући да су ови случајеви остали изван оквира Конвенције, њихово решавање је препуштено појединачним националним законодавствима. Приступајући решавању питања одговорности бродара у овим специјалним случајевима, национална законодавства заузимају један од два могућа става: или су примењивала јединствена правила за све случајеве и све превозе, усаглашавајући своје одредбе с одредбама Конвенције, примењујући тако јединствени режим одговорности, или су, пак, оне случајеве које Конвенција није обухватила решавала на другачији начин будући да њихове одредбе нису биле усаглашене с одредбама Конвенције, стварајући тако двоструки режим одговорности бродара.

Оваква нејединствена пракса хронично је стварала проблеме.

Будући да доношењем Протокола о измени Конвенције од 1968. године, није било никаквих измена у вези са решавањем питања одговорности бродара у специјалним случајевима, оваква нејединствена пракса траје све до доношења Хамбуршке конвенције (Хамбуршка правила) 1978. године. Хамбуршка правила проширују поље примене Конвенције и на ове специјалне случајеве, отклањајући тако могућност различитог регулисања истог питања и спорне ситуације у пракси.

Размотрићемо детаљније сваки од ових специјалних случајева.

ПРЕВОЗ БЕЗ ТЕРЕТНИЦЕ

Већ је речено да су, после доношења Бриселске конвенције о теретници (2), неке земље увеле двоструки режим одговорности бродара

(1) Конвенција донета 1924. године.

(2) Само име — Конвенција о теретници — указује на чињеницу да се она примењује само на превозе који се обављају на основу теретнице (коносмана).

зависно од тога да ли су у питању превози са теретницом или без ње. Овакву праксу заступале су Енглеска, Француска, САД, Белгија, земље Комонвелта. За разлику од њих, СССР, Италија, Немачка и наша земља, примењивале су јединствени режим за све превозе, али су неке допуштале дерогирање јединствених одредаба кад теретница није издата (Италија) а неке (Југославија и СССР) овакво дерогирање нису допуштале.

Хамбуршка конвенција проширује поље своје примене. Поред превоза за које је издата теретница, њене одредбе се примењују и на оне уговоре о превозу робе морем на основу којих је издата друга исправа која доказује постојање уговора о превозу а није теретница (3). Исправа различита од теретнице није, међутим, подробније објашњена у Конвенцији.

Независање примене Хамбуршких правила само за негоцијабилну теретницу у потпуности одговара савременијим потребама промета.

ПЕРИОД ПРЕ УКРЦАЈА И ПОСЛЕ ИСКРЦАЈА РОБЕ

Бриселска конвенција је увела одговорност бродара за ствари примљене на превоз од „укрцаја до искрцаја“ (чл. 1е Конвенције), што значи да се она примењује само у фази „ефективног превоза“, односно превоза у ужем смислу. Могуће је, међутим, да бродар прими робу и пре укрцаја и да је држи и после искрцаја, али на тај део превоза се неће применити одредбе Конвенције, већ одредбе националног законодавства појединих земаља.

Као и код превоза без теретнице и овде се јављају два система којима припадају национална законодавства појединих земаља: двојни и јединствени систем.

Код двојног система, одредбе које се примењују на део превоза који претходи укрцају и следи искрцају, разликују се од оних одредаба које важе за „ефективни превоз“, то јест од одредаба Конвенције. Код оваквог система обавезно се мора перфектуирати у којој је фази превоза штета настала, да би се знало који ће се систем одговорности применити. То је, међутим, врло тешко а некад и немогуће. Последице тачног утврђивања фазе превоза у којој је настала штета, код двојног система, веома су значајне. Ако је штета настала у фази ефективног превоза, кривица бродара и одговорност која се на њој заснива се претпостављају, будући да Конвенција уводи систем претпостављане кривице. Бродар може, у том случају, доказивати да постоји неки од разлога за искључење његове одговорности. Ако је штета настала у претходној или потоњој фази превоза, одредбе о претпостављеној кривици бродара неће се применити. Поред тога, могућности употребе клаузула неодговорности у овим „осталим фазама превоза“ су тако рећи неограничене. Очигледно је да различите фазе превоза повлаче различите степене одговорности бродара. Стога је од превасходног значаја питање ко је дужан да пружи доказ у којој је фази настала штета — бродар или корисник превоза.

(3) Чл. 18. Конвенције гласи: „Када возар изда исправу различиту од теретнице ради доказивања пријема на превоз, таква исправа је претпоставка до противдоказа да је закључен уговор о превозу и да је возар преузео у њој описану робу. Ова исправа је prima facie evidence и у рукама трећих за разлику од теретнице.“

Судска пракса водећих поморских земаља била је неподељена у ставу да овај доказ треба да пружи бродар, као економски јача и повлашћенија страна. Бродар треба да докаже да до штете није дошло за време главне превозне фазе већ у делу превоза пре укрцаја односно после искрцаја, ако хоће да се користи клаузулама неодговорности унетим у уговор о превозу или у теретницу. Ако не постоје специјалне одредбе, претпоставља се, док се супротно не докаже (а терет доказа је на бродару), да је до оштећења дошло за време главне превозне фазе (4).

Слично као и код превоза без теретнице, двојни режим су примењивале Енглеска, САД, Белгија, земље Комонвелта, Француска (Законом од 1936, а Новим законом од 1966. Француска је, међутим, прешла на јединствени режим одговорности).

Насупрот земљама са двојним режимом стоје земље које примењују исте принципе одговорности бродара за све фазе извршења уговора о превозу, изражавајући тако модерније тенденције и увелико олакшавајући конкретно решавање питања одговорности у пракси. Поред већ споменуте Француске, која је Законом од 1966. прешла на јединствени систем, у ову групу земаља спадају и Италија, Немачка, СССР, Југославија (5). Начелно, одредбе о одговорности бродара су когентне природе и не могу се вољом странака мењати; сваки такав споразум нема правног дејства. Међутим, док је овакав начелан став консеквентно и безрезервно прихваћен када се ради о ефективном превозу, за део превоза пре укрцаја и после искрцаја, законске одредбе о одговорности бродара су диспозитивног карактера и могу се мењати и на штету корисника превоза. Законске одредбе су, према томе, у овој фази *ius dispositivum*, те допуштају употребу клаузуле неодговорности. Овакве одредбе садрже наш Закон о поморској и унутрашњој пловидби (6), италијански *Codice della navigazione* (7), немачки и совјетски закони, (8) итд.

Имајући у виду све наведене тешкоће, Хамбуршка конвенција проширује трајање бродареве одговорности на „период током кога возар држи робу: у луци укрцаја, за време (ефективног) превоза, и у луци искрцаја.“ Другим речима, одговорност бродара се проширује на период од пријема до предаје робе, лоцирајући истовремено пријем, односно предају робе у границама луке укрцаја, односно искрцаја. Границе луке укрцаја и искрцаја нису детаљно прецизиране.

Усвајањем оваквог решења, Хамбуршка правила су избегла раније потешкоће око могућег двоструког система регулацисања одговорности бродара зависно од фазе превоза.

Што се случајева за које бродар одговара у претходној, односно потоњој фази превоза тиче, ту се пре свега има у виду одговорност за способност брода за пловидбу, затим за рад лица која раде за бродара (лучки слагачи, стручњаци и сл.), за укрцај, искрцај и предају терета примаоцу и све радње које су у вези с овим (9) основним.

(4) В.: Ивовешкић, *Одговорност поморског бродара*, Београд, 1974, стр. 172.

(5) Чл. 550. Закона о поморској и унутрашњој пловидби.

(6) Чл. 576. Закона о поморској и унутрашњој пловидби.

(7) Опширније в.: *Manca, Italian code of navigation*, Milano, 1958, стр. 66 и даље.

(8) В.: Грабовач, *Анализа клаузула у теретницама*, Београд, 1970, стр. 51.

(9) В.: Трајкович М., *Поморско право*, Београд, 1977.

Спасић И., *Одговорност бродара код уговора о превозу робе морем*, Београд, 1987.

ПРЕВОЗ ЖИВИХ ЖИВОТИЊА

Одредбе Бриселске конвенције не односе се на ову врсту превоза. Превоз животиња морем врло је ризичан и изискује од бродара обезбеђивање посебних услова. Уз то, животиње захтевају посебан надзор и старање које бродари нерадо прихватају. Бродари често немају ни особља које би за тако нешто било квалификовано, па овакве пошиљке најчешће прате људи крцатеља или власници животиња.

Будући да одговорност бродара за живе животиње није предвиђена Конвенцијом, поједине земље, које су прихватиле двојни режим одговорности, примењују на ту врсту превоза норму општег имовинског права, које су у принципу строже. Бродару је, међутим, остављена могућност уношења клаузула у уговор о превозу или у теретници, којима се ова одговорност умањује па, чак, и искључује. Правни системи земаља које примењују јединствени режим одговорности за све врсте превоза, дозвољавају у принципу дерогабилност својих одредаба у корист бродара када се ради о превозу животиња. То је случај са нашим Законом о поморској и унутрашњој пловидби (чл. 576), италијанским *Codice della navigazione* (чл. 424), итд.

На конференцијама на којима се расправљало о потреби ревизије Хашких правила, једно од најспорнијих било је питање укључивања живих животиња у појам робе. Земље у развоју су инсистирале, из разумљивих разлога, да се појам робе прошири и на живе животиње. Са друге стране, не може се оспорити специфичност овакве „робе“, која не може бити у потпуности изједначена с осталом робом.

Хамбуршка правила укључују изричито у појам робе и живе животиње, али у погледу одговорности бродара предвиђају специфичне одредбе. Када су у питању живе животиње, бродар не одговара за губитке, оштећење или закашњење у предаји који су настали као последица ризика својствених овој врсти превоза. Ако бродар докаже да је поступао по свим посебним упутствима, када су животиње у питању, а која му је дао крцатељ, и да би се у околностима случаја, губитак, оштећење или закашњење у предаји могли приписати таквим ризицима, претпоставља се да су губитак, оштећење или закашњење тако и настали — осим ако нема противдоказа да је штета последица кривице или немарности бродара или његових службеника или пуномоћника.

Према томе, бродар треба да учини вероватним наступање штете из посебних ризика и да докаже да је поштовао специјална упутства крцатеља, па да се претпоставља да је до штете и дошло из тих разлога, односно као последица тих специјалних ризика. Могућ је наравно и супротан доказ, али га у том случају мора прибавити супротна страна, односно корисник превоза.

Види се, дакле, да је одговорност бродара за живе животиње донекле ублажена у односу на опште принципе одговорности у Хамбуршким правилима, како се, пак, „специфичност“ животиња као робе никако не може оспорити, те је и логично да је и регулисање одговорности бродара за њихов превоз донекле „специјално“.

ПРЕВОЗ НА ПАЛУБИ

Као и у случају живих животиња, и терет крцан на палуби остао је ван домена примене Конвенције од 1924, између осталог и због повећаних ризика и могућности оштећења робе која би се на тај начин транспортовала.

Пракса појединих земаља следила је један од два могућа пута, зависно од тога да ли је прихватала двојни режим у вези са применом Конвенције (САД, Енглеска, земље Комонвелта, итд.) или је примењивала јединствена правила за све превозе (Италија, Југославија, СССР). И земље које регулишу ово питање јединственим прописима допуштају дерогабилност у корист бродара када се ради о палубним превозима.

Могуће је да се роба превози на палуби или на основу изричитог споразума странака, или на основу клаузуле која дозвољава такав превоз, или услед специјалних околности превоза и специјалних својстава терета који се превози.

Када се роба превози на палуби по изричитом споразуму странака уз издавање теретнице, потребно је да се то констатује на теретници уношењем клаузуле „укрцано на палуби“. Могуће је да бродар унесе у теретницу клаузулу о отклањању сопствене одговорности за превоз на палуби. При томе се поставља питање дејства ове клаузуле кад нема изричитог пристанка крцатеља. У судској пракси су заузети различити, често сасвим супротни ставови везани за решавање овог питања (10).

Постоје извесни терети чије је крцање на палуби уобичајено у промету (дрво, плута, кокс и сл.). Ови терети с обзиром на своју природу не могу тако лако да се оштете нити ако се транспортују на палуби.

Због све веће употребе контејнера, палета и других средстава за груписање робе, која се најчешће транспортују управо на палуби, искључење палубних превоза из режима Конвенције стварало је знатне потешкоће. Осим тога, код осигурања терета, полисе поморског транспортног осигурања искључују терет укрцан на палуби, па осигуравачи траже додатне премије за осигурање оваквог терета. На основу наших Једнообразних правила и обичаја за документарне акредитиве (чл. 17), рецимо, банке су дужне да одбију пријем теретница из којих се види да је роба смештена на палуби, уколико услови акредитива не предвиђају другачије. Овакве ситуације у пракси стварају велике потешкоће корисницима превоза.

Земље у развоју су инсистирале на проширењу дејства Конвенције и на палубне превозе, будући да је терет који се уобичајено превози од нарочитог значаја за националне привреде ових земаља.

Покрећући поступак за ревизију Конвенције од 1924, Комисија УН за трговину и развој (UNCTAD), закључила је да нема више потребе за овим изузетком. После темељног разматрања и више предлога (11) у оквиру рада UNCITRAL-а, нова Хамбуршка конвенција проширује своје дејство и на превоз терета на палуби, с тим што се поједини превози већ по тексту саме Конвенције сматрају овлашћеним за разлику од неовлашћених. Овлашћено је прсвожење на палуби када постоји споразум бро-

(10) В.: Ивошевић, *оп. cit.*, стр. 179.

(11) В.: Драшкић, *Разматрање о прошлом регулисању саобраћаја*, Београд, 1976 стр. 149.

дара са крцатељем, или када је овакав превоз уобичајен у одређеној трговинској грани, или када је овакав превоз прописан законом или другим прописом. У последња два случаја то мора бити познато и крцатељу.

Чињеница споразумног превоза на палуби мора да се унесе у теретницу или другу исправу која доказује постојање уговора о превозу. У противном, возар ће морати доказивати постојање оваквог споразума али се истовремено не може на њега позивати према трећем bona fide имаоцу теретнице (укључујући примаоца).

Неовлашћени превоз је превоз супротан поменутиим одредбама, то јест, превоз на палуби без пристанка крцатеља, превоз који није уобичајен нити прописима предвиђен, као и случај када одредба о споразумном превозу на палуби није унета у теретницу или сличну исправу а бродар не може доказати постојање споразума о превозу на палуби или му то није допуштено — према трећем савесном лицу.

У случају неовлашћеног превоза, бродар одговара за сваку штету на роби (губитак, оштећење, закашњење у предаји) већ због саме чињенице превоза на палуби; он се не може позивати на специфичне ризике који прете роби приликом превоза на палуби без обзира што је предузео разумне мере да се штета спречи.

Специјално је издвојен случај превоза робе на палуби, када је овакав превоз уследио насупрот изричитом споразуму странака о превозу робе испод палубе. У том случају се аутоматски овакво понашање третира као квалификована кривица бродара из чл. 8. Конвенције и повлачи неограничену одговорност бродара (12).

ПРЕВОЗ ОПАСНОГ ТЕРЕТА

Превоз опасног терета представља специјални случај превоза већ и по тексту Бриселске конвенције од 1924. године. Бродар има права да истовари или уништи у свако доба опасну робу за чију опасну природу ни он сам ни његови службеници (заповедник, агент) нису знали. Искрцавање или уништавање овакве робе не ствара обавезу бродара да накнади штету, већ обрнуто, даје бродару право на накнаду од крцатеља.

Ако би роба, укrcана са знањем бродара, у току пута постала опасна, поступак је исти. Бродар, такође, не би одговарао осим из наслова генералне хаварије.

Хамбуршка конвенција садржи начела о обавези крцатеља да обележи опасну робу као такву и о томе извести бродара. У случају да то не учини, одговоран је бродару за штете које одатле проишају, а роба се може искрцати, уништити, или учинити безопасном, ако околности случаја то захтевају, без плаћања накнаде. Према томе, потребно је да бродар није знао за опасну природу робе, а робу може уништити само ако је то, зависно од конкретних околности случаја, неопходно.

Ако је бродар знао за опасну природу робе, не може је уништити и искрцати без обавезе накнаде ако роба није у току пута постала стварна опасност за животе или имовину, у ком се случају накнада не плаћа осим доприноса у заједничку хаварију.

(12) О квалификованој кривици и неограниченој одговорности бродара в.: Спасић И., *Одговорност бродара код уговора о превозу робе морем*, Београд, 1987.