

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

## ОДГОВОРНОСТ БРОДАРА ЗА ЗАКАШЊЕЊЕ У ПРЕДАЈИ РОБЕ

Када се говори о уговорној одговорности бродара за закашњење, има се у виду закашњење у предаји терета (робе) примаоцу. Будући да се закашњење у предаји третира као неуредно извршење уговора, требало би да повлачи уговорну одговорност бродара.

На изглед једноставно, питање одговорности бродара за закашњење, спада у једно од најспорнијих питања имовинског поморског права.

До доношења Бриселске конвенције о теретници, већина националних поморских законодавстава није садржала специјалне одредбе о овом основу одговорности, али су се супсидијарно примењивала правила националног грађанског или привредног права. Неке земље су, при томе, и изричито регулисале питање одговорности за закашњење у својим трговачким законима, рецимо Француска (у чл. 295 Code de Commerce-a), док у Common Law-у, ова обавеза бродара није постојала као изричита већ се подразумевала у уговору („implied term of the contract”). Без обзира да ли је изричито регулисана или је прећутног карактера, одговорност бродара за закашњење била је диспозитивне природе, па се могла искључити, и у правилу се и искључивала клаузулама неодговорности (1).

Прави спор око питања одговорности бродара за закашњење, међутим, настаје доношењем Бриселске конвенције о теретници (1924). Наиме, Конвенција изричито не помиње овај основ одговорности што је навело неке правне теоретичаре (2) да заузму становиште да се Конвенција и не односи на ову врсту одговорности. Ови теоретичари истичу да Конвенција предвиђа само могућноста ослобађања бродара од одговорности у случају оправданог скретања са пута. Оправданим скретањем сматра се скретање са пута ради спасавања или покушаја спасавања живота или добара на мору, као и свако друго разумно скретање (3). Није логично да Конвенција помиње могућност ослобођења бродара од одговорности за закашњење не предвиђају уопште тај основ одговорности. Због тога друга група правних теоретичара заузима становиште да се Конвенција сва-

(1) О клаузулама неодговорности — в.: Б. Ивошевић., *Одговорност бродара*, Београд, 1974, стр. 101 и даље.

(2) В.: Pallua, *Поморско упоредно право*, Ријека, 1975, стр. 149.

(3) Чл. 4, став 4. Бриселске конвенције.

како односи и на закашњење, иако се овај основ у тексту Конвенције изричито не помиње. Одговорност за закашњење је унапред претпостављена (4), а наведени су само случајеви који бродара ослобођају ове (претпостављене) одговорности.

Овом другом схватању иде у прилог и чињеница да се закашњење као основ одговорности, и изричито предвиђало и спомињало у процесу доношења Конвенције, али је изостало из дефинитивног текста Конвенције. Циљ Конвенције је заштита интереса власника терета. Да би тај циљ остварила, Конвенција предвиђа одговорност бродара за случајеve неизвршења или неуредног извршења уговорних обавеза. Логично је, стога, да је и одговорност за закашњење обухваћена Конвенцијом, јер је у складу са њеним принципима и основном наменом њеног доношења.

Хамбуршка конвенција о превозу робе морем (5), проширује изричито одговорност бродара и на закашњење у предаји робе, чиме се анулирају нејасноће у вези с овим питањем које су постојале у Бриселској конвенцији, а које су доводиле не само до сукоба мишљења правних теоретичара, већ и до озбиљних потешкоћа у пракси.

У складу са чланом 5. Хамбуршких правила, возар (бродар) је одговоран за све штете на роби које настану као последица губитка, оштећења или закашњења у предаји, ако су ове настале за време док је роба била у државини бродара, односно док се бродар о роби „старао“, у складу с одредбама Конвенције.

Закашњење у предаји постоји ако роба није предата у уговореној луци, у време које је изричито уговорено (значи у тачно одређеном року), а ако таквог изричитог споразума нема, онда унутар времена (рока) у коме би се разумно (6) могло захтевати од уредног возара да изврши испоруку, узимајући у обзир све околности случаја.

Ако испорука робе није извршена у року који је одређен, било изричито у уговору, или се може сматрати разумним у одређеним околностима, па ни 60 узастопних дана после истека овог рока, роба се сматра изгубљеном. У том случају бродар би одговарао за губитак а не за закашњење у предаји робе.

Наш Закон о поморској и унутрашњој пловидби (7) предвиђа одговорност за закашњење у предаји терета, као један од основа одговорности бродара. Закашњење у предаји, сагласно одредбама Закона, постоји ако терет није предат примаоцу у уговореном року, а ако рок није уговорен у примереном року (8).

Одговорност бродара за закашњење у испоруци, по нашем Закону, одговорност је на основу кривице која се претпоставља, при чему се бродар може ослободити одговорности ако пружи доказ о употреби дужне пажње (пажње уредног бродара). Другим речима, општа начела с одговорности бродара проширена су и на закашњење. Међутим, док

(4) В.: Антонијевић, *Одговорност транспортних предузећа по уговору о превозу робе*, Београд, 1958, стр. 71.

(5) Донета 1978. године.

(6) Што се тиче тумачења „разумно“ очекиваног рока испоруке зависно од околности случаја, и овде ће доћи до изражаја правила пословног и трговачког права и правила лука. У случају немогућности утврђивања овог рока, адекватно решење конкретног случаја мора утврдити суд.

(7) Донет 1977. године.

(8) Чл. 552. Закона о поморској и унутрашњој пловидби.

су законске одредбе о бродаревој одговорности, када се ради о губитку, мањку или оштећењу императивне природе и не могу се мењати на штету корисника превоза, докле је његова одговорност за закашњење диспозитивне природе, па се може мењати и на штету корисника превоза (9). То уједно омогућава употребу клаузула о ограниченој одговорности бродара, употреба ових клаузула у великој мери ублажава строгост одговорности бродара. У теретницама југословенских бродара срећу се овакве клаузуле о искључењу одговорности за закашњење (10).

Идентичну одредбу, када су у питању штете због закашњења, садржи и италијански *Codice della navigazione* (11), донет 1942. године. Совјетски закон предвиђа одговорност за закашњење, али не допушта диспозитивност одредаба у корист бродара.

Види се да је наше национално законодавство ишло испред међународне регулативе, предвидевши закашњење у испоруци као основ бродареве одговорности и пре доношења Хамбуршке конвенције, којом је овај вид одговорности бродара изричито предвиђен. Међутим, за разлику од императивног регулисања овог питања у Хамбуршким правилима, у нашем законодавству одговорност за закашњење је диспозитивне природе, што у многоме умањује његов учинак.

Решења совјетског закона у том су погледу повољнија.

Када се говори о закашњењу, има се у виду закашњење у предаји терета, будући да је то последња операција у читавом низу повезаних радњи које чине превоз робе бродом.

Када се говори о закашњењу, важно је да ли се ради о слободној или линијској пловидби. Линијски бродови плове по временском реду вожње, који морају поштовати и бродар и супротна страна. Закашњења у линијској пловидби су много ређа, а када се и десе, најчешће су последица више силе и сличних општеусвојених ослобађајућих разлога. Код бродарских (*charter*) уговора ствар стоји нешто другачије. Код слободне пловидбе рокови се ретко уговарају, брже окончање превоза је у интересу не само корисника превоза већ и бродара. Стога, ако време није уговорено, као мерило благовременог извршења уговорне обавезе, послужиће уобичајено време, за бродове истог или сличног типа на одговарајућим релацијама, ако ни примена оваквог мерила није могућа у конкретном случају, утврђиваће се рок који се може сматрати „разумним“ за извршење превоза.

До закашњења у предаји може доћи из различитих разлога. Оно може бити последица закашњења на претходном путовању (*preliminary voyage*). Претходним путовањем назива се долазак и постављање брода на место укрцаја. Питање „претходног закашњења“ решава се уношењем „канцелинг клаузуле“ („*Cancelling Clause*“), на основу које наручилац може одустати од уговора, ако брод закасни на укрцај. Ако наручилац то право не искористи, не би могао захтевати накнаду штете, будући да се сматра да је броду допустио да се „очисти од доцње“ некорисћењем свога права. Стога се ни прималац више не би могао позивати на закашњење настало на претходном путовању (12).

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

(10) В.: Грабован, *Анализа клаузула у теретницама Југословенских бродара*, Београд, 1970, стр. 51.

(11) Чл. 424.

(12) В.: Трајковић, *Поморско право*, Београд, 1977, стр. 127.

Закашњење може настати и приликом укрцаја, што је у пракси чест случај нарочито код слободне пловидбе, а може брод и каснити са поласком. До закашњења може доћи и у току самог пута, и то најчешће као последица недопуштеног скретања (девијације) или прекрцаја терета на други брод. Питање девијације је у вези са питањем превозног пута, који се одређује првенствено у зависности од тога да ли се ради о слободној или линијској пловидби. Код слободне пловидбе странке врло ретко прецизирају превозни пут, који обично одређује само бродар, при чему избор мора извршити стручно и савесно, имајући у виду интересе корисника превоза.

У англосаксонском праву, правна обавеза бродара да не скреће са уговореног пута, сматра се битним елементом уговора о превозу (condition precedent). Скретање са пута третира се као одступање од уговореног путовања, односно као битна повреда уговора и ствара услове за раскид уговора.

Уколико је у питању „оправдано кретање“, неће постојати повреда уговора, па, наравно, ни основа за раскид. Оправданим скретањем сматра се оно скретање које је дозвољено уговором или обичајем, или је последица изузетних околности.

Скретање ради пружања помоћи на мору, људима и имовини, не само да је „оправдано“ већ је и међународна обавеза бродара. Бриселска конвенција о теретници а и законодавства земаља која су усагласила своје законске текстове са њеним одредбама, предвиђају овај случај, наводећи уз њега и друго „разумно скретање“ — из „оправданих разлога“. Та „оправданост“ скретања биће, наравно, предмет оцене суда у конкретном случају. Неки законски текстови (13), међутим, преузимају из Конвенције само први разлог скретања (ради спасавања лица и имовине) сматрајући га „оправданим“, док остале третирају као недозвољене.

Скретање ради поправке, ако је она последица почетне неспособности брода за пловидбу, не би се могла третирати као оправдано скретање.

До закашњења може доћи и непотребним задржавањем у успутним лукама.

Разлози за закашњење могу бити различити и могу се јавити у било којој фази извршења превоза. Најчешће се закашњење у испоруци робе поклапа са закашњењем самог брода у одредишну луку (из било ког од наведених разлога), међутим, то не мора увек бити случај. Могуће је да брод стигне у луку на време, али да касни с искрцајем, или је и искрцај извршен на време али се касни са предајом терета примаоцу као завршним актом операције превоза робе.

Штета коју прималац трпи због закашњења у предаји може се манифестовати на различите начине.

Оштећење или мањак робе сматрају се редовним штетама због кашњења. Као последица закашњења може доћи до умањења вредности ствари услед пада цена на тржишту. Реч је овде, заправо, о изгубљеној добити, а некад чак и о потпуној промашености сврхе превоза, зависно,

(13) Француски закон од 1966. и италијански Codice della navigazione.

наравно, од врсте робе и могућности њене употребе. Могуће је, рецимо, да превоз робе буде продужетак фиксне купопродаје код које је рок испоруке битан елемент уговора.

Што се накнаде штете због закашњења тиче, правна пракса је веома разнолика, нарочито када су у питању различити облици у којима се појављује штета због закашњења (првенствено се мисли на оне штете које се не јављају као мањак или оштећење робе, значи као редовне штете од закашњења).

Већина националних законодавстава нема специјалних одредаба о накнади штете због закашњења, већ се примењују правила општег права (грабанског и привредног). То је, пре свега, случај када се говори о штетама које се манифестују као изгубљена добит (14).

Бриселска конвенција о штетама од закашњења не говори, будући да изричито не предвиђа ни саму одговорност за закашњење, о чему је већ било речи.

Хамбуршка правила предвиђају накнаду штете за закашњење у предаји робе које се, у склопу опште ограничене одговорности бродара коју предвиђа ова Конвенција, може кретати до два и по пута узетог износа возарине, с тим да тај износ не може прећи целокупни износ возарине плаћене по основу уговора о превозу робе.

Наш Закон о поморској и унутрашњој пловидби пре свега предвиђа да, уколико се штета од закашњења не манифестује као мањак или оштећење на роби, њено постојање мора доказати корисник превоза (15) (односно прималац). На штете проузроковане закашњењем примењују се правила о ограниченој одговорности бродара, али се законске одредбе о одговорности бродара за закашњење могу, вољом странака, мењати на штету корисника превоза (а у корист бродара) што са осталим одредбама није случај.

(14) В. Пресуде енглеских судова у случајевима „Парана“, „Czarnikow v. Koufos“, „Dunn v. Bussell Brothers“, код: Ивошевић, *ор. cit.*, стр. 91 и даљ.

(15) Према томе, корисник превоза би морао доказивати да постоји штета у виду измакле добити.