

мр Небојша Јовановић,
асистент Правног факултета у Београду

ПОСЕБНИ РАЗЛОЗИ ОСЛОБАЂАЊА ОД ОДГОВОРНОСТИ РЕЧНОГ ПРЕВОЗИОЦА РОБЕ - СЛУЧАЈЕВИ ПОСЕБНИХ ОПАСНОСТИ

Да би се ослободио од одговорности за губитак или оштећење терета речни бродар треба да докаже да није крив за штету. То може да учини и позивањем на речним правом регулисане посебне разлоге: смештај терета на палуби брода, превоз терета у пломбираним складиштима, недостаци амбалаже, природна осетљивост терета на превоз, превоз животиња и укрцај, искрцај и неправилно слегање терета на брод од стране корисника превоза. Због посебних опасности које у овим случајевима прете терету, речно право их назива "случајеви посебних опасности" и успоставља бродару лакши терет њиховог доказивања.

Кључне речи: *Ослобођење бродара од одговорности. - Речни превозилац. - Случајеви посебних опасности.*

ПОЈАМ

Речни превозилац одговара за штету коју је проузроковао кориснику превоза губитком или оштећењем робе или закашњењем у превозу, ако не успе да докаже да су они настали "из узрока који нису могли да се спрече нити отклоне пажњом уредног бродара". Овом одредбом је наш Закон о поморској и унутрашњој пловидби од 1977. год. (чл. 553) усвојио решење женевског Нацрта конвенције о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби из 1959. год. (у даљем тексту: Нацрт женевских правила, чл. 12), по којем се уговорна одговорност речног бродара за заштиту на терету или услед закашњења заснива на његовој претпостављеној кривици. То значи да бродар мора да докаже да није крив за штету ако жели да се ослободи од одговорности.

Међутим, поред непостојања кривице бродара, као општег разлога ослобођења од одговорности, на шта се он увек може позивати, право речне пловидбе регулише и неколико посебних разлога (1). Поред нашег, њих предвиђа и аустријско, италијанско и чешкословачко право (2).

(1) Чл. 557. Закона о поморској и унутрашњој пловидби (у даљем тексту: ЗОПДП); Чл. 16. Нацрта Конвенције Уједињених нација о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби донетом у Женеву 1959. год. (у даљем тексту: Нацрта женевских правила).

(2) Надворник Борислав, *Основе саобраћајног права*, Осиек, 1978, стр. 195.

Посебни разлози ослобађања од одговорности су правне чињенице које, када превозилац докаже да су оне вероватан узрок штете на терету, стварају обориву претпоставку његове неодговорности.

ОСОБИНЕ

Посебни ослобађајући разлози се називају "посебним" из више разлога. Објашњењем назива објасниће им се особине и границе примене.

Најпре, на њих возар може да се позове само у циљу ослобађања од одговорности за штету на терету. Они по својој природи не могу да доведу до ослобађања од одговорности за штету услед закашњења. Губитак, мањак или оштећење остављају на терету видљив траг. На основу тог трага, као последице, могуће је утврдити њихов узрок. Тај узрок је често околност коју закон предвиђа као посебан ослобађајући разлог. Насупрот томе, закашњење не оставља видљив траг на терету, па се не може на исти начин утврђивати могућни узрок штете (3). Тако, на пример, штета у виду изгубљене добити корисника због пада цена на тржишту места одредишта до којег је дошло за време закашњења, не одражава се на терету, те се његовим испитивањем не може утврђивати узрок закашњења. Али, оштећење терета превоженог на палуби услед временских промена током превоза је видљиво, па се узрок штете може лако претпоставити.

Ако је закашњење проузроковало и неке штете на терету, онда се по једним ауторима возар може позвати на ове ослобађајуће разлоге (4), а по другима не (5). Чини се да је исправније друго схватање, јер би у супротном возар за стицање штета могао лакше да се ослободи од одговорности него за поједине штете. Значи, у таквом случају, за штете узроковане закашњењем бродар се може ослободити од одговорности само ако докаже општи ослобађајући разлог, а то значи да није крив, без позивања на посебне разлоге. Примера ради, ако се лако кварљив терет превожен на палуби услед закашњења поквари, превозилац ће се ослободити од одговорности само ако докаже да није крив за закашњење. Чињеница да је терет превожен на палуби није правно значајна, те се на њу, као посебан ослобађајући разлог, возар не може позивати, јер да није било закашњења терет се не би ни покварио.

Надаље, ови разлози не постоје у свим гранама превоза, као што је то случај са општим ослобађајућим разлозима као што су виша сила, радња корисника превоза и природна својства или сопствене мане робе. Посебни ослобађајући разлози су настали у железничком превозу као последица монополског положаја железнице. Одатле су се проширили на друмски превоз (6). Они не постоје у поморском и ваздушном превозу.

(3) Јакаша Бранко, *Систем шловидбеног права*, књ. 3, св. 2, Загреб, 1983. год., стр.101.

(4) *Исто*.

(5) Васиљевић Мирко, *Одговорност железнице у домаћем и међународном превозу робе*, Београд, 1987. год., стр. 114.

(6) Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 100..

зу. Кроз њих се испољава утицај копненог саобраћајног права на речни превоз.

Најзад, посебан разлог је појединачна чињеница на коју се речни превозицац може позивати само када је заиста постојала током превоза. За разлику од непостојања кривице које може да се истиче увек, за сваку штету насталу у току било ког путовања, на посебан разлог се може позивати само када је заиста постојао у току оног путовања на којем је наступио губитак или оштећење робе.

Право речне пловидбе као посебне ослобађајуће разлоге предвиђа одређене чињенице које често узрокују губитак или оштећење терета у речном саобраћају. Може се рећи да су они типични узроци штете на терету у речном превозу. Међутим, битно је да све оне искључују кривицу превозиоца за штету, а да је њихов штетни утицај готово немогуће потпуно отклонити у току превоза. Све оне стварају посебне опасности које превазилазе уобичајене ризике којима је терет изложен у превозу. Зато се те чињенице често зову "случајеви посебних опасности" (7).

Свакако да и такве посебне опасности у току превоза возар треба да сноси у оквиру свог професионалног ризика. Било би неправично да се преваљују на терет корисника превоза. Међутим, како је превозиоцу који није крив врло тешко да пружи непосредан доказ да су посебни разлози стварни узрок штете, право речне пловидбе олакшава терет њиховог доказивања. Остала правила превозиочеве уговорне одговорности за губитак или оштећење терета остају иста. Зато се они често зову "повлашћени" (привилеговани) ослобађајући разлози (8).

Да би се ослободио од одговорности возар треба да:

- докаже постојање одређеног случаја посебних опасности у току путовања на којем је дошло до губитка или оштећења терета; могуће је да доказује постојање и више њих кумулативно (9),

- учини вероватном узрочну везу између тог случаја и штете на терету, што цени суд према слободном уверењу.

Није потребно да се суд увери (убеди) да је посебан разлог стварни узрок штете. Ипак, потребно је да превозицац докаже да је односни случај, заиста, у датим околностима, могао да проузрокује штете на терету. Није довољно да докаже само теоријску (уопштену) могућност узрочне везе, већ стварну (конкретну) (10). Доказивањем теоријске могућности не може да се суду учини вероватном узрочна веза (11), па тиме не може доћи до ослобађања од одговорности. Нацрт Женевских правила захтева (чл. 16. ст. 2) да се има у виду "чињенично стање", што значи околности конкретног, а не било ког случаја.

Ако возар успе у овом доказивању, претпоставља се да је повлашћени разлог стварни узрок штете и да он није одговоран за губитак или

(7) Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 100.

(8) Васиљевић М., *op. cit.*, стр. 114.

(9) Антонијевић Зоран, *Одговорност транспортних предузећа по уговору о превозу робе*, Београд, 1958, стр. 51.

(10) Исто; супротно, Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 100.

(11) Познић Боривоје, *Грађанско процесно право*, Београд, 1989, стр. 240.

оштећење. Закон о пловидби то изричито предвиђа, истичући да: "бродар унутрашње пловидбе не одговара за штету на терету ако учини вероватним да је штета могла настати због... (подвукао аутор)", (чл. 557. ст. 1) (12).

Међутим, ова претпоставка је оборива (13). Корисник превоза може, у принципу, подношењем доказа о противном, да је обори и опет изазове превозиочеву одговорност. Он обарање може да учини на два начина:

- доказом стварног узрока штете за који превозилац одговара (позитиван доказ),

- доказом да штету на терету није могао да изазове случај посебних опасности на који се превозилац позива (негативан доказ).

У поморском превозу постоје тзв. изузети случајеви као ослобађајући разлози (14). Међутим, поморски бродар мора да пружи непосредан доказ о постојању узрочне везе са штетом на терету (15). Речни превозилац суду треба да пружи само индицију (посредан доказ) узрочне везе. То је знатно лакши доказни терет, због нижег степена доказаности чињења суду вероватном одређене чињенице од уверења о њеном постојању (16).

Очигледно је да се путем института повлашћених ослобађајућих разлога битно ублажава превозиочева одговорност за штету на терету. Ублажава се јер су повлашћени разлози, а по закону је превозиоцу знатно олакшан терет њиховог доказивања, па тиме и ослобађања од одговорности. У томе је њихов правни значај.

ПОДЕЈА

Посебни ослобађајући разлози могу, према чињеницама за које се везују, да се поделе на три групе:

- 1) посебни разлози у вези с бродом
- 2) посебни разлози у вези с теретом
- 3) посебни разлози у вези с радњом корисника превоза.

Братиславски споразум о општим условима превоза робе на Дунаву (чл. 54, ст. 3. тач. а-д) од 1955. год. предвиђа скоро исте ослобађајуће разлоге као и Закон о пловидби и Нацрт женевских правила, али није јасно да ли они стварају повлашћени режим одговорности возара. Како су Братиславски споразуми уговорне природе, њихов режим ослобођења од одговорности бродара је уговорни, а не законски.

(12) Правило истог смисла има и Нацрт Женевских правила (чл. 16. ст. 2).

(13) Чл. 557. ст. 2. ЗОПУП; чл. 16. ст. 2. Нацрта женевских правила.

(14) Чл. 556. ЗОПУП; чл. 4. ст. 2. Конвенција о изједначењу неких правила у материји теретнице из 1924. год.

(15) Јакаша Ђ., *op. cit.*, стр. 100.

(16) Познић Б., *op. cit.*, стр. 240-242.

1) Повлашћени разлози у вези с бродом

Заједничка особина ових ослобађајућих разлога је да садрже посебне ризике због места смештаја терета на броду током превоза. То место може бити на палуби брода или под њом, у бродским складиштима. Зато у ову групу спадају: 1) превоз робе на палуби брода и 2) превоз робе у пломбираним складиштима.

Смештај терета на палуби брода. - Палуба је горња хоризонтална површина којом је покривена утроба брода. Она није намењена за смештај терета због повећаних опасности његовог оштећења и могућности поремећаја стабилности брода (17).

Отуда Закон о пловидби забрањује бродару смештај терета на палуби (чл. 475). Изузетно, бродар има право да смести терет на палуби само када је то уобичајено, с обзиром на врсту терета, а када није, само уз пристанак крцатеља у писменој форми.

Поморски обичаји ретко дозвољавају превоз терета на палуби (18) због велике изложености опасностима мора. Међутим, у речном саобраћају је, због мањих опасности, уобичајено да се многи терети превозе на палуби, као што су дрво, песак, шљунак и слично. Поред тога, уобичајен је превоз отвореним бродовима. То су бродови који су по својој конструкцији без палубе. И брод са платненим кровом сматра се отвореним (19).

Због овог обичаја речно право установљава повлашћени ослобађајући разлог од одговорности возара за губитак или оштећење терета које је настало због посебних опасности у вези с његовим смештајем на палуби, али само ако је такав начин слагања уговорен и наведен у превозној исправи (20). Посебне опасности које прете палубном терету су, првенствено, временске непогоде (нпр. киша, град, снег, мраз, врућина, таласи, ветар, и др.). У њих спадају и радње трећих лица за које превозилац не одговара (крађа, бацање камена са моста и друго) (21).

Терет доказивања овог ослобађајућег разлога регулисан је истим правилима којима су регулисани остали посебни разлози (22). Зато је потребно да се испуне следећи услови да би се возар ослободио од одговорности по основу овог разлога:

- да је смештај терета на палуби уговорен и наведен у превозној исправи. У осталим случајевима када је превозилац обичајима овлашћен да превози терет на палуби, овај ослобађајући разлог не дејствује. Чак и када је крцатељ дао писмени пристанак, превозилац нема право да се позове на овај разлог ако то није наведено у превозној исправи. Правно није значајно да ли је издата теретница или товарни дист, јер обе исправе имају према кориснику исту доказну снагу. Како оне за кори-

(17) Јакаша Б., *Систем...*, књ. 3, св. 1, стр. 170.

(18) *Исто*.

(19) Антонијевић З., *оп. cit.*, стр. 105.

(20) Чл. 557. ст. 1, тач. 1. ЗОПУП; чл. 16. ст. 1, тач. а) Нацрта.

(21) Васиљевић М., *оп. cit.*, стр. 115.

(22) У копноеном превозу постоји сличан ослобађајући разлог - "превоз отвореним колима", чл. 68. Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају од 1974. год.

сника стварају само обориву претпоставку о истинитости својих навода, он може да доказује да није уговорен овакав начин превоза терета. Тиме превозиоца лишава да се повлашћено ослободи од одговорности (23);

- да је превозилац доказао да је терет заиста у току превоза био смештен на палуби. Ако је терет био смештен под палубом бродара не може да се позове на овај посебан разлог, јер није могуће да је он узрок штете, без обзира што је уговорен превоз терета на палуби брода и што је то наведено у превозној исправи (24);

- да је превозилац доказао да су у току превоза наступиле нарочите опасности због смештаја терета на палуби. Ако таквих опасности није било, превозилац нема право да се позива на овај ослобађајући разлог, иако је терет био сложен на палуби;

- да је превозилац доказао да је штета на терету такве природе да одговара штетама које обично настају услед посебних опасности при палубном превозу. Примера ради, ако је на палуби превожена хигроскопска роба (нпр. вештачко ђубриво) по сувом и топлим времену, бродар не може да се позива на овај разлог за потпуну пропаст терета услед влаге. Међутим, бродар не треба да докаже постојање узрочне везе, већ само њену могућност.

Ако су сви услови испуњени, успоставља се претпоставка да је штета заиста настала због посебних ризика који прете палубном терету.

Превоз терета у пломбираном складишту брода. - Друго место смештаја терета у току речног превоза је складиште брода под његовом палубом. У складишту је роба добро заштићена од атмосферских утицаја. Ако дође до оштећења возар одговара по општим правилима уговорне одговорности за губитак или оштећење терета.

Међутим, ако је складиште пломбирано (запечаћено) током превоза, возар ће се ослободити од одговорности ако успе да учини вероватним да је терет баш због тога претрпео штету. Услов је да је складиште пломбирано крцателом и да је пломба неоштећена у часу предаје кориснику. Тиме речно право уводи нови ослобађајући разлог који не постоји у другим саобраћајним гранама (25). Једино се у друмском саобраћајном праву помиње могућност ослобађања од одговорности за штету на терету који је превожен у возилима са специјалном заштитном опремом (нпр. хладњача), ако превозилац докаже да је предузео све мере одржавања и функционисања опреме које је у датим околностима био дужан да предузме (26). Међутим, није јасно да ли је ово заиста повлашћен ослобађајући разлог друмског превозиоца.

Циљ овог правила је да речном превозиоцу омогући лакше ослобађање од одговорности за штету на терету у случају када он није смео да због пломбираних складишта дође у непосредан додир са теретом. Услед тога, имао је ограничене могућности предузимања мера заштите

(23) Јакаша Б., *Систем...*, књ. 3., св. 2, стр. 102

(24) Васиљевић М., *op.cit.*, стр. 116.

(25) Чл. 557, ст. 1. т. 4. ЗОПУП; чл. 16. ст. 1. т. д) Нацрта.

(26) Чл. 96, ст. 1, т. 2. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају од 1974. год.; чл. 18. ст. 4. Женевске конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом из 1955. год.

и чувања терета. Зато возар не може да одговора за штете које нису могле да се спрече или отклоне мерама које је био овлашћен и могао да предузме према терету, јер није могао да дође у непосредан додир са теретом и спречи квар (27). Међутим, превозилац и његови помоћници су дужни да уредно врше све мере које су у могућности да предузимају ради очувања робе у пломбираним складиштима. Дужни су, примера ради, да по врућем дану стакло поливају водом пломбиране танкове нафте, како би се спречило њихово прегревање и експлозија, да одржавају прописану температуру у хладњацима и сл.

Ако је, пак, штета на терету у пломбираном складишту настала због лошег слагања које је извршио возар, овај разлог не дејствује. Терет доказивања лошег слагања сноси корисник (28).

Услов да се примени овај ослобађајући разлог је да је пломбе ставио "крцатељ", односно "пошиљалац". Међутим, исто дејство наступа када је складиште запечатио сам наручилац који није крцатељ, па и прималац, ако је он различито лице од наручиоца или крцатеља (29).

Под складиштем треба да се подразумевају не само складишта за смештај чврстог терета, већ и танкови за превоз течног терета. "Предаја примаоцу" јесте предаја самог складишта, а не и робе која се у њему налази (30). Ово зато што се возар у овом случају обавезао да чува складиште и неповредивост њихових пломби, а не саму робу која се у њему налази. Ако су пломбе оштећене на крају превозног пута, превозилац одговара по општим правилима уговорне одговорности за штету на терету. Тада се претпоставља да је крив за штету.

2) Повлашћени разлози у вези с теретом

Друга група повлашћених ослобађајућих разлога обухвата чињенице које због посебних особина терета или његовог паковања стварају повећану опасност губитка или оштећења у нормалним условима одвијања речног превоза. То су: 1) недостаци амбалаже, 2) природна осетљивост терета и 3) посебна осетљивост "живих животиња" (31).

Недостаци амбалаже. - Крцатељ је дужан да обезбеди такву амбалажу (паковање) која ће терет заштитити од уобичајених ризика у току превоза. Зато штету коју терет претрпи услед тога што је превожен без амбалаже, или у слабој амбалажи, сноси корисник превоза јер је сам за то крив. Како кривица корисника (крцатеља) искључује превозиочеву кривицу, превозилац се може ослободити од одговорности у овом случају и позивањем на општи разлог - непостојање кривице.

(27) Слично, Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 104.

(28) Исто.

(29) Исто.

(30) Исто.

(31) Примедба аутора: ЗОПУП користи израз "живе животиње", мада је он у нашем језику логички неисправан, јер кад се каже "животиња" подразумева се да је жива. Наш израз за мртву животињу је "стрвина", те би зато требало да имамо више смисла за превођење израза страних језика на којима се састављају конвенције.

Речно право, међутим, предвиђа у овом случају и повлашћен ослобађајући разлог "ако је штета настала због помањкања или слабог стања амбалаже за терет који је по својој природи подложен растуру или оштећењу, ако није нико или је лоше пакован" (32). Слично правило садржи железничко и друмско право.

У циљу ослобођења од одговорности по основу овог правила добровољно је да речни превозиоци учине вероватном узрочну везу између недостатка амбалаже и штете на терету. Да би у томе успео, потребно је да докаже:

1) да је предмет превоза терет који је по својој природи подложен растуру или оштећењу у нормалним условима превоза, па зато "захтева" одговарајућу амбалажу. Ако је реч о терету који је отпоран на уобичајене ризике у речном превозу, те се обично превози без икакве амбалаже (нпр. дрво, шљунак, песак, цигле...), возар нема право да се позива на овај ослобађајући разлог. Иако се у правним изворима помињу "природна својства" робе, ово правило би могло аналогично да се примени и на штету која је настала због мана робе која није имала одговарајућу амбалажу (33);

2) да је роба превожена без икакве амбалаже или у слабој амбалажи. У Закону о пловидби и Нацрту женевских правила овај услов се у истој норми два пута помиње, што је непотребно, због таутологије. Није било потребно предвиђати као услов да терет "није нико или је лоше пакован", после одређења да је могући узорак штете "помањкање или слабо стање амбалаже", јер је то исто. Сматра се да је амбалажа слабог стања онда када она према околностима случаја није могла да заштити терет од уобичајених превозних ризика. И када амбалажа одговара прописима, обичајима или уговору, возар би могао да се позива на овај разлог ако је она била слаба да заштити терет у конкретном случају. Само када амбалажа у свему одговара условима из возаревих тарифа, возар не може да се користи овим разлогом. У грађанском праву одговорни уговорник не може да дође у бољи положај онда када је други уговорник поступио по његовим захтевима, па је услед тога претрпео штету (34). Сматра се да је амбалажа мањкава и да су ознаке на терету на њој лоше или недовољне (35);

3) да штета коју је терет претрпео у конкретном случају превоза одговара оној штети која обично настаје на терету такве врсте кад се превози без амбалаже или у слабој амбалажи. На овај начин се доказује вероватност узрочне везе између овог ослобађајућег разлога и штете. Примера ради, ако су катодне цеви за телевизоре превожене у обичним картонским кутијама без стиropорских заштитних уметака и ознака о начину руковања теретом, лако је претпоставити да је њихов лом изазвала лоша амбалажа. Није потребно да бродар доказује постојање неких "нарочитих" опасности. У ствари, уобичајени превозни ризици се прет-

(32) Чл. 557. ст. 1. т. 2. ЗОПУП; чл. 16, ст. 1, т. б) Нацрта.

(33) Јакаша Б., *оп. cit.*, стр. 102.

(34) *Исто*, стр. 103.

(35) *Исто*.

варају у нарочите опасности када се терет, који је по својој природи изложен растуру или оштећењу, превози без одговарајуће амбалаже која би га заштитила. То су, на пример, следеће опасности: штета услед утовара, претовара или истовара, штета од атмосферских утицаја, штета због растурања, цурења, ломљења, труљења и сл. (36).

Услед мањкаве амбалаже штету може да претрпи не само терет који се у њој превози, већ и терет неког другог корисника (трећег лица). Питање је ко у таквом случају одговара трећем лицу: бродар по правилу уговорне одговорности, или крцатељ по правилима о деликтној одговорности. Закон о пловидби садржи норму (чл. 471) која одређује да је "наручилац одговоран бродару за причињену штету лицима, бродару, терету, околини и за све друге штете и трошкове проузроковане мањкавим стањем амбалаже". Посредно се закључује да је бродар првенствено одговоран корисницима за штету на терету, али да он има право на регрес према наручиоцу (крцатељу) терета са мањкавом амбалажом која је узрок штете. Исто решење је предвидео и Закон о облигационим односима (чл. 658).

Бродар је дужан да крцатеља упозори на недостатке амбалаже које је уочио или морао уочити. Уколико то није учинио, па је зато настала штета на терету, биће одговоран за њу и неће моћи да се позива на овај разлог (37).

Природна осетљивост терета. - Постоје одређене врсте робе које су због својих природних својстава нарочито подложне оштећењу или губитку. Оне су по својој природи осетљиве на свако руковање, а посебно на превоз. Као последица природне осетљивости терета у току превоза могу да се јаве штете услед лома, разбијања, рђања, труљења, сушења, цурења, нормалног растура или деловања инсекта или глодара и др. Како је готово немогуће да се спрече такве штете у редовним условима одвијања речног саобраћаја, речно право предвиђа један повлашћен ослобађајући разлог који се своди на природну осетљивост терета на превоз.

Наш закон о пловидби зато предвиђа да речни бродар не одговара за штету на терету ако учини вероватним да је она могла настати због природе робе која је по својим својствима нарочито подложна оштећењу, мањку или губитку, а нарочито због лома, рђања, труљења, сушења, цурења, нормалног растура или деловања глодара (чл. 557, ст. 1, тач. 5). Узроци и облици штета (лом, рђање...) набројани су само примера ради. Норма је преузета из Нацрта женевских правила (чл. 16, ст. 1, тач. е). Исти ослобађајући разлог постоји и у железничком и друмском праву (38).

(36) Васиљевић М., *оп. cit.*, стр. 119.

(37) Надворник Б., *оп. cit.*, стр. 191.

(38) "Ако је роба која се превози по природи лако ломљива (нпр. цреп) претпоставља се да је штета у превозу из тога својства произашла. Терет доказа да је до штете дошло из неких других разлога, а не својства робе, пада на оштећенога, а не превозиоца". Види пресуду ВПС Србије Пж. бр. 1156/90 од 30. В 1991. год., "Привредно правни приручник", Београд, 1991. год., бр. 1-2, стр. 89-90.

Да би се возар ослободио од одговорности по повлашћеном основу потребно је да докаже:

- да је терет по својим природним својствима нарочито подложен оштећењу, мању или губитку, односно да је природно осетљив на превозе. Тиме бродар доказује посебну опасност у превозу. Такав терет је подложнији уобичајеним ризицима речног превоза од других врста терета. То је нпр. брашно, со, млеко, разни нафтни деривати и слично, што суд цени у сваком конкретном случају. Највећи ризик је, свакако, природа саме робе, али ризик може да потиче и од самог брода, стања у којем се терет налази (јер брод и терет у добром стању су мање опасни од оних који су у лошем), амбалаже и др (39). Закон овде не помиње мане терета, тако да се на њих овај разлог не односи.

- да штета не терету у конкретном случају одговара оној која обично настаје током превоза због његове природне осетљивости. Примера ради, ако је током превоза дошло до разбијања појединих табли, може да се претпостави да је узрок штете крстост као природно својство стакла. Овим се доказује вероватност узрочне везе између природног својства терета и штете коју је претрпео.

Ако је услед природног својства терета једног крцатеља, штета настала на терету другог крцатеља, Закон о пловидби предвиђа исто правило као и за случај одговорности за штету услед мањкавог стања амбалаже: "Наручилац је одговоран бродару за причињену штету лицима, броду, терету, околини и за све друге штете и трошкове проузроковане природним својствима и стањем терета, ако бродару та својства и стање нису били, нити су морали да буду познати" (чл. 428). Значи да је првенствено бродар дужан да исплати одштету оштећеном кориснику, а потом има право регреса према наручиоцу. Нацрт женевских правила не регулише ово питање.

Повлашћени разлог природне осетљивости терета сличан је разлогу недостатка амбалаже. Разлика је у томе што се први односе на сам терет и његова природна својства (а не мане), а други на паковање терета, и то на мане паковања. Могуће је да се оба разлога стекну у истом случају штете на терету, тако да речном броду буде још лакше доказати терет. Ипак, овом повлашћеном разлогу је најближи институт "транспортног кала" (40).

Посебна осетљивост животиња. - Једна врста природно осетљивих ствари јесу животиње. Отуда посебне опасности због природне осетљивости терета, као повлашћеног разлога, обухватају и посебне опасности у превозу животиња.

Међутим, Закон о пловидби (чл. 557, ст. 1. тач. б) предвиђа да речни превозилац не одговара за штету на терету "ако учини вероватним да је она могла настати због превоза живих животиња". На тај начин се у речно право уводи нов повлашћени ослобађајући разлог. Исти разлог постоји у железничком и друмском праву.

(39) Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 105.

(40) Васиљевић М., *op. cit.*, стр. 105.

Како се у нашем праву животиње сматрају стварним, није било потребе да Закон о пловидби посебно регулише овај повлашћени разлог. Возар би могао да се на исти начин, уз исти доказни терет ослободи од одговорности и по основу разлога природне осетљивости терета. Грешка је вероватно настала у дословном поштовању одредаба Нацрта женеvских правила при изради закона у овом питању. Међутим, овај разлог је, у циљу уједначавања речног права, оправдано предвиђен у Нацрту женеvских правила, јер се у неким западноевропским земљама животиње не сматрају робом (стварима) (41). Без ове норме у Женевским правилима, у тим земљама возари не би могли да се повлашћено ослободе од одговорности у превозу животиња.

Услови које возар треба да испуни да би се по овом основу ослободио од одговорности исти су као и код других повлашћених разлога. Најпре је потребно да докаже да су предмет превоза биле животиње. Није значајно да ли су дивље или домаће и које су врсте (42). Такође, потребно је да возар учини вероватном узрочну везу између штете и неке нарочите опасности својствене превозу ове врсте терета. То ће успети ако пружи доказ да штета на терету у конкретном случају одговара штети која обично настаје услед остварења посебне опасности. Посебне опасности у превозу животиња су, примера ради, опасност од угинућа, обољења, слабљења и исцрпљивања животиња, од телесних повреда узрокованих посртањем, ударом о пвило, међусобним ударањем, убадањем или уједањем и слично (43).

Ако возар ово докаже, претпоставља се да су посебне опасности стварни узрок штете, тако да се он ослобађа од одговорности. Корисник може да доказује супротно и да претпоставку обара. Ако је, на пример, до угинућа превожене стоке дошло услед ударања и гажења, корисник може да каже да је за узнемиравање крив бродар (44).

Очигледно је да превоз животиња ствара за право противречне захтеве. С једне стране, због нарочитих опасности, ничим скривљених од превозиоца, које је немогуће потпуно отклонити, потребно је да му се омогући блажи режим одговорности. С друге стране, пошто постоји знатно већа могућност оштећења него код превоза других терета, од превозиоца се може захтевати да предузме нарочите мере чувања терета (нпр. да животиње редовно храни, поји, чисти, ветеринарски прегледа и негује током превоза и др.) (45). Зато се ова дужност уговором често преваљује на корисника превоза, тако што се обавезује да сам обезбеди пратњу животињама.

(41) Исто, стр. 128.

(42) Исто.

(43) Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 106.

(44) Антонијевић З., *op. cit.*, стр. 106.

(45) Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 106.

3) *Повлашћени разлози у вези са радњама корисника - укрцај, искрцај и неправилно слагање од стране корисника*

Опште правило облигационог права је да сваки субјект сноси штету коју себи проузрокује ("случај шкоди кога згоди") (46). Отуда, ако корисник превоза својим радњама проузрокује штету на терету, везар се ослобађа од одговорности јер за њу није крив.

Међутим, Закон о пловидби (чл. 557, ст. 1, тач. 31) и Нацрт женевских правила (чл. 16, ст. 1, тач. 2) одређују да возар не одговара за штету на терету "ако учини вероватним да је штета могла настати због... укрцаја од стране крцатеља или искрцаја од стране примаоца". Тиме се успоставља посебан ослобађајући разлог који обухвата само укрцај као посебно опасне радње корисника. Иако у Закону и Нацрту није изричито поменуто крцатељево неправилно слагање терета, у теорији се сматра да је и та радња обухваћена овим разлогом (47).

Да би се по овом основу превозиоца ослободио од одговорности довољно је да докаже да је укрцај извршио крцатељ или да је искрцај извршио прималац и да учини вероватним да је том приликом могла да настане штета на терету. На основу тога се претпоставља да је овај повлашћен разлог стварни узрок штете, те се бродар ослобађа од одговорности. За примену ове норме битно је да је корисник извршио укрцај или искрцај, а не да ли је био дужан да га изврши (48).

Међутим, питање је да ли предвиђање овог ослобађајућег разлога има смисла када се има у виду норма о трајању уговорне одговорности превозиоца за губитак или оштећење терета. Превозиоца одговара за губитак или оштећење терета од пријема робе на превоз до предаје овлашћеном примаоцу. Уколико крцатељ укрцава робу, бродар је прима на превоз после извршеног укрцаја. Уколико искрцај врши прималац, бродар му терет предаје пре искрцаја. Отуда су ове радње ван времена трајања превозиоачеве одговорности за робу за коју је иначе предвиђен институт повлашћених ослобађајућих разлога (49). На њих би требало да се примењују општа правила облигационог права. Поред тога, за утврђивање штета на терету пре укрцаја служи институт бродаревог прегледа и примедби у превозној исправи. Исто важи и за искрцај. Ако искрцај врши прималац, претходно се врши предаја терета. При предаји се најпре утврђује стање терета, за шта важе посебне норме. Зато до примене овог ослобађајућег разлога тешко може да дође, тако да норма која га предвиђа има мало практичног значаја (50).

Неправилно слагање терета на броду које је извршио крцатељ као посебан ослобађајући разлог има, међутим, смисла. Слагање терета, иако саставни део операције укрцаја, може да се врши и после пријема терета на превоз. Сем тога, штета услед неправилног слагања обично

(46) Валтазар Богишић, *Општи имовински законик за Црну Гору*, "Изабрана дела", (прерадио Младеновић др Марко), Београд, 1986. год.

(47) Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 103.

(48) *Исто*, стр. 104.

(49) Васиљевић. М., *op.cit.*, стр. 122.

(50) Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 104.

настаје после пријема на превоз - током пловидбе. Бродар може да се ослободи од одговорности ако докаже да је неправилно слагање вероватни узрок штете. Има мишљења да бродар треба да докаже само да је слагање вероватно било неправилно, а не да је стварно било такво (51).

Превозилац, међутим, не може да се позива на овај разлог уколико се докаже да је знао или морао знати да је крцатељ неправилно сложио робу, па га на то није упозорио. Сматра се да је био несавестан, а по облигационом праву нико се не може користити сопственом несавешношћу ("*Nemo auditur quam ipse turpitudinem alegans*").

(Примљено 13. IV 1992)

Mr Nebojša Jovanović, Assistant-Trainee at the Faculty of Law in Belgrade

SPECIAL GROUNDS FOR EXEMPTION FROM LIABILITY OF CARRIER OF GOODS IN RIVER TRANSPORT IN CASES OF EXCEPTIONAL DANGER

Summary

The law of river transport is created under the influence of maritime law, which applies to the issue of liability of the shipper for loss or damage to the goods, too. However, as far as the issue of exemption from liability is concerned, the influence of rail-road transport is rather visible, particularly in the institute of special grounds for exemption from liability. Relating to the facts of relevance, there are three groups of these grounds: (i) special grounds relating to ship: placing the goods on deck and carrying the cargo leaden-sealed compartments of the ship; (ii) special grounds connected with cargo: shortcomings of packing material, natural susceptibility to carriage, special susceptibility of animals, and (iii) special grounds connected to actions of the user: embarkation, disembarkation and inadequate arranging of cargo. In all these cases there is a danger of increased risk for the cargo in course of carriage, which remains outside the possibilities of the carrier who is unable to eliminate completely ensuing consequences. This is why the law of river transport provides in cases of exceptional danger a favourable procedure in bringing evidence on the part of the shipper. It suffices for him, namely, in order to be exempted from liability, to prove to the court that such danger was the cause of damage to cargo. It is not necessary for him to persuade the court that these special grounds did really cause damage. However, special susceptibility of animals is unnecessarily specified here as the ground for exemption, since it is already included in natural susceptibility of things. In addition, the grounds of embarkation or disembarkation of cargo on the part of the user of carriage is unnecessarily provided, since these acts fall outside the time limits otherwise subject to special river transport law regime in the sphere of contractual liability of shipper.

Key words: *Exemption of shipper from liability. - River carrier. - Special danger grounds.*

Mr Nebojša Jovanović, assistant à Faculté de droit de Belgrade

LES RAISONS PARTICULIÈRES DE LA DISPENSE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR FLUVIAL DES MARCHANDISES - LES CAS DES DANGERS SPÉCIAUX

Résumé

Le droit de navigation fluviale a été créé sous l'influence du droit maritime. Cela s'applique aussi aux questions de la responsabilité des navigateurs de la perte ou de l'endommagement des marchandises. Cependant, sur le plan de la dispense de la responsabilité, ce droit a subi une puissante influence du droit ferroviaire. C'est ce que démontre le fait qu'il adopte l'institut du droit ferroviaire des raisons particulières de la dispense de responsabilité. Du point de vue des faits auxquels elles sont liées, ces raisons peuvent être divisées en trois groupes: 1) les raisons particulières liées au navire: le transport de la charge sur le bord., le transport de la charge dans les soutes plombées; 2) les raisons spéciales liées à la marchandise: les défauts de l'emballage, la sensibilité naturelle de la charge au transport et la sensibilité particulière des animaux; 3) les raisons spéciales liées aux actes des utilisateurs: la charge, la décharge et l'installation incorrecte à bord de la part de l'utilisateur du transport. Dans tous ces cas, un danger accru existe qui menace la charge au cours du transport, danger dont le transporteur n'est nullement responsable et qu'il ne peut pas éliminer complètement. C'est pourquoi pour les "cas de danger spécial" on prévoit pour le navigateur une procédure de probation plus facile. Pour se libérer de la responsabilité, il lui suffit de prouver devant le tribunal que cela est la raison probable des dommages subis par la charge. Il n'est pas obligé de convaincre le tribunal que les raisons spéciales ont véritablement causé le dommage sur la charge. Cependant, la sensibilité particulière des animaux est inutilement prévue comme raison de dispense, car elle est englobée par la sensibilité spéciale des choses en tant que raison particulière plus large. La raison de la charge de la décharge par l'utilisateur est prévue de manière injustifiée, car ces actes se trouvent en dehors des limites dans le temps à l'intérieur desquelles s'applique le régime du droit fluvial de responsabilité des navigateurs.

Mots clé: *Dispense des navigateurs de la responsabilité. - Transporteur fluvial. - Cas de dangers particuliers.*