

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

UDK 347.7:341.2

(изворни чланак)

Одговорност пловидбеног превозиоца робе за радње својих помоћника у међународном и домаћем праву

Резиме

Превозилац морем или реком данас је углавном компанија која, као правно лице, своју делатност превоза робе и путника обавља преко других лица. То су пре свега чланови посаде на броду, али и друга лица (нпр. слађачи, агенти, складишари). Они са превозиоцем могу да буду у радноправном односу, ако су код њега запослени, или у уговорном односу, када му, по основу уговора, чине одређену услугу у вези са превозом (нпр. укрцај, искрцај и слађање робе, њено складиштење, шлоџажа и слично). Уколико ипаква лица приичине ииיעиу кориснику превоза, јавља се иииање да ли превозилац ииיעиеном лицу (крцаиелу или иримаоцу) одговара по ииим иравилима као када ииיעиу ириичини својим радњама. Због ииога се у чланку размаирају иравила одговорности превозиоца за соиивене ииיעине радње и за радње његових иомоћника. Посебно се размаира ко се све смаира превозиочевим иомоћником, оиравање и иравни основ ие одговорности, радње иомоћника за које превозилац одговара, превозиочево ослобођење од одговорности и одговорности самих иомоћника за ииיעиу. Закључује се да наши речни возари иироже одговарају за радње иомоћника, него морски и рајски возар. Због њихове боље иравне заиичиености у односу на конкуренiske рајске бродаре, њихова одговорност би законом иребало да се ублажи у међународном речном превозу.

Кључне речи: *превозилац; одговорност; способност брода за пловидбу; помоћници; барјерија, научничка грешка; пожар.*

УВОД – Превозилац на мору или унутрашњим воденим путевима најчешће не обавља сам све радње потребне за извршење речног превоза.¹⁾ Те радње, почев од укрцаја, преко слагања терета у брод, превоза и његовог чувања, до искрцаја и предаје примаоцу (или евенуалног складиштења), превозилац најчешће обавља уз помоћ других лица, својих помоћника (наместеника, особља). Нарочито се то односи на превозничке компаније, које запошљавају већи број лица у својој администрацији, на бродовима и испоставама у лукама или пристаништима. Услуге других лица користи и превозилац који је физичко лице, када плови на свом броду, као капетан или други члан посаде, јер најчешће није у стању да сам обави све радње потребне за превоз терета. Отуда, обавезе из уговора о превозу могу да повредe лично превозилац или његови помоћници, услед чега корисник превоза може да претрпи штету. Због тога се разликује превозиочева одговорност за сопствене радње и за радње помоћника.²⁾

ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗИОЦА ЗА СОПСТВЕНЕ РАДЊЕ – Превозилац је првенствено одговоран за сопствене штетне радње.³⁾ Најтипичнији случај одговорности превозиоца за сопствене радње постоји када лично обавља превоз терета. Тада се он појављује као заповедник брода, те лично врши мноштво радњи у превозу терета. Ако нанесе штету кориснику, он одговара по двоструком основу: као бродар и као заповедник. Он не може да се ослободи од одговорности за штету по правилима која важе за заповедника. Тако, он нема право да доказује да је, као заповедник, предузео све разумне мере како би спречио посаду да причини штету и тиме да докаже да за њу није крив. Својство заповедника је овде обухваћено својством бродара. У супротном би превозилац, који је заповедник, блаже одговарао од оног који то није. То је правно нелогично и тиме недопустиво.⁴⁾

1. Превозилац је лице које обавља превоз на основу уговора закљученог са наручиоцем. У поморској и речној пловидби превозилац је *бродар*, који обавља превозни подухват. То значи да је превозилац само *вршила бродара*, јер бродар, поред превозног подухвата може да обавља и низ других пловидбених подухвата (нпр. истраживање, тегљене, спасавање и друго). У нашем праву бродар је правни субјект (физичко или правно лице) који је, као држалац брода, носилац пловидбеног подухвата (чл. 5, ст. 1, тач. 45). Претпоставља се да је бродар регистровани власник брода, док се супротно не докаже (бродар, може да буде и нпр. закупац).
2. У чланку се под људском радњом подразумева како чинијење, тако и нечинијење.
3. Спасић Иванка, Одговорност бродара код уговора о превозу робе морем, Београд, 1977, с. 43 - 44.

Превозилац, међутим, најчешће поверава извршење превоза својим помоћницима, тако да су му сужене могућности да лично причини штету. Оне ипак постоје. То бива кад се не придржава налога крцатеља у поступању с теретом, када не да потребна упутства о руковању теретом, не отпочне благовремено превоз, неовлашћено замени брод, а нарочито када га не оспособи за пловидбу. То су углавном личне бродарева обавезе, тако да се он сматра кривим за настанак штете, ако их не изврши или неуредно изврши.

Једна од најважнијих личних обавеза превозиоца је оспособљавање брода за пловидбу и превоз робе.⁵⁾ Пловидбено-превозна способност речног брода (енг. *seaworthiness*, фр. *navigabilité*, нем. *Seetuchtigkeit*, рус. *годности к њлавнио*) је технички услов за успешно извршење превоза. Услед неспособности брода за пловидбу могу да настану велике штете не само на броду, него и на терету. Ова бродарева обавеза се битно разликује у поморском и речном праву.

У поморском превозу бродар је дужан да пажљиво оспособи брод до почетка путовања. Ова обавеза га, значи, терети само пре и на почетку путовања. Ако ју је извршио с пажњом која се од њега захтева – тзв. “дужна пажња”, или “пажња уредног бродара” (енг. *due diligence*, фр. *diligence raisonable*), сматра се да није крив за неспособност брода за пловидбу насталу током путовања – тзв. накнадна пловидбено-превозна неспособност. Ако услед ње настане штета на терету, превозилац (бродар) није одговоран, јер није крив.⁶⁾ Ово правило је данас општеприхваћено у поморском праву. Оно потиче из енглеског права.⁷⁾ Касније је уведено у Конвенцију о изједначењу неких правила у материји теретнице из 1924. године закључену у Бриселу (тзв. Хашка правила, чл. 3, ст. 1. и чл. 4. ст. 2),⁸⁾ а преко ње у сва значајнија поморска законодавства, па и наше.⁹⁾

4. Јакаша др Бранко, Систем пловидбеног права Југославије, књига 3: “Уговори о искоршћавању бродова”, свеска 2: “Одговорност бродара”, Загреб, 1983, стр. 45.
5. Ивошевић др Борислав, Одговорност поморског бродара, Београд, 1974, стр. 32 – 32, Трајковић др Миодраг, Саобраћајно право (ред. Царић Славко), Нови Сад, 1998, стр. 110.
6. Антонијевић др Зоран, Одговорност транспортних предузећа по уговору о превозу робе, Београд, 1958, стр. 81; Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 41.
7. Raoul P. Colinvaux, Carver's Carriage of Goods by Sea, London, 1957, str. 76-96.
8. Сл. лист ФНРЈ, додатак Међународни уговори, бр. 7/59.
9. Закон о поморској и унутрашњој пловидби из 1998. године (Сл. лист СРЈ, бр. 12/98; даље у фус нотама: ЗОПУП) изричито одређује: “Бродар *поморског* брода је дужан да на време, до *почетка путовања*, пажњом уредног бродара оспособи брод за пловидбу, да га примерено опреми, попуни посадом, снабде потребним залихама и припреми тако да терет може да се укрца, сложи, чува, превезе и искрца у стању како га је примио на превоз. Пажњу уредног бродара из ст. 1. овог члана бродар *унутрашње пловидбе* дужан је да покаже и за време читавог путовања. Бродар је дужан да докаже да је употребио дужну пажњу у смислу ст. 1. и 2. овог члана. Одредбе уговора противне одредбама ст. 1. до 3. овог члана немају правно дејство” (чл. 497). ЗОПУП, такође, предвиђа (чл. 595): “Бродар поморског брода не одговара за штету на терету за коју докаже да је настала због: 1) скривене мане брода или његове неспособности за пловидбу, али само ако су испуњени услови из чл. 497. овог закона; ...”,

У речном превозу, насупротив томе, бродар је обавезан да “с пажњом уредног бродара” одржава пловидбену способност брода за време читавог путовања, а не само до његовог почетка.¹⁰⁾ Сматра се да је бродар у речној пловидби, за разлику од поморске, у могућности да се стално стара о одржавању пловидбене способности брода, тако што може да га поправља у успутним пристаништима, која су му стално “на дохват руке” током путовања.¹¹⁾ То схватање је дошло до изражаја и у изради међународних поморских и речних конвенција, те отуда и различито регулисање ове бродареве обавезе у нашем праву. Закон о поморској и унутрашњој пловидби (даље: Закон о пловидби) је само прихватио њихово решење.¹²⁾

Бродар сноси терет доказивања улагања дужне пажње при оспособљавању брода и тиме непостојања своје кривице у циљу ослобађања од одговорности. Тако се у овом питању уводи законска претпоставка бродареве кривице за неспособност брода. Ова правила су императивна.¹³⁾

Дужност оспособљавања брода за пловидбу не би требало да се посебно истиче у правним изворима. Она је обухваћена превозиочевом дужношћу уредног извршења превоза робе. Уколико због неспособности брода настане штета, обавеза превоза није уредно извршена. То је довољан основ да се захтева одштета и нема потребе да се истиче одговорност за неспособност брода као посебан услов. Посебно у речном превозу нема потребе да се наглашава да обавеза одржавања брода способним за пловидбу траје за време целог путовања, јер се то подразумева на основу општих правила облигационог и саобраћајног права.¹⁴⁾ У поморском превозу, где дужност ваљаног оспособљавања брода за пловидбу траје само до почетка путовања, постоји одступање од облигационоправних правила о одговорности за штету. Због тога је та обавеза морала да се изричито предвиди и уреди законом односно конвенцијом. Међутим, такво правило је врло неправично према корисницима и може да се оправдава само економском снагом поморских бродара, а никако правним разлозима.¹⁵⁾ Зато је оно изостављено у Конвенцији УН о превозу робе морем закљученој у Хамбургу 1978. године (даље: Хамбуршка конвенција). То, међутим, има мало правног значаја за кориснике поморског превоза, јер Хамбуршка конвенција још није ступила на снагу.

10. ЗОПУП, чл. 497. ст. 2; Нацрт конвенције о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби израђен у Женеви 1959. године (даље у фус нотама: НЖК), чл. 10. и 13.

11. Јеремић мр Душанка, Уговор о превозу ствари у унутрашњој пловидби (магистарски рад), Нови Сад, 1980, стр. 95.

12. Јакаша Б., Систем пловидбеног права, књ. 3, св. 1: “Уговори о пријевозу ствари”, Загреб, 1980, стр. 134.

13. ЗОПУП, чл. 497, ст. 3, 4; НЖК, чл. 13.

14. Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 133.

15. Спасић И., *op. cit.*, стр. 31 – 32. У осталим гранама саобраћаја (ваздушном, друмском и железничком) превозиоцима се не признаје ова повластица, иако и тамо постоје исте, па и веће опасности, по способност превозних средстава током путовања. У ваздушном саобраћају, посебно, још су мање могућности превозиоца да “успут” отклони накнадно насталу немогућност вазухоплова за “пловидбу”, па се превозиоцу не даје право да се због тога ослободи од одговорности за штету, као што се то даје поморском бродару.

ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗИОЦА ЗА РАДЊЕ ПОМОЋНИКА – Како превозилац користи услуге других лица у извршењу својих обавеза из уговора о превозу, јављају се питања која лица се сматрају помоћницима, да ли он одговара за њихове радње, да ли треба да одговара за све њихове радње, како одговара (ако одговара), да ли може да избегне одговорност и да ли његови помоћници могу да буду одговорни за штету корисницима превоза.

Појам и врсте помоћника – Помоћници (намештеници) су лица која превозилац користи у извршењу својих уговорних обавеза, стојећи са њима у радноправном или другом уговорном односу. Теорија дели помоћнике на бродске и копнене, с обзиром на њихов однос према бродару и на место на коме претежно обављају своје послове. Бродски помоћници (бродско особље) су они који главнину својих послова обављају на броду. То су посада и пилот.¹⁶⁾ Копнени помоћници (копнено особље) су они који послове обављају на копну. То су агенти, слагачи терета, шпедитери и складиштарии. Ова подела има већи правни значај у поморској, него у речној пловидби, због различитих правила о превозиочевој одговорности.¹⁷⁾

Начело – Радећи за превозиоца, помоћници могу да трећим лицима (корисницима превоза) причине штету. Данас је општеприхваћено да за ту штету одговара превозилац.¹⁸⁾ Изузетно, он може да се ослободи од одговорности у правом предвиђеним случајевима, као и што оштећеном кориснику може непосредно да одговара возаров помоћник. Дакле, начело је пловидбеног права да превозилац одговара за радње својих помоћника као и за сопствене радње, ако су извршене у оквиру њихових дужности.¹⁹⁾

Оправданост – Са становишта грађанског права ово је врста одговорности за другог. Речни превозилац, као и сваки послодавац, одговара за штету коју његови радници проузрокују трећим лицима на раду или у вези са радом.²⁰⁾

Оправдање овакве превозиочеве одговорности налази се у томе што он у превозној делатности извлачи економске користи из рада својих помоћника, па се сматра да треба да сноси и ризик за штете које из тога произађу. Штета која настане трећим лицима радом помоћника може да буде тако велика да је овај не може да надокнади, јер нема довољно имовине. Превозилац је обично економски јак субјект, не је правично да он штету накнади због заштите интереса оштећеног и због обезбеђења правне сигурности.²¹⁾ Уосталом, превозилац је често правно лице, које искључиво врши радње преко физичких лица, која су његови органи или радници. Због тога је оправдана фикција да су радње помоћника уједно његове радње.

Правни основ – У упоредном праву превозилац често одговара за радње својих помоћника по основу кривице. Постоје четири схватања о томе у чему се она састоји.²²⁾

16. И заповедник брода се сматра чланом посаде, поред других официра, морнара, инжењера, машиниста и других чланова палубне и машинске службе брода. ЗОПУП, чл. 133, 150.

17. Јакаша Бранко, Уџбеник пловидбеног права, Загреб, 1983, стр. 121; Ивошевић Б., *op. cit.*, стр. 44.

Прво схватање истиче да је провизилац крив за штету причињену кориснику превоза, јер је непажљиво поступао при избору помоћника. Да је поступао с пажњом коју је по праву био дужан да уложи, изабрао би ваљаног помоћника, који не би причинио штету. Због тога наступа његова одговорност за несавестан избор помоћника (*culpa in eligendo*).

18. Маколико ово начело данас изгледа логично, правично и оправдано, до њега се дошло врло тешко, због велике самосталности коју посада, а нарочито капетан, у односу на бродара ужива током пловидбе. Упркос томе што савремени системи веза данас омогућавају тренутан контакт бродара са сваком његовим бродом и посадом, ипак је његова физичка одсутност са брода велика сметња за доношење исправних одлука, тако да капетан и даље ужива велику дискрецију. Уџбенички пример велике самосталности капетана огледа се у спору *Petrinovic v. French Mission* (1941), који се водио пред енглеским судовима. Господа Петриновић и компанија су, као заступници власника, упослили брод "Милена" по основу бродарског уговора у Лондону, априла 1940. године. Са наручиоцем, француским дипломатским изасланством у Лондону, договорено је да Милена отплови у једну или две сигурне луке у САД, како би укрцала одређену робу. Њу је требало да превезе до Француске, која је у то време већ била у рату са Немачком, и то у неку од лука између Бреста и Бордоа, укључујући и њих саме. Наручилац је свој избор лука требало да саопшти бродару након потписивања теретнице. Брод је отпловио у Њујорк, где је укрцао товар смоле и друге мешовите робе, а потом га је превезао у Бордо, који је наручилац означио као луку искрцаја. Пре него што је брод стигао до Бордоа, смола, која је у броду била сложена у гомилама, почела је да се топи, тако да се претворила у хомогену масу, што је морало да изазове велике тешкоће при њеном искрцају. Брод је стигао у Бордо 27. маја 1940, а мешовиту робу је искрцао већ 1. јуна. Неки дан касније почео је и искрцај смоле, али је текао врло споро, због тога што је она у получврстом стању била врло лепљива. До 20. јуна била је искрцана само четвртина смоле (1.200 тона). Тога дана ујутру капетан Милене је постао врло забринут због војне ситуације у Француској, чији је фронт био пробијен. Ускоро је од француских власти сазнао да је њихова војска тога дана престала да пружа организован отпор и да се немачка војска брзо приближава Бордоу (који је био окупиран 22. јуна). Плашећи се да Милена буде заплењена, капетан је одмах тражио од наручиоцевих представника у Бордоу да омогуће броду испловљавање. Наручилац је испословао дозволу за испловљавање од француског министарства за трговачку морнарицу, те су заступници, Петриновићи, капетану, поподне у четири сата, истог дана уручили дозволу француске царине да исплови за Глазгов. Брод је одмах испловио, без намере да се врати. По пристајању у Глазгов, капетан је покушао да пронађе купца за 4.000 тона смоле, која му је остала у броду. Он није могао да разговара са власницима смоле, јер није ни знао ко су. Наручилац је порекао одговорност за терет, те је капетан продао смолу градским властима Глазгова. У парници коју су покренули власници терета против капетана, Петриновића, као заступника, и бродовласника, није био поднет никакав писмени доказ о постигнутој цени. Власници смоле су тражили да им се исплате накнаде за прекостојнице у Бордоу, возарина од Бордоа до Глазгова, накнада за прекостојнице у Глазгову и трошкови располагања и искрцаја смоле у Глазгову. Високи суд Британије је сматрао да капетан није повредио бродарски уговор када је испловио из Бордоа, него да га је раскинуо због промењених околности. Нашао је да је капетан у доношењу те одлуке савесно, оправдано и разумно поступио, тако да је одбио све захтеве осим захтев за исплату накнада за прекостојнице у Бордоу. Како наручилац није ову накнаду хтео да регресира бродовласнику, његов заступник, господа Петриновић, су их тужили и спор добили у новој парници. Вид. Holman H., Handy Book for Shipowners and Masters, London, 1964, стр. 7.

Друго схватање је да превозилац сноси кривицу због тога што није ваљано надзирао своје особље (*culpa in viligendo*). Да је помоћнике надзирао како је требало, на време би увидео њихово штетно поступање, те би штету спречио.

По трећем, превозилац је крив, јер није дао пуномоћницима потребна упутства (налоге) за руковање теретом и пловилом (*culpa in diligendo /ispiciendo*). Да је био довољно пажљив упутства би дао, те би помоћници знали како да поступају с теретом, па га не би оштетили.

Четврто схватање истиче да је превозилац крив што је помоћницима дао погрешна упутства о поступању с теретом (*culpa in instruendo*). За разлику од претходног схватања, овде је превозилац дао упутства, али су она била лоша. Поштујући их, помоћници су причинили штету. Да је бродар поступао с пажњом с којом би у датим околностима поступао један уопштено замишљен уредан бродар, дао би ваљана упутства, па штета не би ни настала.

Све ове теорије имају ману, јер омогућавају превозиоцу да избегне одговорност чврстим доказима да је поступао како је требало (да је изабрао добре помоћнике, да их је уредно надзирао, да им је дао сва потребна упутства), остављајући оштећенику право да се обезбети од имовински нејаких помоћника. Због тога теорија о субјективној одговорности превозиоца за радње помоћника није прихваћена у нашем праву, као ни у међународном пловидбеном праву.²³⁾ Превозилац не може да се ослободи од одговорности доказивања да није крив за штету, јер је с

19. Ово начело ЗОПУП изражава правилом да “за радње и пропуштања заповедника брода, других чланова посаде брода и осталих лица која раде за бродара у оквиру вршења њихових дужности, бродар одговара као за своје радње и пропуштања” (чл. 593). Исто начело садржи Закон о облигационим односима из 1978 (Сл. лист СФРЈ, 29/78, 39/85, 57/89, 31/93; даље у фус нотама: ЗОО), предвиђајући: “Превозилац одговара за лица која су по његовом налогу радила на извршењу превоза” (чл. 676). За међународну речну пловидбу га предвиђају НЖК (чл. 2) и Братиславски споразум о општим условима превоза робе на Дунаву из 1955. године (чл. 4, ст. 3. и чл. 30). Општи превозни услови рајнских бродарстава искључују одговорност бродарства за кривицу помоћника путем тзв. клаузуле немарности (пар. 17, ст. 5). У међународној поморској пловидби Хамбуршка конвенција изричито забрањује клаузуле немарности (Трајковић Миодраг, Поморско право, Београд, 1995, стр. 15), док Конвенција о теретници о њима ћути. Она само забрањује све уговорне клаузуле у корист бродара које су противне њеним правилима, тако то цени суд у сваком поједином случају. Ипак, из правила о ослобођењу бродара од одговорности за губитак и оштећење терета (чл. 4. ст. 2. тач. љ), закључује се да бродар (“возар”) одговара и за радње својих помоћника (“лица у његовој служби”). Он сноси терет доказивања да ни њихова “кривња” или “дело нису допирнели” губитку или оштећењу, ако жели да се ослободи од одговорности. То се, међутим, не односи на наутичку делатност возарових помоћника, за коју он не одговара по Конвенцији (чл. 4. ст. 2. тач. а).
20. ЗОО, чл. 170 – 172.
21. Ђорђевић др Живомир, Станковић др Владан, Облигационо право, Београд, 1987, стр. 413 – 416.
22. Јакаша Б., Систем пловидбеног права, књ. 3, св. 2, стр. 44.
23. Изузетак постоји само за наутичку грешку и пожар у међународном поморском превозу по Конвенцији о теретници, у међународном превозу Рајном и код нас за радње чувара терета после искрцаја.

дужном пажњом изабрао помоћнике, надзирао их и давао им потребна и ваљана упутства, тако да су за штету криви сами помоћници. Ова теорија, ипак, важи у међународном превозу робе Рајном, јер Општи услови превоза рајнских бродарстава искључују одговорност бродарства за штету коју су његови помоћници скривљено причинили корисницима (пар. 17, ст. 5). Тумачењем на основу *argumentum a contratio*, закључује се да рајнско бродарство одговара само ако је лично криво за штету коју је помоћник изазвао трећем. Код нас је ова теорија примењена у вези с возаровом одговорношћу за штету коју кориснику причини чувар терета (јавно складиште или друго лице), коме га је возар поверио на чување после искрцаја, због тога што прималац није на време примио терет (ЗОПУП, чл. 585).

У нашем праву битно је за одговорност превозиоца за радње његових помоћника да стоји са њим у одређеном правном односу. Тај однос може да буде радно-правни, као што је, рецимо, са члановима посаде, или уговорни, као што је, рецимо, са слагачима терета. Суштина тог односа је заступање превозиоца, јер га помоћници заступају вршећи његове послове.²⁴⁾ То је основни разлог (основ) његове одговорности за радње помоћника. Превозилац, као сваки заступани, одговара за радње својих помоћника, заступника. Све послове у вези с превозом возар би морао сам да обавља, да нема помоћника. Зато је оправдано да одговара за штету која из њих настане кориснику.

Овај став се заснива на Закону о пловидби, који на више места истиче да су помоћници бродареви заступници.²⁵⁾ Осим тога, изричито је истакнуто да бродар за радње помоћника одговара “као за своје радње”. То значи да његова лична кривица није битан услов за наступање одговорности. Отуда, он одговара за радње помоћника само на основу чињенице да стоји са њима у радноправном или уговорном односу, без обзира на своју кривицу.²⁶⁾

За која лица превозилац одговара? – Превозилац одговара за радње свих лица која користи у извршењу превоза. То су капетан и остали чланови посаде брода, пилот, слагачи, шпедитери, агенти и други. Правно није значајно да ли су они физичка или правна лица.²⁷⁾

Често се прави разлика између одговорности превозиоца за радње бродских и копнених помоћника. Она данас има правни значај у пловидби на мору, а само изузетно и у међународној речној пловидби.

За бродске помоћнике речни бродар одговара као и за своје радње. У поморском превозу, међутим, бродар за њихове радње одговара блаже него за сопствене, јер може да се ослободи одговорности ако докаже да је посада нанела штету наутичком грешком или изазивањем пожара. У речном превозу бродар такву “повластицу” нема, осим у превозу на Рајни.

24. Ивошевић Б, ор. cit., стр. 44 и 48.

25. Нпр. чл. 159. о правима и дужностима заповедника, чл. 719. о агенцијском послу и др.

26. Јакаша Б., Уџбеник ..., стр. 260. НЖК усваја исти став као ЗОПУП, уз један изузетак, који се тиче наутичке грешке.

27. Исто, стр. 43.

Штета корисницима у речном превозу може да настане кривицом *пилота*. Он није члан посаде брода. Ипак, по нашем праву, бродар одговара за његове радње као и за радње чланова посаде. Сматра се да је пилот само капетанов стручни саветник, те да је овај и даље дужан и одговоран за управљање бродом.²⁸⁾

На речним бродовима са члановима посаде често живе (стално бораве) чланови њихових породица.²⁹⁾ Ако штету кориснику превоза учине чланови породице посаде брода, питање је да ли је бродар одговоран. По једном схватању, бродар не одговара за такву штету, јер чланови породице посаде нису његови помоћници. Они су трећа лица, за чије радње он не одговара. По другом схватању, речни бродар одговара и за радње чланова породица своје посаде који живе на броду.³⁰⁾ Кад им је већ допустио да стално бораве на пловилима мора да сноси ризик за штету коју нанесу корисницима. По општим правилима грађанског права, он је крив за ту штету, јер је трећим неовлашћеним лицима таквим допуштењем омогућио да је причине. Чини се да је ово друго схватање ближе стварности, поготово што чланови породице често помажу у пловидби и руковању теретом, тако да тада постају “квази” посада брода.

За *којнене* помоћнике бродар одговара као и за бродске, јер они обављају послове, које би иначе морао лично да обавља.³¹⁾ Ова врста помоћника се у енглеском праву зову “независни уговарачи” (*independent contractors*). Они нису хијерархијски потчињени возару, те сами управљају својим радом, тако да могу да предвиде различите клаузуле у уговорима којима их он запошљава (нпр. о слагању терета, о агенцијском послу и др.).³²⁾ У Закону о пловидби и Нацрту женевске конвенције, копнени помоћници спадају у “остала лица” која раде за бродара у испуњењу обавеза из уговора о превозу. У пракси су то најчешће слагачи (стивадори), агенти и шпедитери. За складиштаре и друга лица којима је поверен терет на чување после искрцаја, превозилац одговара само за њихов савестан избор (*culpa in eligendo*).³³⁾

Речни превоз робе се најчешће врши у *конвоју*, путем тегљења или потискивања (гурања).³⁴⁾ Тегљач (реморкер) може да уговори превоз терета својим или туђим тегленицама (шлеповима). У том случају се он појављује као превозилац, те одговора по општим правилима речног пловидбеног права, како за своје радње, тако и за радње својих помоћника. Могуће је, међутим, да речни возар располаже шлеповима, којим треба да превезе робу на основу уговора о превозу са на-

28. ЗОПУП, чл. 46, 50; Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 60.

29. Јакаша Б, Систем ..., књ. 3, св. 2, стр. 64; Rodiere Rene, *Etudes de droit fluvial*, Paris, 1957, стр. 85.

30. Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 64.

31. Ивошевић Б., *op. cit.*, стр. 47 – 48.

32. Грабовац Иво, Правни учинак “Нималауа” клаузуле у пријевозу ствари морем, “Поморски зборник”, Ријека, 1982, бр. 20, стр. 355.

33. ЗОПУП, чл. 578, 584, 585.

34. У чланку се под тегљењем подразумева и потискивање, а под тегљачем и потискивач, јер између њих правних разлика нема, већ само техничких.

ручиоцем, али да нема тегљач. У таквом случају мора да запосли, путем уговора о тегљењу, бродара који га има. Тада се тегљач појављује као возаров помоћник. Речни превозилац корисницима одговара за његове радње као и за радње сваког помоћника, а то значи као за своје. Тегљач се у овом случају може сврстати у “остала лица” која раде за бродара у извршењу обавеза из уговора о превозу предвиђених у Закону о пловидби (чл. 593, ст. 1) и Нацрту женејске конвенције (чл. 2).

За које помоћникове радње превозилац одговара? – Да би превозилац одговарао за штетне радње својих помоћника неопходно је да се испуне два посебна услова, поред општих услова за наступање његове одговорности. Први услов је да су те радње скривљене, а други да су предузете у оквиру дужности помоћника. У супротном, превозилац не одговара кориснику за штету.

Превозилац одговара само за *скривљене* радње својих помоћника. Ако је сам крив за штету, уговорно је корисницима превоза одговоран и кад помоћници нису криви. Правила о основу превозиоачеве одговорности захтевају кривицу, било личну, било његових помоћника. Степен кривице није значајан за наступање превозиоачеве одговорности. Степен кривице (обична непажња, крајња непажња, намера) правно је значајан само за губитак превозиоачевог права на ограничење одговорности.³⁵⁾ Ту, међутим, постоји битна разлика између одговорности морског и речног превозиоца. Морски превозилац неограничено одговара за штету само када је лично намерно или крајње непажљиво штету причинио корисницима превоза. То значи да он ограничено одговара за губитак, оштећење или задоцњење терета у превозу и кад су настали намером или крајњом непажњом његових помоћника, што је противно начелима грађанског права о одговорности за штету.³⁶⁾ Речни возар и у том случају неограничено одговара за штету кориснику превоза. Оваква разлика у правном режиму неограничене одговорности морског и речног превозиоца може да се објасни само знатно већом економском снагом морских бродара у односу на кориснике услуга, него што је имају речни бродари. Такође, реке су водени путеви у унутрашњости копна, због чега речни превоз трпи знатно јачу конкуренцију других (пре свега копнених) грана саобраћаја, него што је трпи морски.

Бродар одговара за радње помоћника само ако су предузете “у оквиру вршења њихових дужности” (ЗОПУП, чл. 593, ст. 1). За радње које су извршили изван њих бродар не одговара. Сматра се да тада посада и друга лица која раде за бродара не поступају као његови помоћници, већ као трећа лица, за чије радње он не одговара.

Дужности и овлашћења помоћника одређују се уговором о превозу и законом. Круг њихових законских дужности је императиван, осим ако је законом изричито друкчије одређен. Њихово уговорно сужавање је без правног дејства на трећа лица. Превозилац и даље остаје одговоран за радње из законског круга дужности помоћника (првенствено посаде), без обзира што су оне изван уговореног

35. ЗОПУП, чл. 592, 609; Јакаша Б, *op. cit.*, стр. 43.

36. ЗОО, чл. 265, ст. 4.

круга. Обрнуто, уговорно проширење дужности помоћника обавезује возара.³⁷⁾ Ова правила проистичу из начела релативне императивности норми пловидбеног права, по којем се законска правила о одговорности превозиоца не смеју уговором да мењају на штету корисника превоза, већ само у његову корист.³⁸⁾

Од правила да превозилац одговара за радње помоћника извршених само у оквиру њихових дужности постоји изузетак који се тиче посаде на броду. Она стално борави на броду током пловидбе. У таквом случају њен члан може да нанесе штету радњама *изван* својих дужности, ван радног времена, док се одмара на броду у току пловидбе. Превозилац за такву штету не би требало да одговара, јер је причињена радњама изван оквира дужности помоћника. Међутим, пошто је превозилац дужан да преко заповедника одржава ред на броду, сматра се да он одговара за сва дела посаде док су на броду, без обзира да ли су предузета у или ван њихових дужности и да ли су предузета на раду и у вези са радом или не.³⁹⁾ У овом случају се, дакле, ради о *проширењу* одговорности превозиоца за штетне радње помоћника. Изузетно само, ако избије побуна на броду, бродар не одговара за штету, коју посада нанесе корисницима. Тада капетан делује као орган државне управе (власти), који је овлашћен да предузме мере силе, да би побуну сузбио. За такву штету корисницима може да одговара само национална држава брода, ако њено право то предвиђа.⁴⁰⁾ Побуна је знатно ређа на речним, него на морским бродовима.

Поред описаног случаја проширења одговорности превозиоца за радње помоћника, у пловидбеном праву се у неколико случајева води расправа о *сужењу* те одговорности. То значи да је, у појединим случајевима кад посада нанесе штету поступајући у границама својих дужности, могуће да се постави питање да ли је оправдано да бродар корисницима одговара за њу. То су случајеви баратерије, наутичке грешке и пожара.

Баратерија – Дешава се возарови помоћници изазову штету намерно – баратеријом. То је радња чланова посаде којом недозвољено дирају или узимају терет (крађа) или намерно наносе штету броду или терету.⁴¹⁾ Постоји мишљење да бродар не одговара за штету коју помоћници учине корисницима нарочито тешком кривицом (нпр. у случају разбојништва, разбојничке крађе, тешке крађе). Сматра се да су то криминални догађаји с особинама више силе, која искључује бродареву кривицу, а тиме и одговорност. Насупрот томе, постоји мишљење по коме превозилац одговара и за такве радње помоћника. Превозилац је дужан у току превоза

37. Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 43.

38. ЗОПУП, чл. 615, 616.

39. Јакаша Б., *Уџбеник ...*, стр. 141.

40. Исто. Наше право предвиђа одговорност државе за штету коју су физичка лица претрпела услед “аката насиља или терора”, ако су њени органи, по важећим прописима, били дужни да спрече такву штету (ЗОО, чл. 180). Чини се да би то правило могло да се примени и на оштећенике у бродској побуни.

41. Аржек др Звонимир, Бадовинац др Гавро, *Транспорт и осигурање*, Загреб, 1988, стр. 141; Јанковец Ивица, *Поморске хаварије*, Београд, 1965, стр. 138 – 139.

да очува робу у оном стању у којем је примио. Ако у томе не успе, повредио је дужност чувања робе, без обзира што су помоћници штету намерно учинили. Зато треба да наступи његова уговорна одговорност.⁴²⁾

Очигледно је да је друго мишљење код нас исправније, јер Закон о пловидби (чл. 592, 593, ст. 1) не везује наступање одговорности превозиоца за степен кривице његових помоћника.⁴³⁾ Ово схватање је у складу са правилом да возар одговара за сва дела своје посаде учињена на броду, пошто се баратерија може да изврши само на њему. Речни превоз се најчешће врши тегљењем у конвоју, тако да ово правило важи и кад је баратерију извршила посада једног брода (нпр. шлепа) на другом, ако раде за истог превозиоца.

Наутичка грешка – У морском превозу се прави разлика између две врсте радњи (делатности) посаде брода, због различитих правила о одговорности бродара. Једне су наутичке, а друге су трговачке радње.

Наутичка (навигациона) делатност је укупност радњи које, под заповедништвом капетана, обавља посада, ради управљања бродом и његовом пловидбом.⁴⁴⁾ Трговачка (комерцијална) делатност је укупност радњи бродаревих помоћника управљених на руковање и чување терета током превоза.⁴⁵⁾ У пракси је врло тешко да се разграниче ове две врсте делатности.⁴⁶⁾

У обављању ових делатности може да се грешком (кривицом) оштети терет или да се закасни у његовом превозу. Грешку може да учини бродар или његови помоћници. Ако је штета на терету или услед његовог закашњења у превозу изазвана радњама *посаде* у пловидби и руковању бродом (што значи у наутичкој делатности), *морски* бродар за њу не одговара.⁴⁷⁾ Ова грешка се традиционално зове “наутичка грешка”, “пловидбена грешка”, “навигациона грешка” или “наутичка кривица”.⁴⁸⁾ Ако је за њу крив сам бродар, одговоран је корисницима за штету коју су претрпели. То је најчешће случај када бродар није са дужном пажњом оспособио брод за пловидбу, јер га није снабдео одговарајућим наутичким картама, па се овај насукao. Проистиче да поморски бродар одговара само за трговачку делатност својих помоћника, а не и за њихову наутичку делатност.⁴⁹⁾

42. Јакаша Бранко, Копнено и зрачно саобраћајно право, Загреб, 1969, стр. 373.

43. Исто важи и за НЖК (чл. 2), у међународној речној пловидби, и Конвенцију о теретници (чл. 2, 4, ст. 2, тач. љ) у међународној поморској пловидби.

44. Слично Јакаша Б., Систем ..., књ. 3, св. 2, стр. 45.

45. Исто, стр. 63.

46. Исто, стр. 47 – 51; Дворски Емануел, Уговори о искоришћавању поморских бродаова, Ријека, 1961, св. II, стр. 13.

47. ЗОПУП, чл. 593, ст 2: “Бродар поморског брода не одговара за губитак, мањак или оштећење терета, као и за задоцњење у предаји терета, који су проузроковани радњама или пропуштањима лица из ст. 2. овог члана у пловидби и руковању бродом”. Исто правило је садржано у чл. 4. ст. 2, тач. а) Конвенције о теретници.

48. О томе више Raoul P. Colinvaux, op. cit., стр. 107 – 113.

49. Исто правило о тзв. навигационој грешци постојало је у међународном ваздушном превозу робе по Варшавској конвенцији од 1929. године (чл. 20, ст. 2), али је укинута Хашким протоколом из 1955. Вид. Антонијевић З., Одговорност ..., стр. 127.

Речни превозилац, за разлику од тога, одговара за све штетне радње својих помоћника извршених у оквиру њихових дужности, пи и за наутичку грешку.⁵⁰⁾ Изузетак постоји само у међународном рачном превозу. У њему је могуће, због непостојања императивне међународне конвенције, да се уговори искључење превозиоачеве одговорности за наутичку грешку помоћника. То може да се учини и уношењем клаузуле о примени Нацрта женевске конвенције на међународни речни превоз, јер она предвиђа наутичку грешку као разлог искључења возарове одговорности.⁵¹⁾ У међународном превозу робе Рајном наутичка грешка је ослобађајући разлог за бродарство. Предвиђена је Општим условима превоза рајнских бродарстава (пар. 18), који се примењују, ако их наручилац прихвати у уговору о превозу. Међутим, овде је бродарство ослобођено од одговорности не само за пловидбену грешку посаде брода, већ и за сопствену пловидбену грешку, ако је изазвана лаком непажњом.⁵²⁾ Братиславски споразум о условима превоза робе на Дунаву нема сличну одредбу. Но, и у међународном дунавском превозу робе могуће је да се уговори наутичка грешка као ослобађајући разлог, јер нема императивне конвенције која би то забрањивала. У речном праву појединих држава, углавном западноевропских (земље Бенелукса, Швајцарска, Италија и др.), наутичка грешка посаде је предвиђена као разлог искључења превозиоачеве одговорности.

Несумњиво је да је предвиђање наутичке грешке у изворима пловидбеног права као разлога за бродареву неодговорност неоправдано, без обзира на сва могућа оправдања која бродари истичу.⁵³⁾ Свакако да помоћници у наутичкој делатности обављају радње, које би иначе превозилац лично морао да обавља током превоза. Значи, они делују у његовој правној сфери, јер, уместо њега, испуњавају обавезе из уговора о превозу. Зато је потребно да превозилац и за такве радње помоћника одговара као и за сопствене.⁵⁴⁾ Са друге стране, чини се да је неоправдано и различито правно дејство наутичке грешке на одговорност морског и речног превозиоца у нашем праву. У регулисању овог питања наша земља треба да буде практична. То значи да треба да се у међународним односима води својим економским интересима. Тако поступају све државе са развијеним тржишним привредама, што и ми желимо да будемо. Пошто имамо једну од већих трговач-

50. Вид. пресуду Врховног суда Србије од 29. фебруара 1988. године, Упоредно поморско право и поморска купопродаја, Загреб, бр. 3-4/88.

51. Баш због спора између држава учесница женевске конференције око наутичке грешке овај нацрт није био изгласан као конвенција. Док су земље Бенелукса захтевале да наутичка грешка уђе у Нацрт, остале земље, нарочито скандинавске и источноевропске, нису на то пристајале. У циљу помирења, Нацрт је предвидео клаузулу о наутичкој грешци, допустивши потписницима да на њу ставе резерву за своје национално право. У сукобу ових двеју група држава, огледа се сукоб њихових економских интереса. Земље Бенелукса су бродарске земље, јер имају огромну речну флоту, нарочито у рајнском сливу, а скандинавске земље су земље корисника речног превоза, нарочито на Рајни. Више Аржек З., Економско-финансијски аспекти развоја и положаја речног бродарства у СФРЈ, Београд, 1976, стр. 186.

52. Очигледно је да су ове одредбе Рајнских услова последица снажног монополског положаја рајнских бродарстава.

ких флота на Дунаву, значи да смо земља речних бродара, а не корисника њихових услуга. Штитећи њихове економске интересе, уједно штитимо своју привреду. Један од елемената те заштите је ослобођење речног превозиоца робе за штету коју наутичком грешком посаде учини корисницима. Да се тиме домаћи корисници не би стављали у тежак положај, те тако одвраћали од рачног превоза, можда би било добро да ово правило важи само у међународном превозу. У њему су наша речна бродарства већином била запослена, до увођења међународних санкција, а каботажу (унутрашњи превоз) код нас немају право да врше страни превозици. Овакав став је економски оправдан и због тога што је пре неку годину отворен канал Рајна-Мајна-Дунав. Тиме су рајнски и дунавски слив постали јединствено пловидбено поручје. На њему постоје два правна ражима – рајнски и дунавски. Национална права рајнских обалних држава и општи услови превоза рајнских бродара успостављају повлашћен положај речних бродара, између осталог, и путем наутичке грешке. У дунавској пловидби тога нема. Због тога, као и због међународних санкција према нашој земљи, може да се очекује налет конкуренције економски изузетно јаким, а правно заштићених и повлашћених рајнских бродара у дунавској пловидби. То може да доведе до економског уништења наших бродара, ако се на задовољавајући начин правно не заштите, барем у међународном робном превозу. У том смилу, докле год постоји наутичка грешка у поморском праву и страним речним правима, требало би да се уведе и задржи у нашем речном праву, ради заштите од конкуренције страних бродара.

Пожар – Трећи случај сужавања одговорности превозиоца за рад помоћника тиче се пожара. Ту се, као и код наутичке грешке, разликује поморскоправни и речноправни режим одговорности возара за рад помоћника. Морски бродар одговара за штету на терету узроковану пожаром, само ако га је скривио личном радњом.⁵³⁾ Ако су пожар изазвали његови помоћници, ослобађа се одговорности. Те-

53. Антонијевић З., *op. cit.*, стр. 77; Јакаша Б, *op. cit.*, стр. 47; Трајковић М., *op. cit.*, 132 – 133. Маколико изгледала неправична ова повластица морских возара, мора да се укаже да њима није баш лако да се ослободе од одговорности по основу наутичке грешке. Она је ретко стварни узрок штете на терету, тако да је бродару тешко да докаже њену узрочну везу са штетом. У спору *Gosse Millard v. Canadian Government Merchant Marine* (1927) на брод “Канадски горштак” укрцао је товар лимених тањира ради превоза од Свонсија до Ванкувера. Током путовања брод је застao у Ливерпулу, како би поправио оштећење настало у судару. При искрцају у Ванкуверу утврђено је да су тањире оштећени услед свеже воде. У насталој парници суд је утврдио да се ради о кишници која је продрла у унутрашњост брода кроз откривено бродско гротло. У Ливерпулу је посада скинула са гротла непромочиви платнени прекривач, да би искрцала део терета, како би мајсторима омогућила оправку брода. Касније је непажњом заборавила да га врати. Суд је бродара обавезао на накнаду штете, иако се он позивао на наутичку грешку своје посаде, тврдећи да се ради о пропусту у управљању бродом. Судија *Wright* је сматрао да штета на тањирим није била узрокована грешком посаде у управљању бродом нити у његовој пловидби, тако да је било неосновано бродарево позивање на наутичку грешку. Вид. *Holman N.*, *op. cit.*, стр. 367.

54. Исто Јакаша Б, *op. cit.*, стр. 47.

рет доказивања бродареве личне радње у изазивању пожара сноси оштећени корисник, чиме се морским возарима још више повлађује.

У речном правозу таквог правила нема, што значи да возар одговара за штету корисницима коју су им његови помоћници нанели пожаром.⁵⁶⁾ Изузетак постоји једино у рајнској пловидби, јер тамо општи услови бродара предвиђају искључење одговорности возара за штету насталу због “природних и елементарних догађаја, ..., као и воде и *вајире*” (нпр. 16, ст. 1, тач. б). Међутим, ова правила у овом случају искључују одговорност бродарства не само за радње помоћника, него и за сопствене радње. Тиме су рајнски бродари још повлашћенији, него што су морски по Конвенцији о теретници.

Ослобођење од одговорности – Закон о пловидби не допушта да се превозилац ослободи од одговорности за радње помоћника. Ослобађајући себе од одговорности возар ослобађа и своје помоћнике. Зато, начелно, не може да наступи ситуација да оштећеном кориснику буде одговорно само бродарево особље, а да бродарева одговорност буде искључена. Ипак, од овог правила постоје четири изузетака, кад се бродар *по закону* може да ослободи од одговорности за радње помоћника.

Први изузетак постоји кад су помоћници нанели кориснику штету радећи нешто *ван оквира* својих дужности (ЗОПУП, чл. 493, ст. 1). Ако возар то докаже, оштећеном кориснику једино преостаје могућност да се обезштети од помоћника који му је нанео штету, по општим правилима о грађанскоправној одговорности. Тада се сматра да штетник није бродарев помоћник, већ треће лице за чије радње он не одговара.

Други изузетак се тиче извршавања *налога* код бродарског уговора на време за цео брод. У таквим уговорима возар је обавезан да извршава посебне налоге, које му наручилац буде давао после закључења уговора, како би путовање и руковање теретом на броду што више прилагодио својим потребама у основном уговору (нпр. уговору о продаји), чијем извршењу бродарски уговор и пловидба служи. Налог је, међутим, наручилац дужан да даје бродару, а овај да их “прослеђује” својим помоћницима, ради извршења. Наручилац може такве налоге да даје и непосредно заповеднику брода, али је овај дужан да их извршава само ако су у границама уговора и у складу са наменом брода. У супротном, возар не одговара за обавезе заповедника, које је овај преузео у извршењу наручиочевих посебних налога.⁵⁷⁾ Заповедник, који у овој врсти уговора делује у оквиру њега и у складу са наменом брода, заступник је бродара и кад извршава наручиочеве налоге (нпр. о превозном путу, о успутним лукама, о искрцају делова терета појединим примаоцима и слично). Чим прекорачи описане границе у извршавању посебних налога,

55. ЗОПУП, чл. 594; Конвенција о теретници, чл. 4, ст. 2. тач. б); Хамбуршка конвенција предвиђа одговорност морског возара у овом случају (чл. 5, ст. 3, тач. а).

56. Јакаша Б., *op. cit.*, стр. 60.

57. ЗОПУП, чл. 484; Надворник др Борислав, *Основе саобраћајног права*, Осјек, 1978, стр. 184.

сматра се да постаје наручиочев пуномоћник. Логично је да тада за његове радње бродар не одговара наручиоцу.

За возарски уговор ово правило (тј. изузетак) није изричито законом предвиђено, јер за тим нема потребе. По основу возарског уговора заповедник није дужан да извршава наручиочеве налоге, осим оних који се односе на очување терета и руковање њиме. Ако капетан, ипак, поступи по наручиочевим накнадним налозима, делује ван оквира својих дужности, а за такве радње возар и иначе не одговара.

Трећи и четврти изузетак постоје само у морској пловидби. То су већ описани случајеви наутичке грешке и пожара на броду.

Поред законских могућности превозиочевог ослобођења од одговорности за радње помоћника, постоји и могућност његовог *уговорног* ослобођења. То се постиже уношењем тзв. *клаузула немарности* (енг. *negligence clauses*, фр. *clause de negligence*) у уговор о превозу. Тим клаузулама превозилац искључује своју одговорност за штету коју корисницима превоза својим радњама нанесу његови помоћници. Како превозилац данас своје пословање на извршењу уговорних обавеза током превоза махом обавља преко помоћника, ове клаузуле га скоро потпуно ослобађају од одговорности за губитак, оштећење или закашњење у предаји терета.

Могућност возаревог уговорног ослобођења од одговорности за радње помоћника различита је у домаћем и међународном превозу. У домаћем превозу она је ограничена, због релативне императивности Закона о пловидби (чл. 615). То значи да се његова правила о одговорности бродара, не смеју уговором да мењају на штету корисника превоза. Како су клаузуле немарности свакако на штету корисника, значи да су забрањене. Ипак, допуштене су у четири случаја, које је Закон предвидео као изузетке од начела релативне императивности својих правила. То су случајеви одговорности за штету: 1) услед губитка или оштећења терета које се десило пре његовог укрцаја или после искрцаја, 2) услед задоцњења; 3) у превозу животиња, и 4) у превозу терета на палуби брода на основу писмене сагласности крцатеља. Последња два изузетка допуштена су само у морском превозу.⁵⁸⁾

У међународном поморском превозу клаузуле немарности би требало да су забрањене Конвенцијом о теретници у оним уговорима на које се Конвенција примењује (где је издата теретница или слична исправа; чл. 1, 5. и 6). То није сигурно тумачење, јер их Конвенција изричито не забрањује, тако да њихова пуноважност зависи од судске оцене разноликих чињеница у сваком поједином случају. Ипак, сигурно је да су клаузуле немарности допуштене и у уговорима на које се Конвенција примењује у случају: 1) када је штета настала пре укрцаја или после искрцаја, 2) у превозу терета на палуби брода и 3) у превозу животиња (чл. 1. и 7). Није сигурно да ли Конвенција уређује одговорност за штету услед закашњења.⁵⁹⁾ У уговорима на које се Конвенција о теретници не примењује, као и у онима чији су уговорници лица из држава које нису ратификовале Конвенцију, клаузуле немарно-

сти су пуноважне, ако их не забрањује меродавно национално право, на које упућују колизиона правила међународног приватног права.

У међународном речном превозу клаузуле немарности су пуноважне, ако ни су забрањене меродавним националним правом, на које упућују колизионе норме, јер не постоји важећа конвенција која би их забрањивала или, бар, уређивала. Оне су, чак, уобичајене, нарочито у рајнској пловидби.⁶⁰⁾

ОДГОВОРНОСТ ПОМОЋНИКА – Помоћници могу да одговарају за штету како превозиоцу, за кога раде, тако и кориснику. Услови за њихову одговорност нису регулисани пловидбеним, већ грађанским правом.

Помоћник може да буде одговоран возару у два случаја. Први случај је кад му је непосредно оштетио имовину, вршећи дужност у току превоза (нпр. изгубио сидро). Ово је типичан случај одговорности радника за штету коју нанесе послодав-

58. Упоредно пловидбено право различито уређује допуштеност уговорног ослобођења возара од одговорности за радње помоћника, зависно да ли у одрженој земљи претежу интереси бродара или корисника њихових услуга. Примера ради, право Уједињеног Краљевства, као типичне бродарске земље, у начелу је благонаклоно према клаузулама немарности. Ипак, оно предвиђа да клаузула немарности не ослобађа возара од одговорности за штету изазвану радњом неког бродског официра, ако је официр био неспособан за свој положај на броду, а возар његову способност није ваљано проверио пре него што га је поставио на тај положај. Исто тако, клаузула немарности не искључује возарову одговорност, ако је капетану наложио да се у луку уплови без пилота, а пилот је заиста требало да се упосли. Међутим, клаузула немарности је пуноважна, када је возаров агент по извршеном превозу издао терет погрешном примаоцу.

У спору *Smackman v. G.S.N. Co.* (1908) крцатељ је предао компанији G.S.N. 312 корпи шљива, ради превоза од Хамбурга до Лондона. У теретници је било означено да је бродарева одговорност искључена за “сваки губитак ... услед било које радње, непажње или пропуста ... посаде, слагача, радника или агената бродара у ... искрцају или пловидби брода ... или другачије”. Када је брод стигао у пристаниште у Лондону, само 90 корпи је било предато друмском превозиоцу који је дошао по шљиве. У насталој парници суд је утврдио да је свих 312 корпи било искрцано са брода у лондонском пристаништу, али да је 213 корпи, грешком превозиоачевог агента у пристаништу, издато погрешним примаоцима. Суд је сматрао да је клаузула немарности из теретнице пуноважна, те је превозиоца ослободио одговорности за агентову грешку (Holman H., op. cit., стр. 364).

Британско право је благонаклоно и према клаузулама немарности за радње бродаревих слагача терета. Бродар може да уговором искључи своју одговорност за лоше слагање терета, ако се на уговор не примењује енглески Закон о превозу морем, Конвенција о теретници и ако лоше слагање не угрожава способност брода за пловидбу. У парници *Elder Dempster & Co v. Paterson Zachonis & Co.* (1924) уговорен је превоз терета буради са палминим уљем и цакова кокоса бродом “*Grelwen*” од западне Африке до Хала. Брод је био иствудског типа, са дубоким складиштима, без могућности да се она хоризонтално преграде на више спратова. Због тога су бурад са уљем сложена на дно, док су преко њих сложени цакови кокоса. Бурад су се током пловидбе распрсла под тежином цакова, тако да је већина уља пропала. Крцатељ је тужио возара, тражећи одштету. Овај се бранио позивом на непажњу слагача, за коју он не одговара по клаузули немарности у теретници. Суд је усвојио бродареву одбрану и одбио тужбени захтев. Нашао је да лоше слагање није учинило брод неспособним за пловидбу, те је признао правну ваљаност клаузуле немарности (Holman H., op. cit., стр. 212).

цу на раду или у вези са радом, тако да није значајан за пловидбено, већ за грађанско право. Други случај је кад је намештеник у току превоза изазвао штету кориснику, па превозилац буде обавезан да му је надокнади. Тада превозилац има право, а намештеник обавезу, регреса. У тој обавези се испољава одговорност према превозиоцу.⁶¹⁾ По основу ње, он је дужан да возару накнади износ који је овај на име одштете исплатио кориснику. Међутим, по нашем праву такву обавезу има само ако је штету проузроковао намерно или грубом непажњом.⁶²⁾ Правило нашег грађанског права о обавези регреса у случају намере или грубе непажње односи се само на помоћнике, који су у радном односу са возаром. Ако је штету кориснику скривљено причинио независни уговорник (нпр. слагач терета), превозилац увек има право регреса, без обзира на степен кривице.

Помоћник може да буде непосредно одговоран и према оштећеном кориснику. Пошто између њих у тренутку проузроковања штете нема уговорног или другог облигационог односа, та одговорност је деликтне природе.⁶³⁾ По нашем грађанском праву одговорност радника према трећем оштећеном лицу за штету на раду или у вези са радом, постоји само ако је учињена намерно.⁶⁴⁾ Тада оштећени корисник има право да бира да ли да захтева накнаду штете од превозиоца, по правилима о уговорној одговорности за другог (тј. за помоћника), или од помоћника, по правилима о деликтној одговорности. У пракси оштећеник редовно бира прву могућност због веће сигурности у наплати потраживања. По нашем грађанском праву оштећени корисник има право на непосредан одштетни захтев од независног уговорника по правилима деликтне одговорности без обзира на степен кривице. Помоћник, који је независни уговорник, није превозиочев радник, као што је то, на пример, члан посаде брода.

За штету причињену закашњењем помоћници не могу да деликтно одговарају кориснику. За закашњење може да се одговара само по основу уговора, јер се само њим возар може да се обавезе да обави превоз у одређеном року. Како такав уговор помоћници нису закључили, не могу ни деликтно да одговарају за закашњење.⁶⁵⁾

Пошто независни уговорници не могу да се користе правилима конвенција и националних права о искључењу или ограничењу одговорности бродара, као што то може посада, у поморском превозу се уобичајила тзв. "Хималаја клаузула". Она се ставља у уговор о превозу бродара са наручиоцем. Њом се бродарево пра-

59. Трајковић М., Саобраћајно право (ред. Царић С.), стр. 166. За разлику од Конвенције о теретници, Хамбуршка конвенција из 1978. године изричито забрањује клаузуле немарности. Међутим, то је малог правног значаја, јер она још није ступила на снагу, због недовољног броја ратификација.

60. Општи услови превоза рајских бродарстава, пар. 18, ст. 5.

61. Слично Ивошевић Б., *op. cit.*, стр. 47.

62. ЗОО, чл. 171, ст. 1, 172, ст. 2; Ђорђевић Ж. – Станковић В., *op. cit.*, 414.

63. Исто Јакша Б., Систем ..., књ. 3, св. 2, стр. 147.

64. ЗОО, чл. 170, ст. 2.

65. Јакша Б., *op. cit.*, стр. 147.

во на искључење и ограничење одговорности проширује на независне уговорнике (нпр. лучке слагаче), који врше одређене радње у вези са превозом. Како се овде ради о уговарању права у корист трећег, у поморској и судској пракси се углавном признаје ваљаност ове клаузуле.⁶⁶⁾ Аналогно томе, иста клаузула би требало да буде пуноважна у речном превозу.

ЗАКЉУЧАК – Данас је у пловидбеном праву општеприхваћено да превозилац одговара за радње својих помоћника као за сопствене радње. Од тог правила, међутим, у поморској пловидби и међународној пловидби Рајном постоје изузеци, у којима возар не одговара за радње својих помоћника. Ти изузеци су наутичка грешка и пожар. Осим тога, у морском превозу робе и међународном превозу Рајном, возар има шире правне могућности за уговорно искључење своје одговорности за радње помоћника, него што их има речни превозилац. Блажа одговорност морског и рајнског превозиоца узрокована је њиховом већом економском снагом и организованошћу у односу на кориснике њихових услуга.

Пре пар година наша земља је донела нов Закон о поморској и унутрашњој пловидби, који је углавном преузео решења у области возарове одговорности из истоименог закона социјалистичке Југославије. Чини се да је тада пропуштена прилика да се одговорност наших речних возара уреди на начин који би више одговарао економским интересима наше земље. Одговорност морских бродара је ваљано уређена, јер су они заштићени законом колико и страни, по међународним поморскоправним изворима.⁶⁷⁾ Отуда им је, правно гледано, омогућено да се упусте у међународну конкуренцију на тржишту бродарских услуга. То не може да се каже за речне возаре, који по нашем праву строже одговарају како за своје радње (нпр. за пловидбену способност брода), тако и за радње својих помоћника (наутичка грешка, пожар и уговорно ослобођење), у односу на морске и рајнске возаре. Њихов положај је још више отежан након отварања канала Рајна-Мајна-Дунав, чиме су Дунав и Рајна постали једно пловидбено подручје. Тиме су наши речни бродари добили у дунавском превозу, поред постојеће, и конкуренцију изузетно снажних рајнских (западноевропских) бродарстава. Због тога би требало да се правни режим одговорности речних возара у нашем закону изједначи са режимом поморских возара, јер је то исти режим по којем одговарају и конкурентска рајнска бродарства. Да се тиме не би нашкодило домаћим корисницима речног превоза у домаћој пловидби (каботажи), овај режим треба да се предвиди само за међународни речни превоз, и то за све возаре (домаће и стране). Тиме се страни бродари не би дискриминисали, те се не би ни вређало начело најповлашћеније наци-

66. Грабовац И., *op. cit.*, стр. 353 – 360.

67. Повлашћен положај морских бродара нашој земљи одговара само ако смо још земља која више зарађује од пружања бродарских услуга, него што троши на њихово коришћење. Због оштрих међународних санкција које нас већ скоро деценију погађају, те осипања наше поморске и речне флоте, требало би да се спроведе економско истраживање питања да ли смо и даље бродарска земља или смо постали корисничка земља. Од тога би требало да пођемо у евентуалним изменама нашег пловидбеног законодавства.

је, јер страни бродари код нас немају право на каботажу. Најзад, тиме се не би битније умањила ни конкурентност речних превозилаца у односу на превозиоце у другим гранама саобраћаја (друмском и железничком), који за своје помоћнике одговарају по строжијем режиму.

(чланак примљен 18. I 2000.)

**Nebojša Jovanović, PhD Docent,
Faculty of Law, Belgrade**

Liability of Carrier for Acts of Assistants in International and National Law

Summary

Nowadays, a maritime or river carrier mostly is a company, which, as a legal person, carry on its business of transporting of cargo and passengers by other persons. Primarily, those persons are the members of the crew of a ship, but they also can be other persons (for example, stevedores, agents, warehousemen). They can be the employees of a carrier or independent contractors, when they do to him some service (for instance, shipping, loading, stowage, discharging, pilotage, warehousing or alike service). In the case of the loss or damage of a cargo by them, there is a question if the carrier is liable for it and if he is liable under the same rules applicable to a case when he makes a damage by his own actions. That is why this article deals with the carrier liability for his own damageable actions and for the actions of his "associates". It is especially explained who is considered as a carrier's "associate", justification, legal ground for that liability, the actions of the associates for which a carrier is liable, exceptions from that liability and liability of associates.

Key words: carrier, liability, seaworthiness, servants, barratry, error in navigation, fire