

**Ана Павловић,**  
*студент последњих година,*  
*Правни факултет, Београд*

UDK 347.79

## **Искључење уговорне одговорности бродара у унутрашњој пловидби**

### **Резиме**

*Посебан режим одговорности бродара за штету насталу губитком или оштећењем терета у превозу, или заштећу у његовој предаји, карактеристичне својерсно умањење одговорности бродара у односу на класичан грађанскоправни режим уговорне одговорности. Ово умањење јавља се у виду ограничења са једне, и ослобођења од одговорности бродара, са друге стране. Овај посебан режим, произилази из нарочитих ризика који праће превоз, те потребе заштити интереса учесника превоза и развоја саме делатности. Посебни ослобађајући разлози услед којих се превозилац, уз олакшан терет доказивања, ослобађа од одговорности за штету, својствени су транспортном праву уопште. Врсте и број ових разлога разликују се у појединим врстама превоза, као и у уговорном праву и међународним конвенцијама које регулишу ову материју. У овом раду, обрађени су основ одговорности и ослобађајући разлози предвиђени домаћим правом, са освртом на решења Будимпештанске Конвенције о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби (CMNI, 2000).*

**Кључне речи:** превоз, штета, посебан режим одговорности, ослобађајући разлог, Будимпештанска Конвенција

### Увод

Уговор о превозу робе (ствари) у унутрашњој пловидби припада групи трговачких уговора, који свој основ налазе у грађанскоправном уговору о делу. Будући да је суштина овог уговора садржана у самој престацији посленика, то се и највећа пажња поклања регулисању обавеза превозиоца, који је уједно најважнији учесник превоза. Самим тим, питање одговорности превозиоца за неизвршење или неуредно извршење тих обавеза, односно за накнаду штете настале услед повреде уговорних обавеза, представља централно питање у материји уговора о превозу.

Специфичност природе превозног пута и превозног средства, те бројни и специфични ризици који их прате, условљавају повећан степен опасности од настанка различитих видова штете у вези са пловидбом, као посебном врстом превоза. Штете настале у вези са пловидбом су великих размера, што код уговора о превозу ствари (робе), има значајне економске последице, у виду пословних губитака за обе уговорне стране, будући да се ради о “уговору робног промета”, који оне закључују у обављању своје делатности.<sup>1)</sup> Претрпљени губици негативно се одражавају на пословање учесника превоза, што може имати далекосежне последице на развој појединих делатности. Стога је питање сношења ризика за превозне штете, односно обавезе њене накнаде, нарочито значајно код уговора о превозу ствари, посебно у случају неодговорности, одн. искључења одговорности бродара, када тај ризик сноси корисник превоза.

### Правни извори

У домаћем превозу на унутрашњим водама, основни извор права који регулише уговор о превозу робе (ствари) у унутрашњој пловидби је Закон о поморској и унутрашњој пловидби.<sup>2)</sup> Норме овог закона се, као општа правила, примењују на овај уговор као и на уговор о превозу ствари морем, уколико самим Законом нису предвиђена посебна правила за превоз у унутрашњој пловидби. Услед мање изражених превозних ризика и њихове специфичности у превозу на унутрашњим водама, таква посебна правила предвиђена су управо на плану ослобођења од одговорности бродара унутрашње пловидбе, који је нарочито у овом сегменту, у извесној мери уподобљен са копненим превозом, посебно превозом робе железницом.<sup>3)</sup>

1. Уговори робног промета или уговори у привреди су, у смислу Закона о облигационим односима, уговори које предузећа и друга правна лица која обављају привредну делатност, као и имаоци радњи и други појединци који у виду регистрованог занимања обављају неку привредну делатност, закључују међу собом у обављању делатности које сачињавају предмете њиховог пословања или су у вези са тим делатностима - Закон о облигационим односима (Сл. лист СФРЈ бр. 29/78, 39/85, 45/89, 57/89 и Сл. лист СРЈ бр. 31/93, скр. ЗОО) чл.25. ст.2.
2. Закон о поморској и унутрашњој пловидби (Сл. лист бр. 12/98, 44/99, 74/99 и 73/2000, скр. ЗПУП)
3. Мирко Васиљевић, Пословно право, Београд, 2001, стр. 679

Услед сличности са поморским превозом са једне, и копненим превозом са друге стране, уговор о превозу у унутрашњој пловидби се у упоредном праву регулише тројако: јединственим правилима за поморски и превоз унутрашњим водама, са извесним изузецима (мешовити систем, заступљен у нашем праву), или правилима која важе за друмски и железнички саобраћај (француски систем) или постоје посебне норме које регулишу унутрашњу пловидбу (немачки систем).

На међународном плану, унификација правила о уговорима унутрашње пловидбе је, за разлику од свих осталих грана саобраћаја изостала. Режим пловидбе на међународним рекама (како јавноправни, тако и трговачкоправни) утврђен је за сваку реку понаособ.<sup>4)</sup> Настојања за унификацијом правила међународног превоза у унутрашњој пловидби постоје још од педесетих година прошлог века када се почело са израдом Нацрта Конвенције о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби (Нацрт Женевских правила). Овај нацрт (1959,1973) није усвојен, услед истакнутих разлика између учесника окупљених око Комисије за навигацију Рајном и Дунавске комисије, по питању одговорности бродара. Те разлике су нарочито дошле до изражаја на плану основа за ослобођење од одговорности бродара. Ипак, интерес за кодификацијом је превагнуо, те је уз учешће Економске Комисије УН за Европу 2000. године коначно усвојена Будимпештанска Конвенција о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби (у даљем тексту: Будимпештанска Конвенција).<sup>5)</sup> Конвенција је отворена за потписивање, али још увек није ступила на снагу, јер је потребно да је ратификује пет држава. Ова конвенција представља компромис између различитих решења у регулисању унутрашње пловидбе, будући да има за циљ да буде прихваћена од већине држава. Из истог разлога Конвенција са једне стране поједина питања не регулише, већ упућује на примену националног права или правила међународног приватног права, а са друге стране оставља могућност државама да ставе одређене резерве приликом ратификације одн. током примене саме Конвенције. Конвенција тиме добија оквирни карактер, што је чини прихватљивом за приступање, са реалним изгледима да заживи.

### **Уговорна одговорност бродара у унутрашњој пловидби**

Одговорност бродара може бити различита. Основно разграничење прави се према извору, одн. начину настанка штете. Уговорна одговорност бродара постоји у случају проузроковања штете кориснику превоза, повредом уговорних обавеза бродара (да прими ствари на превоз, да их превезе одређеним бродом одн. одређе-

---

4. Нпр. Братиславски споразум о општим условима превоза терета (1955,1968, 1970, 1972), који се примењује на превоз Дунавом; Стразбуршка Конвенција о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (1988.), која се примењује на пловидбу Рајном; Конвенција о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе (1973), израђена по узору на женевску конвенцију у поморском праву, итд.

5. *Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI), 2000.*

ним путем, чува у току превоза и у исправном стању и на време преда примаоцу на одредишту).

Уговорна одговорност бродара почива на општим принципима грађанског права о одговорности за штету учињену другој уговорној страни услед неизвршења или неуредног извршења уговорних обавеза. Повреда уговорне обавезе бродара најчешће се манифестује у виду штете на терету (потпуни или делимични губитак, мањак или оштећење), или закашњења у предаји терета, што произилази из његових основних обавеза: да чува робу са потребном пажњом током превоза и да је преда примаоцу на време, мада до штете за корисника превоза може доћи и повредом других, споредних обавеза бродара (нпр. услед непоштовања места и времена утовара, постављања неодговарајућег возила, непридржавања уговореног превозног пута, пропуштања обавештавања, губитка исправа и сл.) Будући да су типични случајеви оштећења корисника у речном превозу губитак или оштећење робе у току превоза и закашњење у њеном издавању, већина правних система (укључујући и наш) за ове случајеве предвиђа посебан режим одговорности,<sup>6)</sup> док се у другим случајевима ради о тзв. посебним случајевима одговорности на које се примењује класичан грађанскоправни режим уговорне одговорности. Поред одговорности бродара према посебном режиму права унутрашње пловидбе и одговорности по правилима грађанског права, бродар може одговарати и као издавалац хартија од вредности (уколико је издата теретница) по одредбама посебних прописа који регулишу ову материју (одговорност “*ex scriptura*” - у случају предаје неовлашћеном лицу и несаобразности робе).

Раније схватање, да бродарова одговорност према кориснику превоза, почива на деликту, доводила је оштећена лица у неповољнији положај, јер је на њима лежао терет доказивања узрочне везе између превоза и штете, као и кривице превозиоца. Прихватањем уговорног карактера одговорности, оштећени користи претпоставку одговорности дужника, што значи да је терет доказивања чињеница за ослобођење од одговорности, пребачен на бродара. Оштећени треба да докаже да је штета настала у току превоза, а бродар ће уколико се доказивањем одређених чињеница не ослободи одговорности, одговарати и за оне штете чији је стварни узрок остао непознат. За штете на стварима ван уговора о превозу, бродар одговара по правилима деликтне одговорности.<sup>7)</sup> То значи да се у тим случајевима превозиолац не би могао позивати на посебан режим “превозилачке” одговорности (што је нарочито значајно код позивања на посебне разлоге ослобођења од одговорности), који не важи за деликтну одговорност бродара. Међутим, Будимпештанска конвенција предвиђа да ће се одредбе о ослобођењу и ограничењу одговорности бродара за штете на терету и за закашњење примењивати на све случајеве

6. Неки аутори за овај посебан режим одговорности користе израз “Превозничка одговорност” – Небојша Јовановић, Уговорна одговорност речног превозиоца робе, магистарски рад, Београд, 1991., стр. 49.

7. Славко Царић, Предраг Шулејић, Ивица Јанковец, Миодраг Трајковић - Саобраћајно право, Нови Сад 1998., стр.23

када је штета настала током уговора о превозу, без обзира на узрок настанка штете.<sup>8)</sup> И наш Закон о поморској и унутрашњој пловидби проширује примену одредаба о одговорности бродара за оштећење или губитак терета и на све вануговорне захтеве постављене против бродара по било којој основи.<sup>9)</sup>

Одговорност бродара је *субјективне природе*. У унутрашњој пловидби преовладава принцип одговорности заснованој на *претпостављеној кривици* бродара. Кривица бродара састоји се у томе што се у извршењу превоза није понашао према стандарду доброг превозиоца. У односу на општа правила облигационог права, одговорност превозиоца у пловидбеном праву је модификована.<sup>10)</sup> Бродар одговара за свако оштећење или губитак терета који прими на превоз, од преузимања па до предаје, као и за штету услед закашњења у предаји, осим ако докаже да је штета настала из узрока који нису могли да се спрече, отклоне, односно избегну пажњом уредног бродара.<sup>11)</sup> Ова квалификована пажња, притом, подразумева одговорност бродара и за радње заповедника брода, чланове посаде и друга лица која раде по његовом налогу у извршењу превоза, као за своје радње, под условом да су предузете у оквиру вршења њихових дужности - *одговорности за друго*.

### Основ уговорне одговорности бродара

Један од услова за настанак обавезе бродара да накнади штету проузроковану кориснику превоза, јесте да је захтев оштећеног корисника заснован на законом, одн. конвенцијом предвиђеном правном основу. Под правним основом, подразумева се непосредна правна чињеница за коју право везује одређено правно дејство. Уколико се не докаже постојање прописаног основа, бродар се ослобађа од одговорности за проузроковану штету. У пловидбеном праву, могуће је да основ одговорности бродара буде објективне природе (узрочна веза), или субјективне природе (кривица). Регулисањем основа одговорности превозиоца и терета његовог доказивања, врши се расподела ризика за штете настале у току превоза.

У *систему објективне одговорности основ бродаре* *одговорности је узрочна веза између ишћетне радње и наступиле ишћетне*, при чему се сматра да постоји узрочна веза уколико је штета настала током превоза. Корисник треба да докаже да је штета наступила током превоза, и бродар ће само на основу те објективне чињенице, бити обавезан да је накнади. Прихватање објективне одговорности бродара, последица је схватања да се одговорност превозиоца заснива на самој чињеници пријема робе на превоз (*ex recepto*), те да се може ослободити одговорности само доказивањем да је штета настала услед више силе, радњи корисника, или природних својстава или мана ствари.<sup>12)</sup> Овакав режим поштрене одговор-

---

8. СМНИ, чл. 22.

9. ЗПУП, чл. 617.

10. ЗОО предвиђа објективну одговорност превозиоца у случају губитка, оштећења или закашњења пошिल्ке (чл. 671.)

11. ЗПУП, чл. 592; СМНИ, чл. 16.

ности бродара преваљује ризик превоза на бродара, што се брани чињеницом да је превоз опасна делатност којом се бродар бави професионално, тј. од ње стиче материјалну корист, те стога и треба да сноси ризик. Олакшан терет доказивања узрочне везе, усмерио је пажњу на питање трајања превоза одн. бродарове одговорности. У том смислу одговорност бродара се редовно ограничава на период од пријема робе на превоз до њене предаје примаоцу, јер је то период у коме бродар има државину на терету.<sup>13)</sup> Поједини превозни услови ограничавају трајање одговорности бродара на период од укрцаја до искрцаја, будући да по правилу ове радње временски долазе после пријема терета на превоз одн. пре предаје примаоцу. Практичан значај овог разликовања је у ситуацијама када укрцај, одн. искрцај, врши крцатељ, прималац, одн. лице које ради по налогу корисника превоза (за њихове радње бродар не одговара). Из тог разлога се ова околност предвиђа као основ ослобођења бродара од одговорности, или се уговарају тзв. клаузуле неодговорности бродара за штете настале у периоду пре укрцаја и после искрцаја

Закон о облигационим односима предвиђа систем релативно објективне одговорности превозиоца, по ком превозиоца може да се ослободи од одговорности доказивањем одређених чињеница које представљају узрок штете. Ти општи ослобађајући разлози, предвиђени Законом, су виша сила, природна својства или мане робе и радње корисника превоза<sup>14)</sup>. Поред ових, транспортно право предвиђа и посебне ослобађајуће разлоге, везане за специфичне опасности појединих врста превоза.<sup>15)</sup>

Поред услова које оштећени треба да докаже за наступање објективне одговорности бродара, у систему субјективне одговорности потребно је да постоји и бродарево скривљено понашање за наступелу штету. Основ *субјективне одговорности је кривица*. Кривица бродара састоји се у таквом понашању током извршења превоза које не одговара усвојеном стандарду “уредног бродара”.

Са становишта кривице као претпоставке сношења ризика за штете настале током превоза, одговорност бродара је пооштрена са више аспеката.

Прво, од бродара се захтева појачана пажња, одн. квалификовани степен пажње, карактеристичан за одређену струку, тзв. “професионална пажња”. Он одговара за штете које су могле да се предвиде, спрече или отклоне стручном пажњом (пажњом уредног бродара), али не и уобичајеном пажњом (просечно пажљивог човека). Уколико се није тако понашао бродар је крив за штету и обавезан је да је накнади.

Друго, бродар треба да покаже дужну пажњу (пажњу уредног бродара), при извршавању својих уговорних обавеза, како сопственим радњама тако и радњама,

12. Принцип објективне одговорности заступљен је у копненом превозу.

13. Члан 16. CMNI, при дефинисању бродареве одговорности, одређује период њеног трајања.

14. ЗОО, чл. 671.

15. Нпр. у копненом превозу: чл. 68, 70. Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају (Сл.лист СРЈ 26/95 -ЗПЖ); чл. 89, 90. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају (Сл.лист СРЈ 26/95 -ЗПД).

одн. пропустима својих помоћника<sup>16</sup>). Правило је да превозилац одговара за штету проузроковану кориснику у току превоза, при чему није битно да ли је штету проузроковао лично или преко својих помоћника, под условом да су они радили у оквиру својих овлашћења, и то без обзира на своју кривицу, тако да се не може ослободити одговорности доказујући одсуство личне кривице за њихове радње одн. пропусте<sup>17</sup>).

Треће, кривица бродара се претпоставља, чим оштећени докаже да је штета настала у току превоза. Да би се ослободио одговорности, бродар треба да докаже да није крив, одн. да је уложио дужну пажњу. Уколико не би успео да докаже одсуство кривице на својој страни, бродар би био обавезан да накнади штету кориснику превоза.

До прихватања субјективне одговорности и кривице као њеног основа дошло је због става да је превише строго да бродар сноси читав ризик превоза на основу објективних чињеница као основа одговорности. Са друге стране, да би се направила праведнија подела ризика, оштећени не треба да доказује кривицу бродара (што би било нарочито тешко обзиром да по правилу није присутан током превоза и не може лично да прати понашање бродара), већ се кривица бродара претпоставља. Оштећени треба само да докаже постојање узрочне везе, а терет доказивања кривице, одн. одсуства кривице пребачен је на бродара.

### **Ослобођење (искључење) одговорности бродара у унутрашњој пловидби**

Са становишта могућности бродара да се ослободи одговорности за штету проузроковану кориснику, режим уговорне одговорности бродара се ублажава. Пловидбено право предвиђа више оваквих могућности, одн. разлога ослобођења. Према правном основу ослобођења, разликује се законско и уговорно ослобођење од одговорности бродара.

#### **Законско ослобођење од одговорности**

Бродар се може ослободити одговорности за губитак или оштећење терета или за закашњење у предаји терета доказивањем да је штета проузрокована одређеним чињеницама, које Закон предвиђа као ослобађајуће разлоге, упркос чињеници проузроковања штете. Терет доказивања ових чињеница лежи на бродару. Право унутрашње пловидбе познаје: а) општи ослобађајући разлог - одсуство кривице, и б) посебне ослобађајуће разлоге - тзв. случајеве посебних опасности. Поред ових разлога, које бродар треба да докаже да би се ослободио одговорности, постоје и случајеви неодговорности. То су изузетне околности у којима је бродару

---

16. ЗПУП, чл. 593.; СМНИ, чл.17.

17. Бродар сноси одговорност за избор (*culpa in eligendo*), надзор (*culpa in viligendo*), одн. давање упутстава својим помоћницима (*culpa in instruendo*).

дозвољено да причини штету, тако да се, за разлику од претходних случајева, питање његове одговорности у тим околностима и не поставља.

### *1. Ошћићи ослобађајући разлоџ*

Према посебном режиму уговорне одговорности бродара у унутрашњој пловидби, бродар ће бити обавезан да накнади штету насталу на терету (потпуни или делимични губитак или оштећење) или услед закашњења у предаји терета, јер се његова кривица претпоставља, изузев уколико докаже да је штета настала из узрока који се нису могли спречити нити отклонити пажњом уредног бродара. (*субјективна одговорност заснована на претпостављеној кривици*). Будући да је основ одговорности кривица, бродар се може ослободити само доказом да није крив, односно треба да докаже стварни узрок штете и да је уложио потребну пажњу да до штете не дође<sup>18</sup>). Притом се као најчешћи стварни узроци штете обично наводе виша сила, природна својства или сопствене мане робе и радње корисника, дакле, исти ослобађајући разлози као и у систему релативног каузалитета (у коме се питање кривице и не поставља).<sup>19</sup>) Ипак, одсуство кривице, односно искључење субјективне одговорности бродара, може постојати и ван наведених ослобађајућих околности у систему објективне одговорности, односно узрок који се није могао спречити ни отклонити пажњом уредног бродара може бити и случај (*casus*).

Посебан режим одговорности (и ослобођења од одговорности) бродара не дира у општа правила грађанског права о накнади штете. Она се примењују у свим осталим случајевима које право унутрашње пловидбе експлицитно не регулише. Тако се, поред доказивања одсуства кривице, бродар може ослободити одговорности и доказивањем одсуства неког од осталих услова који морају бити испуњени да би се уопште поставило питање његове одговорности (нпр. да штета није ни настала, да није настала током превоза, да није ни закључен уговор о превозу, и сл.)<sup>20</sup>). Такође, може доћи и до делимичног ослобађања бродара од одговорности у случају када бродар не успе да докаже кумулативно и одсуство своје кривице и стварни узрок шете (околности које закон предвиђа као ослобађајуће разлоге). То ће бити случај, рецимо, када се докаже постојање неког ослобађајућег разлога, али бродар не успе да докаже одсуство своје кривице (што значи да је улагањем пажње могао да спречи или ублажи настанак штете упркос деловању непредвиђеног узрока), односно ако не успе да докаже да је одређена околност искључиви узрок штете. У тим случајевима бродар би одговарао према начелу подељене одговорности - сразмерно свом уделу у проузрокованој штети.

18. По једним ауторима потребно је доказати оба ова услова кумулативно, док је по другима довољно да се докаже да је бродар поступао са дужном пажњом – Н. Јовановић, наведено дело, стр. 75.

19. Тако поједини аутори тумаче да је по Будимпештанској конвенцији одговорност бродара објективна (Ана Ђорић, Будимпештанска конвенција о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби – конвенција CMNI, Право и привреда бр.1-4/2002, стр. 187.)

20. Бранко Јакаша - Систем пловидбеног права Југославије, књ.3, св.2. стр.33.

У случају када бродар докаже одсуство своје кривице - да је уложио пажњу која се од њега захтева, али не успе да докаже стварни узрок штете, поставља се питање одговорности за непознат узрок штете. Уколико останемо на становишту да је за ослобођење од одговорности потребно да се докаже и одсуство кривице и стварни узрок штете, долазимо до закључка да бродар одговара за штету уколико не успе да докаже њен стварни узрок, иако је доказао одсуство своје кривице<sup>21</sup>). Тиме се враћамо на питање садржине кривице бродара. Уколико се кривица, као субјективна околност, састоји у одређеном понашању које се од бродара захтева, онда је за доказивање њеног одсуства довољно доказати да је понашање бродара било у складу са постављеним стандардом.<sup>22</sup>) Додатни захтев за доказивањем стварног узрока штете налази се ван питања кривице, што доводи до закључка да се у ствари бродар не може ослободити одговорности само доказом одсуства кривице, као једног од услова за настанак његове одговорности, већ мора да доказује одсуство два услова<sup>23</sup>). Тиме се бродар у ствари ставља у неповољнији положај него када би доказивао недостатак неког другог услова према правилима грађанског права.

Има схватања да је сама ослобађајућа околност, која представља стварни узрок штете код општег ослобађајућег разлога (виша сила, радње корисника, својства робе или сл.), по себи таква, да не садржи превозиочеву кривицу. Таквим дефинисањем, брани се захтев за кумулативним доказивањем стварног узрока штете и уложене пажње.<sup>24</sup>)

Различита схватања по питању доказивања ослобађајућих разлога (било општих или посебних), у вези су са различитим тумачењима основа одговорности (разграничење између релативног каузалитета и претпостављене кривице) и дефинисањем самих услова за ослобођење одговорности бродара у прописима. Наиме, ни међународни ни домаћи извори права нигде изричито не помињу кривицу као услов за постојање одговорности бродара (па ни прописи пловидбеног права, за које је општеприхваћено становиште да примењују режим субјективне одговорности са претпостављеном кривицом), већ њено постојање произилази из захтева пружања пажње. Као ослобађајући разлог не наводи се речју одсуство кривице, него присуство одређених околности које се нису могле спречити нити отклонити потребном пажњом. Стога општи основ ослобођења од одговорности треба тумачити према слову норме која га регулише, односно тако, да је за ослобођење од одговорности потребно доказати стварни узрок штете (околности које се нису

21. Схватање да штету од непознатог узрока сноси превозилац, Н. Јовановић, наведено дело, стр. 75-76.
22. Уколико бродар докаже да је уложио дужну пажњу, ослобађа се одговорности за штету, без обзира што је узрок штете остао непознат – Б. Јакаша, наведено дело, стр. 64.
23. Доказивањем да је узрок штете виша сила, радња корисника или својства робе, као најчешћи ослобађајући разлози, доказује се у ствари одсуство штетне радње (а не одсуство кривице) као једног од услова за одговорност.
24. Н. Јовановић, наведено дело, стр. 73.

могле спречити ни отклонити) за који није крив бродар (јер је уложио пажњу уредног бродара).

Код доказивања одсуства кривице бродара, поставља се такође питање стандарда по коме се процењује пажња “уредног бродара”. Различита схватања постоје по питању степена пажње коју уредан бродар треба да покаже током превоза. По једном схватању то је повећан степен пажње, по коме бродар мора да покаже изузетну стручност – пажњу доброг стручњака, а притом одговара и за најмањи пропуст (лични и својих помоћника) у извршавању својих уговорних обавеза – *culpa levissima*, као и за околности које се не могу предвидети, али су у вези са активношћу брода – *casus fortuitus*<sup>25)</sup>, тако да се може ослободити одговорности практично само у случају више силе, што је суштинска одлика објективне одговорности. Заступљеније је схватање по коме се од бродара захтева пажња коју би један просечан бродар (средње способан) показао у датим околностима. Од бродара се очекује предузимање оних радњи које се, сходно правилима струке, сматрају разумним у конкретном случају. Друго схватање се сматра прихватљивијим, обзиром да је и сам захтев пажње уредног бродара већ појачан у односу на стандард доброг домаћина, па и доброг привредника, који се постављају у грађанском праву, јер подразумева пажњу која је уобичајена за одређену струку, док би захтев изузетне стручности представљао још виши степен пажње, изнад просека струке, а то се од сваког бродара не може захтевати.

Будући да је одговорност бродара по својој суштини одговорност за другог, те да претпостављена кривица бродара укључује и претпоставку кривице за поступке лица која за њега раде у извршењу превоза, бродар се не може ослободити одговорности доказујући одсуство личне кривице за радње одн. пропусте ових лица.

Бродар унутрашње пловидбе одговоран је и за наугичке грешке својих помоћника, за разлику од бродара у поморском превозу. Спор око наугичке грешке као основа за ослобођење бродара од одговорности, био је један од кључних разлога за неуспех усвајања Нацрта женевских правила. За разлику од Нацрта, Будимпештанска конвенција не предвиђа наугичку грешку као разлог ослобођења од одговорности, тако да би бродар одговарао и у овом случају ако није показао дужну пажњу. То, међутим, не спречава уговорне стране да уговором предвиде наугичку грешку као ослобађајући разлог. Друга разлика у односу на бродара у поморском превозу јесте да бродар унутрашње пловидбе одговара за штету насталу услед пожара, без обзира да ли је пожар скривио личном радњом или пропустом, или радњом чланова посаде. Кривица ових лица није разлог за ослобођење бродара од одговорности.<sup>26)</sup> Бродар не може да се ослободи одговорности за радње сво-

25. Миодраг Трајковић, Поморско право, Београд, 1977., стр 123

26. У поморском превозу изричито се предвиђа да бродар одговара за штете настале пожаром, само уколико се докаже да је пожар скривио личном непажњом (ЗПУП, чл. 594, Конвенција о теретници, чл.4, ст.2, тач.б) Терет доказивања бродареве личне кривице је на оштећеном.

јих помоћника, ван случајева у којима може да се ослободи сопствене одговорности.<sup>27)</sup>

## 2. Посебни разлози искључења уговорне одговорности

Поред позивања на одсуство кривице, као општи ослобађајући разлог, бродар унутрашње пловидбе може да се ослободи одговорности и позивањем на посебне ослобађајуће разлоге, које право унутрашње пловидбе предвиђа као случајеве посебних опасности, услед којих се искључује постојање одговорности бродара. Да би се ослободио од одговорности, бродар треба да учини вероватним да је штета могла настати услед неке од посебних опасности, а терет доказивања супротног пребацује се на оштећену страну.

Према нашем позитивном праву, бродар се позивањем на ове посебне разлоге може ослободити само одговорности за штете на терету, а не и за закашњење. За штете услед закашњења у предаји терета важи само општи начин ослобођења од одговорности. За разлику од оваквог начина регулисања, Будимпештанска Конвенција успоставља јединствен режим одговорности за штете настале губитком или оштећењем терета у превозу или закашњењем у предаји терета, што се односи и на примену одредаба о искључењу и ограничењу одговорности. Према овом режиму, бродар се може позивати на исте ослобађајуће разлоге и у случају закашњења у испоруци као и у случајевима губитка или оштећења терета<sup>28)</sup>, што чини режим одговорности бродара за закашњење лакшим према Конвенцији, у односу на режим домаћег права за исти случај.

Посебни ослобађајући разлози значајно ублажавају одговорност бродара.

Прво, то су чињенице које су најчешћи (чак типични) узроци штета у речном превозу, а управо су из тог разлога набројане као случајеви посебних опасности, који превазилазе редовне ризике у превозу. Како је овим ризицима бродар изложен по природи своје професије (па би стога требало и да их сноси), то се њихово сврставање у разлоге за ослобођење од одговорности, сматра привилегијом бродара.

Друго, бродар је привилегован и са аспекта доказивања наведених чињеница услед којих се ослобађа од одговорности. Наиме, бродар треба да докаже постојање неког од случајева посебних опасности током превоза, при чему не мора да доказује да је та чињеница стварни, нити искључиви узрок штете. Бродару је, дакле, олакшано доказивање, јер је довољно да учини *вероватним* да је штета *могла* настати из наведеног узрока. Оваквим доказивањем успоставља се претпоставка да је посебан разлог стварни узрок штете, при чему је та претпоставка оборива. Оштећени може доказивати супротно било доказивањем да посебан разлог није стварни узрок штете (тзв. негативан доказ), било доказивањем чињенице која је сте стварни узрок штете (тзв. позитиван доказ).

---

27. Једино код бродарског уговора на време за цео брод, бродар не одговара за обавезе које је преузео заповедник брода у извршавању посебних налога наручиоца (ЗПУП, чл. 484.)

28. CMNI, чл.22.

Посебни разлози ослобођења од одговорности не постоје у свим гранама превоза. Они су настали у железничком превозу, одакле су преузети најпре у друмском превозу, а затим је право унутрашње пловидбе преузело разлоге делом из једне, а делом из друге гране копненог саобраћаја. По овом посебном режиму, право унутрашње пловидбе је ближе копненом него поморском превозу, који за разлику од “посебних опасности” познаје тзв. изузете случајеве. У њима поморски бродар мора да докаже чињенице, које представљају непосредан, стварни узрок штете. Притом, случајеви које бродара поморског брода ослобађају одговорности, по својој суштини, су околности објективне природе, које пре представљају конкретизацију “узрока, који се нису могли спречити нити отклонити пажњом уредног бродара” (дакле општег ослобађајућег разлога), него неке додатне, изузетне разлоге због којих се бродар ослобађа одговорности.<sup>29)</sup> Оно што изузете случајеве издваја од општег режима ослобођења јесте олакшан терет доказивања. То значи, када се докаже постојање неког од изузетних случајева, одсуство кривице бродара се претпоставља, а терет доказивања супротног сноси оштећени. Због тога се режим одговорности бродара унутрашње пловидбе са овог аспекта сматра блажим.

*Случајеви посебних опасности* прописима се изричито, таксативно набрајају, будући да представљају изузетне околности у којима се режим одговорности превозиоца ублажава. Притом, не постоји јединствен начин њиховог регулисања.

Случајеви посебних опасности који су уобичајени у регулисању ове материје, а које и домаће право предвиђа су следеће:

*1. Смештај терета на палуби, ако је такав начин слагања терета уговорен и наведен у превозној исправи.*

Будући да палуба није предвиђена за смештај терета, наш Закон о поморској и унутрашњој пловидби дозвољава смештај терета на овом простору само уз изричит писмени пристанак крцатеља, уколико за одређени терет није уобичајено да се превози на палуби (чл. 514). У унутрашњој пловидби, за разлику од поморског превоза, овакав начин превоза терета је уобичајен, па је због нарочите изложености терета опасностима (посебно временским), овај разлог увршћен у посебне ослобађајуће разлоге. Према законској одредби о ослобођењу о одговорности, бродар може да се позива на овај разлог, само ако је овакав начин слагања терета изричито наведен у превозној исправи. Бродар неће моћи да се позива на овај разлог ни у случајевима када је иначе дозвољен овакав превоз, јер је то уобичајено или је крцатељ дао писмени пристанак, ако то није наведено и у превозној исправи. Будимпештанска конвенција не поставља услов навођења клаузуле у превозној исправи, већ је довољно да је превоз на палуби уговорен или уобичајен или прописан (чл.18. пар.1. ц)

*2. Помањкање или слабо слагање амбалаже за терет који је по својој природи подложен расипурању или оштећењу, ако није никако или је лоше такаван.*

29. Као изузети случајеви изричито се наводе виша сила, радње крцатеља и својства робе (ЗПУП, чл. 595. ст.1. тач. 2,4,8)

Обавеза обезбеђења адекватне амбалаже лежи на крцатељу, тако да је за стање амбалаже и штете које услед њене мањкавости настану одговоран крцатељ, чиме се искључује одговорност бродара (чл. 520. ЗПУП). Да би се ослободио одговорности по основу овог посебног разлога, бродар мора да докаже да се ради о лошем паковању или помањкању амбалаже за терет који је по својој природи такав, да захтева одређено паковање (не за сваки терет). Напротив, одговорност наручиоца према бродару и трећим лицима за штете услед лошег стања амбалаже, постоји без обзира на природу терета (чл. 520 ЗПУП). Притом, треба узети у обзир да понашање уредног бродара подразумева и упозорење крцатељу на неодговарајуће стање амбалаже, које је уочио или морао уочити. У супротном, штета настала услед таквог пропуста може се приписати бродару у кривицу, јер је био несавестан.

*3. Укрцавање од сиране крцајтеља или искрцавање од сиране примаоца.*

У складу са општим начелима грађанског права, будући да се ради о сопственим радњама корисника превоза, он сам је и одговоран за штету коју себи проузрокује. Обзиром да се овако формулисан, односи само на радње укрцаја и искрцаја, овај разлог има практичну примену једино ако се радње укрцаја и искрцаја налазе унутар времена у коме траје одговорност бродара. Према Будимпештанској конвенцији овај разлог је шире постављен. Он се односи на случајеве држања, утовара, слагања или истовара робе од стране пошилаоца, примаоца или трећег лица која раде у њихово име (чл.18, пар.1. б). Потреба за обухватањем и других радњи крцатеља овим разлогом, довела је до става у теорији да се под овим разлогом подразумева и неправилно слагање терета од стране крцатеља, које по правилу временски долази после пријема терета на брод<sup>30</sup>). Притом треба прецизирати да ли се под ослобађајућим разлогом схвата “неправилно слагање терета”, или само “слагање терета”, као што то чини Конвенција, јер би у првом случају бродар требао да докаже да је крцатељ неправилно сложио терет, те да је то вероватни узрок штете, док би у другом случају сама околност да је крцатељ укрцавао терет представљала вероватни узрок штете (без обзира да ли је радња извршена правилно или не, док би терет доказа да такав укрцај није узрок штете падао на оштећеног).

*4. Превоз у пломбираном складишту брода, под условом да је складиште пломбирало крцајтеља и да су пломбе неоштећене у часу предаје примаоцу.*

Ово је специфичан разлог ослобођења превозиоца у унутрашњој пловидби, а односи се на случајеве када бродар није могао имати непосредан приступ терету, па је самим тим имао смањене могућности да предузме заштитне мере на терету, јер је сам терет био запечаћен - пломбиран током превоза. У оваквим околностима бродар је одговоран за стање самог пломбираног складишта, а не и за његов садржај у који и није имао увида. Позивајући се на овај разлог, бродар треба да учини вероватним да је штета на терету (садржају пломбе) могла да наступи управо

---

30. Јакаша Б., наведено дело, стр.103

из разлога што је терет био запечаћен. Овај разлог није предвиђен Будимпештанском Конвенцијом.

*5. Природа робе која је по својим својствима нарочито подложна оштећењу, мањку или губитку, а нарочито због лома, рђања, тврљења, сушења, цурења, нормалног раста или деловања глодара.*

Овај ослобађајући разлог постоји и у копненом превозу, а предвиђа га и Будимпештанска Конвенција, будући да се ради о осетљивим робама на којима је штету, чији су узроци и облици наведени, практично немогуће спречити, а редовно су им изложене током превоза. За ослобођење по овом основу потребно је доказати да је терет природно осетљив на превоз и као такав подложнији ризицима у редовним условима одвијања саобраћаја. За штете трећим лицима услед овог узрока одговоран је крцатељ, уколико бродару нису била, или нису морала бити позната својства робе или стање терета (чл.521. ЗПУП).

Сам терет који је предмет овог ослобађајућег разлога, по природи је сличан терету који изискује нарочиту амбалажу, а који је регулисан посебним ослобађајућим разлогом недостатака амбалаже, те може доћи до стицаја ова два ослобађајућа основа, чиме се бродару још више олакшава терет доказивања. Мањак терета услед својстава робе, сличан је институту *иранспортног кала*, које представља редовно и толерантно губљење тежине терета у нормалним превозним условима за које превозилац не одговара. Притом, мањак, за разлику од кала, може настати и из узрока који нису везани за природна својства робе, док калирање редовно наступа у току превоза у уобичајеним толерантним границама. Следствено томе, разлика је и у режиму одговорности превозиоца. За транспортно кало важи још повлашћенији режим претпостављене неодговорности превозиоца, уколико се кало креће у границама толеранције (лимит неодговорности). Чак се и код утврђивања мањка на терету, редовно од њега одбија транспортно кало<sup>31</sup>). Притом, утврђени мањак подлеже режиму неодговорности, само уколико је настао услед природних својстава робе. Ако мањак настао услед природе робе прелази прописане границе толеранције, као и ако корисник превоза докаже да мањак, иако у прописаним границама толеранције, није настао услед природе робе, бродар ће одговорати по правилима превозничке одговорности. Правила о транспортном калу не примењују се у случају потпуног губитка робе.

*6. Превоз живих животиња.*

Овај ослобађајући разлог у суштини је подударан са претходним, будући да се ради о посебној врсти нарочито осетљивог терета по својој природи. Уведен је због нарочитих опасности, те специфичних врста штета које могу настати током превоза животиња (слабљење, телесне повреде, угинуће и сл.), на које превозилац не може да утиче уобичајеним мерама чувања терета. Животиње су у превозу нарочито подложне штетама и по својој природи захтевају посебну пажњу (коју у редовним околностима уредан бродар није дужан да пружи). Због тога се у пракси

31. ЗПУП, чл. 581.

превозилац уговором обавезује на предузимање додатних, нарочитих мера чувања терета, мада је чешћи случај да се ове обавезе преваљују на корисника превоза, тако што се он обавезује да обезбеди пратњу. Према Будимпештанској конвенцији, бродар се не може позивати на овај разлог уколико се уговором обавезао да предузме одређене мере, односно да се придржава уговорених упутстава. Будући да наш Закон не предвиђа овај изузетак, може се закључити да повлашћени режим важи код превоза живих животиња без обзира на обавезе преузете уговором.<sup>32)</sup>

Будимпештанска конвенција регулише још неколико посебних случајева ослобођења бродара од одговорности, који су, у суштини, предвиђени и нашим правом, мада одвојено од посебних разлога за ослобођење. Ти разлози су:

а) *Чињење или нечињење пошљаоца, примаоца или неког другог лица које може да располаже робом.*

Овај разлог је нашим правом у суштини подведен под општи основ ослобођења, будући да се доказивањем постојања овог разлога доказује одсуство кривице на страни бродара. Разлог оваквом различитом третирању лежи у различитом тумачењу норми. Иако наш Закон о поморској и унутрашњој пловидби код општег разлога не набраја изричито околности које се сматрају узроцима који се нису могли спречити ни отклонити пажњом уредног бродара, ми их подразумевамо, јер су то управо оне околности код којих по правилу нема кривице бродара. Конвенција општи ослобађајући разлог очито уже схвата, тако да за узроке који потичу од својстава робе и радњи корисника превоза предвиђа посебан ослобађајући режим. Тиме под општим режимом практично остају виша сила и случај, односно друге околности у којима је изостала кривица бродара. Притом, треба напоменути да се по посебном режиму бродар лакше ослобађа одговорности него по општем. То за последицу има да се бродар у истој ситуацији лакше ослобађа одговорности према Конвенцији него према домаћем праву, због различитог терета доказивања. Према домаћем праву, нпр. бродар би морао да докаже да је радња корисника превоза стварни узрок штете, као и да је у датим околностима поступао са дужном пажњом (одсуство кривице), док би према Конвенцији требало да учини вероватним да је радња коју је предузео корисник могла изазвати штету, и тиме се ослободити одговорности, уз преваљивање терета доказивања супротног на оштећену страну;

б) *Недовољно или неадекватно означавање терета.*

Овај ослобађајући разлог такође се своди на радњу наручиоца, те његову одговорност за сопствене радње, односно пропусте. Непотпуно или нетачно означа-

---

32. Правила железничког права предвиђају ослобођење одговорности бродара у свим случајевима превоза терета (и ствари и животиња), који се на основу тарифе или уговора, наведеним у товарном листу, мора извршити уз пратњу, ако штета на терету настане услед пропуштања пратиоца да отклони опасности у вези са превозом (ЗПЖ, чл. 70.т.7.). У том случају за штету би одговарао пратилац по општим принципима одговорности, с тим да би посебно питање било по чијем налогу је радио, одн. ко је по уговору био дужан да обезбеди пратњу. По правилу је то корисник, што не спречава уговорне стране да предвиде ту обавезу за превозиоца.

вање терета предвиђа се и нормама копненог превоза заједно са осталим посебним основама ослобођења од одговорности<sup>33</sup>). И наш Закон о поморској и унутрашњој пловидби предвиђа ослобођење одговорности бродара за штету насталу због оштећења, мањка или губитка терета или закашњење у предаји, у случају када су наручилац превоза или крцатељ дали нетачне или непотпуне податке о количини, врсти или ознакама терета, знајући да је назначење неисправно (дакле само ако је таква радња преварна). Услед овог разлога бродар се по нашем праву ослобађа одговорности и за закашњење (што није случај и са осталим посебним разлозима). Друга разлика у односу на режим осталих посебних разлога је у посебном регулисању околности под којима бродар уопште не одговара за штету из овог узрока (чл. 603. ЗПУП). Посебно се намеће питање потребе третирања овог разлога на исти начин као и других посебних ослобађајућих разлога, у оним случајевима када је погрешно означавање робе учињено и без знања, одн. намере крцатеља (увршћивање овог разлога у посебне ослобађајуће разлоге значило би и усклађивање са међународним изворима).

в) *Спасивање или покушај спасавања на пловним путевима.*

Конвенцијом се ближе не објашњава које се конкретне радње и активности подразумевају под спасавањем, већ ову материју препушта регулативи националних права страна уговорница. Ипак, имајући у виду изузетан друштвени значај спасавања на пловним путевима, било би прикладније, можда регулисати овај основ на начин на који наше право регулише случајеве неодговорности.

Намеће се закључак да Будимпештанска Конвенција, полазећи од броја и врсте ослобађајућих разлога, предвиђа олакшан режим за ослобођење од одговорности бродара. Једини значајнији уступак поопштрењу одговорности бродара, учињен је поводом питања наутичке грешке, која ипак није предвиђена као посебни ослобађајући разлог (што не спречава уговорне стране да уговоре примену ове клаузуле у дозвољеним случајевима).

### 3. *Случајеви неодговорности*

Поред општег и посебних случајева ослобођења бродара од одговорности, наше право познаје и неколико случајева *неодговорности* бродара за штету коју је причинио терету. Реч је о случајевима у којима је бродару дозвољено да терет искрца, или да га у одређеним околностима уништи или избаци, а из разлога што је терет услед неких својих карактеристика под специфичним режимом. У тим случајевима бродар не одговара, иако је неспорно да је он свесно, намерно, начинио штету (наравно, изузев у случају злоупотребе права). За разлику од случајева ослобађања од одговорности, овде се питање одговорности и не поставља, јер су радње бродара у датим околностима изричито дозвољене. Поступак се своди на доказивање одређених околности, услед чијег постојања се успоставља претпоставка неодговорности бродара. Уједно су то случајеви поопштрене одговорности наручиоца превоза према бродару.

33. ЗПЖ, чл. 70, тач.5; ЗПД, чл.90, тач.5.

Случајеви неодговорности према нашем праву постоје у случају превоза опасног, потајног, забрањеног и погрешно означеног терета. Најповлашћенији режим постоји у случају неиспуњавања обавезе крцатеља да обавести бродара о природи опасности и посебним мерама заштите, као и да назначи ове особине терета у превозној исправи (чл. 518. ЗПУП). Тада је заповедник брода овлашћен да, уколико се то не противи важећим прописима, у свако доба и било где, искрца, учини безопасним или баца овакав терет, без одговорности за штету (чл. 597. ЗПУП). Овакав његов поступак је дозвољен на основу саме чињенице превоза опасног терета без преходног упозорења. Другу групу чине случајеви, у којима је бродар, такође, овлашћен да причини штету на терету, али уз услов да се ради о угрожавању безбедности лица, брода, другог терета или животне средине. Бродар може да искрца или баца опасан терет, који је примио на превоз знајући за та његова својства, због нарочитих ризика превоза оваквог терета, ако буде угрожена безбедност брода, другог терета или околине (чл. 598). Бродар може предузети исте мере и у случају превоза сваког терета, који је без његовог знања укрца, без обзира на својства терета (потајан терет), као и терет који је нетачно или непотпуно назначен, без одговорности за штету услед таквог поступка (чл. 603). У случају превоза забрањеног терета, бродар може, ако се укаже потребним, да такав терет искрца или врати, а у случају нужде и да га баца, без одговорности за штету, под условом да му та својства терета нису била позната (чл. 604), обзиром да бродар забрањен или кријумчарен терет и не сме да прими на превоз (чл. 519).

У случајевима када је предмет превоза терет са горе наведеним карактеристикама, поред претпоставке неодговорности бродара, изричито се прописује режим одговорности крцатеља, односно наручиоца превоза за штете које бродар претрпи, услед укрцаја или превоза, односно необавештавања или неозначавања терета, и то по принципу каузалитета (чл. 600., 601. и 602.)

### **Уговорно ослобођење (искључење) одговорности**

Ван законског режима одговорности бродара за терет и закашњење у предаји терета, уговорне стране могу, сходно општем начелу слободе уговарања, модификовати овај режим уговорним клаузулама о одговорности за штету. Ипак, имајући у виду неравноправан положај уговорних страна, пловидбено право редовно ограничава слободу уговарања ових клаузула код уговора о превозу, и то: 1) системом апсолутно императивних норми, у коме се забрањује одступање од прописаног режима одговорности (француско право); 2) системом релативно императивних норми, који допушта уговорне клаузуле којима се мења режим одговорности бродара, али не на штету корисника превоза, који је заступљен у нашем праву (ЗПУП, чл. 615 ст. 1., CMNI, чл. 25. пар. 1); или пак 3) системом диспозитивних норми, који дозвољава уговорне клаузуле са извесним ограничењима (немачко право). Коначно, у случају спора, уговорне клаузуле подлежу и суду правичности и оцене пуноважности од стране судова.<sup>34)</sup>

Уговорне клаузуле о одговорности бродара могу бити на штету бродара, када говоримо о уговорном поопштрењу или повишењу одговорности бродара, или у корист бродара, а на штету корисника превоза, када говоримо о уговорном ослобођењу или ограничењу одговорности бродара, односно о клаузулама неодговорности или егзонерације.

Клаузуле неодговорности се, према свом домаћају, деле на: а) клаузуле ослобођења од одговорности, и б) клаузуле снижења одговорности.

*Клаузуле ослобођења бродара од одговорности* – У унутрашњој пловидби важи начело ограничења слободе уговарања клаузула, којима се ублажава режим одговорности бродара. У нашем праву постоје два изузетка у којима се дозвољава уговорно модификовање одговорности бродара у његову корист, док у свим осталим случајевима такво уговарање доводи до ништавости тих клаузула, при чему остале одредбе уговора остају на снази (ЗПУП, чл. 616.).<sup>35)</sup> Клаузуле неодговорности могуће је уговорити: 1) за штете настале на терету пре укрцаја и после искрцаја; 2) за случај закашњења (чл. 615. ст. 2).<sup>36)</sup> У првом случају бродар сноси терет доказивања да је штета настала у овом периоду. Обзиром да у међународном превозу још увек нема унифицираних правила која су на снази, допуштено оних клаузула зависи од степена императивности норми меродавног права за конкретан случај. Типичне клаузуле неодговорности су, нпр: 1) *клаузуле немарности*, којима бродар искључује одговорност за радње својих помоћника; 2) *искључење одговорности за поједине ризике или поједине врсте иштета*, чији је значај у случајевима кад меродавно право не предвиђа посебне случајеве опасности као разлоге ослобођења, па се они на овај начин уводе или допуњују. У домаћем превозу, овим клаузулама могли би се пуноважно предвидети додатни ослобађајући разлози, али са-

34. Уколико је уговор закључен по приступу, суд може одбити примену, или поништити поједине одредбе општих услова бродара, ако нађе да су оне противне добрим пословним обичајима или начелу правичности (ЗОО, чл. 143). Такође, може доћи и до примене општих правила о уговорном проширењу, одн. ограничењу и искључењу одговорности у складу са начелом савесности и поштења (ЗОО, чл. 264., 265.) и сл.
35. Будимпештанска Конвенција, такође, предвиђа санкцију ништавости за оне одредбе уговора, којима се мења режим одговорности бродара у његову корист (чл.25.пар.1). Међутим, она дозвољава уговарање одређених клаузула неодговорности, и то: 1) за радње или нечињења заповедника брода, пилота или других лица у служби брода (клаузула немарности); 2) у случају пожара или експлозије на броду, када није могуће доказати да је пожар настао кривицом бродара или његових помоћника нити услед оштећења брода; 3) када је штета настала услед оштећења његовог брода пре почетка путовања, односно оштећења закупљеног или уговореног брода, уколико докаже да оштећења нису могла бити откривена пре почетка путовања упркос пажњи. При том, бродар се не може позивати на ове случајеве, уколико се докаже да је штета настала радњом бродара или његових помоћника, који су поступали са намером или крајњом непажњом, знајући да таква штета може настати.
36. Према ранијем Нацрту Женевских правила, одступања од прописаног режима одговорности, тј. уговарање клаузула, било у корист или на терет бродара, било је дозвољено једино за случај закашњења. Правила Будимпештанске Конвенције су мање императивна по овом питању, и дозвољавају уговарање клаузула неодговорности у већем броју случајева.

мо уколико се односе на закашњење или периоде пре укрцаја и после искрцаја; 3) *клаузула о осигурању*, којом се искључује одговорност бродара за штете за које се корисник може осигурати, или установљава обавеза корисника да уступи бродару накнаду из осигурања у случају да наступи осигурани случај, чиме у ствари врши повраћај накнађене штете кориснику, и тиме на мала врата, у суштини, уводи неодговорност. Ова клаузула је редовно забрањена у међународном превозу. Будимпештанска Конвенција изричито забрањује ову клаузулу (чл. 25. пар.1); 4) *клаузуле о ублажавању бродарове одговорности*, којима се нпр. пребацује терет доказивања на корисника превоза, чиме се у ствари уговара режим доказане кривице, или се скраћују рокови за преглед робе и стављање приговора и сл. Ове клаузуле су такође Конвенцијом изричито забрањене; 5) *маргиналне клаузуле или примедбе*, којима бродар ставља примедбе на означање, садржај, количину или квалитет робе, будући да бродар одговара за робу у стању каквом је она примљена на превоз. Ове клаузуле се редовно уносе у превозне исправе због нарочитог значаја за тзв. скриптурну одговорност.

*Клаузуле о снижењу (ограничењу) бродарове одговорности* – Овим клаузулама уговара се највиши износ до кога бродар одговара за штете настале на терету, губитком или оштећењем, или услед закашњења. Оне имају практичан значај једино у међународном превозу, јер се путем њих, у недостатку кодификованих правила, ограничава одговорност бродара. Унифицирањем правила међународног превоза, те постављањем лимита одговорности, ове клаузуле би биле допуштене само у случајевима када су допуштене и остале клаузуле неодговорности (као што је то случај у домаћем превозу).

### Закључак

У односу на режим заступљен у домаћем праву, Будимпештанска Конвенција предвиђа у принципу олакшан режим за ослобођење бродара од одговорности за губитак или оштећење терета током превоза, или закашњење у његовој предаји. То олакшање, огледа се, са једне стране, у примени посебних ослобађајућих разлога и на штете услед закашњења, а са друге стране, у повећаном броју посебних ослобађајућих разлога. Коначно, лакши поступак ослобођења од одговорности позивањем на посебне разлоге, проширен је и на неке случајеве који се у домаћем праву подводе под општи ослобађајући разлог (који подразумева тежи терет доказивања одсуства кривице, него посебни разлози).

Из свега наведеног произилази да се у истим ситуацијама бродар лакше ослобађа од одговорности према режиму Конвенције, него према домаћем праву. Поред тога, олакшан терет доказивања разлога за искључење одговорности бродара, сразмерно увећава део ризика превоза који сноси корисник.

Норме Конвенције, у доброј мери фаворизују бродаре, што се оправдава економским интересима и одржавањем конкурентности ове врсте превоза у међународној пловидби. Ипак, имајући у виду превагу копненог над речним саобраћајем у

нашој земљи, те мали значај ове врсте превоза, Конвенцију би требало ратификовати, у циљу заштите домаћих бродара у међународном превозу. Неприхватањем међународних правила, наши бродари би се нашли у неповољнијем положају од њихових иностраних конкурената. Тиме се не дира у правила Закона о поморској и унутрашњој пловидби која важе у домаћем превозу, одн. у односима са домаћим корисницима превоза.

Упркос примедбама које се могу ставити на решења Конвенције, њено ступање на снагу представљало би значајан помак на пољу унификације међународних прописа унутрашње пловидбе и у том смислу знатно олакшало уговарање међународног превоза робе у унутрашњој пловидби.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Мирко Васиљевић – Пословно право, Београд, 2001.
2. Мирко Васиљевић – Одговорност железнице у домаћем и међународном превозу робе, Београд, 1987.
3. Бранко Јакаша – Систем пловидбеног права Југославије, књига III, свезак 2,3, Загреб 1983.
4. Небојша Јовановић – Уговорна одговорност речног превозиоца робе, магистарски рад, Београд 1991.
5. Миодраг Трајковић – Поморско право, Београд, 1977.
6. Славко Царић, Предраг Шулејић, Ивица Јанковец, Миодраг Трајковић – Саобраћајно право, Нови Сад, 1998.

#### ЧЛАНЦИ:

1. Ана Ђорић – Будимпештанска конвенција о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби – конвенција CMNI, Право и привреда бр. 1-4/2002
2. Бранислава Лепотић – Одговорност бродара за штету насталу у превозу опасне ствари у саобраћају унутрашњим воденим путевима, Правни живот бр. 11/2001

#### ПРОПИСИ:

1. Закон о поморској и унутрашњој пловидби (Сл. лист СРЈ бр. 12/98, 44/99, 74/99, 73/2000) - ЗПУП
2. Будимпештанска Конвенција о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби, 2000. – Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway CMNI ([http:// www.unece.org](http://www.unece.org))
3. Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају (Сл. лист СРЈ бр. 26/95) -ЗПЖ
4. Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (Сл. лист СРЈ бр. 26/95) -ЗПД
5. Закон о облигационим односима (Сл. лист СФРЈ 29/78,39/85,45/89,57/89 и Сл. Лист СРЈ 31/93) –ЗОО

**L.L.B. Ana Pavlović**  
**Postgraduate Student at the Faculty of Law, Belgrade**

## **Exculpation of Contractual Liability of Carrier in Inland Navigation**

### **Summary**

*Special regime of liability of the carrier for loss resulting from loss or damage to the goods during the carriage, or loss resulting from delay in delivery, is characteristic by less liability than the classic civil law regime of contractual liability. This reduction of liability is recognized as limited liability, at one side, and through special exonerations of liability, at the other side. This special regime comes from the special risks of the carriage, and need for protection and development of this activity. Special exonerations from liability are characteristic for transportation in global. The type and the number of circumstances and risks, considered as special exonerations, vary in different kinds of transport, and in different legal systems and international conventions. This article elaborates the basis of liability and the exemptions from liability anticipated by domestic regulations, referring to the rules of Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI, 2000).*

**Key words:** carriage, loss, special regime of liability, exonerations, Budapest Convention