

*Мр Мирјана Кнежевић,
асистентни управник,
Економски факултет, Крагујевац*

UDK 347.79

Одговорност бродара из уговора о превозу ствари у унутрашњој пловидби (Конвенција CMNI)

Резиме

Основни принцип одговорности бродара је преишћављена субјективна одговорност иако да бродар не одговара за оштећење, мањак или губишак тереиа или за ишћење услед закашњења у предаји тереиа ако докаже да су ишће настале из узрока који се није могао спречити нишћ ошћлонити иажњом уредног бродара. Ишћишћуишћом иосебних ошћносити иредвиђена су одшћуићања од основног принципа одговорности. Основни принцип ираншћоритног ирава да иревозилац одговара за сошћивене радње као и за радње лица којима се у свом иословању служи је ублажен у нашем закону, иако да се бродар унуишћишће иловидбе не ослобађа одговорности за науишћку грешку иосаде и заишћедника брода. Маишћерија о иревозу ствари у унуишћишћој иловидби није до сада била унификована, иако да Конвенција CMNI добија на значају као ирви акти којим се регулише маишћерија уговора о иревозу ствари на јединшћивен начин.

Кључне речи: *уговор о иревозу ствари у унуишћишћој иловидби, одговорност бродара, Конвенција CMNI*

Унутрашња пловидба, за разлику од осталих грана саобраћаја, пре свега железничког и друског, дуго времена није била регулисана на међународном нивоу на јединствен начин. Међународни пловидбени режим на међународним рекама био је утврђен за сваку од њих посебно.

Пловидба Рајном уређена је Конвенцијом из Манхајма донетом 1868. године, а пловидба Дунавом уређена је Дунавском конвенцијом из 1848. године и Братиславским споразумом из 1955. године. Поред Братиславских споразума, од великог су значаја и општи услови превоза рајнских бродарстава. Ови општи услови важе за сва бродарства која учествују у међународном превозу робе Рајном. Постојало је више покушаја и иницијатива да се уговор о превозу ствари у унутрашњој пловидби регулише на јединствен начин на међународном нивоу.

На конференцији у Будимпешти, организованој на иницијативу Централне комисије за навигацију Рајном, Дунавске комисије, и Економске комисије УН за Европу, усвојена је Конвенција о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби.¹⁾ На тај начин се ова материја унификује. Различит међународни режим пловидбе на међународним рекама створио је знатне разлике које отежавају развој, а и обављање речног саобраћаја. Евидентно је то да дуги низ година постоји интересовање, а и настојање да се изврши уједначавање правила у овој области. Рад на овом питању је обављен у оквиру различитих институција. На пр. Економска комисија УН је 1959. године израдила Нацрт конвенције о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби.²⁾

Знатно касније, т.ј. тек на конференцији у Будимпешти организованој на предлог Централне комисије за навигацију Рајном, Дунавске комисије и Економске комисије УН за Европу, од 24.септембра до 3.октобра 2000.године усвојена је Конвенција о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби. Конвенција CMNI је помирила сва три система који се примењују код регулисања превоза робе у унутрашњој пловидби.

Конвенција ће ступити на снагу кад је ратификују пет држава. Отворена је за потпис од 22. јуна 2000.године и до сада су је потписале Немачка, Холандија, Белгија, Португалија, Бугарска, Чешка, Република Словачка, Хрватска, Швајцарска, Француска, Мађарска, Румунија и Луксембург.

Уколико Конвенција CMNI заживи, може се рећи да су сва три облика копненог саобраћаја сада уређена на међународном нивоу путем Конвенције.

Најзначајнија особеност Конвенције CMNI је та, да је она оквирног карактера. На многа питања везана за уговор о превозу робе у унутрашњој пловидби, не даје одговоре већ упућује на правила унутрашњег права или правила међународног приватног права.

1. Интегрални текст конвенције на енглеском, француском и немачком, холандском и руском језику може да се пронађе на ИНТЕРНЕТ адреси Економске комисије УН за Европу <http://www.unecsc.org/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.html>.
2. Нацрт Конвенције о уговору о превозу робе у унутрашњој пловидби никад није усвојен.

Насупрот овом недостатку, она показује и изузетну вредност, с обзиром да прати развој нових технологија и изричито прописује могућност коришћења електронских докумената.

Конвенција CMNI представља велики корак на путу ка унификацији уговора о међународном превозу робе у унутрашњој пловидби, без обзира на то што она оставља могућност државама потписницама да ставе одређена ограничења током ратификације или саме примене. Ипак се дошло до решења које ће одговарати највећем броју држава.

Југославија се полако интегрише у рад многих међународних институција и било би логично и њено приступање Конвенцији CMNI. Тај чин би представљао један од корака враћања Југославије на међународну сцену. Једно од најважнијих питања које се појављује код уговора о превозу ствари у унутрашњој пловидби је институт одговорности бродара.

Основни принцип одговорности бродара је претпостављена кривица. Може се поставити питање, који су разлози због којих је у ЗОПЛОВ-у преузет принцип претпостављене субјективне одговорности у унутрашњој пловидби, иако је тенденција да се у свим саобраћајним гранама иде ка поопштравању одговорности.

Правила о објективној одговорности се примењују на опасне ствари као проузроковаче штета. Један од разлога због кога се брод као опасна ствар искључује из система објективне одговорности је велики ризик којим је изложено свако бродарско предузеће. Ниједном се бродарском предузећу не може наметнути објективна одговорност због тога што оно само, с обзиром на снагу стихије која окружује брод, не може бити доведено у ситуацију да одговара по принципу каузализета. Брод је опасан, али се и сам налази у опасним околностима да би повлачење одговорности бродара без кривице угрозило предузимање бродарског подухвата.

Нико више не би хтео да се бави тим пословима, под претпоставком да одговара по принципу објективне одговорности. Зато је оправдано прихватање принципа претпостављене субјективне одговорности што значи да је на бродару терет доказа да штету није скривио. Обрнутим правилом, о доказаној субјективној одговорности довели би оштећеног у лошији положај јер би он морао да доказује да је штета у узрочној вези с бродаревом радњом.

Други разлог због кога је у ЗОПЛОВ-у прихваћен овај принцип је формалне природе. У Конвенцији CMNI садржана су правила која су опште прихваћена у унутрашњој пловидби и предвиђају, такође, одговорност бродара за штету по начелу претпостављене кривице. Осим тога и за поморску пловидбу је предвиђена одговорност бродара по принципу претпостављене субјективне одговорности, а околности под којима се обавља поморска и унутрашња пловидба се не разликују у тако великој мери, да би требало предвидети различите основе одговорности.

У ЗОПЛОВ-у ³⁾ је предвиђено да бродар не одговара за оштећење, мањак, или губитак терета или за закашњење у предаји терета, ако докаже да оштећење,

3. Члан 592. ЗОПЛОВ.

мањак или губитак или закашњење потичу из узрока који се нису могли спречити, нити отклонити, пажњом уредног бродара. Исти принцип је предвиђен и у Конвенцији CMNI⁴⁾. У Конвенцији CMNI је предвиђено да је бродар одговоран да предузме све мере за оспособљавање брода за пловидбу и за његову опремљеност за превоз терета и то како на почетку, тако и за време трајања путовања. Ово значи да буде примерно опремљен, попуњен посадом и опскрбљен залихама, да уређаји за чување и одржавање терета буду одговарајући и добро одржавани, да посада буде довољна по броју и прописно квалификована, да терет буде добро сложен и да брод не буде оптерећен преко оног што допуштају носивост и дубина воде.⁵⁾

У Конвенцији CMNI се у погледу овог принципа заузима исто становиште као и у поморском праву, али се разликује по томе што бродар унутрашње пловидбе мора доказати да је уложио дужну пажњу за оспособљавање брода за пловидбу, али је ту пажњу дужан испољавати за време целог путовања, а не, као по Конвенцији за изједначавање неких правила о теретници из 1924. године, само до почетка путовања. У Конвенцији CMNI се, такође, предвиђа да се бродар ослобађа своје одговорности, ако докаже да је губитак и оштећење проузроковано услед околности које уредан бродар не би могао избећи или које последице такав бродар не би могао отклонити.⁶⁾

Код одређивања мерила дужне пажње узима се објективни критеријум средње способног бродара.⁷⁾

У Братиславским споразумима из 1968. године⁸⁾ предвиђен је исти принцип, претпостављене субјективне одговорности. Бродар одговара за губитак или оштећење терета. Он ће бити ослобођен одговорности ако докаже да је до губитка, оштећења или растура терета дошло услед околности које нису могле бити спречене с његове стране.

У напред наведеним правилима предвиђено је ослобађање од одговорности бродара, уз доказ од стране бродара да су оштећење и губитак проузроковани околностима које уредан бродар не би могао отклонити. Из овог произилази да се његова одговорност заснива на принципу претпостављене субјективне одговорности.

Као и у поморском праву, институтом изузетих случајева, тако и у унутрашњој пловидби институтом посебних опасности предвиђена су одступања од основног начела, одговорности по принципу претпостављене кривице.

У ЗОПЛОВ-у⁹⁾ је предвиђено да бродар поморског брода не одговара за штету на терету за коју докаже да је настала због једног од изузетих случајева.

4. Члан 16. став 1. Конвенције CMNI,

5. Члан 50. Братиславских споразума из 1968.

6. Члан 18. став 1. Конвенције CMNI,

7. Јакаша, др Б., „Уџбеник пловидбеног права“, Загреб, 1979, стр.250.

8. Члан 50. Братиславских споразума из 1968. године,

9. Члан 595. ЗОПЛОВ,

То значи да је за поморску пловидбу предвиђен изузетак од начела одговорности по принципу претпостављене кривице.

У ЗОПЛОВ-у ¹⁰⁾ је предвиђено да бродар може ипак одговорати, ако му се докаже његова кривица или комерцијална кривица његових људи. Набројани су изузетни случајеви у којима су обухваћене најтипичније штете које могу настати на мору (то су: виша сила, мане брода, радње крцатеља и других лица, мере државних органа, штрајк и искључење с посла, спашавање, скретање с пута, природна својства и мане робе, недовољно паковање и означавање робе).

У унутрашњој пловидби су, међутим, предвиђени случајеви посебних опасности. У ЗОПЛОВ-у ¹¹⁾ је предвиђено да бродар унутрашње пловидбе не одговара за штету на терету, ако учини вероватним да је штета настала због: смештаја терета на палуби брода, ако је такав начин слагања уговорен и наведен у превозној исправи; помањкања или слабог стања амбалаже за терет који је по својој природи подложен растуру или општећењу, ако није или је лоше пакован; укрцавања од стране крцатеља или искрцавања од стране примаоца; превоза у пломбираном складишту брода, под условом да је складиште пломбирало крцатељ и да су пломбе неопштећене у часу предаје примаоцу; природе робе која је по својим својствима нарочито подложна општећењу, мањку или губитку а нарочито због лома, рђања, труљења, сушења, цурења, нормалног растура или деловања глодара; превоза живих животиња.

Бродар не може да се ослободи одговорности на основу ових случајева, ако корисник превоза докаже да штета није настала из разлога на које се бродар позива.

У ЗОПЛОВ-у је прихваћен институт посебних опасности за унутрашњу пловидбу, по узору на железничко и друмско право.

У овим гранама саобраћаја возар одговара по начину објективне одговорности, с могућношћу искључења одговорности у случају више силе, природних својства робе и дела односно пропуста корисника превоза.

Будући да је превозиоцу тешко да докаже узрочну везу између штете и једног од ових разлога, у железничком и друмском праву је прихваћено ослобођење од одговорности на основу института посебних опасности. Под посебним опасностима се подразумевају типичне штете, исто као што су то штете у поморству обухваћене институтом изузетних случајева.

У унутрашњој пловидби је у случају посебних опасности одговорност бродара за терет ублажена у односу на институт изузетних случајева, јер он не одговара, ако докаже да постоји један од случајева посебних опасности и учини вероватним да је штета могла настати и од једног од тих случајева. Бродар ће упркос доказу о вероватности одговорати ако противна страна обори ту претпоставку.¹²⁾

10. Члан 595. ЗОПЛОВ.

11. Члан 596. ЗОПЛОВ.

12. Члан 596. ЗОПЛОВ.

Постојање једног од случаја посебних опасности је лако доказати, а ни вероватноћа између њега и штете не представља тешкоћу, па из тога произилази да се бродар унутрашње пловидбе налази у бољем положају на основу института посебних опасности од бродара поморског брода код изузетних случајева, јер овај мора доказивати и узрочну везу између случаја и штете.

Ако се пође од тога да у начелу речни бродар одговара строжије од поморског бродара, а оваква одговорност је једним делом последица чињенице да се ризици који постоје у унутрашњој пловидби могу ставити на терет бродару тј. могуће је да се бродар од њих заштити, а и чињенице да је то правичније, јер се штите интереси пошиљаоца, онда би овај изузетак био само последица аналогне примене железничког и друмског права.

У Конвенцији CMNI усвојен је овај систем делом због тога што низ земаља регулише пловидбу унутрашњим водама по узору на железнички превоз. У Конвенцији CMNI¹³⁾ је такође предвиђен институт посебних опасности, а то значи да се бродар ослобађа одговорности када је губитак или оштећење последица посебних опасности. Наведене посебне опасности су исте као и у ЗОПЛОВ-у.

Братиславским споразумима¹⁴⁾ из 1968. године су, исто тако, предвиђени случајеви посебних опасности и то исти случајеви као у ЗОПЛОВ-у и у Конвенцији CMNI, изузев превоза живих животиња. Исто као и у Конвенцији CMNI и у ЗОПЛОВ-у, у Братиславским споразумима је предвиђено да у случају када бродар утврди да је губитак или оштећење могло бити проузроковано једном од наведених опасности, постоји претпоставка да то из тих опасности следи. Ималац права може доказати да штета није била у целини или делимично проузрокована једном од тих опасности.

У ЗОПЛОВ-у, Конвенцији CMNI и Братиславским споразумима из 1968. године, се не наводи виша сила као основ ослобођења од одговорности бродара.

У области речног транспорта законски прописи по правилу се не упуштају у набрајање случајева више силе. У југословенском праву, применом одредбе Закона о облигационим односима из 1978. године,¹⁵⁾ као допунског правила, у коме је предвиђено да бродар не одговара ако су губитак, оштећење, мањак и закашњење проузроковани радњом овлашћеног лица, својствима пошиљаоца и страним узроцима који се нису могли предвидети ни избећи или отклонити, допуњени су случајеви законског ослобођења бродара од одговорности.

У ЗОПЛОВ-у¹⁶⁾ је предвиђено да бродар одговара за свако оштећење, мањак или губитак терета који се прими на превоз од преузимања па до предаје као и за штету која је настала због закашњења у предаји терета.

У Конвенцији CMNI је такође предвиђено да бродар одговара за губитак или оштећење робе која настане између часа преузимања и часа предаје.¹⁷⁾

13. Члан 18. став 2, Конвенције CMNI,

14. Члан 50. став 2. Братиславских споразума из 1968.

15. Члан 671. Закона о облигационим односима из 1978.

16. Члан 589. ЗОПЛОВ,

Одговорност бродара за терет почиње да тече од тренутка преузимања терета, тј. од тренутка кад је бродар дошао у посредни или непосредни посед терета и траје за све време док се терет налази у његовом поседу, односно до тренутка предаје терета примаоцу тј. његовог изручења овлашћеном примаоцу.

Потребно је истаћи да у ЗОПЛОВ-у као ни у Конвенцији о уговору о превозу ствари у унутрашњој пловидби из 1959. године није дефинисан појам пријема односно предаје. По узору на Хамбуршка правила¹⁸⁾ могло би се рећи да је за преузимање односно предају битно стицање односно губитак поседа на роби од пошиљача на бродара и обрнуто.

У пловидбеном праву као и у транспортном праву уопште постоји принцип да се штете деле на штету на ствари, а то је умањена вредност ствари проузрокована мањком или оштећењем и на другу штету. У транспортном праву је принцип да превозилац надокнађује само штету на стварима, а другу штету само ако се ради о закашњењу.

У ЗОПЛОВ-у¹⁹⁾ је предвиђено да закашњење у предаји терета постоји, ако терет није предат примаоцу у уговореном року или, када тај рок није уговорен, ако терет није предат примаоцу у примереном року. Принцип претпостављене субјективне одговорности бродара се примењује и у случају одговорности због закашњења.

Штете због закашњења у превозу специфичне су природе и редовно су везане за промене на тржишту, као губитак тржишне цене робе, повећање трошкова ускладиштења, изгубљена добит која би се реализовала да је роба стигла на време.

У ЗОПЛОВ-у је предвиђено када постоји закашњење и утврђен је принцип претпостављене субјективне одговорности бродара. Међутим, у ЗОПЛОВ-у²⁰⁾ је предвиђено да, изузетно од правила по коме су одредбе о одговорности когентне природе с могућношћу да се уговором мењају, али само у корист примаоца или наручиоца, постоји могућност да се одредбе о одговорности за штете од закашњења могу уговором да мењају у корист бродара.

У Конвенцији CMNI је такође предвиђено²¹⁾ да бродар одговара за штету која следи из закаснеле предаје, уколико закашњење није проузроковано околностима које уредан возар не би могао отклонити. Предаја је закаснила, када роба није предата у уговореном року или ако рок предаје није уговорен када је стварно трајање превоза прешло, узевши у обзир околности, време које се разборито може признати уредном бродару. Одредбе Конвенције CMNI су когентне за обе уговорне стране, што значи да је ништава свака клаузула уговора којом се одступа од одредби ове конвенције, без обзира да ли је ово одступање у корист бродара или кори-

17. Члан 16. став 1. Конвенције CMNI.

18. Члан 4. Конвенције Уједињених нација о превозу робе морем из 1978.

19. Члан 591. ЗОПЛОВ.

20. Члан 615. ЗОПЛОВ.

21. Члан 16. став 1. Конвенције CMNI.

сника превоза. Изузетак је предвиђен у члану 22. у коме се говори о одговорности бродара за закашњење.

Право је сваке државе да ли ће признати пуноважност клаузула којом бродар отклања од себе одговорност за закашњење, изузев ако је последица његове квалификоване кривице или кривице његових људи.²²⁾

Исти се принципи о одговорности бродара за закашњење у предаји терета предвиђају и у ЗОПЛОВ-у и у Конвенцији CMNI²³⁾, што значи да је утврђено када постоји закашњење, да је основни принцип претпостављена субјективна одговорност бродара, али да постоји изузетак од когентности одредаба о одговорности бродара у том погледу да се уговорним клаузулама бродар може ставити у повољнији положај од оног који је законом предвиђен.

Општи принцип који важи у свим транспортним гранама је да возар одговара за сопствене радње као и за радње лица којима се у свом пословању служи.²⁴⁾

У ЗОПЛОВ-у је предвиђено да за радње и пропуштање заповедника брода и других чланова посаде брода и осталих лица која раде за бродара у оквиру вршења његових дужности, бродар одговара као и за своје радње и пропусте.

То значи да бродар одговара само за скривљена дела или пропусте посаде и заповедника, без обзира на сопствену кривицу. Исто тако одговоран је и за њихове нескривљене сопствене радње ако је за те радње односно пропусте он сам крив.

Да би бродар био одговоран за рад свог особља потребно је да они раде у оквиру својих овлашћења. Бродар одговара за сваку радњу односно пропуст чланова посаде брода, без обзира на то да ли су извршене односно пропуштене у служби или изван службе, али на броду. То произилази из чињенице да је члановима посаде брод, не само радно место, већ и простор на коме бораве изван службе.

У вези са одговорношћу бродара за радње особља којима се у свом пословању служи, поставља се питање које су то делатности посаде и заповедника. Посада може обављати две врсте делатности: наутичку и комерцијалну а у зависности од тога из које делатности је настала штета зависи и бродарева одговорност.

Под наутичком делатношћу се подразумева делатност која се односи на руковање бродом и на пловидбу (нпр. брига о одржавању пловидбене способности брода, одређивање пловидбене руте, придржавање правила о избегавању судара, пловидба у складу са правилима навигације).²⁵⁾ Под пловидбом се подразумева техничко управљање бродом у његовом кретању по води, којим руководи заповедник, а извршава га бродско особље.²⁶⁾

22. Јакаша, др Б., „Компаративни приказ одговорности возара за превоз робе у појединим гранама саобраћаја“, Загреб, Привреда и право, 1978, бр. 3. стр.17.

23. Члан 16. став 2. Конвенције CMNI,

24. Члан 593. ЗОПЛОВ,

25. Јакаша, др Б., „Уџбеник пловидбеног права“, Загреб, 1979, стр. 259.

26. Шпехар, др Ф., „Одговорност бродара с освртом на Хашка правила“, Загреб, 1939, стр. 178.

У руковање спада све што се тиче старања и одржавања брода (трупа, машина).²⁷⁾

Под комерцијалном делатношћу се подразумева она делатност која се односи на манипулисање теретом (укрцај, искрцај, слагање терета, предузимање мера за очување терета током превоза, као што су ветрење робе, премештај) и све оне радње које се искључиво односе на терет.²⁸⁾

Иако је појмовно разликовање ових делатности прилично једноставно, у пракси се често ове две радње преплићу, тако да је тешко разграничење између њих.

У поморском праву и праву унутрашње пловидбе су предвиђена различита решења. У поморском праву, је у ЗОПЛОВ-у,²⁹⁾ по узору на Међународну конвенцију о изједначавању неких правила о теретници из 1924. године, ово правило ублажено на тај начин да бродар поморског брода не одговара за наутичку грешку посаде, тј. за штете због радњи или пропуста заповедника брода и чланова посаде у пловидби и руковању бродом.

Наводе се разлози којим покушава да се оправда правило о неодговорности бродара за наутичка дела посаде. Сматра се да бродар не може да утиче на радње своје посаде, јер је заповедник у пословима сигурности независан од бродара³⁰⁾, тј. ради се о грешкама које настају у току путовања кад брод практично није у контроли бродара и препуштен је заповеднику и посади.

Мишљење је да се ради о традиционално толерисаној грешки посаде у поморству, која се сматра пропустом стручног расуђивања, а не искривљеном радњом бродске посаде.³¹⁾

Упркос што су наведени разлози тачни, они не оправдавају бродареву неодговорност за наутичку грешку. Слични разлози постоје и у другим гранама саобраћаја, па ипак није предвиђена неодговорност превозиоца.

Прави разлог оваквог решења је компромис између бродара и корисника, а покушаји да се ово становиште правно оправда нису имали успеха, јер се ради о решењу које се противи начелу уговорног права. Чињеница је да су и у Конвенцији Уједињених нација о превозу робе морем из 1978. године предвиђена правила о одговорности бродара за наутичку грешку посаде и заповедника.³²⁾

У ЗОПЛОВ-у³³⁾ се за унутрашњу пловидбу не прави разлика између одговорности за наутичку и комерцијалну делатност, односно бродар унутрашње пловидбе одговара за наутичку делатност својих људи за разлику од бродара поморске пловидбе. У току доношења ЗОПЛОВ-а из 1977. године, о одговорности бро-

27. Ibidem.

28. Ibidem.

29. Члан 593. став 2. ЗОПЛОВ,

30. Антонијевић, др З., „Одговорност транспортних предузећа по уговору о превозу робе“, Београд, 1958, стр.77.

31. Трајковић, др М., „Поморско право“, Београд, 1977, стр. 126.

32. Члан 5. Конвенције Уједињених нација о превозу робе морем,

33. Члан 593. став 1. ЗОПЛОВ,

дара за наугичку грешку појавила су се два супротна мишљења.³⁴⁾ По једном, потребно је прихватити решење као и у поморском праву, по коме се бродар ослобађа одговорности за наугичке грешке заповедника и посаде у жељи да се у што већој мери изједначе поморска и унутрашња пловидба. Осим тога, сматрало се да наши бродари не би требало да буду доведени у лошији положај у односу на стране бродаре које њихова законодавства ослобађају од одговорности за наугичку делатност посаде. Исто тако, као аргумент за овакав став је истицано да наугичка делатност посаде представља приближно једнаке ризике за поморског и речног бродара, па, ако је призната у поморском праву, требало би је прихватити и у унутрашњој пловидби.³⁵⁾ Као аргумент истицано је и да нека савремена законодавства (швајцарско и италијанско) признају неодговорност бродара унутрашње пловидбе за наугичку грешку. Исто тако, истицано је да је положај заповедника брода поморске и унутрашње пловидбе у овом погледу прилично изједначен, поготово развојем телекомуникације, па нема разлога за посебно нормирање одговорности бродара за наугичку грешку заповедника и посаде у поморској и унутрашњој пловидби.³⁶⁾

Међутим, без обзира на овакве ставове који су изнесени у време израде ЗОПЛОВ-а, заузето је друго становиште. Бродар унутрашње пловидбе се не ослобађа од одговорности за наугичку грешку посаде и заповедника, супротно решењу за поморску пловидбу.

У Конвенцији CMNI (Члан 17. став 1.) је, такође, као и у нашем ЗОПЛОВ-у, предвиђена одговорност бродара за наугичку грешку посаде. У оквиру проблема одговорности бродара за радње лица којима се у свом пословању служи, важно је питање одговорности бродара за штету проузроковану пожаром. У Конвенцији CMNI, нема посебних одредби о искључењу одговорности бродара за пожар, односно да би за та дела посаде био ослобођен одговорности.

У ЗОПЛОВ-у се такође не предвиђа пожар као разлог за ослобађање бродара унутрашње пловидбе од одговорности, за разлику од правила предвиђеног за поморску пловидбу, по коме за штету која је терету на броду проузрокована пожаром бродар поморског брода одговара само ако се докаже да је пожар скривио својом радњом или пропуштањем.³⁷⁾ Овај разлог за ослобађање бродара поморског брода унет је из два разлога. Прво, сваки пожар на броду, у крајњој линији, угрожава сам брод, што значи да делатност посаде која је довела до пожара спада у њену наугичку делатност за коју бродар по нашем праву не одговара, уколико није лично крив. Друго, посебан третман бродареве одговорности за пожар оправдава се чињеницом да узрок пожара не мора лежати само на броду, него и на тере-

34. Образложење Нацрта закона о поморској и унутрашњој пловидби, Београд, 1974, стр.685.

35. Антонијевић, др З., „Одговорност транспортних предузећа по уговору о превозу“, Београд, 1958, стр. 95.

36. Брајковић, др В., „Кодификација поморског права с обзиром на унутрашњу пловидбу, Зборник за поморско право“, Загреб, 1957, стр.13.

37. Члан 594. ЗОПЛОВ.

ту.³⁸⁾ Чињеница је да су прописи о одговорности бродара унутрашње пловидбе, када се разликују од прописа поморског права, у нашем праву за бродара строжији. Бродар се не ослобађа одговорности за наутичку грешку, за пожар, изузетак једино чине случајеви посебних опасности који су повољнији за бродара унутрашње пловидбе од изузетних случајева у поморском праву.

По нашем мишљењу, строжија одговорност се захтева због мањих ризика на рекама. Углавном се ризици на рекама могу ставити на терет бродару, јер он има могућности да се заштити од тих ризика.

Међутим, немају утицаја само ризици опасности, који су већи у поморству, на одређивање одговорности бродара. Поморско право је најстарија грана, па је низ правних института стварано у време кад су бродари могли наметати своју вољу.

Тек новије међународне конвенције изражавају више равнотежу интереса између бродара и пошиљаоца.

**Mr Mirjana Knežević,
Faculty of Economy, Kragujevac**

The Responsibility of the Members of the Shipping Trade according to the Shipping Contract in Inland Navigation (Convention CMNI)

Summary

The main principle of responsibility of the members of the shipping trade is supposed subjective responsibility, so that the member is not responsible for damaging, deficit or loss of freight or for damages due to delay in freight sale, if he proves that it was not possible to prevent or eliminate their cause even by attention of shipshape member of the shipping trade. It is predicted to be some deviations from such a principle by the institute of special dangers. The basic principle of transport right implying that the carrier is responsible for his own actions as well as actions of other persons connected with his business, is being alleviated in our law, so the member of the shipping trade in inland navigation is not free of the responsibility for nautical mistake of the crew and captain. This area of transportation in inland navigation has not been unified yet, so the Convention CMNI becomes more important as the first act, which regulates the shipping contract in unique way.

Key words: *shipping contract in inland navigation, responsibility of the members of the shipping trade, convention CMNI*

38. Грабовац, др И., „Конвенција Уједињених нација о превозу робе морем“, 1978.