Мр Александар Тимотијевић
Покрајински секретаријат за здравство
и социјалну политику, Нови Сад

Оправдано скретање брода с уговореног пута приликом извршења уговора о превозу ствари морем

Резиме

Код примене права о скретању брода с уговореног пута основно је одредити у сваком конкретном случају које скретање брода је било разумно, па према томе и дозвољено, а које не. Поморска пракса је створила, и у уговору о превозу ствари морем увела, читав низ клаузула које бродару изричито дају право да скреће с уговореног пута у одређеним ситуацијама, чиме се настоји што је више могуће да се поједини конкретни случајеви учине предметом нагодбе међу уговорним странама, што у крајњој линији треба да води сужавању броја случајева у којима ће се о скретању брода с пута одлучивати на основу оцене о оправданости таквог скретања.

***Кључне речи**: Привредно право, поморско право, уговор о превозу ствари морем.*

Питање пута којим ће се обавити превоз веома је важно у поморском праву, како због трајања пловидбе, тако и због опасности које нису једнаке на свим пловидбеним правцима (на пример, због морских струја, ветрова, подводних спрудова, ледених брегова и сл.). Због тога је скретање са уговореног или уобичајеног пута дозвољено само у оним случајевима када је то неопходно. Обавеза бродара се из-

међу осталог састоји и у томе да превоз изврши директно, без некорисних скретања.[1)]

Према чл. 4. тач. 4. Бриселске конвенције о изједначавању неких правила о ограничењу одговорности поморских бродовласника "свако скретање са циљем спасавања или покушаја спасавања људских живота или имовине на мору, или свако разумно скретање неће се сматрати као изигравање или прекршај Конвенције или уговора о превозу и бродар неће бити одговоран за било какву штету или губитак који отуда настане".

У нашем Закону о поморској и унутрашњој пловидби, ово питање регулисано је чл. 595. тач. 7.

Примена права о скретању брода с уговореног пута онда када се ради о спасавању људских живота или имовине на мору прилично је једноставна и ту нема посебних проблема, сем можда што одмах треба нагласити да у државама које су у своје унутрашње законодавство директно пренеле правни режим Конвенције и тиме примену свога права ограничиле само на превозе када је издата теретница, када теретнице нема не долази до примене тога права, већ се примењују општа правила поморског права, односно правила грађанског права, а која са своје стране имају, по правилу, оштрији став у односу на скретање брода с уговореног пута и дозвољавају га само у случају спасавања људских живота, а за све остале случајеве, укључујући ту и спасавање имовине на мору, дозвољеност скретања просуђује са становишта да ли је такво скретање било разумно, односно оправдано или не.[2)]

Проблем скретања с уговореног пута компликује се, међутим, када треба одредити у сваком конкретном случају које скретање брода је било разумно, па према томе и дозвољено, а које не. Када ово кажемо, онда имамо на уму да је поморска пракса створила, и у уговору о превозу ствари морем увела, читав низ клаузула које бродару изричито дају право да скреће с уговореног пута у одређеним ситуацијама, чиме се настоји што је више могуће да се поједини конкретни случајеви учине предметом нагодбе међу уговорним странама, што у крајњој линији треба да води сужавању броја случајева у којима ће се о скретању брода с пута одлучивати на основу оцене о оправданости таквог скретања.

Због изложеног, занимљиво је указати на поједине од ових клаузула и утврдити колико су оне пуноважне, односно дозвољене, како у систему Бриселске конвенције, тако и у законодавствима појединих земаља, па и по нашем праву.

Међутим, пре него што то учинимо, потребно је осврнути се на сам појам скретања брода с уговореног пута, односно утврдити када се сматра да је брод извршио девијацију.

Бриселска конвенција и закони појединих земаља о томе не садрже изричите одредбе, али ипак увек се прећутно подразумева да брод треба да своје путовање изврши уобичајеним и разумним путем, без њеног неоправданог напуштања и без неразумног закашњења.[3)]

1. Carver – Carriage of Good by Sea, VII ed., 1925, стр. 393.
2. Scruton - Charterparties and Bills of Lading, 16th edition, London, 1955, стр. 296.

Ако је уговором специјално прецизиран превозни пут, онда је бродар у сваком случају дужан да га се придржава. Ако, пак, то није случај, онда ће брод бити дужан да плови географским или уобичајеним путем у конкретном случају. Географски или уобичајени пут најчешће се међусобно поклапају, али то не мора увек бити случај. Превозни пут се може сматрати уобичајеним и ако је његово усвајање новијег датума.[4)] У сваком од наведених случајева, сматра се да се брод придржава уговореног пута, без обзира што он уговором није изричито уговорен.

До скретања брода с уговореног пута долази у оним случајевима када брод напушта уобичајени, односно географски, односно уговорени пут. Нема скретања с пута ако брод не напушта било уобичајени или уговорени пут, без обзира на то како такав заобилазни пут може бити.[5)]

С тим у вези истиче се да треба разликовати појам девијације од "измене путовања" (change of voyage). Према одлуци у спору Renton v. Palmyra из 1955. године потврђеној од Куће лордова 1956. године, ако брод који је спречен због штрајка не стигне у искрцајну луку одређеној уговором, проследи до следеће луке искрцаја сагласно клаузули у теретници, онда се у таквом случају не ради о скретању с пута, већ само о "измени пута".[6)]

Пошто смо утврдили могуће случајеве скретања брода с уговореног пута, сада је потребно да приступимо разграничењу дозвољених случајева скретања од оних који то нису, јер само неоправдана и неразумна скретања брода с уговореног пута чине правни појам девијације.

По Бриселској конвенцији и нашем ЗПУП, као што смо истакли, скретање брода с уговореног пута сматра се дозвољеним када се ради о спасавању људских живота или имовине на мору, као и у свим оним случајевима када такво скретање буде оцењено као разумно, односно оправдано. Скретање мотивисано спасавањем људских живота и имовине на мору дозвољено је у сваком случају, али је ограничено границама нужности сваког појединог случаја и иза тога се не би смело протезати.[7)] Дакле, у крајњој линији и скретање с уговореног пута ради спасавања људских живота и имовине на мору мора бити учињено на разуман начин и трајати само онолико колико је то нужно и оправдано.

Ван случајева скретања ради спасавања људи и имовине, бродови најчешће скрећу у поједине луке на њиховом путу и ван тога пута да би искрцали или укрцали терет, извршили снабдевање и попуњавање брода горивом, мазивом, водом, храном или посадом, укрцали или искрцали због болести или неких других разлога члана посаде, путника или неко друго лице, извршили одређене поправке на

3. Scruton, op.cit., стр. 259.
4. Scruton, op.cit., стр. 259.
5. Knauth A.W. – The American Law of Ocean Bills of Lading, 4. ed., Baltimore, 1953, стр. 254.
6. Dor Stephane - Bill of Lading Clauses and the International Convention of Brussels 1924 (Hague rules) – Study in Comparative Law, London, 1960, стр. 45.
7. Colinvaux Raoul – Carver's Carriage by Sea, 12. edition, London, 1971., стр. 199. Према Colinvaux-у, брод који је одсукао насукани брод и теглио га до сигурне луке, не мора да га тегли и даље, ако и та лука постане опасна. Даље тегљење могу преузети и тегљачи.

броду или да би се привремено склонили од невремена. У свим предњим случајевима, ако и када до њих дође, треба дати одговор на питање да ли је односно скретање с уговореног пута било оправдани или не.

Бродари ово питање нерадо остављају отвореним на решавању судовима у евентуалном спору, већ радије у уговоре о превозу и теретнице уносе клаузуле којима унапред за себе уговарају право да у одређеним случајевима скрећу с уговореног пута. У том смислу, уговори о превозу садрже, углавном, две врсте клаузула. Једне, којима бродари себи општом формулацијом прибављају право да скрећу у луке које су на или изван уговорног пута, и друге, којима таксативно набрајају луке у које брод на свом путу може пристати.

Прва врста клаузула била би пуноважна у односу на "успутне луке", док би давање могућности пристајања у луке изван уговорног пута било у супротности са строгим законским прописима.[8)] Истоветно тумачење тих клаузула даје се у енглеском праву и по одредбама common law-a.[9)]

Другу, пак, групу клаузула треба сматати правно ваљаним,[10)] па њихово уношење у теретнице и уговоре о превозу препоручују и P&I клубови. По нашем мишљењу, ипак и поименично набројане луке морале би бити у нормалним границама превозног пута, јер би очигледно одређивање лука изван таквих граница могло бити третирано као "неразумно скретање" и тиме противно правном режиму Бриселске конвенције.[11)] Ипак, у оваквим ситуацијама могло би се заузети и становиште да је бродар таквом клаузулом посебно уговорио превозни пут.

Када је дошло до издавања теретнице, онда је потребно водити рачуна и о потребама њеног савесног имаоца, који се појављује у функцији примаоца терета, те уношењем клаузула о скретању с уговорног пута не би било дозвољено погоршавати његов правни положај у односу на положај који има према одредбама Бриселске конвенције.[12)]

Клаузула у уговорима о превозу и теретницама која даје право бродару да скреће у луке ван уобичајеног пута, не даје му право да скреће у луке ван уобичајеног пута за конкретно путовање, па и за случај да су употребљене речи у буквалном смислу тако конструисане да би могле давати слободу за скретање у луке изван географског пута.[13)]

Коначно, у оквиру права да се скреће у успутне луке, увек треба водити рачуна за сваки конкретан случај да ли је одређена лука "успутна" или то није. Ово је фактичко питање и на њега се мора одговорити зависно од свих околности сваког конкретног случаја. Према Scrutton-y,[14)] од одлучног су значаја следеће околно-

8. Dor Stephane, op.cit., стр. 44 и даље.
9. Scruton, op.cit., стр. 300 и даље.
10. Dor Stephane, op.cit., стр. 43.
11. Шпехар Милан – Одговорност бродара с освртом и на Хашка правила, Загреб, 1939, стр. 182.
12. Шпехар Милан, op.cit., стр. 183.
13. Scruton, op.cit., стр. 301.
14. Scruton, op.cit., стр. 301.

сти: а) класа и величина брода; б) природа путовања; ц) редовни и уобичајени правац; д) редовне и уобичајене луке скретања; е) природа и позиција луке у питању.

Независно од клаузула неодговорности које се скоро редовно уносе у уговор о превозу, до скретања с уговорног пута може доћи услед изузетних и изваредних околности, па се онда поставља питање оправданости таквог скретања. Наиме, изванредне и изузетне околности, уопште говорећи, могу настати на страни брода или на страни терета, или на страни брода и терета одједном, а могу бити и такве природе да не угрожавају ни брод ни терет, а да ипак услед њиховог настанка дође до скретања брода с уговорног пута. Неспорно је да када се брод или брод и терет суоче са једном непосредном опасношћу, да је заповедник брода не само овлашћен, већ и дужан да брод скрене с уговорног пута како би такву опасност избегао. То су увек оправдани случајеви, као што су: опасности мора, политички догађаји и други догађаји који по својој природи чине вишу силу. Посебно ако услед деловања ових опасности брод претрпи извесна оштећења, он може отићи и у даљу луку, ако се оправдано очекује да ће у њој оправке бити брже извршене.[15)]

Оно што је унеколико спорно у горњим случајевима, јесте питање интереса уговорних страна. С тим у вези треба истаћи да по схватању правне теорије и судске праксе појединих земаља, скретање учињено са уговореног, географског и уобичајеног пута у искључивом интересу само једне уговорне стране сматра се неразумним скретањем. Право САД конструише правну претпоставку у односу на девијацију у сврху укрцавања и искрцавања терета или путника и таква скретања посматра "prima facie" као неоправдана.[16)]

У сваком случају, да би се донела одлука о разумности (оправданости) одређеног скретања с уговорног пута потребно је, поред свих околности случаја, узети у обзир и интересе свих странака заинтересованих у одређеном поморском подухвату. При томе, појам разумног, односно оправданог треба ценити са становишта оправданих интереса свих странака, а не само једне од њих, а одсуство елемената заједничког интереса могло би бити један важан показатељ за постојање девијације, мада при томе не мора бити одлучујући.[17)] Најприхватљивији одговор на ово деликатно питање чини нам се да можемо дати цитирајући мишљење Лорда Аткина изнето у спору Stag Line, Ltd. v. Foscolo, Mango&Co, Ltd (1931):[18)]

"Девијација може бити, и често ће бити, проузрокована случајним околностима које уговорне стране никада нису имале у виду, и може бити оправдана иако учињена само у интересу брода или само у интересу терета, или ни у чијем директном интересу, као нпр. када је присутност путника или члана посаде била хитно захтевана после почетка путовања из разлога виших националних интереса, или када је неко лице на броду бегунац од правде и постоје хитни разлози за његовим изручењем. Прави одговор чини се да би био одговор на питање какво би скрета-

15. Bartle Ronald – Introduction to Shipping Law, 2. edition, London, 1963, стр. 93 и 94.
16. Astle W. E. – Shipowner's Cargo Liabilities and Immunities, London, 1967, стр. 306.
17. Colinvaux Raoul, op.cit., стр 200.
18. Ivamy E.R.H. – Payne's Carriage of goods by sea, London, 1968, стр. 56.

ње с уговореног пута могло разумно лице под чијом је контролом путовање у том тренутку учинити, имајући у виду све релевантне околности које су постојале у том моменту, укључујући услове уговора и интересе свих заинтересованих страна, али без обавезе да узме интересе било које од странака као одлучујуће."

У наставку наших разматрања о праву бродара да скреће с уговорног пута и клаузулама неодговорности у вези са тим бродом, разматраћемо последице до којих долази ако се такво скретање покаже као неоправдано и то: опште последице и последице за случај неспособности брода за пловидбу, претрпљених опасности мора и права на возарину.

Када бродар не успе да оправда одређено скретање са уговореног пута извршено у току одређеног путовања, поставља се одмах питање какве су по њега последице таквог неоправданог скретања (девијације). Редовно ће услед девијације брода у току путовања доћи до закашњења у испоруци терета примаоцу у луци одредишта. Поред закашњења, које је редовна последица скретања брода с уговорног пута, услед таквог скретања за власнике терета могу настати и друге штетне последице које се могу огледати и у оштећењу или губитку терета. Све ове штете, у начелу, с обзиром на утврђено неоправдано скретање, сматрају се скривљене, па је бродар за њих одговоран и дужан да их накнади.

Дејство штетних последица које погађају бродара услед девијације, различито је у разним правима.

У англо-америчком праву, последице које проистичу за бродара из чињенице постојања девијације су крајње ригорозне. Девијација по праву тих земаља има за последицу престанак важности уговора о превозу, тиме што се даје право власницима терета да се определе, ако то желе, за одржавање уговора на снази. Из оваквe правне ситуације логично следи да бродар неће бити заштићен клаузулама из теретнице, а нити бенефициран режимом Бриселске конвенције. Супротно, он ће бити обавезан да власницима терета надокнади сву штету, изузев ако не успе доказати да је настала штета последица више силе или природних мана терета, или пак да би иста штета за власнике терета настала и у случају да није дошло до неоправданог скретања брода с уговорног пута.[19)] Посебно треба истаћи да у предњим случајевима бродар губи право да се користи ограничењем одговорности по јединици, односно колету, на које има право по одредбама Бриселске конвенције.

Француско право полази од једног од главних принципа установљених Бриселском конвенцијом, а који разликује пропусте и грешке заповедника и бродске посаде у навигацији и руковању бродом, од његових комерцијалних грешака, односно грешака у руковању теретом. На основу оваквог разликовања, француско право не чини бродара одговорним за девијацију која настане као резултат искључиве грешке заповедника и бродске посаде и навигацији и руковању бродом. Међутим, у пракси су ово ређи случајеви, јер данас заповедник брода скоро увек скреће са уговореног пута по налогу и са знањем бродара.[20)]

19. Scrutton, op.cit., стр. 297; Dor Stephane, op.cit., стр 49; Bartle Ronald, op.cit., стр. 98.
20. Dor Stephane, op.cit., стр. 50.

Брод који је неоправдано скретао с уговореног пута, излаже се ризику да изгуби право на уговорену возарину. Ово је логична последица схватања да услед девијације престаје међу странкама уговор о превозу. Ипак, ако терет стигне на одредиште и прималац га преузме, сматра се да се возарина мора платити бродару на основу правила "quantum meruit". Међутим, принцип плаћања на основу quantum meruit-а значи обавезу накнаде стварне вредности учињене услуге од стране бродара у моменту изручења терета примаоца, а ако је у међувремену на тржишту бродског простора дошло до пада висине возарине, прималац ће дуговати само ту нижу возарину.[21)]

Девијација, исто тако, искључује могућност да се бродар користи ослобођењем од одговорности за штете које проистичу из "опасности мора", а на шта му Бриселска конвенција иначе даје право.[22)]

Закључујући горња разматрања о праву брода да скреће с уговорног пута и последицама таквог скретања када је оно неоправдано, треба додати да на страни бродара не долази до штетних последица девијације, односно да девијације нема ако је скретање с уговорног пута последица погрешне процене и заблуде у односу на избор пута,[23)] или, пак, ако је до скретања дошло услед неспособности брода за пловидбу која је настала након отпочињања путовања.[24)]

На крају, свакако треба истаћи да посебан интерес у овој материји изазива и питање накнаде евентуалне штете крцатељима чији је терет оштећен приликом скретања и пружања помоћи на мору, а посебно полазећи од чињенице да када се ради о спасавању имовине на мору, бродари имају право на награду. И поред постојања супротних гледишта, већина правних писаца сматра да оштећеним крцатељима треба дати право да се по основу неоснованог обогаћења регресирају према бродару, који се остварењем права на награду обогатио.[25)]

21. Scrutton, op.cit., стр. 298.
22. Colinvaux Raoul, op.cit., стр 200.
23. Scrutton, op.cit., стр. 296.
24. Bartle Ronald, op.cit., стр. 94.
25. Chavaudret Jacqueline – La responsabilite du transporteur maritime d' apres la loi du 2 avril 1936., Paris, 1939, стр. 55-57.

Mr Aleksandar Timotijević. LL.M.
Provincial Secretariat for Health and Social Services, Novi Sad

JUSTIFIED SHIP TURN FROM THE AGREED JURNEY REFERING TO EXECUTION OF CONTRACT ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Summary

According to marine law about ship turn from adreed jurney basic thing is to appoint in every case which turn would be reasonable and therefore justified, and which one is not as well. In this metter, marine practise has established huge number of clauses which gives shipping agent autorization and power to make turn from dispite the agreed jurney in some situations, and on the other hand to make this situations object of agreement between two parties, which eventually will lead to nerrowing the number of cases in terms of ship turn from agreed jurney and decision based on shipping agent evaulation about justification of that turn.

***Key words**: Commercial law, Maritime Law, Agreement on the transport of goods by sea*