

др *Владимир САВКОВИЋ*
доцент Правног факултета Универзитета Црне Горе

РЕЖИМ ОДГОВОРНОСТИ БРОДАРА ЗА ГУБИТАК, ОШТЕЋЕЊЕ ИЛИ КАШЊЕЊЕ У ИСПОРУЦИ РОБЕ У КОНВЕНЦИЈИ УЈЕДИЊЕНИХ НАЦИЈА О МЕЂУНАРОДНОМ ПРЕВОЗУ РОБЕ У ЦЈЕЛИНИ ИЛИ ДЈЕЛИМИЧНО МОРСКИМ ПУТЕМ

Резиме

Након читаве деценије преговора, 11. децембра 2008. године усвојен је од стране Генералне скупштинине Уједињених нација финални текст Конвенције о уговорима о међународном превозу роба дјелимично или у цјелини морским путем. Овај међународни правни инструмент, како је наглашено и у самом тексту Резолуције Генералне скупштинине УН-а чије је усвајање претходило изласавању Конвенције, његови творци су осмислили као начин да превазиђу недостатак униформности postoјеће регулаторног оквира за међународни транспорт робе морем, односно чињеницу да исти није угодљив са савременом транспортном праксом, која данас укључује контейнеризацију, организацију превоза на принцип „од врата до врата“ и употребу електронских транспортних докумената. Ипак, примарни предмет овим радом учињене анализе није био сагледавање шанси за стицање на снагу ове Конвенције, па ни шанси за њен успјех на плану унификације међународног транспорта робе морем. Овдје је, наиме, учињен покушај да се у најбитнијим цртама сагледа и изложи Конвенцијом установљени систем одговорности бродара за губитак, оштећење или кашњење у испоруци робе, прије свега, евидентне новине које би у том погледу Конвенција могла донијети.

Кључне речи: бродар, уговор о превозу робе, штења, основ одговорности.

I Уводна разматрања

Иако је превоз робе морским путем, историјски посматрано, први облик транспорта са израженом међународном компонентом, иако је и даље ријеч о економски најзначајнијем виду међународног превоза роба, данас исти, захваљујући вјековној борби за боље уговорне позиције између бродара и корисника, тј. наручилаца превоза, још увијек карактерише незадовољавајући степен хармонизованости националних правних оквира. Очекивано, најпроблематичнији сегмент постојећих националних оквира и међународних правних инструмената у том смислу је управо дио којим се прописује режим одговорности бродара за губитак, оштећење или кашњење у испоруци робе. Наиме, борба за повољнију правну позицију између бродара, на једној страни, односно наручилаца, корисника превоза, на другој страни, посебно од друге половине 19. вијека,¹ не само да није престајала, већ је добијала на свом интензитету. У периоду који обухвата другу половину 19. и значајан дио прве половине 20. вијека, наслањајући се на принцип слободе уговарања, удружења бродара су успјела да стекну и одрже повлашћену правну позицију у уговорним односима са корисницима својих услуга. Наиме, тадашњи уговори, односно теретнице издате на бази закључених уговора садржале су бројне клаузуле којима је лимитирана висина одговорности, укидани поједини основи, а у одређеним случајевима и унапријед ослобађан бродар од било какве одговорности. Приликом уговарања оваквих услова бродарима су на руку ишле и друге околности, прије свих, монополски положај њихових удружења, као и либерално тумачење принципа слободе уговарања, посебно од стране европских судова.² Међутим,

1 У другој половини 19. вијека биљежимо прве значајније организоване покушаје бродара чији бродови саобраћају на кључним поморским путевима тог времена да у оквиру својих *ad hoc* удружења успоставе јединствене услове превоза на тим линијама и на тај начин стекну повољнију правну позицију у типским уговорима који су представљали нормативни изражај договорених услова превоза. У том смислу неке од најпознатијих су Калкута конференција и Трансатланска конференција из 1875. и 1868. године (види: Jose Angelo, Estrella Faria, „Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules“, *Texas International Law Journal*, прољеће 2009. године, стр. 278-280) Наравно, у очекиваном одговору на овакве акције, велике компаније које су користиле услуге превоза стимулисале су и подржавале оне превознике који нијесу, из разноразних разлога, били спремни учествовати у раду тих конференција, чиме су међусобни односи већине превозилаца и картела великих компанија, које су се налазиле у улози наручилаца превоза, додатно заоштравали.

2 За разлику од европских судова, односно законодавних власти тог доба, под притиском бројних извозних компанија, па и саме судске праксе те државе, Конгрес САД-а је 1883. године усвојио Поморски законик (*Harter Act*), федерални закон којим је установљен минимум одговорности бродара код уговора о превозу робе

временом су отпори оваквој пракси уговарања били све јачи. Посебно у земљама, односно на територијама које су представљале значајне сировинске базе тог времена.³ Увидјевши, након Првог свјетског рата, да се неће још дуго моћи опирати оправданим захтјевима за ублажавањем њиховог монополског положаја, утицајни британски бродовласници су сами преузели иницијативу на плану глобалног рјешавања овог питања, покушавајући да контролом самог процеса и у датим околностима задрже за себе најбољи могући третман. Резултат ових дешавања је усвајање под окриљем Међународног поморског комитета (*Comitee Maritime International – CMI*), на дипломатској конференцији у Бриселу, 1924. године, Међународне конвенције о изједначавању неких правила о теретници (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*, у даљем тексту: Бриселска конвенција).⁴

Иако је Бриселском конвенцијом у значајној мјери ограничена могућност бродарима да избјегавају одговорност у погледу сигурности терета и времена испоруке код уговора о превозу робе морем, неспорна је чињеница да је успостављени режим одговорности бродара за губитак, оштећење или закашњење у испоруци терета још увијек фаворизовао бродаре, а не кориснике њихових услуга. Ипак, захваљујући томе што га је до пред сам почетак Другог свјетског рата прихватио, тј. потписао и ратификовао највећи број поморски значајних држава свијета, овај правни инструмент постигао је свој основни циљ, а то је значајан степен уједначености правила о одговорности бродара код уговора о међународном превозу робе, макар у том тренутку развоја међународног поморског транспорта роба.

Убрзани индустријски развој након Другог свјетског рата довео је до читавог низа промјена у функционисању поморског превоза и у поморској индустрији уопште. Иако није била једина, кључна промјена у смислу стварања потребе за осавремењавањем постојећег текста Бри-

морем који је укључивао америчке луке. Тим је прописом направљена релативна равнотежа између интереса корисника превоза, на једној, те организатора тог превоза, на другој страни. Коначно, значај овог прописа је и тај што је утро пут, истина, знатно касније, другим сличним законима, као и међународним правним инструментима усвојеним у првој половини 20. вијека, који су представљали прве покушаје рјешавања овог питања на глобалном плану.

3 Под термином „територије“ подразумијевамо земље које данас, не укључујући Велику Британију, највећу поморску силу тога доба, чине земље Комонвелта.

4 Бриселска конвенција усвојила највећи број рјешења тзв. „Хашких правила“, која никада нијесу широко прихваћена, а која су донијета под окриљем Удружења за међународно право са сједиштем у Хагу 1921. године. То је и разлог због којег се и Бриселска конвенција неријетко у литератури означава термином „Хашка правила“. Више: Пејовић Часлав, *Превозне исправе у поморској иловидби*, Цетиње, 1992, стр. 27–30.

селске конвенције о теретници била је увођење и интензиван развој контејнерског превоза роба, истина, не само у воденом, већ и друмском, жељезничком и превозу роба ваздушним путем. Наиме, користећи се том Конвенцијом успостављеним системом ограничења одговорности бродара по јединици терета за потребе утврђивања висине евентуалне одговорности, бродари су редовно третирали контејнер, у који су могле стати велике количине робе, неријетко и десетине ранијих јединица превоза, управо као самосталну јединицу превоза, доводећи на тај начин кориснике својих услуга у крајње неравноправан уговорни положај. Увидјевши овај и друге недостатке Бриселске Конвенције о теретници, земље чланице, поново у оквиру Међународног поморског комитета, усвојиле су на Дипломатској конференцији у Бриселу, 1968. године, Протокол о измјенама Међународне конвенције о изједначавању неких правила о теретници (*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*, у даљем тексту: Хашко-Визбијска правила).⁵ Овај правни инструмент није у старту доживио исти успјех као и Бриселска конвенција чији је текст требало да измијени, па је на снагу ступио тек 1977. године када га је ратификовала десета држава, с тим што га је до данас, ипак, ратификовало тридесетак држава, потписница Бриселске конвенције.

Хашко-Визбијска правила нијесу задовољила апетите држава у развоју. Иста су посматрана као израз наставка политике доминације старих поморских сила, оличене у Бриселској конвенцији. Политички притисак у то вријеме добро организованих држава у развоју каналисан је кроз механизме њима најприступачнијег међународног форума, Организације Уједињених нација, тј. Конференције Уједињених нација за трговину и развој (*United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD*). Увидјевши снагу уједињених земаља у развоју на једној страни, као и свој интерес да учешћем у самом процесу преговарања и писања нових прописа утичу на то да се смањи број радикалних рјешења, на другој страни, старе поморске силе, тј. развијене западне државе узеле су учешћа у писању нове Конвенције под окриљем тада новоформиране Комисије Уједињених нација за међународно трговачко право (*United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL*). Након дугогодишњих преговора, као резултат истих, на Дипломатској конференцији у Хамбургу, 1978. године, усвојена је Конвенција о превозу робе морем, познатија под називом Хамбуршка правила. Ова Конвенција, иако је у њеној изради, поред бројних земаља у развоју,

5 Данас се измијењени текст Бриселске Конвенције о теретници најчешће назива Хашко-Визбијским правилима, а за сам назив је заслужна чињеница да су кључне измјене Бриселске Конвенције о теретници озваничене овим Протоколом договорене, тј. усаглашене у Визбију, градићу у Шкотској.

учествовао и највећи број тадашњих и садашњих поморских трговачких сила, међутим, на снагу је ступила тек 1992. године и данас је ратификована од стране 34 државе чланице, од којих су већина некадашње „земље трећег свијета“,⁶ које нијесу потписнице Хашко-Визбијских правила. Разлог томе је што се на ову Конвенцију од стране развијених индустријских земаља од почетка гледало као на радикалан корак, који није довео до изједначавања позиција, већ је положај бродара учинио неравноправним у односу на положај друге уговорне стране, наручиоца превоза. Стога је њихово учешће у изради и усвајању Хамбуршких правила, како је већ речено, имало за циљ само то да текст буде што мање радикалан, а не да исти и у њиховим законодавствима замијени правни режим превоза робе морем успостављен Хашко-Визбијским правилима.

У кратким цртама описан слијед догађаја на плану развоја међународних инструмената регулисања превоза робе морем условио је то да се крајем 20. и почетком 21. вијека национални регулаторни оквири превоза роба морским путем карактеришу најмањим степеном усаглашености, од свих који регулишу различите гране превоза. Коначно, то је учинило неспорним и потребу за усвајањем новог, најшире прихваћеног инструмента који би овај проблем ријешило у скорој будућности. Када се, при том, има у виду и неопходност уподобљавања постојећих међународних правних инструмената и националних регулаторних оквира са новонасталим околностима изазваним развојем и снажном експанзијом мултимодалног транспорта, те са све јачим упливом савремених електронских технологија у међународни правни промет уопште, постаје јасније зашто је и како, 2009. године, дошло до настанка и усвајања Конвенције Уједињених нација о уговорима о међународном превозу роба дјелимично или у цјелини морским путем, познатије под називом „Ротердамска правила“ (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, у даљем тексту: Конвенција).⁷ Управо ће анализа овог правног инструмента,

6 Тешко да би данас, након свих догађања у посљедње двије деценије, без извјесне ограде, могли прихватити глобалну подјелу држава која је изњедрила термин „земље трећег свијета“, као заједнички назив за неразвијене државе које су представљале економске колоније развијеног запада. Блока социјалистичких држава више нема, а неке од кључних држава које су прије у другој половини 20. вијека носиле епитет „земља трећег свијета“, попут Бразила и Индије, данас су глобални економски цинови.

7 Након читаве деценије преговора, финални текст Конвенције о уговорима о међународном превозу роба дјелимично или у цјелини морским путем усвојен је 11. децембра 2008. године од стране Генералне скупштине Уједињених нација. Конвенцију су, до овог тренутка, потписале 23 државе чланице УН-а, а ратификовала ју је једино Шпанија. Конвенција ће ступити на снагу годину дана од

прије свега, у дијелу који се односи на постављени систем одговорности бродара за губитак, оштећење или закашњење у испоруци терета, бити предмет наших даљих разматрања.

II Одговорност бродара за губитак, оштећење или кашњење у испоруци робе

Прије него се окренемо анализи појединих одредаба у склопу Конвенцијом успостављеног система одговорности бродара и других превозилаца у склопу уговорене превозне релације,⁸ у циљу сагледавања значаја и суштинског утицаја тих одредаба на правну позицију лица код уговора о превозу робе морем, потребно је осврнути се и на поље примјене ове Конвенције. Иако је конкретан режим одговорности превасходан предмет нашег интересовања, у ширем смислу, поред одредаба које регулишу непосредне основе одговорности или ослобађања од исте, природу и лимит одговорности бродара, односно превозиоца, дио истог су и одредбе које прецизирају поље његове примјене, тј. код којих правних односа се исти има примјењивати. Коначно, ријеч је и о једном од најинтригантнијих питања која се у најширој стручној јавности проблематизују у погледу овог међународног правног инструмента, а с обзиром на потенцијални значај који му се с правом придаје, од уговора те стручне јавности на ово питање ће у великој мјери зависити и успјех саме Конвенције.

Не улазећи у анализу сврсисходности појединих рјешења, на једној страни, можемо констатовати како је општом формулацијом у члану 5 Конвенције утврђен веома широк спектар уговорних односа на које се иста има примјењивати, чак и шири од оног установљених конвенцијама

ратификације од стране 20. државе потписнице. Више података о томе је доступно на званичној интернет адреси Комисије Уједињених нација за међународно трговачко право: <http://www.uncitral.org> (посљедњи пут посјеђена у јануару 2011. године).

- 8 Примјена ове Конвенције, у што ћемо имати прилике да се увјеримо у даљим анализама, није ограничена само на превоз робе морским путем, већ је установљена могућност примјене режима одговорности из ње и на друге сегменте јединствене превозне релације, тј. на превозиоце и из осталих грана превоза. Ипак, имајући у виду чињеницу да је ријеч о Конвенцији која прописује режим одговорности превасходно за бродаре, који се, као што ћемо видјети, више у форми изузетка има примјењивати и на друге превозиоце у склопу уговорене јединствене превозне релације, у даљем тексту наставићемо да користимо термин бродар приликом означавања субјеката на које се односи прописани режим одговорности, иако исти под одређеним околностима, тј. при испуњености одређених претпоставки може бити примјењен и на друмског, жељезничког или превозиоца у ваздушном саобраћају.

које је требало да замијени, док је, на другој страни, бројним изузецима од тако широко утврђеног поља примјене, прописаним у члановима 6, 80. и 81 Конвенције, реални опсег њене примјене значајно сужен.

Конкретно, у покушају да испрате трендове и потребе савременог правног промета којег карактерише превоз различитих роба „од врата, до врата“, творци Конвенције су предвидјели њену примјену, не само на класичне уговоре о превозу робе морем,⁹ већ су је формулацијом из члана 5 проширили и на уговоре о међународном превозу који, поред осталих облика транспорта, укључују и транспорт робе морским путем,¹⁰ тиме знатно проширивши потенцијални опсег њене примјене. Међутим, како смо већ напоменули, у даљем тексту Конвенције тај опсег примјене је, како изричито, тако и посредно, знатно сужен. Наиме, чланом 6 Конвенције, слично Хашко-Визбијским правилима, у правилу, искључена је њена примјена на бродарске уговоре (енгл. *charter parties*), док се код уговора линијске пловидбе (енгл. *liner transportation*), који се често изједначавају са возарским уговорима, одредбе Конвенције, уз одређене изузетке, имају примјењивати. Једна од позитивних страна јесте и та што је чланом 7, независно од изузетака прописаних чланом 6 Конвенције, установљена њена обавезна примјена у погледу односа бродара и осталих лица из уговора обухваћених општом формулацијом из одредбе члана 5. Изумимајући ситуације када се у тој правној позицији нађе сам наручилац као уговорна страна, ријеч је о примаоцу, лицима у чијем се власништву налази преносиви транспортни документ и лицима која имају право да, у складу са чланом 50 и 51 Конвенције, дају бродару накнадне инструкције у погледу робе која је предмет превоза.¹¹ Међутим, кључни проблем Конвенције у контексту опсега њене примјене јесте чланом 80 ставом 1 прописана могућност одступања од обавезне примјене правила Конвенције која се односе на одговорност, односно

9 Како је то случај са Хашко-Визбијским (чл. 10) и Хамбуршким правилима (чл. 2), која, поред тога, додатно ограничавају своју примјену на уговоре уз које је издата теретница.

10 Члан 5 прописује да ће се Конвенција примјењивати на уговоре о превозу робе код којих су мјесто пријема робе и мјесто испоруке у различитим државама, као и под условом да су лука укрцаја и лука искрцаја предметне робе у различитим државама, а све под условом да се једно од наведених мјеста налази у држави уговорници.

11 Одредба из члана 7 представља знатан помак у односу на Хамбуршка и Хашко-Визбијска правила, имајући у виду да су иста овај вид заштите легитимних интереса „трећих лица“ из уговора о превозу робе морем обезбјеђивала само у случају да је издата теретница пренијета на та лица. Више: Berlingieri Francesco, „Comparative analysis of the Hague – Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules“, доступно на званичној Интернет адреси UNCITRAL-a: http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf (последњи пут посјећена у јануару 2011. године), стр. 4–5.

међусобна права и обавезе наручиоца и бродара. Ова могућност, под утицајем њихове правне доктрине, односно делегације САД на самим преговорима,¹² предвиђена је код „уговора о превозу којима је уговорен превоз одређене количине терета у серији од више пошиљки, а за утврђени временски период“.¹³ Неспорно је да ова дефиниција обухвата и неке уговоре који претходно нијесу већ изузети од примјене одредаба Конвенције поменутих чланом 6, те да се тиме ствара могућност за додатно сужавање поља њене примјене. Истина, у даљем тексту члана 80, тј. одредбама из става 2 и 5 предвиђени су детаљни услови под којима уопште може доћи до дерогације одредаба Конвенције код ове врсте уговора. Њима се, суштински, прописује процедура која ће обезбиједити да на поменутих дерогацију постоји недвосмислен пристанак наручиоца превоза или неког од осталих лица из уговора која нијесу и уговорне стране.¹⁴ Коначно, ставом 4 овог члана прописано је да, чак и када су задовољени услови из става 2 и 5, примјена одређених одредаба Конвенције не може бити избјегнута, тј. Конвенција не може бити дерогирана том у дијелу. Ријеч је о неким од кључних правила која регулишу међусобне односи бродара и наручиоца превоза.¹⁵

У погледу временског периода у којем се примјењује Конвенцијом утврђени режим одговорности, треба напоменути да се формулацијом из члана 12 период примјене утврђеног режима одговорности потенцијално проширује на период од пријема, па до испоруке, тј. предаје робе у

12 Више о развоју правног оквира за уговоре о превозу робе морем у САД-у, начину настанка доктрине која је изњедрила посебан третман ове врсте уговора у праву САД-а и самом процесу укључивања тог концепта у текст Конвенције: Proshanto K. Mukherjee, Abhinayan Basu Bal, „A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Pererspective“, доступно на Интернет адреси: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Abhinayan%20Basu%20Bal%20%20Volume%20Contract%20Final.pdf> (посљедњи пут посјећена у јануару 2011. године), стр. 5–10.

13 Члан 1 став 3 Конвенције садржи дефиницију ове врсте уговора (енгл. *volume contracts*). Одредбом из овог става додатно је прецизирано како се одређеном количином терета, у смислу дате дефиниције, сматра и ситуација када је уговором утврђен минимум, максимум или конкретна количина терета.

14 Ова чињеница, можемо примијетити, ипак, сама по себи имплицира да је простором за дерогацију одредаба Конвенције из члана 80 став 1 Конвенције, прије свега, остављена могућност бродарима да, користећи се оваквим уговорима или, пак, самом могућношћу њиховог закључења, постигну повољнију правну позицију.

15 У питању су одредбе из члана 14 Конвенције, који се односи на спремност брода за пловидбу, одредбе из члана 29 и 32, које се односе на обавезу наручиоца превоза, тј. пошиљаоца да обавијести бродара или друго лице које обавља за њега радње превоза о свим битним карактеристикама робе, начину њеног чувања, посебно када је ријеч о опасној роби, те одредбе чл. 61, које се односе на ситуације у којој је штета резултат намјере или грубе непажње бродара, у којима је суспендована примјена правила којима се ограничава одговорност бродара.

уговору назначеном примоцу, дакле, на све фазе јединствене превозне релације, што је значајно проширење временског опсега примјене Конвенције. На другој страни, значај одредбе из члана 12 релативизиран је даљим прописивањем, у чл. 26 и чл. 82, ситуација у којима се даје предност примјени конвенција које регулишу друге гране превоза, тј. режима одговорности прописаних њима. Не улазећи у детаље тих рјешења, на овом мјесту истичемо да се одредбама поменутих чланова сукоб закона у овој области покушава избјећи тиме што се, у принципу, код штета насталих у осталим, непоморским фазама јединственог превозног пута даје предност конвенцијама које регулишу те гране превоза, наравно, у оним ситуацијама у којима је одредбама истих већ установљен, тј. постоји неспоран основ за њихову примјену.¹⁶

Основни постулат одговорности бродара прописан је чланом 17 Конвенције. Одговорност бродара је неспорно уговорног карактера, а по својој правној природи је субјективне природе, тј. базирана је на кривици бродара из уговора на које се примјењује текст Конвенције. Међутим, за разлику од режима одговорности установљених Хашко-Визбијским и Хамбуршким правилима, која прецизно установљавају построжени концепт субјективне одговорности, субјективну одговорност са претпостављеном кривицом, чини се да Конвенција одступа у одређеној мјери од тог концепта. Наиме, у ставу 1 члана 17 Конвенције прописује се одговорност бродара, односно превозиоца под условом да лице које тражи накнаду штете докаже да се иста, односно да су се околности које су је условиле или су јој допринијеле догодиле за вријеме док је у складу са одредбама Конвенције постојала директна одговорност бродара, односно превозиоца за исту, што је изричито одредба коју не сријећемо код Хамбуршких, односно Хашко-Визбијских правила.¹⁷ Тиме је направљен корак ка пребацивању почетног терета доказивања са бродара на субјекта који је претрпио штету услед губитка, оштећења или закашњења у испоруци робе. Другим ријечима, уношењем наведене одредбе у текст Конвенције дошло је до дјелимичног ублажавања стро-

16 Одредбом члана 26 става 1 тачке 1 прописано је да ће се примјени режима одговорности установљеног другим Конвенцијама дати предност за случај да би се те Конвенције могле примијенити на уговоре који би, да није постојећег који обухвата све фазе превоза, били закључени у погледу конкретне, непоморске превозне релације јединственог транспортног пута на којој се догодио губитак, оштећење робе, односно околност која је узроковала кашњење у испоруци. Више о проблему разграничавања поља примјене ове Конвенције и конвенција које регулишу остале гране превоза: Tomotaka Fujita, „The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications“, *Texas International Law Journal*, пролеће 2009. године, стр. 356–366.

17 Ово, међутим, не значи да арбитражна и судска пракса у примјени ове двије конвенције није ишла управо у смјеру наметања тог терета самом тужиоцу.

го постављеног начела субјективне одговорности са претпостављеном кривицом.

У даљем тексту Конвенције, у ставовима 2 и 3 члана 17 утврђени су општи и појединачни основи за ослобађање бродара од одговорности у случајевима када је испуњен услов из става 1, тј. када се његова кривица претпоставља. Ове одредбе промовишу нормативна рјешења која концепцијски не одступају значајније од раније инаугурисаних Хашко-Визбијским и посебно Хамбуршким правилима, као, ипак, савременијим у том дијелу. Наиме, у ставу 2 члана 17 утврђен је општи основ за ослобођење од одговорности који бродару, тј. превозиоцу дозвољава ослобађање од одговорности у случају да докаже како за узрок, односно један од узрока штете није могуће окривити њега односно било које од лица за чије је радње одговоран у складу са одредбама Конвенције, с тим да треба напоменути како је дефиницијом датом у члану 18 Конвенције, којим је нормативно изражен принцип одговорности бродара за друга лица, круг тих лица значајно проширен у односу на претходне међународне правне инструменте у овој области.¹⁸ У ставу 3 члана 17 побројани су посебни основи за ослобођење бродара од одговорности, чија бројност, међутим, чини ову Конвенцију сличнијом управо у том контексту често критикованим Хашко-Визбијским правилима, него Хамбуршким правилима.¹⁹ Тиме је, макар у односу на режим одговорности установљен Хамбуршким правилима, олакшан положај бродара у погледу „избјегавања“ сопствене одговорности за евентуалну штету. Наиме, у правилу, бродару је лакше доказати постојање неке специфичне околности из става 3, па самим тим и Конвенцијом импутираног узрочно-последичног односа између исте и настале штете, него то да су од стране његове и лица чије услуге користи у поступку извршења уговорних обавеза преузете све потребне мјере да до штете не дође, односно да докаже како ослобађајући основи, тј. околности из става 3 Конвенције нијесу проузроковане његовом кривицом.

Надаље, ставом 4 члана 17 терет доказивања враћа се на тужиоца, тј. лице које је претрпјело штету. Конкретно, прописано је како ће,

18 Бродар је у складу са овим чланом одговоран за штету насталу кршењем његових обавеза из Конвенције и у ситуацијама када су те обавезе прекршене чињењем или нечињењем лица чије услуге користи у извршењу својих обавеза. Датом дефиницијом су, пак, у круг лица за чије радње може одговарати бродар из уговора о превозу укључена „сва лица која обављају или се обавезу да ће обавити било коју радњу у правцу испуњења обавеза бродара из уговора о превозу, под условом да те особе поступају, директно или индиректно, на захтјев превозиоца или под његовим надзором или контролом“ (чл. 18 ст. 1 тач. 4 Конвенције).

19 С тим да је, очекивано, изостављена тзв. „навигациона грешка“ као деценијама најкритикованији основ за ослобођење од одговорности од свих установљених Хашко-Визбијским правилима.

независно од тога што је тужени бродар успио да докаже да су губитак, оштећење или закашњење у испоруци терета узроковани једном од околности које су наведене у ставу 3, уколико тужилац докаже да је до настанка тих околности дошло кривицом бродара или неког од лица чије услуге користи у поступку извршења својих уговорних обавеза, за штету бити одговоран бродар. Истим ставом прописано је и то да тужилац може засновати одговорност бродара и уколико докаже како је штета узрокована неким другим околностима, другачијим од оних из става 3, уз додатни услов да бродар не може доказати како те околности нијесу узроковане његовом или кривицом лица чије услуге користи у циљу извршења уговорних обавеза.

Конечно, одредбама из става 5 члана 17, сматрамо, потврђено је отежаваће позиције тужиоца, односно побољшање правне позиције туженог бродара у евентуалном спору из уговора на које се примјењује Конвенција. Прописано је, наиме, да ће, независно од одредбе из става 3 Конвенције, бродар бити одговоран за штету уколико тужилац докаже да су оштећење, губитак или закашњење у испоруци вјероватно настали као резултат неспремности брода за пловидбу, неодговарајуће – необучене посаде, неодговарајућег опремања и снабдијевања брода или чињенице да складишни простор и други дјелови брода у којима се налазила роба чији је превоз уговорен нијесу били адекватно припремљени за пријем, превоз и чување робе, уз услов да тај бродар није у могућности да докаже како штета није условљена неким од наведених околности или, пак, да је показао дужну пажњу у предузимању радњи неопходних да не дође до настанка тих околности, у складу са својом обавезом из члана 14 Конвенције.²⁰ Прво, на овај начин је терет доказивања наведених околности и узрочно-последичне везе са насталом штетом поново стављен на страну тужиоца, што је, када су ове околности у питању, посебно проблематично, јер је постојање истих, а посебно вјероватноћу узрочно-последичне везе са насталом штетом веома тешко доказати из позиције неког ко читаво вријеме трајања уговора нема готово никакав или уопште нема контакт са бродом. Друго, чак и када би наведене околности учинио извјесним, а узрочно-последичну везу, „вјероватном“,²¹ тужилац не би био сигуран да ће остварити свој тужбени захтјев, јер, тек тада, тужени бродар долази у позицију да мора

20 Чланом 14 Конвенције прописана је обавеза бродара да, прије отпочињања, на почетку и током трајања превоза морским путем покаже дужну пажњу у погледу оспособљавања брода за пловидбу, ангажовања оспособљене посаде, опремања и одржавања брода, као и у погледу адекватног припремања одговарајућих дјелова брода за укрцај, превоз и чување преузете робе.

21 Можемо претпоставити да је уношењем термина „вјероватно“ учињен покушај ублажавања степена извјесности који треба доказати у погледу узрочно-последичне везе између у члану 14 наведених околности и настале штете, те да је то израз

доказати да је с дужном пажњом предузео све неопходне радње да до настанка околности из члана 14 не дође. Треће, можемо примјетити и чињеницу да су везивањем обавезе доказивања дужне пажње у смислу избјегавања горе наведених околности из члана 14 Конвенције, на регулаторном плану, њени творци у значајној мјери редуцирали ситуације у којима тужени бродар мора доказати, тиме и показати дужну пажњу у реализацији уговорних обавеза.²²

Ротердамским правилима, као и Хашко-Визбијским и Хамбуршким правилима прије њих, успостављен је систем ограничене одговорности бродара за губитак, оштећење или закашњење у испоруци терета, што је, наравно, једна од кључних и деценијама неспорних карактеристика ове врсте одговорности. Подробнијим увидом у одредбе Конвенције које регулишу ово питање можемо установити да у овом дијелу, ипак, нијесу направљене суштинске – концепцијске измјене у односу на режиме ограничења одговорности из ранијих, горе поменутих конвенција. Наиме, иако је одредбом из члана 59 Конвенције утврђено ограничење одговорности превозиоца за штету проистеклу из кршења његових обавеза утврђених Конвенцијом, а не само за штету на и у вези са робом која је предмет уговора о превозу, како је то дефинисано Хашко-Визбијским и Хамбуршким правилима, чињеница остаје да су у погледу одговорности бродара за губитак, оштећење и закашњење у испоруци робе, која је кључни предмет нашег интересовања на овом мјесту, суштински остали непромијењени раније установљени модели обрачуна лимита одговорности, те да је само његова висина усклађена са актуелним економским тренутком.

У члану 59 Конвенције установљен је увећан лимит одговорности бродара по пакету (јединици терета), који је утврђен на 875 специјалних права вучења код Међународног монетарног фонда – ММФ-а. Ограничење по тежини увећано је на 3 специјална права вучења по килограму терета. У погледу одговорности бродара за закашњење у испоруци, чак, није ни дошло помјерања лимита установљеног Хамбуршким правилима,²³ те је, дакле, он остао на позицији од 2,5 пута вриједности возарине која се односи на робу испоручену са закашњењем, што је утврђено чланом 60 Конвенције.

Коначно, ни када је ријеч о случајевима у којима је могуће пробити лимит одговорности бродара за штету насталу губитком, оштећењем

настојања твораца Конвенције да, макар дјелимично, ублаже отежану позицију тужиоца у арбитражном или судском поступку.

22 У односу, примјера ради, на Хамбуршка правила (чл. 5 ст. 1). Док је, на другој страни, ово рјешење суштински слично оном из Хашко-Визбијских правила.

23 Хашко-Визбијска правила нијесу прописивала лимит одговорности бродара за закашњење у испоруци.

или закашњењем у испоруци терета Конвенција није донијела значајније новине.

Као што је то случај са Хамбрушким правилима прије ње, ни овом Конвенцијом није установљена могућност једностраног декларисања вриједности пошиљке од стране пошиљаоца, као основа за превазилажење прописаног лимита одговорности, што је, као могућност, било предвиђено Хашко-Визбијским правилима. На другој страни, очекивано, чланом 61 установљена је неограничена одговорност превозиоца за штету насталу његовом кривицом или грубом непажњом. Обзиром да је Конвенцијом дата формулација у члану 61 таква да се право позивања на лимит утврђен чланом 59 и чланом 60 не признаје оним лицима која се позивају на њега, а за која тужилац докаже да су својим чињењем или нечињењем, намјерно или грубом непажњом изазвала штету, чини се, ипак, да према одредбама Конвенције бродар не може одговарати изнад лимита у случају да је штета намјерно или грубом непажњом изазвана од стране лица чије услуге користи у циљу извршења својих уговорних обавеза. С тим што се, наравно, таквим рјешењем нелимитирана одговорност тих лица према наручиоцу превоза самом Конвенцијом не доводи у питање.²⁴

III Закључак

Сам концепт одговорности бродара за губитак, оштећење или закашњење у испоруци робе неће претрпјети револуционарне измјене уколико Конвенција Уједињених нација о међународном превозу робе у цјелини или дјелимично морским путем једног дана ступи на снагу. Ипак, и поред чињенице да одговорност бродар остаје субјективна са претпостављеном кривицом, можемо примијетити тенденцију да се терет доказивања, укупно посматрано, благо помјера према лицу које је претрпјело штету усљед губитка, оштећења или закашњења у испоруци робе, тј. према потенцијалном тужиоцу у евентуалном спору. Да ли је ова тенденција резултат усклађивања са технолошким напретком који неспорно олакшава доказне поступке или, пак, новог односа снага на међународној сцени, условљеног, примјера ради, окончањем хладног рата, тешко је рећи. Уз то, на ширем плану, треба истаћи да су горе наведена ограничења у примјени Конвенције, посебно она из члана 80 („*volume contracts*“ – концепт), довела у питање и њен потенцијални значај на плану унификације режима одговорности бродара и превозиоца уопште за губитак, оштећење или закашњење у испоруци робе

24 Одговорност ових лица установљена је и нормативно разрађена у члану 19 Конвенције.

у међународном транспорту, па можда и саму њену ратификацију од довољног броја чланица Уједињених нација.

На другој страни, у прилог ове Конвенције, чини се, посебно треба истаћи проширење круга лица за чије је радње одговоран бродар, а које је учињено у члану 18 Конвенције. Тиме ће ова Конвенција, уколико и када ступи на снагу, донијети значајно побољшање на плану примјене и имплементације начела правне извјесности у дијелу који се, прије свега, односи на положај пошиљаоца из уговора о превозу робе. Чињеницу да се одредбама Конвенције проширује њена примјена са уговора о међународном превозу робе морем на оне уговоре који укључују исти треба посматрати као позитивну. Истина, обзиром да не обухвата све, већ само оне уговоре о међународном мултимодалном превозу робе који обухватају и транспорт морским путем, неосноване су тврдње да се овом Конвенцијом покушава и уопште може замијенити неуспјела Конвенција Уједињених нација о међународном мултимодалном превозу, из 1980. године (*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Good*). Међутим, имајући у виду да су њени творци за свој циљ прије имали то да попуне постојеће празнине, тј. омогуће њену примјену у оним ситуацијама када се конвенције које регулишу искључиво једну, посебну грану превоза не могу примијенити, него ли да исте дерогирају, Конвенцију можемо посматрати и као потенцијално позитиван допринос у овом дијелу.

Конечно, како је Конвенција Уједињених нација о уговорима о међународном превозу робе у цјелини или дјелимично морским путем тек однедавно усвојена, тешко је говорити о томе да ли ће у неком средњем року ступити на снагу или ће доживјети несретну судбину неких ранијих међународних инструмената. Већ сада су, међутим, очигледни значајни отпори њеној ратификацији, и то не само од дијела стручне јавности или појединаца и удружења који су животно везани за међународни поморски транспорт роба, па тиме и непосредно заинтересовани за одговарајући регулаторни оквир, већ и од појединаца и удружења „наслоњених“ на друге облике међународног транспорта, у чију регулацију Конвенција која је предмет наше анализе неспорно покушава заћи.²⁵ Толики број „непријатеља“, већ у самом старту, свакако не представља наговјештај њеног успјеха.

25 Ово посебно када су у питању удружења и појединци који се баве регулаторним оквиром међународног друмског превоза робе, што је и разумљиво, када се у виду има недоречена формулација из члана 82 става 1 тачке (б) Конвенције, која рјешава питање односа те и конвенција које регулишу међународни друмски транспорт робе. Тако је Предсједник Комисије за правна питања Међународне уније друмског транспорта, *Isabelle Bon-Garcin*, нагласила да „под изговором о стандардизирању поморских прописа, Ротердамска правила демотирају јединство постојећих про-

Vladimir SAVKOVIĆ, PhD

Assistant Professor at the Faculty of Law, University of Montenegro

CARRIER RESPONSIBILITY FOR THE DAMAGE, LOSS OR DELAY IN DELIVERY OF GOODS IN THE UN CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOOD WHOLLY OR PARTLY BY THE SEA

Summary

After a whole decade of negotiations, on December 11th, 2008, United Nations General Assembly adopted the final text of the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, the so-called "Rotterdam Rules". This international legal instrument, as emphasized in the in the accompanying UN Resolution, has been envisaged as mechanism to overcome the lack of uniformity of the present regulatory regimes of international transport of goods by the sea, as well as the mechanism to adapt present legal regimes to modernized transport practices that are including, for decades now, container transport, "door to door" transport organization, use of electronic transport documents etc. This article, however, does not aim to analyze the whole Convention, nor its chances for the success in bringing uniformity to legal regimes regulating international contracts of carriage of goods by the sea. It tries to analyze the changes that the eventual coming into force of this Convention would bring to the so far prevailing regime of the carrier contract based responsibility for the loss or damage of the goods, as well as for the delay in their delivery. In the end of the analyses, we come to a conclusion that, despite of some obvious differences between old regimes and the one this Convention is trying to establish, still, no major changes will happen in this field of law once the Convention eventually enter into force.

Key words: convention, shipper, carrier, responsibility, transport of goods by the sea, damage.

писа који регулишу drumski transport od Atlantika do Pacifika, te stvaraju neravnotežnost između transporta kopno-more i transporta isključivo kopno...“ Доступно на интернет адреси: http://www.komorabih.ba/index.php?option=com_content&view=article&id=344:roterdamska-pravila-ugroava-ju-transportnu-industriju&catid=73:vijesti-transport-i-komunikacije&Itemid=128 (последњи пут посјеђено у јануару 2011. године).