

---

# ТРГОВИНСКО ПРАВО

---

др *Небојша* ЈОВАНОВИЋ  
редовни професор Правног факултета Универзитета у Београду

## ОДГОВОРНОСТ ТЕГЛАЧА<sup>\*</sup>

### Резиме

У овом раду се објашњава одговорност уговорника у штељењу, а нарочито теглача. Због сложености односа и повећаних ризика у штељењу право најчешће не уређује на јединствен начин одговорност његових учесника, већ садржи различита правила зависно од догађаја у ком је током штељења наступила штета (нпр. за судар, превоз, заједничка хаварија). Стога се у раду објашњавају посебни правни режими одговорности теглача према врсти штетног догађаја. При томе се указује да Закон о поморској и унутрашњој пловидби из 1998. године не садржи оштре правило о одговорности теглача за штету у штељењу, услед чега постоји озбиљна празнина у пловидбеном праву Србије. Поред тога, у раду се размајрају уобичајени улавици у поморским уговорима о штељењу на мору (нпр. UKSC, TOWCON, TOWHIRE), којим се умањују обавезе или одговорности теглача, а повећавају његова права у односу на она која су му уређена прописима. Најзад, ипак се посебно осврће на безобзирност теглача у уоварању своје неодговорности у земаљма *common law* система. Стога се залаже за ограничење слободе уоварања на штету корисника услуга теглача у уговорима о штељењу. Чланак обилује размајрањем уредноправних правила о одговорности у штељењу, како на мору, тако и на рекама, као и приказом судске праксе.

**Кључне речи:** штељење, одговорност теглача, UKSC, TOWHIRE, TOWCON.

---

<sup>\*</sup> Рад се објављује у оквиру пројекта „Развој правног система Србије и хармонизација с правом ЕУ (правни, економски, политички и социолошки аспекти)“ Правног факултета Универзитета у Београду (нап. аут.).

## I Увод

За разлику од уговора о превозу у воденом саобраћају, који је углавном уређен јединственим правилима у упоредном праву захваљујући бројним међународним конвенцијама, у уговору о тегљењу таквих правила нема. Стога влада „шаренило“ у националним правима у уређивању овог уговора. Уочљива је појава да национална права често повлашћују тегљаче у односу на кориснике њихових услуга, и то нарочито у питању одговорности за штету у тегљењу.<sup>1</sup> Пошто су правила националних права о уговору о тегљењу углавном диспозитивна, главни правни извор у међународној пловидби су типски уговори о тегљењу, који садрже бројне углавке о неодговорности и ограниченој одговорности тегљача за штету тегљенику. Ти углавци су претерано повлашћујући за тегљаче, а оптерећујући за тегљенике, као кориснике њихових услуга. Нарочито дрско изуговарање одговорности тегљача садржано је у типском уговору британских тегљача (енгл. *UK Standard Conditions for Towing and Other Services*; скр. *UKSCT*), при чему судови земаља Комонвелта често признају пуноважност таквог уговарања.<sup>2</sup>

1 *Напомена* – С обзиром да у српском језику реч „тегљач“ означава и лице које обавља тегљење и брод којим се тегли, у овом чланку се она користи само за лице које тегли, док се за брод који тегли користи израз „теглећи брод“. Пошто се тегљење на води може технички да обавља и потискивањем (гурањем) пловила испред теглећег брода, кад год се у чланку помене израз „тегљач“ мисли се и на потискивача, ради једноставнијег језичког изражавања, осим кад је друкчије изричито напоменуто. Из истих разлога у овом чланку израз „теглећи брод“ обухвата и брод потискивач (гурач). Реч „реморкер“, која се, такође, користи у српском језику, обухвата и тегљача, и потискивача, и теглећи брод, и брод потискивач, али се у овом чланку избегава, јер је страног порекла. Најзад, из разлога једноставности језичког изражавања, реч „теглење“ у овом чланку значи и „потискивање“, осим ако је изричито другчије напоменуто. Напомиње се да је за теглећи брод законски израз у Србији „тегљач“, а да се лице које обавља тегљење зове „бродар тегљача“. Вид. Закон о поморској и унутрашњој пловидби, *Сл. лист ЦРЈ*, бр. 38/1998 (даље у фуснотама: ЗПУП), чл. 679.

2 Типичан случај наклоности енглеских судова према тегљачима, која се каткад коси са здравим разумом, јесте парница у спору поводом тегљеног брода „Најоб“ (*Niobe*, 13 PD 55) из 1888. год. У том случају је теглећи брод „Летећа змија“ (*Flying Serpent*) теглио брод „Најоб“. Током тегљења су се оба брода у тегљењу сударила са трећим бродом по имену „Валета“ (*Valletta*). Судар се десио кривицом посаде теглећег брода, али је и посада тегљеног брода лоше вршила осматрање, те је и тегљеник сносио мањи део кривице. Да је посада Најоба приметила Валету, могла је да избегне судар. Тегљач је затражио накнаду штете коју је претрпела Летећа змија услед судара, тврдећи да су Летећа змија и њена посада у време тегљења били у служби тегљеника у складу са уговором о тегљењу, те да је он, као управитељ тегљења, одговоран за штету коју су сами изазвали „свом“ броду. Тегљеник је тај захтев одбио, тврдећи да тегљач и његова посада нису били у његовој служби (*servants*), те да не одговара за њихове радње. Тврдио је та су они били независни

Повлашћивање тегљача у праву се правда повећаним ризицима којим су изложени у свом послу у односу на бродаре у другим пловидбеним подухватима (нпр. у превозу). Разлози повећања ризика су бројни, а нарочито мала величина теглећег брода у односу на тегљено пловило, његова мала снага према самоходном тегљеном пловилу (тј. оним са сопственим погоном), техничка немогућност брзог заустављања пловила у тегљењу због инерције на води (мала сила трења), потреба усклађеног рада у тегљењу посада његових учесника, немирне воде (нпр. таласи на мору, јака струја реке) и лоше временске прилике (нпр. олуја). На пример, кад мали теглећи брод, маколико био снажног погона и чврсте грађе, закачи ужетом огроман танкер ради одвлачења од дока и усмеравања ка излазу из луке при његовом испловљавању, сигурно да је врло угрожен могућношћу кидања ужета, превртања, судара, па и потонућа, ако га тегљени брод удари или тргне снагом свог мотора.

За кориснике услуга тегљења (нпр. при коришћењу услуга тегљача у луци) јавља се питање како да се заштите од непоштених углавака у уговору о тегљењу, које им тегљачи намећу својим јачим преговарачким положајем и организованошћу на тржишту тегљачких услуга.<sup>3</sup> Посебан проблем у Србији је недореченост Закона о поморској и унутрашњој пловидби из 1998. год. (даље у тексту: Закон о пловидби, или Закон), који не уређује на општи начин одговорност учесника у тегљењу, а готово тегљача. Додуше, за Србију је значајнији овај проблем у речном тегљењу, него у морском, јер тренутно нема морских бродова.<sup>4</sup>

## II Правни извори

Уговор о тегљењу се уређује углавном националним изворима права (нпр. поморски закони, лучки прописи) и типским уговорима, мада нека питања уређују и међународне конвенције. Најзначајније су следеће конвенције: 1) Конвенција о пружању помоћи и спасавању на

---

предузетници, који сами морају да сносе штету коју су изазвали својом кривицом. У насталој парници суд је усвојио тужбени захтев тегљача, прихватавши у свему његове тужбене разлоге. Вид. Christopher Hill, *Maritime Law*, LLP Reference Publishing, London, 1998, стр. 294.

3 Richard Shaw, Mikis Tsimplis, у: Yvone Baatz (ed.), *Maritime Law*, Sweet & Maxwell, London, 2011, стр. 277; Antoin Vialard, *Droit maritime*, Pres universiter de France, Paris, 1997, стр. 205; Barthelemy Mercadal, *Transport Law of France*, Kluwer Law International, The Hague, 2000, стр. 197; Бранимир Лукшић, *Тегљење у њоморском љраву и љраву унутрашње љловидбе*, Сплит, 1976, стр. 30.

4 Напомиње се да на рекама потискивање све више искључује тегљење, јер се показало безбеднијом, бржом и јефтинијом техником пловидбе. Вид. Walter Muller, Thomas Buchardt, *Transport Law of Switzerland*, Kluwer, Deventer, 1994, стр. 151.

мору из 1910. год. са Протоколом о њеној измени из 1967. год., којим се уређује однос тегљења и спасавања, као и право тегљача на награду за спасавање;<sup>5</sup> 2) Конвенција о изједначењу неких правила у питању судара бродова из 1910. год., која је меродавна за одговорност у случају судара током тегљења;<sup>6</sup> 3) Конвенција о изједначењу неких правила о судару бродова у унутрашњој пловидби из 1960. год.;<sup>7</sup> 4) Конвенција о ограничењу одговорности власника морских бродова из 1957. год. (Брисел), којом се уређује право бродара (тегљача) на ограничење одговорности по величини брода; 5) Конвенција о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. год. (Лондон) са накнадим изменама, која уређује исти начин ограничења одговорности као конвенција из 1957. год.; 6) Конвенција о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби из 2012. год. (Стразбур; даље: Стразбуршка конвенција).<sup>8</sup>

За разлику од међународних конвенција, типски уговори системски уређују уговор о тегљењу, а нарочито одговорност учесника тегљења, те су стога они главни извор права за тегљење у међународној пловидби.<sup>9</sup> У свету се највише уговара примена Стандардних услова за тегљење и друге услуге Уједињеног Краљевства (UKSCT) из 1986. год. Израдили су га тегљачи те државе, али их примењују и бројни други тегљачи, нарочито из земаља Комонвелта (нпр. Аустралија, Јужна Африка), а познати су по претераном повлашћивању тегљача у односу на тегљеника.<sup>10</sup> Поред њих, широко примену има и Уговор о међународном океанском тегљењу на путовање (*International Ocean Towing Agreement (Lump Sum)*, скр. TOWCON), којим се уређује тегљење на путовање са једнократном тегљарином, и Уговор о међународном океанском тегљењу на време (*International Ocean Towing Agreement (Daily Hire)*, скр. TOWHIRE), којим се уређује тегљење на време са временском тегљарином. Балтички и међународни поморски савет (*Baltic & International Maritime Council – BIMCO*) је израдио последњу верзију ових уговора 2008. год. Познати су по томе што правичније уређују однос тегљача и тегљеника него UKSCT. Поред ових, у међународном тегљењу се примењују и други типски уговори, јер их израђују тегљачи у многим великим поморским државама (нпр. САД, Јапан, Кина, Канада).<sup>11</sup>

5 Сл. новине Краљевине Југославије, бр. 285/1931; Сл. лист СФРЈ, додатак бр. 26/1971.

6 Сл. новине Краљевине Југославије, бр. 285А/1931.

7 Сл. лист ФНРЈ, додатак бр. 7/1961.

8 Сл. лл. РС (међун. ујов.), бр. 6/2013.

9 Shaw, Tsimplis, *нав. дело*, стр. 279, 280.

10 Gaskell, Debatista, Swatton, *Chorley and Gile's Shipping Law*, Pitman Publishing, London, 1994, стр. 419, 420, 424; R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 280–283; Glaschi Christopher, *Standard Towing Conditions and Agreements to Insure*, стр. 3, доступно на адреси: <http://www.admiraltylaw.com/papers/tug.pdf> на дан 19.1.2014. год.

11 H. Zhengliang, *Transport Law of China*, Kluwer, The Hague, 2003, стр. 186.

Главни српски правни извор је Закон о пловидби СРЈ из 1998. год., који је готово исте садржине као истоимени закон СФРЈ из 1977. год.<sup>12</sup> Иако су његова правила у питању одговорности превозиоца углавном једнострано принудна (релативно императивна), закључују се да су она о уговору о тегљењу допуњујућа (отклоњива, диспозитивна), пошто није изричито одређено да су принудна. Ово стога што у Закону влада начело диспозитивности, осим ако је њиме друкчије одређено.<sup>13</sup> Поред Закона о пловидби, за тегљење Дунавом значајан је Братиславски споразум о реморкажи, пружању помоћи приликом хаварија и агентирању из 1995. год. (даље у тексту: Братиславски споразум о реморкажи или БСР). Он није конвенција, јер су га закључила бродарства обалних држава, која обављају пловидбу Дунавом. Њиме се намеће свим бродарствима, као уговорницама, узајамна обавеза да својим теглећим бродовима тегле тегленице и друга пловила осталих уговорника (чл. 1).

### III Појам и потреба тегљења

Одређивање појма тегљења значајно је за одговорност тегљача због тога што он подлеже посебном режиму одговорности само док траје тегљење. Ако штету проузрокује пре почетка или после завршетка радње тегљења, одговара по општим правилима пловидбеног и трговинског права.

Тегљење је скуп радњи којим један брод, теглећи брод (тегљач), помера (вуче или гура) други брод или друго пловило (нпр. пловећа дизалица, багер, нафтна платформа).<sup>14</sup> За тегљење је битно да покретачка снага долази ван тегљеног пловила, јер је оно или нема уопште, или је нема довољно да се самостално креће по води.<sup>15</sup> Радња тегљења не мора само да буде померање тегљеног пловила, већ и свака друга радња којом теглећи брод помаже у кретању другом пловилу. Стога типски уговори тегљење дефинишу набрајањем свих радњи којим теглећи брод може да помогне другом пловилу у кретању. То могу да буду радње држања тегљеног пловила на одређеном месту, његовог помицања, вучења, гурања, вођења, праћења, па и самог стајања поред њега.<sup>16</sup>

У четири случаја је броду или другом пловилу потребно тегљење. Први је кад неко пловило није самоходно, односно кад нема своју покре-

12 *Сл. лисџ СФРЈ*, бр. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89, 29/90 и *Сл. лисџ СРЈ*, бр. 34/92.

13 Бранко Јакаша, *Уџбеник љловидбеној љрава*, Народне новине, Загреб, 1983, стр. 304.

14 Слично С. Hill, *нав. дело*, стр. 363.

15 Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 9.

16 UKSCT 1986, тач. 1(b)(i); Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 28.

тачку снагу (нпр. мотор, једра, весла). Типичан пример таквог пловила јесте баржа (тегленица, шлеп). Овај случај се најчешће јавља у речној пловидби, где барже превозе робу у конвоју, који вуче тегљач. Други случај потребе за тегљењем је кад је брод превелик или је са прејаким погоном, услед чега је „трапав“ на малом простору, те му је потребна помоћ ради „ситних“ кретњи. Трећи случај потребе за тегљењем јавља се кад се брод или друго самоходно пвило нађе у невољи због квара на погону или из другог разлога (нпр. недостатак горива, одсуство ветра за једрилицу). Тада му је потребно тегљење да се извуче из невоље. Ако теглећи брод тада мора да предузме изванредне напоре да би одвукао тегљени брод до траженог места, нарочито услед наступања опасности, тегљење се претвара у спасавање, а тегљач има улогу спасиоца. Најзад, четврти случај потребе за тегљењем постоји кад нека пловећа направа, без свог погона, треба да се одвуче до одређеног места (нпр. багер на место рада, испорука пловеће машине купцу).

#### IV Разуђеност правног уређивања одговорности

Правно уређивање сношења ризика и одговорности у тегљењу је сложено питање због ризичности радње тегљења и разноврсности штетних догађаја који могу да наступе током њеног извођења. Радња тегљења је ризичнија радња од превоза и многих других пловидбених подухвата, због међусобне повезаности више пловила у једну пловидбену скупину на малом међусобном растојању. Због грешака у усклађивању пловила у тегљењу током пловидбе (нпр. лоше осматрање, лоша навигација, погрешна команда, лоше извршење команде), као и других разлога (нпр. пуцање ужета, јаке водене струје, таласи, ветар) дешавају се разни штетни догађаји. Најчешћи је судар између пловила у тегљењу или између њих и трећих пловила, затим удар у стајаће објекте на води (нпр. бова, путоказна ознака, плутајући светионик) и на копну (нпр. лукобран, док, хрид), загађивање околине, превртање брода, његово потонуће, насукавање или штете на терету превоженом на тегљеном пвилу.

Опште правило у регулисању сношења ризика и одговорности у свим овим штетним догађајима јесте да ризик сноси учесник тегљења (тегљач или тегљеник), чијем се пвилу или посади деси штета, осим ако нема оправданог правног основа да ризик пребаца на другог учесника позивајући га на одговорност. Правни основ одговорности другог учесника може да буде узрочна веза између штетне радње одговорног лица и штете, кад је реч о његовој објективној одговорности, или кривица одговорног лица, кад је реч о субјективној одговорности. Ово опште правило је пловидбеним правом разрађено за многе штетне догађаје

посебним правилима, прилагођавајући га њиховим особеностима (нпр. судар, загађивање, штете на терету, усмрћење лица на броду, у води или на копну). Стога у тегљењу не постоји јединствен (општи) правни режим одговорности тегљача и тегљеника за све случајеве штете, већ се њено сношење уређује разуђено, што значи посебним правилима која важе за штетни догађај који се десио током тегљења.

Овај систем разуђеног уређивања одговорности за штету у тегљењу, према врсти штетног догађаја, још више се усложњава из три разлога. Први је тај што оштећено лице у тегљењу може да буде не само саговорник штетника, већ и треће лице, као што је, на пример, власник терета на тегљеном пловилу, власник брода ван конвоја са којим се сударило пвило у тегљењу или члан посаде брода или путник на броду, било да су у конвоју, било ван њега. Други разлог јесте тај да уговорник у тегљењу, као штетник, може да буде одговоран не само уговорно, према свом саговорнику, као оштећенику, због лошег извршења уговорне обавезе, већ и деликтно, према трећем лицу, због противправности његове штетне радње (тј. грађанскоправног деликта). Тада се за учеснике штетног догађаја јавља конкуренција режима уговорне и деликтне одговорности, што изазива питање примене једног од њих. Најзад, трећи разлог усложњавања питања одговорности у тегљењу су углавци у уговору о тегљењу, којим тегљач искључује или ублажава своју одговорност на штету тегљеника, мењајући законска и конвенцијска правила о одговорности, која важе за одређени штетни догађај. Тад се јавља конкуренција између законског (конвенцијског) и уговорног режима одговорности односно сношења ризика за штету у тегљењу. Сва та питања сношења ризика и одговорности треба да се јасно уреде правилима закона или конвенција, како би се свела на што мању меру могућност спорова и самовоља судова у њиховом пресуђивању.

## V Правна празнина у нашем праву

Систем разуђеног уређивања одговорности за штету у тегљењу прихваћен је и у Закону о пловидби. Он је, међутим, у том питању остао недоречен. Наиме, тим законом се изричито одређује да се његова правила о три штетна догађаја у пловидби примењују на тегљење, али се не уређује сношење ризика и одговорност за штету у осталим могућим штетним догађајима који такође могу да задесе тегљачки пловидбени подухват. Та три штетна догађаја су судар, штете током превоза терета и заједничка хаварија. За остале могуће штете током тегљења Закон о пловидби не упућује на своја правила којим уређује штетне догађаје (нпр. правила о загађивању), нити садржи опште правило о сношењу

ризика и одговорности у тегљењу (нпр. претпоставка кривице за штету управитеља тегљења). Тако су остали неуређени бројни штетни случајеви у тегљењу, као што су, рецимо: 1) штете у тегљењу којим се не врши превоз терета (нпр. тегљење ради помицања брода у луци, тегљење ван луке ради одвлачења пловила до одређеног места, неспособност брода за пловидбу, заксањење, превртање пловила); 2) штете у превозу путника тегљењем; 3) удар у стајаће објекте на води или на копну; 4) загађивање; 5) повређивање (усмрћивање) купача. То изазива озбиљан проблем тумачења права ради попуњавања ове правне празнине.

## VI Судар

Ако је током тегљења дошло до штете услед судара важе правила Закона о пловидби, којим се уређује сношење ризика и одговорност за штету у судару. Ова правила важе како у случају судара између пловила у тегљењу (нпр. између теглећег брода и тегленице, или између самих тегленица), тако и у случају судара између пловила у конвоју и оних ван конвоја. Сударом се сматра не само судар између пловила у кретању, него и судар са усидредним бродом.<sup>17</sup>

У судару је за штету одговоран учесник који га је скривио, под условом да му оштећеник докаже кривицу. Значи, одговорност је субјективна, а заснива се на доказаној кривици одговорног лица. Кад је судар настао без кривице (вишом силом или случајем), као и кад је узрок судара непознат, онда сваки учесник сноси своју штету, јер нема одговорног лица (кривца). Одговорно лице је бродар брода које је скривио судар, без обзира да ли му је власник, закупац, плодоуживалац или уживалац. Кривица одговорног лица се утврђује према кривици капетана или другог члана посаде који је управљао бродом у судару, укључујући и пилота, иако он није члан посаде.

Ако је више бродова криво за судар (нпр. и теглећи и теглени брод), њихова одговорност према оштећенику је подељена. То значи да сваки „кривац“ учествује у накнађивању штете сразмерно уделу своје кривице у укупној штети. Ако се удели кривице учесника судара не могу утврдити, онда сваки учесник са једнаким уделом учествује у накнади штете. За штету услед смрти или телесне повреде (нпр. члана посаде, путника, трећег лица на броду или ван њега) у судару на мору важи солидарна одговорност свих кривих бродова, уместо подељене одговорности, која важи за материјалне штете. У судару на реци, или на мору између речних бродова, међутим, сви криви бродови су солидарно одговорни како за телесне, тако и за материјалне штете. Кад један солидарно

<sup>17</sup> ЗПУП, чл. 683, 793–801.



одговорни бродар исплати накнаду штете оштећенику у већој мери него што је удео његове кривце у штети, има право да вишак исплаћеног износа поврати (накнади) од осталих кривих бродова, и то од сваког сразмерно његовој кривици.

Из изнетог је очигледно да се Законом о пловидби у случају штете услед судара ублажава одговорност за штету у односу на општа правила Закона о облигационим односима, и то не само у уговорној, већ и у деликтној одговорности. Док је по Закону о облигационим односима основ грађанскоправне одговорности (и уговорне и деликтне) претпостављена кривица штетника (чл. 154, 263), за судар по Закону о пловидби основ одговорности је штетникова доказана кривица. То је за оштећеника неповољније, јер му је већи доказни терет у евентуалној парници. Овакво правило у Закону о пловидби за судар је прихваћено по узору на Конвенцију о судару бродова на мору из 1910. год. (чл. 2–5) и Конвенције о судару бродова унутрашње пловидбе из 1960. год. (чл. 2–5). Значи, и кад штету на тегљеном пловилу сударом изазове тегљач, тегљеник има право на накнаду штете од тегљача само ако му докаже кривицу за судар, упркос општој претпоставци облигационог права у уговорној одговорности да је дужник крив кад изазове штету лошим испуњењем обавезе, док не докаже стварни узрок штете и да за њега није крив. Није значајно да ли се тегљено пловило сударило са теглећим бродом или са пловилом ван конвоја.

Изложена правила о одговорности за судар у тегљењу важе готово у свим земаљама европског правног система. Тако, Трговачки законик Немачке уређује одговорност за судар на исти начин као Закон о пловидби, али изузима сударе на Рајни и Мозелу из примене својих правила о судару на мору (пар. 734–739). Француско, швајцарско и хрватско право на исти начин уређују расподелу ризика и одговорност између уговорника у тегљењу у случају судара као и српско право. И право Кине има иста правила о судару као српско право, с тим што додатно одређује да се тегљач ослобађа одговорности ако је штета настала наутичком грешком чланова посаде теглећег брода, као и кад је настала у спасавању лица или имовине на мору. Правила о одговорности за судар у тегљењу у свим овим правима су диспозитивна, те се могу изменити уговором о тегљењу (нпр. ублажење или пооштрење одговорности тегљача). Уговорне измене, међутим, не умањују право оштећеног трећег лица, које није уговорник, на накнаду штете од учесника тегљења по законским (конвенцијским) правилима о деликтној одговорности за судар.<sup>18</sup>

18 Predrag & Gordana Stanković, *Transport Law of Croatia*, Kluwer, The Hague, 2008, стр. 96, 97; W. Muller, T. Burckhardt, *нав. дело*, стр. 152, 154; H. Zhenliang, *нав. дело*, стр. 188–189; ПЗК, чл. 162, 163. Иако у Француској има заговорника претпостављене

*Common law* системи нешто друкчије уређују одговорност у тегљењу за случај судара. И у тим системима тегљач и тегљеник одговарају за штету услед судара по основу доказане кривице, како у међусобним односима, кад је реч о уговорној одговорности, тако и према трећим лицима, кад је реч о деликтној одговорности. Међутим, право САД је строже по тегљача од британског права, кад је реч о одговорности учесника тегљења према трећем оштећеном лицу у судару, као и у случају пуноважности уговорног ублажења тегљачеве одговорности.

У британском праву се прави разлика између неколико случајева судара, зависно који бродови су учествовали у њему. Прво, ако се само теглећи брод сударио са трећим бродом, при чему је само теглећи брод крив, онда је само тегљач одговоран за штету трећем лицу. Друго, ако се само тегљени брод сударио са трећим бродом, при чему је само тегљени брод крив за судар, онда је једино тегљеник одговоран за штету трећем лицу. Треће, ако се један од бродова у конвоју (теглећи или тегљени брод) сударио са трећим бродом, али је за судар крив и други брод у конвоју, онда су и тегљач и тегљеник солидарно одговорни за штету трећем лицу. За разлику од европског права о судару на мору, британско право предвиђа солидарност уговорника у тегљењу према трећем лицу и за материјалне и за телесне штете. То је последица теорије да су сви бродови у тегљењу једна пловидбена целина, под управом једног уговорника (теорија „владајућег ума“, *Dominant Mind Theory*). Најзад, четврто, ако је треће лице допринело судару својом кривицом, онда оно има право на накнаду штете умањену за свој допринос у судару.<sup>19</sup>

Право САД је строже по тегљача у судару са трећим бродом, јер настоји да одговорност за штету у судару усредсреди на њега. Начело је да трећем лицу, као оштећенику, у судару одговара учесник тегљења који је својом кривицом изазвао штету. Ако је судар са трећим бродом изазван кривицом оба уговорника у тегљењу односно посаде њихових бродова, одговорност за штету трећем лицу је подељена између оба уговорника сразмерно њиховој кривици, за разлику од британског права које у овом случају предвиђа њихову солидарну одговорност.<sup>20</sup> Међутим, ако се тегљено пловило сударило са трећим бродом, при чему је доказано да су за судар криви учесници тегљења, сматра се да је за судар крив

---

кривице за штету уговорника који управља тегљењем, судска пракса је углавном не претпоставља, већ захтева од оштећеника да докаже кривицу тегљача или тегљеника. Вид. Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 120–122, 124.

19 С. Hill, *нав. дело*, стр. 193, 194; R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 292, 293.

20 Има америчких правника који сматрају да постоји солидарна одговорност тегљача и тегљеника према трећем лицу, ако су оба крива за судар. Вид. Frank Maraist, *Admiralty in a Nutshell*, West Publishing Co., St. Paul, 1996, стр. 118.

само тегљач. Тада је само тегљач одговоран трећем лицу, с обзиром да се сматра „владајућим умом“ у тегљењу. Ова претпоставка важи не само кад је тегљено пловило без посаде, већ и кад је са посадом, под условом да тегљењем управља капетан теглећег брода. Тегљач има право да обори ову претпоставку доказом да је за судар искључиво криво тегљено пловило. Ова претпоставка не може да се унапред искључи уговором о тегљењу. За разлику од британског права, у праву САД углавци о неодговорности тегљача за штету тегљенику већином су ништавни, као противни јавном поретку.<sup>21</sup>

## VII Превоз

Ако тегљач обавља превоз терета тегљењем, онда се по Закону о пловидби на тегљење примењују правила о превозу (чл. 682). Тад се тегљач сматра превозиоцем, те одговара за штету власнику терета као превозилац. Постоје три случаја превоза терета тегљењем.

Први је кад тегљач закључи уговор о превозу терета са наручиоцем превоза, без обзира да ли је наручилац власник терета. Тегљач се тада обавезује да терет превезе својим или туђим бродом, као и сваки превозилац. Ту нема уговора о тегљењу, већ само уговора о превозу, а тегљење је само техничка радња којом бродар испуњава обавезу превоза. Стога корисник превоза има право на накнаду штете од тегљача по правилима о одговорности превозиоца ствари.<sup>22</sup>

21 Robert Force, *Transport Law of US*, Kluwer, The Hague, 2001, стр. 138, 140.

22 За ову врсту тегљења занимљива је пресуда Врховног суда Србије од 29. фебруара 1988. год., којом је одбијен захтев корисника превоза за накнаду штете због оштећења терета превоженог тегљењем. Пресуда је донета у парници у којој је осигурач тражио од превозиоца накнаду одштеде коју је исплатио оштећеном кориснику превоза. Ту је Југословенско речно бродарство, као тужени, превозио тегљењем на својим тегленицама камионе марке „Камаз“ из СССР-а за купца „Прогрес“ Ауто кућа у Београду. Током пловидбе у Ђердапској клисури у пределу Великог и Малог казана била је густа магла, која је трајала више дана и смањивала виљивост на 50 метара. Капетан је оценио да је могућа пловидба у том делу Ђердапа, упркос густој магли. Тај део пловног пута је најризичнији у доњем току Дунава, јер је врло узак (просечно само 210 метара) и кривудава, а дубина воде је 100 m. Стога је правилима пловидбе у том делу зарањена упоредна пловидба пловила у истом смеру, као и претицање. По наредби капетана конвој је кренуло, вучено бродом „Кадињача“, узводно дана 22. децембра 1982. год. у 1,30 часова ноћу, прешао око 20 km и у 3,30 часова насукао једну тегленицу на спруд. Том приликом је тегленица битно оштећена, а и роба на њој. До насукавања је дошло кад је капетан Кадињаче, схвативши да је даља пловидба сувише ризична, одлучио да заустави конвој на 967. km пута. Стога је предузео кретање уназад моторима теглећег брода, услед чега се предњи део конвоја занео. У покушају да исправи конвој, теглећи брод је тргнуо предњи крај конвоја, услед чега се задњи крај занео, те се једна тегленица насукала

Други случај превоза терета тегљењем је кад тегљеник закључи са тегљачем уговор о тегљењу свог пловила ради превоза терета трећег лица са којим је закључио уговор о превозу робе. Ту, у ствари, власник тегљеног пловила (нпр. тегленице), као уговорни превозилац, препушта уговором о тегљењу извршење превоза тегљачу, као стварном превозиоцу, при чему му се тегљач обавезује да чува терет током превоза. У речној пловидби није потребно да се тегљач изричито уговором обавезе на чување терета према тегљенику на тегљеном пловилу, ако оно нема посаду. Али, ако је има, онда је тегљеникова посада дужна да чува терет, те тегљач има обавезу чувања само ако се изричито на њу обавезе уговором. У морској пловидби тегљач има обавезу чувања терета на тегљеном пловилу само ако се изричито на то обавезао. Изричито обавезивање тегљача на чување терета се захтева, јер је на мору гото-

на спруд. Кадињача је имала три мотора и два радара, при чему је главни радар био у квару већ дуже од годину дана. Осигурач је исплатио одштету Прогресу у износу од 5.946.929 дин., па је тужио превозиоца за повраћај исплаћеног износа, сматрајући га кривим за штету. У парници је превозилац, као тужени, оспорио основ тужбеног захтева, тврдећи да није крив, јер је штета настала услед магле, као више силе. Осим тога, сматрао је да је капетан исправно поступио кад је насукао тегленицу, јер је тиме спречио да она потоне, чиме би штета била још већа.

Првостепени суд је одбио тужбени захтев, јер је сматрао да тегљач, као превозилац, није крив, јер се штета десила случајно. Он је сматрао да штета није настала услед више силе, јер „магла у децембру месецу на Дунаву није виша сила“, већ уобичајена појава. Како узрок штете није виша сила, сматрао је да то није основ за ослобођење превозиоца од одговорности, већ да је то радња маневрисања ради заустављања конвоја. Он је сматрао да је одлука о заустављању конвоја била исправна и у складу са правилима у таквим временским условима, а да је штета услед насукавања настала случајно. Суд није сматрао да је узрок штете одлука капетана да крене ноћу у пловидбу на ризичном делу реке по густој магли. Да је тако сматрао, онда би превозилац био крив и одговоран за штету. Другостепени суд је потврдио првостепену пресуду, што је учинио и Врховни суд у трећем степену, по ревизију тужиоца. Вид. *Упоредно љоморско љраво и љоморска куйољродаја*, Загреб 3–4/1988, стр. 387–395.

*Найомена* – Иако је суд слободан у оцени узрочне везе у утврђивању штетне радње и одговорности штетника, утисак је у овом случају био преслободан. Суд је у овом случају, у ствари, ослободио од одговорности бродара због наутичке грешке капетана његовог брода. То је грешка капетана у управљању бродом и пловидбом, што је разлог за ослобођење од одговорности у морској пловидби. Међутим, у речној пловидби се наутичка грешка не признаје као разлог искључења одговорности бродара. Како је одлука капетана да крене у ризичну пловидбу упркос квару на радару брода и магли на путу наутичка одлука, те како је радња заустављања конвоја, такође, наутичка радња, несумњиво је да је реч о наутичкој грешци (кривици) капетана. Пошто превозилац у речној пловидби одговара штету услед наутичке грешке капетана, суд је у овом случају противзаконито одбио тужбени захтев. Вид. Небојша Јовановић, „Наутичка (навигациона) грешка као разлог искључења превозиоцехе одговорности за штету“, *Привредни љравни љриручник*, Удружење правника у привреди Југославије, Београд, бр. 7–8/1992, стр. 87–100.

во немогуће тегљење пловила без посаде, због ризика који владају у тој врсти пловидбе. У овој врсти тегљења ради превоза власник терета на тегљеном пловилу није у непосредном односу са тегљачем, те нема ни право да тражи од њега накнаду штете по основу уговора о превозу, већ само по основу деликтне одговорности (нпр. судар, потонуће). То му је редовно неповољније него да тражи накнаду штете по основу уговорне одговорности у превозу од тегљеника, као уговорног превозиоца, а тегљеник има право да накнади исплаћени износ одштете од тегљача, ако је овај крив за штету.

Најзад, трећи случај превоза тегљењем постоји кад се тегљач обавезе да превезе тегљено пловило од једног до другог места, чувајући га током тегљења по правилима превоза. Тад се тегљено пловило сматра теретом, те је тегљач обавезан да га чува као превозиоца. Ако га у одредишту не врати наручиоцу у стању у којем га је примио у полазишту или га уопште не врати, одговара за штету по правилима уговорне одговорности превозиоца за штету услед губитка или оштећења терета. Исто важи и кад закасни у тегљењу на одредиште.<sup>23</sup> У српском праву је тегљач дужан да се стара о пловидбеној способности тегљеног пловила без посаде применом уобичајених мера, иако се на то није изричито обавезао. Он ту обавезу може да преузме и кад тегљено пловило има посаду, мада је то мало вероватно, јер се тада о тегљеном пловилу стара његова посада. Тада, међутим, тегљач није уговорио превоз тегљеног пловила, већ само тегљење, уз своју обавезу да се стара о његовој пловидбеној способности, а не и о осталим елементима пловила и стварима на њему (нпр. машине, опрема, инвентар, терет). Кад се тегљач обавезе на превоз тегљеног пловила, онда одговара за штету на њему и стварима на њему као превозиоца. То значи да одговара по основу претпостављене кривице, да се може ослободити од одговорности ако докаже изузете (посебне) опасности (нпр. наутичка грешка, пожар, опасности мора) и да му је одговорност ограничена као и сваком превозиоцу. Међутим, чини се да у случају превоза пловила тегљењем није прихватљиво ограничење одговорности превозиоца по јединици терета, због величине пловила, већ само ограничење одговорности по јединици мере брода (тј. по тонажи). Ограничење одговорности по јединици терета је неприхватљиво, јер је непримерено да се цело тегљено пловило

23 Законик о пловидби Италије (чл. 103, 105) разликује две врсте тегљења према његовој сврсти. Једна врста је тегљење ради задатка (*rimorchio-manovra*), а друга је тегљење ради превоза (*rimorchio-transporto*). У тегљењу ради превоза тегљеник предаје пловило тегљачу, те се тегљач сматра превозиоцем, услед чега одговара по правилима која важе за губитак, оштећење или закашење у превозу ствари (Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 114, 134). У Британији тегљач одговара за штету као превозиоца кад тегли баржу без посаде или пловило које је снабдео својом посадом. Тад му је одговорност објективна, јер се сматра оставопримцем (*bailee*; вид. R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 292).

сматра једном јединицом терета, пошто би тада граница одговорности тегљача била прениска. Осим тога, могло би да се тврди да свака ствар (нпр. сандук, врећа, чамац, радио уређај, столица, сто) на тегљеном пловилу представља једну јединицу мере, што би стварало ризик непотребног парничења о јединици терета. Најзад, ако би се инсистирало на ограничењу одговорности по килограму бруто тежине тегљеног пловила, као терета, онда би за тегљача оно било неповољно, јер би му граница одговорности била превисока.

Тегљењем могу да се превозе и путници, а не само терет. То је чешће у речној пловидби (нпр. превоз скелом), него у морској (нпр. споредан превоз маонама од дока до усидреног брода за крстарење). У превозу путника тегљењем могућа су само прва два случаја која постоје у превозу терета. Трећи није могућ, јер би то био превоз ствари тегљењем или евенутално спасавање лица на онеспособљеном путничком броду. Закон о пловидби, међутим, нема правила о тегљењу ради превоза путника, нити упућује на примену правила о превозу путника. Стога је превоз путника тегљењем правна празнина коју ће суд морати да попуни у евентуалној парници. Чини се да би најбоље било да се она попуни сходном применом правила о превозу путника, која су садржана у законима и конвенцијама.<sup>24</sup> То је у интересу и тегљача и путника на тегљеном пловилу. То је у интересу тегљача, као превозиоца, јер обавља пловидбу по опште познатом режиму за превоз, те не мора да га уговором детаљено уређује. Тиме себи олакшава и закључење уговора о осигурању, чиме пребацује ризик за штету на осигурача. То је у интересу и путника, јер су боље правно заштићени током тегљења, него по општим правилима грађанског права, а избегава се и ризик уговорног ублажавања одговорности тегљача.

### VIII Заједничка хаварија

Кад је више пловила у тегљењу у опасности, управитељ тегљења може да предузме радњу заједничке хаварије. Ако се тиме спасе бар део заједничког пловидбеног подухвата, на односе тегљача и тегљеника се примењују правила о заједничкој хаварији.<sup>25</sup> То значи да се тада утврђује допринос у заједничкој хаварији сваког учесника, чијим се упоређивањем са просечним (процентуалним) губитком вредности целог подухвата утврђује који учесници потражују допринос од осталих учесника и у коликом износу.<sup>26</sup>

24 Исто Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 144.

25 ЗПУП, чл. 685. Вид. Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 7, 8; Б. Јакаша, *нав. дело*, стр. 304; Predrag & Gordan Stanković, *нав. дело*, стр. 96.

26 Исто решење је у хрватском праву. Вид. Predrag & Gordan Stanković, *нав. дело*, стр. 96.

## IX Остали штетни догађаји

Тегљење може да задеси низ других штетних догађаја, поред судара, штета у превозу и заједничке хаварије. У неким од тих „других“ догађаја Закон о пловидби изричито уређује одговорност. То су, на пример, загађење, смрт или телесна повреда лица ван брода, удар брода у стајаће објекте на води или копну или штете од нуклеарног брода (чл. 872–905). Ако такав штетни догађај задеси тегљење, ваљало би да се примене правила закона којим се тај догађај уређује, иако Закон не упућује на њихову примену у оквиру одредаба о уговору о тегљењу, као што то чини у вези са сударом, штетама у превозу и заједничком хаваријом. Ово стога што посебна правила о тим штетним догађајима имају предност у примени у односу на општа правила о одговорности.

Тиме се, ипак, не попуњава цела правна празнина у вези са одговорношћу учесника тегљења, јер Закон о пловидби не садржи опште правило о одговорности учесника тегљења, већ само посебна правила за објашњене штетне догађаје. Тако остаје неуређена одговорност тегљача, али и тегљеника, у оним врстама тегљења, које нису превоз терета, нити је током тегљења наступио неки од наведених штетних догађаја (даље у тексту: неуређени случајеви тегљења). То је, рецимо, тегљење (гурање) ради помицања брода у луци, тегљење ван луке брода без терета или тегљење брода који има посаду.<sup>27</sup> Стога се јавља питање како учесник тегљења одговара, ако у таквој врсти тегљења наступи штета (нпр. потонуће теглећег или тегљеног брода без судара, насукавање, кидање ужета). Која правила о одговорности важе ако штету једном учеснику тегљења (нпр. тегљеном пловилу) изазове посада другог учесника тегљења (нпр. теглећег брода) наутичком грешком или пожаром, а није реч о превозу тегљењем? Наутичка грешка и пожар изазвани радњом посаде ослобађају бродара од одговорности за штету у превозу терета, али не важе у пловидбеним подухватима који нису превоз, као што је то обично тегљење.<sup>28</sup>

27 М. Трајковић, *Поморско право*, Академска мисао, Београд, 2004, стр. 176.

28 Типичан случај штете у тегљењу који није уређен српским правом јесте спор *A Turtle Offshore SA v Superior Trading Inc*, који је окончан 2008. год. у Британији ([2008] EWHC 3034 Admlyt). Ту је тегљач уговорио да одвуче пловећу бушилицу од Бразила до Сигапура преко Атлантика и Индијског океана, уз пролазак поред Кејп Тауна у Јужној Африци. Теглећи брод се звао *Mighty Deliverer* (Моћни достављач; даље: Мајти), док се бушилица звала *Turtle* (Корњача). Тегљење се обављало по типском уговору TOWCON 1985, којим је тегљач преузео обавезу средства (а не циља, тј. успешног тегљења), с тим да теглећи брод буде способан да обави уговорено тегљење. Током тегљења је Мајтију понестало горива, те је откачио бушилицу, оставивши је да плута на отвореном мору. Његов капетан је намеравао да наточи гориво, па да се врати по бушилицу ради наставка тегљења. Он је оценио да би оба

## Х Попуњавање празнине

Пошто у Закону о пловидби нема изричитог општег правила о одговорности у тегљењу за неуређене случајеве штете, нужно је да се они уреде применом општих правила грађанског права о одговорности за штету.<sup>29</sup> Има мишљења да је ова примена правила грађанског права неприхватљива, јер је то забрањено Законом о пловидби. Наиме, тим законом се „наређује“ да се на „осијале уговоре о пловидбеним пословима“ сходно примењују његове одредбе о уговорима о пловидбеним

пловила била у опасности, ако би наставио тегљење без допуњавања горива. Мајти је допунио гориво тако што му га је испоручио други тегљачев брод (сестрински брод), који је стигао до њега две недеље пошто је откачио бушилицу. Након тога су се оба брода дала у потрагу за бушилицом, али су након шест дана одустали, јер је нису могли да је пронађу. Неколико недеља после откачињања бушилица се разбила и потонула уз обале малог острва Трисан да Куња у јужном Атлантику, које је под британском влашћу. Тегљеник је претрпео штету не само услед губитка бушилице, већ и услед трошкова уклањања њене олупине, које је морао да плати. Стога је тужило тегљача да му надокнади штету. Тегљач је, међутим, сматрао да има право на тегљарину, те је поднео противтужбу, тражећи да му тегљеник плати 95% уговорене тегљарине, јер је она била по уговору „платива по стицању пловила у одредиште“, и то „без обзира да ли бушилица при тегљењу пропадне или не“. Тегљеник је пристао да потпише уговор са тегљачем тек кад је од надзорне организације добио писмену потврду да је тегљач способан за уговорено тегљење, те да је план тегљења ваљан.

У парници су три питања била нарочито спорна. Прво се тицало способности Мајтија за пловидбу, друго, ваљаног испуњења обавезе тегљења, а треће, износа зарађене возарине. У погледу способности тегљећег брода, тегљач је, као тужени, тврдио да је брод био спреман за пловидбу, јер је имао довољно горива да пређе Атлант до Кејптауна без доливања. Он је тврдио да је наточена количина горива била довољна да конвој стигне до Кејптауна при просечној брзини од три до четири чвора на сат. Суд је, међутим, утврдио да је танк Мајтија на почетку путовања имао мање говрива него што је то захтевала планирана брзина тегљења, због чега је сматрао да је тегљач повредио своју дужност оспособљавања брода. Суд је, такође, сматрао да тегљећи брод није смео да напусти бушилицу, кад је уочио да неће имати довољно горива да пређе Атлант. Стога је ваљано извршење обавезе тегљења налагало да се са бушилицом врати до Јужне Америке, да би допунио гориво. Како то није учинио, тегљач је повредио и ту обавезу, чиме је суд решио на његову штету и друго спорно питање. Најзад, ни треће спорно питање није било решено у корист тегљача, јер је суд утврдио да је по уговору тегљеник био дужан да плати тегљачу само 5% уговорене тегљарине, иако бушилица не стигне на одредиште, а остатак од 95%, само ако неоштећена стигне на одредиште. Сматрајући да је тегљеник доказао тегљачеву кривицу за штету, а нарочито повреду дужности оспособљавања тегљећег брода, суд је сматрао да је тегљач изгубио право на заштиту углавком у типском уговору, по којем свака страна сноси штету која се деси њеном пловилу током тегљења. Стога је тегљенику досудио накнаду штете, а одбио противтужбу тегљача за исплату 95% тегљарине. Вид. R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 286–288.

29 Исто Зоран Антонијевић, *Привредно право*, Савремена администрација, Београд, 1986, стр. 388.



пословима, осим ако тај закон друкчије одређује (чл. 477). Иако у први мах ово упућује правило бесмислено звучи, системским тумачењем се закључује да тај закон наређује да се на тзв. *неименоване* пловидбене послове, који се у закону називају „други пловидбени послови“ (чл. 688), примењују правила о *именованим* пловидбеним пословима, а то су превоз ствари, путника, пртљага и тегљење. То би значило да се на сва питања уговора о тегљењу, укључујући и одговорност учесника тегљења, која законом нису изричито посебно уређена правилима о тегљењу, аналогно примењују правила којим се уређује превоз ствари (нпр. пловидбена способност брода).<sup>30</sup> Чини се да је ово мишење неприхватљиво, јер уговор о тегљењу спада у именоване, а не у неименоване пловидбене послове. Стога се правила о превозу примењују на тегљење само кад је то законом изричито одређено, а то је онда кад је уговорен превоз терета тегљењем (чл. 682). Због тога неуређени случајеви тегљења остају правна празнина, која треба да се попуни применом општих правила грађанског права.

Правила грађанског права налажу да се на односе уговорника у тегљењу у неуређеним случајевима треба да примене правила оног уговора грађанског односно трговинског права, чију правну природу има уговор о тегљењу. Чини се да је на примереније да уговор о тегљењу има природу уговора о делу. Ако ни тим правилима неко питање у тегљењу није изричито уређено, као што је то одговорност за штету, онда треба да се примене општа правила о грађанскоправној одговорности. То значи да учесник тегљења (тегљач или тегљеник), који је изазвао штету другом учеснику, уговорно одговара по основу претпостављење кривице. Он може да се ослободи од уговорне одговорности, ако докаже околност која је узрок штете и да за њу није крив (ЗОО, чл. 263). Ако је узрок штете непознат, штетник остаје одговоран, јер он сноси ризик за штету услед непознатог узрока. За штету према трећем лицу, учесник тегљења који ју је изазвао, деликтно одговара, такође, по основу претпостављене кривице, али му је лакши терет доказивања ради обарања претпоставке, јер не мора да докаже узрок штете (ЗОО, чл. 154, 108). Наиме, да би искључио своју кривицу, довољно је да докаже да је у датим околностима поступао као уредан бродар, иако не докаже узрок штете. Значи, по правилима деликтне одговорности, оштећеник сноси ризик за штету од непознатог узрока. Пошто правила грађанског права не ослобађају бродара од одговорности за штету услед изузетих опасности уређених поморским правом за превоз (нпр. Конвенција о теретници), тегљач одговара за штету услед наутичке грешке посаде или пожара изазваног радњом посаде брода.

30 Б. Јакаша, *нав. дело*, стр. 303, 169.

Има мишљења да тегљач у пословима тегљења, којим се не врши превоз, што су углавном неуређени случајеви тегљења у Закону о пловидби, одговара на основу претпостављење кривице, ако тегли пловило без посаде, а на основу доказане кривице, ако је тегљено пловило са посадом.<sup>31</sup> То правило јесте логично, јер најчешће штету изазива посада пловила. Како теглећи брод увек има посаду, логично је да се претпостави да је он крив за штету кад тегљено пловило нема посаду. Ако је тегљено пловило има, онда је можда и она крива за штету. Осим тога, она има увид у радње посаде теглећег брода, па је тегљенику лакше да докаже кривицу тегљача. Стога, тада тегљач треба да одговара на основу доказане кривице.

Ово мишљење се, ипак, противи правилима српског грађанског права о одговорности за штету, које у начелу увек обориво претпоставља кривицу штетника. Значи, да би се доследно применила правила грађанског права, најпре мора да се утврди који уговорник је изазвао штету. То је онај уговорник чијом радњом је изазвана штета, те се мора претпоставити да ју је скривио, док не докаже супротно. Пошто тегљач може да изазове штету и кад тегљено пловило има посаду, онда се тада мора претпоставити његова кривица, те тегљеник не мора да је доказује. Исто тако, могуће је да је тегљеник крив за штету и кад је тегљено пловило без посаде (нпр. није оспособио пловило, дао је погрешна обавештења тегљачу), у ком случају је он штетник, јер је штета настала његовом радњом, те се мора претпоставити његова кривица.

Логичније од претходног јесте мишљење по којем треба претпоставити кривицу уговорника који управља тегљењем.<sup>32</sup> По њему, поморски је обичај да се у међусобним односима тегљача и тегљеника претпоставља да је за штету крив управитељ тегљења. Управитељ може да обори претпоставку доказом да је у датим околностима поступао пажљиво, иако није доказао стварни узрок штете. Како тегљач у српском праву управља тегљењем на реци, а тегљеник, на мору, онда се тегљачева кривица претпоставља у речном, а тегљеникова кривица у морском тегљењу. И ово мишљење се, ипак, противи српским правилима о грађанскоправној одговорности, јер штету може да изазове уговорник који не управља тегљењем (нпр. лошим извршењем команде), те се по правилима грађанског права мора претпоставити његова кривица.

31 Б. Јакаша, *нав. дело*, стр. 303; М. Васиљевић, *Трговинско право*, 13. издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012, стр. 269.

32 М. Трајковић, *нав. дело*, стр. 176, 177. Раније је чак био став југословенске судске праксе да се између уговорника у тегљењу увек претпоставља кривица бродара тегљеног брода (З. Антонијевић, *нав. дело*, стр. 388). Овај став је престао да важи доношењем ЗПУП-а, јер је противан његовим правилима о управљању тегљењем и обавези чувања терета.

Ако би се у том случају претпостављала кривица управитеља тегљења, онда би се претпостављала кривица лица које није штетник, што је противно правилима нашег грађанског права.

## XI Упоредно право

У упоредном праву влада шароликост у правном уређивању одговорности учесника тегљења. Ипак, у већини права постоји опште правило о одговорности штетника у тегљењу, ако нема посебних правила у појединим случајевима, као што су превоз терета, судар или заједничка хаварија.

У поморском праву Уједињеног Краљевства (Британије) у тегљењу начелно важи субјективна одговорност учесника тегљења, који је изазвао штету, с тим што оштећеник сноси терет доказивања кривице штетника. Ово правило важи и у уговорној и у деликтној одговорности. Међутим, у превозу путем тегљења, а који се претпоставља кад год тегљач тегли брод без посаде или брод који је снабдео својом посадом, тегљач објективно одговара тегљенику за штету коју му је изазвао, јер се сматра оставопримцем. Једино га ослобађа виша сила, кривица оштећеног тегљеника и мане тегљеног брода, с тим што сноси терет доказивања ослобађајућег разлога. У судару се одговара по правилима важећим за судар, а у случају загађења, по правилима о загађивању мора. Правила закона и судске праксе су, међутим, диспозитивна, што тегљачи злоупотребљавају уговарајући такав режим тегљења у којем готово да уопште не одговарају. Судови признају пуноважност уговорног режима одговорности у тегљењу, позивајући се на слободу уговарања.<sup>33</sup>

Право САД је слично праву Уједињеног Краљевства у регулисању одговорности у тегљењу. Пошто тегљач има само обавезу средства (*best efforts duty*), одговара само ако му тегљеник докаже кривицу, као што и он треба да докаже тегљеникову кривицу да би накнадио своју штету. Две су, ипак, битне разлике у односу на право Уједињеног Краљевства. Прва се тиче одговорности учесника тегљења према трећем лицу. За разлику од британског права, право САД не установљава солидарну одговорност тегљача и тегљеника у случају кад је штету изазвао само један од њих. При томе, претпоставља се да је одговоран тегљач, јер се сматра „владајућим умом“ у тегљењу. Он може да се ослободи одговорности, ако докаже да је за штету крив тегљеник. Изузетно, неки правници сматрају да солидарна одговорност учесника тегљења постоји кад су заједно скривили штету трећем лицу. Друга разлика се тиче пуно-

33 R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 276, 279, 292, 293; Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 125.

важности уговорног ублажења одговорности тегљача. Иако су законска правила о одговорности у тегљењу диспозитивна, судови сматрају да су претерано повлашћујући углавци о неодговорности тегљача ништавни, као противни јавном поретку.<sup>34</sup>

Канадско право садржи иста правила о одговорности у тегљењу као право Уједињеног Краљевства. Ипак, у њему се претпоставља кривица тегљача у случају губитка или оштећења тегљеног пловила током тегљења. Да би се тегљач ослободио одговорности довољно је да докаже да је поступао са разумном пажњом у датим околностима. Он не сноси терет доказивања стварног узрока штете, тако да ризик за штету услед непознатог узрока сноси корисник тегљења.<sup>35</sup>

Поморско право Кине садржи врло обухватна и јасна правила о одговорности у тегљењу. У међусобном односу учесника тегљења важи субјективна одговорност штетника, с тим што оштећеник сноси терет доказивања кривице штетника. Нема претпоставке кривице управитеља тегљења. Ако су оба уговорника крива за штету, онда сваки одговара сразмерно својој кривици. Међутим, тегљач не одговара за штету коју тегљеник претрпи услед наутичке грешке посаде теглећег брода, нити услед радњи спасавања лица или имовине на мору. За штету коју учесник тегљења изазове трећем лицу, солидарно одговарају оба учесника. Солидарност важи без обзира да ли је штета трећег лица материјална или телесна, као и да ли је настала услед судара или другог разлога. Учесник који накнади штету трећем лицу у већем износу него што је крив, има право на накнаду вишка од другог учесника тегљења. Најзад, тегљач се сматра превозиоцем само ако уговори превоз терета „својим“ бродом, без обзира да ли му је власник или купац. Као и у Србији, пропуст је законодавца што није уредио превоз путника тегљењем. Законска правила о одговорности у тегљењу су диспозитивна.<sup>36</sup> Утисак је да су кинеско право у питању одговорности у тегљењу под утицајем британског права.

У Француској се законом обориво претпоставља да је за штету одговоран уговорник који управља тегљењем, и то по правилима субјективне одговорности. Пошто тегљењем у луци управља капетан тегљеног пловила, претпоставља се кривица тегљеника, осим ако докаже да је за штету крив тегљач. Исто тако, тегљењем ван луке управља капетан теглећег брода, те се претпоставља тегљачева кривица, осим ако докаже да је крив тегљеник. Није јасно да ли се управитељ тегљења може да ослободи одговорности само доказивањем кривице другог уго-

34 R. Force, *нав. дело*, стр. 138, 140; F. Maraist, *нав. дело*, стр. 116–118.

35 C. Giaschi, *нав. дело*, стр. 2.

36 ПЗК, чл. 152–164; H. Zhengliang, *нав. дело*, стр. 188, 189.

ворника или и другог узрока који искључује његову кривицу (нпр. виша сила, случај, кривица трећег лица). Већина француских правника сматра да му је до допуштено. Правила су диспозитивна, те тегљеник може писменим уговором да повери тегљачу управљање лучким тегљењем, као и што то може тегљач да повери тегљенику у ванлучком тегљењу. Исто тако, уговором могу да се измене и правила о основу и другим питањима одговорности. Уговорне измене законских правила о одговорности морају да буду у писменој форми.<sup>37</sup> Ова правила, међутим, важе само за уговорну одговорност у међусобном односу уговорника. За штету према трећим лицима примењују се правила о деликтној одговорности штетника (нпр. за судар, загађење).

У Италији се режим одговорности у тегљењу разликује у односу између уговорника и у односу према трећим лицима. У односу између уговорника прави се разлика између тегљења ради превоза тегљеног пловила и тегљења ради задатка. У тегљењу ради превоза, у ком тегљеник предаје брод тегљачу, тегљење се уређује правилима о превозу, те и тегљач одговара као превозилац ствари. У превозу ради задатка (кретње), обориво се претпоставља кривица уговорника за штету на са-уговорничком броду, јер ту тегљени брод задржава извесну самосталност у односу на теглећи брод. Значи, претпоставља се да је тегљач крив за штету на тегљеном броду и, обратно, да је тегљеник крив за штету на теглећем броду. При томе, претпоставља се да навигацијом у тегљењу управља тегљач, ако другачије није уговорено. Нема претпоставке да је управитељ крив за штету, али та чињеница може да буде од значаја у доказивању кривице. У односу учесника тегљења са трећим лицима у судару, претпоставља се солидарна субјективна одговорност оба учесника, ако је треће лице оштећено. Значи, за разлику од Конвенције о судару из 1910. год., која установљава доказану кривицу као основ одговорности учесника тегљења, италијанско право поштрава њихову одговорност, установљавајући претпоставку њихове кривице према трећем лицу. Сваки уговорник у тегљењу, међутим, може да се ослободи од солидарне одговорности према трећем лицу, ако докаже да није крив за шету у судару.<sup>38</sup>

У Швајцарској је, такође, опште законско правило да се за штету у тегљењу одговара субјективно. Пошто се тегљач сматра управитељем тегљења, претпоставља се његова кривица у односу са тегљеником. Тегљеникова кривица се претпоставља само кад је до штете дошло услед неспособности тегљеног пловила. Ако је тегљено пловило без посаде, онда се тегљеник сматра кривим за неспособност само ако тегљач није

37 А. Vialard, *нав. дело*, стр. 208-210; В. Mercadal, *нав. дело*, стр. 107, 108; Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 135, 136.

38 Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 134, 135.

могао да је уочи при закачињању ради тегљења. Ако је у питању превоз тегљењем, одговорно лице (тегљач или тегљеник) одговара по Хашковизбијским правилим (1924. и 1968. год.). За судар у тегљењу се одговара по правилима која важе у судару, што значи по Конвенцији о судару из 1910. год., ако је судар на мору, а по Конвенцији о судару бродова унутрашње пловидбе из 1960. год., ако је судар на реци. Законска правила о одговорности у тегљењу су диспозитивна.<sup>39</sup>

Хрватско право садржи иста правила као српско. У науци има мишљења да треба да се претпостави кривица уговорника (тегљача или тегљеника), који управља тегљењем кад год у закону нема посебних правила за поједини штетни случај (нпр. превоз терета, судар). Управитељ тегљења на мору је тегљеник, осим кад се тегли пловило без посаде, кад њиме управља тегљач. Тегљач управља и тегљењем на реци.<sup>40</sup>

Како већина националих права има општа правила о одговорности у тегљењу, ваљало би да се правила о тегљењу у Закону о пловидби требало допуне општим правилима којим би се уређивала одговорност учесника тегљења, а нарочито тегљача. Она би се примењивала у случајевима у којим тај закон не садржи посебна правила. У одсуству такве допуне Закона, судска пракса би ваљало да заузме став о примени правила грађанског права на одговорност у тегљењу, како би се испунила правна празнина.

## ХП Углавци неодговорности (слобода уговарања)

У већини националних права, укључујући и српско, правила о одговорности учесника тегљења јесу диспозитивна.<sup>41</sup> У српском праву су, међутим, једнострано императивна у случају превоза тегљењем, јер могу уговором да се мењају само на штету тегљача као превозиоца. Изузетно, могу да се мењају и на штету тегљеника, као корисника превоза, у случају штета на терету пре укрцаја и после искрцаја терета, као и штета због закашњења. Одговорност морског бродара може да се уговором ублажи и у случају превоза животиња и превоза терета на палуби брода, ако се крцатељ сагласио са смештајем на палуби.

Тегљачи често злоупотребљавају ову слободу уговарања режима одговорности, користећи свој јачи положај на тржишту услуга тегљења у односу на њихове кориснике. Стога често уговарају претерано повлашћујуће углавке о својој неодговорности или ограничењу

39 W. Muller, T. Burckhardt, *нав. дело*, стр. 152.

40 Predrag & Gordan Stanković, *нав. дело*, стр. 96, 97.

41 ЗПУП, чл. 615. Вид. Б. Јакаша, *нав. дело*, стр. 304.

одговорности. Углавци уговора којим се уређује одговорност учесника тегљења, међутим, не утичу на права трећег оштећеног лица према учесницима тегљења. Стога, и кад је тегљач уговорио своју неодговорност са тегљеником, оштећено треће лице (нпр. у судару) има право да од њега тражи накнаду штете, ако је он одговоран по правилима деликтне одговорности.<sup>42</sup>

Типски уговори о тегљењу садрже разне углавке о неодговорности тегљача. У Европи су најзначајнији Стандардни услови тегљења Уједињеног Краљевства (скр. *UKSCT*; даље: Британски услови), *VIMCO* типски уговори и услови француских тегљача, док је за дунавско тегљење значајан Братиславски споразум о реморкажи из 1955. год.

*Британски услови* – Тегљачи најрадије користе Британске услове због тога што их претерано повлашћују у односу на корииснике њихових услуга. Њихова примена је врло раширена међу тегљачима у свету, а нарочито у *сotton low* земљама. Она је раширена не само због тога што их тегљачи често уговарају, већ и због тога што често служе удружењима тегљача као узор за састављање њихових типских уговора. Британски услови садрже пет углавка о неодговорности тегљача, којим се готово потпуно преноси ризик за штету током тегљења на тегљеника.

Први је углавак којим се одређује да је посада теглећег брода за време тегљења у служби тегљеника, због чега тегљеник одговара за њен рад, не само трећим лицима (нпр. оштећеник у судару), већ и тегљачу (*UKSCT*, пар. 3). Тим углавком се преноси одговорност за рад посаде теглећег брода са тегљача на тегљеника.<sup>43</sup> Овај углавак троструко повлашћује тегљача. Прво, он се ослобађа од одговорности за сваку штету коју кривицом посаде теглећег брода претрпи тегљеник, јер се сматра да ју је тегљеник претрпео радом своје посаде. Тегљач му не одговара не само за штету на тегљеном пловилу, већ и на другим стварима (нпр. терету), па и лицима (нпр. смрт чланова посаде тегљеног пловила). Друго, тим углавком се чак даје право тегљачу да од тегљеника надокнади штету на теглећем броду, иако је за њу крива посада теглећег брода. Ако је лично за њу крив (нпр. неспособност теглећег брода), нема право на њену накнаду од тегљеника. Најзад, треће, ако треће оштећено лице по правилима о деликтној одговорности присили тегљача да му накнади штету коју му је скривила посада теглећег брода, тегљач има право да исплаћену накнаду поврати (регресира) од тегљеника. Иако је овакав углавак по српским схватањима ништав, не само због повреде начела равноправности уговорника, већ и због тога што је противан здравом

42 R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 276.

43 C. Hill, *нав. дело*, стр. 364, 365.

разуму, пракса судова Комонвелта признаје његову пуноважност.<sup>44</sup> Судови САД овај углавак ниште као противан јавном поретку.<sup>45</sup>

Други углавак британских услова одређује да тегљач не одговара ни за какву штету или губитак коју учини или претрпи теглећи или тегљени брод, лица и ствари на њима, па и било која друга имовина, укључујући и штету трећим лицима ван уговора о тегљењу, и то из било ког узрока, укључујући и кривицу тегљача, његових службеника, неспособност теглећег брода, његових машина, опреме и ужета. Тим углавком се наглашава да тегљач има право да му тегљеник надокнади штету, ако је претрпи из било ког узрока, укључујући и кривицу своје посаде. Овај углавак се не примењује у два случаја: 1) кад тегљеник докаже да је штета настала услед неспособности теглећег брода за уговорено тегљење на почетку посла, за коју је тегљач лично крив, и 2) кад је штета настала у часу кад је теглећи брод био на безбедној удаљености од тегљеног пловила, под условом да пловила нису била међусобно повезана (UKSCT, пар. 4). Овај углавак је, такође, пуноважан у судској пракси земаља Комонвелта, али не и САД.<sup>46</sup> И код нас би овај углавак био ништаван због по-

44 Енглески суд је први пут потврдио пуноважност овог углавка у случају *President Van Buren* (1924) 16 Asp MLC 444. Власници брода „President Van Buren“ уговорили су са Управом Лондонске луке да га њен тегљач „Sirdar“ отегли до главног дока у Тилбурију. Уговор о тегљењу је садржавао углавак да је посада теглећег брода у служби тегљеника, те да он одговара за њен рад. Бродови у тегљењу су се сударили и оштетили кривицом посаде теглећег брода. Оба уговорника су се узајамно тужила тражећи накнаду штете. Суд је усвојио тужбу тегљача, а одбио тужбу тегљеника, образложивши одлуку следећим речима: „Иако је кривица искључиво тегљачева, уговорни углавак јасно упућује на то да су капетан и посада тегљача у служби тегљеника“. Вид. С. Hill, *нав. дело*, стр. 364, 365; С. Giaschi, *нав. дело*, стр. 3, 4; F. Maraist, *нав. дело*, стр. 117.

45 Суд у САД је први пут поништио углавак о служби посаде теглећег брода код тегљеног брода у парници *Bisso v. Inland Waterways Corp* из 1995. год. У тој парници је тегљач теглио празну маону без посаде, тако да је уједно био управитељ тегљења. Уговор о тегљењу је садржавао углавке да је посада теглећег брода у служби тегљеника, као и да се тегљење обавља искључиво на ризик тегљеника. Током тегљења маона је ударила у гат и оштетила се кривицом капетана теглећег брода. Тегљеник је тражио накнаду штете од тегљача, што је овај одбио, позивајући се на споменуте углавке. Тврдио да не одговара за рад посаде свог теглећег брода, јер је тегљеник уговором пристао да она буде његова посада током тегљења. У насталој парници окружни суд је уважио углавак и одбио тужбу тегљеника, а Жалбени суд је потврдио првостепену пресуду. Међутим, Врховни суд САД је прегласавањем (5 према 3) преиначио нижестепене пресуде, поништавајући оба углавка. У образложењу пресуде суд је истакао два разлога. Први је да се тегљачи морају натерати да снесе последице своје кривице, како се не би подржавала непажња штетника. Други разлог је тај да се „морају заштитити корисници услуга тегљача, како их не би искоришћавали они који су у прилици да организовано уцењују“. Вид. Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 128, 129.

46 R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 282, 283; С. Giaschi, *нав. дело*, стр. 3, 4; F. Maraist, *нав. дело*, стр. 117.



вреде начела равноправности уговорника, у свим штетним случајевима који су изазвани тешком кривицом тегљача или његове посаде. Углавак је код нас пуноважан у случају кад штета настане тегљенику вишом силом, случајем или лаком непажњом тегљача или његове посаде.

Трећим углаваком се тегљач ослобађа од одговорности за штету коју тегљеник претрпи услед закашњења или задржавања тегљеног брода, терета на њему, других ствари или лица, из било ког узрока, без обзира да ли је узрок наступио пре или после закључења уговора (*UKSCT*, par. 45/d). Овај углавак је у српском праву ништаван, ако је закашњење или задржавање наступило услед намере или крајње непажње тегљача.

Четвртим углавком се искључује одговорност тегљача за штету тегљенику услед више силе или случаја, који наступе у облику људских радњи или масовних друштвених немира (*UKSCT*, par. 7). То су рат, побуне, грађански немири (нпр. демонстрације), тероризам, саботажа, штрајкови, општа отпуштања са посла, раднички спорови и немири, макар да штета у тим догађајима настане услед кривице тегљача или његове посаде. Овај углавак је у нашем праву пуноважан, под условом да штета не настане злом намером или грубом непажњом тегљача и његовог особља у набројаним штетним догађајима.

Пети углавак је тзв. Хималаја клаузула. Њом се примена свих уговорних правила о ослобођењу и ограничењу одговорности тегљача проширују на његову посаду и друге помоћнике, на копну или броду (*UKSCT*, par. 8). Стога тегљеник не може да од њих накнади штету коју није могао да накнади од тегљача због углавака о тегљачевој неодговорности. За пуноважност овог углавка важе иста правила у нашем праву као и за пуноважност углавака о неодговорности тегљача.

Да би учврстили своју заштиту тегљачи Британским условима намећу корисницима својих услуга углавак да је за уговор искључиво меродавно енглеско право, као и да су за спорове надлежни искључиво енглески или шкотски судови. Ово стога што су уговорни углавци из ових услова пуноважни у енглеском праву и што им пуноважност признају енглески судови. Изузетно се допушта и надлежност суда места пленидбе брода, ако је заплењен у страном држави (*UKSCT*, par. 9).

Практична последица описаних углавака о неодговорности тегљача у правима земаља Комонвелта јесте да тегљач одговара за штету само ако је лично крив за неспособност теглећег брода на почетку путовања, као и за штету услед смрти или телесне повреде било ког лица за коју је крив он лично или његова посада. На одговорност за смрт и телесну повреду су тегљачи били принуђени императивним правилом Закона о снабдевању робом и услугама Уједињеног Краљевства. Међутим, у случајевима у којим тегљач одговара за штету Британски услови по-

себним углавком задржавају његово право да ограничи одговорност у складу са важећим правилима закона и међународних конвенција.

Маколико наклоњена тегљачима у признавању углавака неодговорности судска пракса држава Комонвелта, ипак, помало штити и кориснике њихових услуга. Та заштита се пружа на три начина. Прво, тражи се да тегљач докаже да је углавак неодговорности изричито уговорен. Ако није изричито уговорен, мора да докаже да је уговорен прећутно путем раније праксе између уговорника, или да је бар такав углавак толико широко у примени да је постао трговински обичај. Судска пракса изузетно ретко прихвата доказ о прећутном уговарању неодговорности тегљача (нпр. навођење углавка у рачуну тегљача). Други начин заштите је уско тумачење углавка. Стога, ако било која радња излази изван уског тумачења, не признаје му се важност. Најзад, трећи начин је да се нејасноћа или двосмисленост у углавку о недоговорности тумачи на штету тегљача.<sup>47</sup>

*Право САД* – У САД су углавном ништавни углавци којим се тегљач претерено повлашћује у његовој одговорности тегљенику, јер их судови сматрају противним јавном поретку. Наиме, сматра се да тегљачи обављају јавну службу, те да корисници њихових услуга немају слободу избора при уговарању тегљења. Ипак, њена судска пракса је признала пуноважност углавка осигурања. Тиме је омогућила тегљачу да на заобилазан начин избегне одговорност за штету у тегљењу, покривши све раније напоре судова да ограниче слободу уговарања тегљача на штету тегљеника у питању неодговорности тегљача. Тим углавком се тегљеник обавезује да закључи уговор о осигурању, с нагласком да се осигурач обавезе да га обештети ако се оствари било који ризик током тегљења. На основу тог углавка тегљеник, као осигураник, мора да уговори да се осигурач одриче права на регрес (повраћај) од тегљача оног осигураног износа који евентуално буде исплатио тегљенику у осигураном случају. Такође, тим углавком се тегљеник обавезује да поред себе у уговор о осигурању, који буде закључио са осигурачем, именује и тегљача као корисника осигурања. Ако тегљеник не испуни обавезе из овог углавка у уговору о тегљењу, санкција је губитак права тегљеника на накнаду штете од тегљача, ако настане услед ризика за који се обавезао да се осигура.<sup>48</sup> На овај начин тегљач принуђава тегљеника да се осигура у тегљењу, чиме превлађује ризик за штету током тегљења на осигурача, покупуљујући тегљење тегљенику за премију осигурања. Овај углавак би у нашем праву био пуноважан, али би било ништавно

47 C. Giaschi, *нав. дело*, стр. 3–6.

48 C. Giaschi, *нав. дело*, стр. 7; F. Maraist, *нав. дело*, стр. 117; R. Force, *нав. дело*, стр. 140, 141.

правило о губитку права тегљеника на накнаду штете од тегљача изазвану тешком кривицом њега лично или његове посаде, као о санкцији за тегљеникову повреду обавезе да закључи уговор о осигурању како је уговорио са тегљачем.

*ВИМСО шийски уговори* – Због претераног повлашћивања тегљача у Британским условима тегљења и отпора корисника тегљачких услуга према тим условима, Балтички и међународни поморски савет је сачинио два своја типска уговора о тегљењу, настојећи да уравнотежи и правичније уреди однос уговорника. То су *TOWCON*, који уређује једнократно тегљење (уговор на путовање), и *TOWHIRE*, који уређује виšekратно тегљење у уговореном времену (уговор на време). Оба типска уговора садрже исти углавак о сношењу ризика и одговорности за штету. Тиме је створен конкурентски систем сношења ризика и одговорности за штету током тегљења у односу на систем из Британских услова. Суштина тог система јесте у томе што расподељује ризик између уговорника током тегљења тако да сваки од њих сноси штету коју претрпи у тегљењу на својим стварима и лицима, и у случају кад је за њу крив други уговорник (енгл. *knock for knock basis of liability*).

Детаљније речено, тај систем уређује сношење ризика на следећи начин. Тегљач је обавезан да накнади износ који тегљеник буде платио на име накнаде штете услед смрти или телесне повреде настале за време тегљења члану посаде теглећег брода или другом лицу на том броду. Исту обавезу има тегљеник за случај да тегљач плати накнаду штете за смрт или телесну повреду члана посаде тегљеног брода, осим ако га је на тегљени брод поставио тегљач. Овде је реч праву на регрес уговорника према сауговорнику у случају кад сауговорник буде обавезан да плати накнаду телесне штете по основу солидарне одговорности. Последица је да сваки уговорник сноси штету коју претрпе лица на његовом броду током тегљења. Исто правило важи и за материјалне штете. Тако, тегљач сам сноси све штете које претрпи теглећи брод и ствари на њему у односу са тегљеником, као и штете које теглећи брод сударом изазове трећем лицу или претрпи од трећег лица. Изузетак је оштећење ужета, јер је тегљеник дужан да плати тегљачу трошак прекинутог или оштећеног ужета. Тегљач сноси ове штете без обзира да ли је за њих крив он, његова посада, тегљеник или посада тегљеног брода. Са друге стране, и тегљеник сноси све штете које претрпи током тегљења тегљени брод и ствари на њему у односу са тегљачем, као и штете које сударом тегљени брод изазове трећем лицу или претрпи од трећег лица. Уговорници, такође, не одговарају један другом за измаклу користи и другу посредну штету изазвану тегљењем, чак ни у случају кад ју је други уговорник скривио, осим у случају кад таква штета настане услед неспособ-

ности брода за пловидбу и неоправданог једностраног раскида уговора о тегљењу. Најзад, и ови типски уговори садрже Хималаја углавак, као и Британски услови.<sup>49</sup> Оваква правила о неодговорности уговорника су пуноважна у нашем праву, осим у случају кад је штета изазвана злом намером или крајњом непажњом штетника.

*Остали типски уговори* – У Француској општи услови удружења тегљача (*APERMA*) јесу, у ствари, типски уговор. По њима тегљач одговара за штету тегљенику само ако ју је изазвао крајњом непажњом или намером у обезбеђивању брода, опреме и посаде. Француски суд је признао пуноважност оваквог углавка.<sup>50</sup>

У Швајцарској су, такође, главни тегљачи донели Опште уговорне услове за потискивање баржи које не припадају потискивачима 1970. год. (измена 1980. год.). Овим условима се успоставља субјективна одговорност потискивача за штету тегљенику, која се заснива на оборивој претпоставци кривице потискивача. За мале штете (до 3.000 DEM) потискивач не одговара. Ако је реч о штети на роби укrcаној на баржу, потискивач и његова посада имају право да траже ослобођење од одговорности кориснику превоза, осим кад је настала њиховом грубом непажњом. Власник барже је одговоран за штету потискивачу само у случају кад је штета настала услед неспособности барже за тељење, под условом да је крив за ту неспособност.<sup>51</sup>

*Брајтиславски споразум* – За разлику од типских уговора морских тегљача, Брајтиславски споразум о реморкажи на Дунаву правично уређује одговорност учесника тегљења. Споразум разликује одговорност за штету између уговорника и одговорност за штету у односу са трећим пловилима (чл. 31–36).

У међусобном односу уговорника претпоставља се кривица тегљача (реморкера) и за штету на тегљеном пловилу, и за штету услед закашњења. Тегљач се ослобађа од одговорности ако докаже да није крив за штету. Он се сматра кривим ако у тегљењу повреди правила пловидбе Дунавске комисије, као и у случају кад је штету изазвала његова посада грубом непажњом. Тегљеник одговара за штету тегљачу, ако тегљач докаже да ју је претрпео кривицом посаде тегљеног пловила. Ако у тегљењу наступи закашењење, тегљач плаћа тегљенику пенал у износу од 9 рубаља на сваких 100 вагона тонаже тегљеног пловила за сваки дан закашњења. Пенале није дужан да плаћа ако докаже да је до закашњења

49 TOWCON 2008, Part II, art. 25, 26; TOWHIRE, Part II, art. 23, 24. Вид. R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 285–288; Gaskell, Debatistta, Swatton, *нав. дело*, стр. 425. 426.

50 B. Mercadal, *нав. дело*, стр. 108, 109; A. Vialard, *нав. дело*, стр. 210.

51 W. Muller, T. Burckhardt, *нав. дело*, стр. 152, 153.

дошло услед више силе, неспособности тегљеног пловила и налога или кривиче тегљеника. Значи, тегљач одговара за закашњење објективно, и то без потребе да тегљеник докаже да је штету претрпео.

Тегљач не одговара тегљенику за штету коју треће лице изазове тегљеним пловилима, али је обавезан да сачини исправе и предузме потребне радње, како би омогућио тегљенику да накнади штету од штетника. Ако не заштити право на накнаду штете тегљенику према трећем лицу, дужан је да тегљенику накнади штету уместо трећег лица. За штету трећем лицу одговара уговорник који је штету изазвао својом кривицом или кривицом своје посаде.

### ХIII Ограничење одговорности (упоредно право)

Упоредно право даје учесницима тегљења право да ограниче одговорност за штету применом једног од два начина ограничења, који је примерен штетном догађају. При томе, треба да се разликује ограничење одговорности у превозу тегљењем од осталих врста тегљења.

Ако је реч о *превозу тегљењем*, тегљач има право да ограничи одговорност на оба начина која има право да примени превозилац робе. Значи, за *убијак* или *ошћење* терета има право на ограничење одговорности или по јединици терета или по јединици величине теглећег брода (тзв. општи начин ограничења одговорности), којим је изазван штетни догађај, оснивајући фонд ограничене одговорности.<sup>52</sup> За штете услед *закашњења* тегљач има право да ограничи своју одговорност применом прописане границе мерене према уговореној возарини. Код нас се за штете услед *закашњења* у превозу примењује систем ограничења одговорности превозиоца по јединици *закашнелог* терета, а не према висини возарине. У превозу *путника* тегљењем, такође, има право на један од два начина ограничења одговорности, као и сваки превозилац путника. Први је систем ограничења одговорности до прописаног износа по путнику и путовању, а други је општи начин ограничења. У штетним случајевима *ван превоза тегљењем*, тегљач, као одговорно лице, има право на општи начин ограничења, али не и на ограничење одговорности по јединици терета, јер се оно примењује само у превозу.

За разлику од тегљача, који у превозу има могућност да на један од два начина ограничи своју одговорности, *тегљеник* ту могућност ни-

52 Стразбуршка конвенција изричито одређује да је тегљач дужан да уплати у одштетни фонд у случају да је штетни догађај изазвао теглећи брод, најмање 1.400 посебних права вучења по киловату снаге погонске машине брода (чл. 6). Посебно право вучења је обрачунска јединица Међународног монетарног фонда чији курс он свакодневно утврђује у односу на све националне валуте својих чланица (нап. аут.).

кад нема. Ако је одговоран за штету, било према тегљачу или терећем лицу, он има право на примену само општег начина ограничења, јер се никад не сматра превозиоцем у тегљењу. Ипак, ако је уговорио са својим крцатељима превоз терета на својим пловилима, које тегли тегљач, онда има право да примени и начин ограничења одговорности по јединици терета. Ту, међутим, он није тегљеник, већ уговорни превозилац према корисницима превоза, који се обавезао да обави превоз путем тегљача, као стварног превозиоца.

У свим питањима ограничења одговорности у тегљењу примењују се општа правила пловидбеног права важећа за одговарајући начин ограничења, који је одговорни учесник тегљења одлучио да примени, јер нема посебних правила о ограничењу одговорности у тегљењу. То значи да се у начину ограничења одговорности по јединици терета примењују правила о граничном новчаном износу, јединици терета, начину израчунавања обима штете, висини какнаде и губитку права на ограничење, која се иначе примењују ради ограничења одговорности превозиоца. Ако учесник тегљења (тегљач или тегљеник), примењује општи начин ограничења одговорности, онда се примењују правила о овлашћеном лицу, граничним износима, поступку ограничења одговорности (оснивање фонда, утврђивање потраживања и расподела фонда) и губитку права на ограничење, која важе и за остала лица овлашћена на примену овог начина ограничења.<sup>53</sup>

*Српско право* – Закон о пловидби не уређује посебно ограничење одговорности учесника тегљења. Ипак, системским тумачењем може се закључити да они то право имају, на исти начин како је то објашњено за упоредно право. Значи, пошто Закон о пловидби изричито упућује на правила превоза у случају кад се тегљењем обавља превоз, онда се на ограничење одговорности тегљача примењују правила о ограничењу одговорности превозиоца. У осталим случајевима, тегљач, а и тегљеник, као одговорно лице, има право да примени општи начин ограничења одговорности. Ово стога што се они по Закону о пловидби сматрају бродарима, а бродар је лице овлашћено на примену општег начина ограничења одговорности (чл. 5, тач. 44; чл. 417, 418). Осим тога, тим законом се у речној пловидби предвиђа да тегљач (потискивач) има право да ограничи своју одговорност уплатом у одштетни фонд најмање 60 САД долара по киловату снаге машине за погон теглећег брода (чл. 420, ст. 2 тач. 4). Овај износ, међутим, важи само за тегљење у домаћој пловидби, док за тегљење у међународној пловидби важи износ од 1.400 посебних права вучења (даље: ППВ) по киловату из Стразбуршке конвенције (чл. 6).

53 Небојша Јовановић, „Општи начин ограничења од одговорности речног превозиоца робе“, *Правни животи*, бр. 10–11/1995, стр. 341–351.

*Недоумице ојшићеј начина оґраничења одговорности* – У примени општег начина ограничења одговорности на тегљење јављају се две недоумице. Прва се тиче броја пловила у тегљењу према чијој величини се рачуна висина фонда ограничене одговорности. Ако је штета изазвана само једним пловилом у тегљењу (нпр. сударом са теглећим бродом или са једним од тегљених пловила), оштећеницима више одговара да одговорно лице буде обавезно да уплати у фонд новчани износ који се рачуна према величини свих пловила у конвоју заједно, а по начелу солидарне одговорности учесника тегљења. Они тврде да су сва пловила у конвоју једна целина у пловидби, те да онда и фонд треба да се рачуна према укупној њиховој величини.<sup>54</sup> Ово схватање је прихваћено у Закону о пловидби, али само за речно потискивање, а не и за речно тегљење. Није прихваћено ни у морској пловидби. Стога, одштетни фонд за речног потискивача се израчунава према киловатима снаге машине брода, увећаним за прописани износ укупне тонаже носивости свих бродова у конвоју (чл. 420, ст. 3). Прописани износ у Закону о пловидби је за теретну потисницу 40 \$ по тони њене највеће носивости, а 60 \$ по кубном метру истиснине при највећем дозвољеном газу за потисницу која није намењена превозу терета (чл. 420, ст. 1). Стразбуршка конвенција овај збирни систем проширује и на речно тегљење, предвиђајући да је тегљач дужан да уплати у одштетни фонд не само 1.400 ППВ по киловату снаге свог погонског уређаја, него и 200 ППВ по свакој тони носивости свих тегљених пловила (чл. 6).<sup>55</sup> Насупрот интересима оштећеника, одговорном лицу, као штетнику, одговара да се фонд рачуна само према величини пловила које је изазвало штетни догађај. У сукобу интереса тегљача и оштећених, у морском тегљењу и српском речном тегљењу (не и у речном потискивању) превага је дата интересима одговорног лица, јер он има право да установи одштетни фонд само према величини односно снази брода, који је штету изазвао.<sup>56</sup>

54 Б. Лукшић, *нав. дело*, стр. 117, 118.

55 Пошто је Србија ратификовала Стразбуршку конвенцију њена правила важе за међународно тегљење, а правила ЗПУП-а важе за домаће тегљење (нап. аут.).

56 R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 332, 331. Овај став је јасно испољен у канадском случају *The Rhone & Peter A.B. Widener* (1993) 1 Lloyd's Rep. 600. Ту су 1980. год. четири теглећа брода теглили баржу „*The Rhone & Peter A.B. Widener*“, која је била без посаде и терета. Тегљење је било пребрзо због грешке капета водећег теглећег брода, по имену „Охајо (*Ohio*)“. Услед тога се баржа сударила са усидреним бродом „Рон (*Rhone*)“. Пошто је поред Охаја, још један брод по имену „Јужна Каролина“, припадао Тегљачком друштву Великих језера (*Great Lakes Towing Company*), оштећеници су тражили да се одштетни фонд израчуна према величини оба теглећа брода односног друштва, као и према величини барже. У парници је суд одлучио да се одштетни фонд образује без урачунавања износа за Јужну Каролину, већ само према величини Охаја и барже (C. Hill, *нав. дело*, стр.

Друга недоумица у општем начину ограничења одговорности тиче се поређења величине теглећег брода и тегљеног пловила. Теглећи брод је редовно знатно мањи од тегљеног пловила, осим кад је оно чамац или јахта. Како фонд ограничене одговорности зависи од величине брода, који је изазвао штетни догађај, онда тегљачи одговарају до знатно нижих износа тегљенику или трећем лицу, као оштећенику, него што одговара тегљеник. Стога, тегљеник као оштећено лице, може да надокнади штету у несразмерно мањем износу од тегљача, као штетника, док, обратно, оштећени тегљач своју штету може да надокнади у знатно већем, па и у целом, износу од тегљеника, као штетника. Осим тога, кад оштећено треће лице има право да тражи накнаду штете солидарно од тегљача и тегљеника, редовно тражи накнаду од тегљеника, јер може од њега да надокнади штету у већем износу него од тегљача, пошто је теглећи брод мали, па му је и мали одштетни фонд. Ако је тегљач крив за штету, тегљеник, као солидарни исплатилац одштете трећем лицу, има право регреса од тегљача, али тегљач има право да ограничи своју одговорност на знатно нижи износ, због мале величине свог брода. Последица је да тегљеник трећем лицу надокнађује штету за коју је крив тегљач, без могућности да исплаћену одштету поврати у целости од тегљача.<sup>57</sup> Како би се што више заштитила оштећена лица, пловидбено право уређује најнижи износ одштетног фонда. Стога се Законом о пловидби установљава најнижи износ одштетног фонда, који важи за премали брод, као штетника, у поређењу са штетом коју је изазвао. Тај фонд је у морској пловидби је онај који мора да буде најмање за брод од 100 тона тонаже, макар да је конкретан брод мањи, а у речној пловидби мора најмање да буде 16.000 \$ (чл. 421). У међународној речној пловидби, по Стразбуршкој конвенцији, најмањи одштетни фонд је 400.000 ППВ за телесне штете, а за материјалне 200.000 ППВ. Фонд је намењен накнади свих штета из једног штетног догађаја, који је брод изазвао.

#### XIV Закључак

Закон о пловидби не уређује свеобухватно и систематично одговорност тегљача, али ни тегљеника, јер садржи правила којим уређује одговорност само у појединим ситуацијама. То су превоз терета тегљењем, судар, спасавање и заједничка хаварија, јер се законом упућује на примену правила која важе за случај штета у тим ситуацијама. Закон нема правила о одговорности тегљача у осталим случајевима штета (нпр.

295). У праву Кине ова недоумица није разјашњена ни у речном, ни у морском тегљењу. Вид. Н. Zhengliang, *нав. дело*, стр. 190.

57 R. Shaw, M. Tsimplis, у: Y. Baatz (ed.), *нав. дело*, стр. 276.



тегљење без сврхе превоза, тегљење у превозу путника, тегљење пловила са теретом, тегљење пловила са посадом), тако да постоји празнина у погледу основа, облика и висине одговорности. Стога би ваљало да се Закон допуни општим правилима о одговорности тегљача, која би се примењивала у случајевима штета који нису изричито уређени посебним правилима.

Чини се да је најбоље да се Закон допуни општим правилом о одговорности тегљача, којим би се упутило на примену правила о одговорности превозиоца. Тада би тегљач одговарао на основу претпостављење кривице (односно објективно у превозу путника), ако би штета настала његовом радњом. Због једностране императивности правила о одговорности превозиоца, били би забрањени углавци у уговору о тегљењу, којим би се одговорност ублажавала тегљача. Тиме би били боље заштићени интереси корисника услуга тегљења, него што су то данас по важећим правилима. С друге стране, тегљач би могао да се лакше од ослободи од одговорности доказујући изузетне (посебне) опасности у тегљењу (нпр. наутичка грешка, опасности мора, пожар, спасавање, штрајк), него по правилима грађанског права. Имао би и право на ограничење одговорности, као и сваки превозилац. Тиме би му се ограничио ризик у тегљењу, што би било у његовом интересу.

У супротном, остаје могућност да судови испуњавају правну празнину применом општих правила грађанског права о одговорности дужника односно штетника. Међутим, у српском грађанском праву штетник увек одговара на основу претпостављење кривице, при чему нема одговарајућих правила за многе случајеве који су особени само за пловидбу (нпр. способност брода, наутичка грешка, пожар). То је свакако неповољније за тегљача, него да се, начелно, сматра превозиоцем. Осим тога, српско грађанско право забрањује већину углавака о неодговорности тегљача, који су, иначе, уобичајени у типским уговорима о тегљењу, тако да тегљач не би могао да се на њих позива. Једино што у методу грађанскоправног начина попуњавања празнине одговара тегљачу, јесте што увек може да примени општи начин ограничења одговорности оснивањем одштетног фонда, пошто му је то право дато правилима пловидбеног права, као посебним правилима у односу на општа грађанскоправна правила о одговорности. Међутим, тај начин ограничења одговорности је исплатив само у случају знатнијих штета због великих трошкова његове примене. Отуда би тегљач углавном за мање штете одговарао неограничено, што му свакако није у интересу.

**Nebojša JOVANOVIĆ, PhD**

**Professor at the Faculty of Law University of Belgrade**

## **LIABILITY OF TUG-OWNER**

### **Summary**

*This conference paper deals with liability of participants in towage, with special stress on the liability of tog-owner. Due to the complexity and increased risks within towage, there are no unique legal rules about the liability of towage participants, but different rules depending on the event which is the cause of damage in the towage (e.g. collision, carriage, general average, pollution). For that reason, the writher explains special legal regimes of liability of the tug-owner, which depend on the type of prejudicial event. He points that there is no general rule on the tug-owner's liability within the Maritime and Inland Navigation Act from 1998 and that it makes a serious loophole in the navigation law of Serbia. Besides, the author contemplates the usual clauses in standard forms of contracts in maritime towage (e.g. UKSCT, TOWCON, TOWHIRE), which mitigate duties and liability of tug-owner, enlarging his rights comparing with those he has on the ground legal provisions. Lastly, he specially presents unscrupulous practice of tug-owners within the common law countries in contracting their exclusion from liability. The author proposes limitation of contractual freedom in towage contract which is detrimental for the users of towage services. There are comparative law analyses about liability of tug-owner both in maritime and inland navigation, as well as presentation of judicial practice.*

**Key words:** towage, tug-owner's liability, UKSCT, TOWHIRE, TOWCON.