



Prof. dr Borislav Ivošević

POMORSKO PRAVO

(Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju)

TIVAT, 2011.

U V O D

1. Pojam i predmet pomorskog prava

U najširem smislu pomorsko pravo moguće je odrediti kao granu prava koja obuhvata, i odgovarajućim pravnim normama reguliše, pravni status mora kao i sve one brojne odnose koji nastaju u vezi sa privrednim, ali i svim drugim aktivnostima na moru i u vezi sa morem. Ovako široko određeni pojam pomorskog prava odgovara i podudara se sa pojmom pomorstva koji, kako se je u jugoslovenskoj pomorskoj nauci definisalo, obuhvata sve vrste djelatnosti i vještina na moru ili u vezi sa morem.¹ Tako shvaćena ova grana prava reguliše odnose medju državama kada se radi o pravnom statusu morskih prostora (i podmorja) ili, pak, vodjenja rata na moru. Pravno uređenje morskih prostora danas je izdvojeno u posebnu granu prava pod nazivom Pravo mora (*The Law of the Sea*), a medjunarodno pravo vodjenja rata na moru redovno se izučava i čini dio medjunarodnog javnog prava, u dijelu u kojem se reguliše opšte ratno pravo.

Pomorstvo i morsko brodarstvo u svojoj biti je trgovačka djelatnost, jer od davnina osnovna svrha plovidbe morem je prevoz ljudi i stvari u cilju ostvarenja dobiti. Plovidba morem povezana je i sa mnogim incidentnim situacijama, koje naš zakonodavac obuhvata jedinstvenim nazivom „pomorske nezgode“, pa se s vremenom formiralo svojevrsno, može se slobodno reći, originalno pravo za rješavanje takvih situacija. Medjutim, brojni su i propisi i pravila iz oblasti upravnog (administrativnog) prava koji se odnose na pomorsku plovidbu, a bez kojih se ne može shvatiti cjelina pomorsko-pravne materije.

Na prednji način posmatrano, predmet regulisanja pomorskog prava saglasno redovnom, odnosno uobičajenom poimanju ove grane prava danas u svijetu (engleski *Maritime Law, Shipping Law ili Admiralty Law*, francuski *Droit maritime*, italijanski *Diritto maritimo*, njemački *Das Seerecht*, ruski *Morskoe pravo*, španski *Derecho maritimo*) jesu pravne norme koje regulišu pomorski brod i plovidbu morem, u prvom redu u svrhu prevoza robe i putnika morem, ali i šire od toga. Radi se o brojnim pravnim odnosima i pravnim institutima koji su imovinskog karaktera, normama upravnog prava kojima se reguliše individualizacija morskog broda, njegova bezbjednost sa stanovišta gradnje i eksploatacije, te ukupna bezbjednost plovidbe morem koja se izučava u okviru pomorskog prava najmanje u dijelu koji je neophodan za pravilno razumijevanje svih pravnih odnosa koji nastaju tokom plovidbe.

Predmet imovinskog dijela pomorskog prava su njegov stvarnopravni i obligacioni dio. U okviru stvarnopravnog dijela proučavaju se svojinska i susvojinska prava, kao i založna prava na brodu. Obligacioni dio reguliše

¹ V. Brajković, Pomorstvo, Pomorska enciklopedija, sv.7, str.341

pomorsko-pravne ugovore i vanugovorne odnose koji nastaju u pomorskoj plovidbi. Zaštita mora i morske okoline jedno je relativno novo područje interesovanja pomorskog prava, kako na nivou međunarodno-pravnog regulisanja, tako i od strane nacionalnih zakonodavstava pojedinih država. Predmet regulisanja i proučavanja pomorskog prava je i pomorsko osiguranje kao nezaobilazni dio ekonomske i pravne zaštite preduzetnosti u pomorstvu, s obzirom na visoke rizike koji su oduvijek pratili ovu značajnu privrednu djelatnost. Nezaobilazan je i problem izvršenja i obezbeđenja na pomorskim brodovima, bez kojega je nemoguće zamisliti suštinu pomorsko-pravne materije kao jedinstvene cjeline, kako u materijalno-pravnom, tako i procesnopravnom smislu.

2. Osnovne osobine pomorskog prava kao samostalne grane prava

Kada se govori o nekim posebnostima i karakteristikama pomorskog prava onda se u pravnoj teoriji uobičajeno ističu njegova univerzalnost, partikularnost i autonomnost.²

Univerzalnost pomorskog prava vezuje se za činjenicu da se je ono razvijalo kao nadgradnja na društvenim i ekonomskim odnosima koji su vezani za jedinstveni ambijent morskog prostora kao zajedničkog puta i dobra svih naroda, koji je te narode spajao i upućivao na međusobnu komunikaciju i saradnju. S pravnog stanovišta tako shvaćena univerzalnost je uslovila visok stepen sličnosti, pa čak i istovjetnosti, normi pomorskog prava kod različitih pomorskih naroda u različitim djelovima svijeta.

Partikularnost pomorskog prava vezana je za specifičnost razvojnog puta ove grane prava. Naime, pomorsko pravo, u svom današnjem obliku, razvijalo se je u najvećoj mjeri iz pomorskih običaja nastalih u dalekoj prošlosti. Taj razvojni put započet je na Mediteranu, još u starom vijeku, da bi se kasnije, u srednjem vijeku, u okviru značajnijih pomorskih gradova-država, oblikovao u pravne norme i institute jedinstvene ili sa velikom međusobnom sličnošću. Iz takve prakse razvili su se mnogi specifični pravni instituti karakteristični za pomorsku plovidbu, koji su skoro nepromjenjeni preneseni u zakonodavstva skoro svih pomorskih država sve do najnovijeg vremena.

U pravnoj teoriji na kraju se u vezi sa osobinama pomorskog prava ističe da one vode autonomnosti ove grane prava, dakle, izdvajaju je u posebnu cjelinu, kako sa stanovišta zakonskog regulisanja, tako i njenog proučavanja kao posebne pravne nauke.

² Ovakvom shvatanju pomorskog prava najviše je doprinela francuska teorija i to autori: Ripert, Boncase i Rodiere, a u našoj literaturi V. Brajković.

Unifikacija pomorskog prava plod je rada na ujednačenju pravnih normi koje su već postojale bilo kao nacionalne pravne norme pojedinih pomorskih zemalja, ili kao tzv. svjetski pomorski običaji. Zakonodavstvo je bilo nacionalno, ali karakter pravnih normi je bio univerzalan. Otuda izvršena unifikacija pomorskog prava nije imala neko veliko povratno dejstvo na zakonodavstva vodećih pomorskih zemalja, jer su takve norme tamo već, po pravilu, i postojale, a tamo gdje je postojeću praksu i tradiciju trebalo mijenjati na bazi instrumenata unifikacije, često se nailazilo i na otpor i na pokušaje sopstvenog tumačenja pojedinih međunarodnih instrumenata.

3. Izvori pomorskog prava

3.1. Međunarodni izvori pomorskog prava

3.1.1. Istorijski razvoj

Tokom cjelokupne svoje istorije pomorsko pravo se je razvijalo kao međunarodno i u svom javno-pravnom dijelu smatrano je pravom svih naroda (*ius gentium*), a u privatno-pravnom, zajedničkim pravom trgovaca i pomorske trgovine (*lex mercatoria*). Međutim, bez obzira na ovakva, u osnovi opšte prihvaćena shvatanja o pomorskom pravu, razvoj međunarodnog pomorskog prava nije bio lak i jednosmjernan, već mukotrpan, diktiran i remećen rivalstvom velikih pomorskih sila. Ovo se u prvom redu odnosi na regulisanje statusa morskih prostora, ali i na regulisanje pomorskog privatnog, odnosno trgovačkog prava.³

Međunarodno pravno regulisanje pomorskog prava tzv. unifikacija ove pravne oblasti razvijala se je neujednačeno, pa mimo očekivanja mnogo ranije su rešena pojedina pitanja iz pomorsko-pravne imovinske materije nego li ona o statusu morskog prostora. Prvi pisani dokument međunarodne zajednice o regulisanju statusa morskog prostora sadržan je u konvencijama Ujedinjenih nacija iz 1958.godine poznatih kao Ženevske konvencije. Tom prilikom u Ženevi su donete četiri konvencije, i to: Konvencija o otvorenom moru, Konvencija o teritorijalnom moru i spoljnjem morskome pojasu, Konvencija o kontinentalnom sloju (šelfu) i Konvencija o ribolovu i očuvanju bioloških bogatstava otvorenog mora. Nedugo zatim ovaj posao je nastavljen u okviru Ujedinjenih nacija i rezultirao je jednim sveobuhvatnim kodifikatorskim radom u oblasti međunarodnog prava mora donošenjem Konvencije UN o pravu mora

³ Vodeći pravници starog Rima Celsus, Marcianus, Pompenius i Ulpianus svrstavali su more u zajedničke stvari (*res communes omnium*) kao što su vazduh i voda kišnica. Međutim, u kasnijoj fazi razvoja kada su pobijedili na moru Feničane i Kartaginjane Rimljani su Sredozemno more nazivali „Mare nostrum“ ističući svoja prava prema njima. Venecija je takvo pravo isticala prema Jadranskom moru još u srednjem vijeku, pa je svake godine mletački dužd na simboličan način bacanjem prstena u more „vjenčavao“ Veneciju sa Jadranskim morem. (Dato prema M.Zoričiću „Teritorijalno more“, Zagreb, 1953, str.5 i 7). Ovaj sukob razriješen je u korist prihvatanja slobode more, ali tek početkom XVII vijeka nakon objavljivanja čuvenog dijela holandskog pravnika Huga Grotiusa „Mare liberum“ 1609.godine.

1982.godine. Ovom Konvencijom teorijski, a i praktično, u okviru međunarodnog javnog prava oblikuje se i zaokružuje posebna pravna disciplina o pravu mora (*The Law of the Sea*).

Trgovačko pomorsko pravo prolazilo je kroz svoje različite faze da bi u toku XIX vijeka, a nakon stvaranja velikih nacionalnih država u Evropi bilo doneto cjelovito pomorsko zakonodavstvo u tim državama. U tom pogledu vodeća je bila Francuska, koja 1807.godine, donosi svoj Trgovački zakonik (*Code de commerce*) čija druga knjiga reguliše privatno pomorsko pravo. To čini Njemačka u svom Trgovačkom zakonu iz 1861.godine (inoviran 1897.godine) čija IV knjiga sadrži odredbe o pomorskom pravu. Ova dva Zakonika izvršila su veliki uticaj na susjedne države. Francusko pravo na ostale države Mediterana, kao što su Španija, Grčka, Egipat, te na susjedne zemlje Belgiju i Holandiju. Preko španskog prevoda *Code de Commerce-a* ovo pravo prešlo je i u zakonodavstva zemalja Latinske Amerike. Njemačko pravo, a posebno Zakonik iz 1897.godine, izvršio je uticaj na baltičke države: Švedsku, Norvešku, Dansku, Finsku, a i Poljsku, te na tada donijeti italijanski Trgovački zakonik iz 1903.godine. Uticaj je izvršen i na određene države izvan Evrope, kao što su to, npr. Maroko i Japan.

Englesko pravo nakon donošenja pomorsko-pravne zbirke *Black book of Admiralty*, u kojoj su bili sakupljeni pomorsko-trgovački običaji i sudske odluke zaključno sa XVI vijekom, kasnije se duži period vremena razvijalo preko sudskih odluka engleskih sudova nadležnih za pomorske sporove, a posebno preko odluka Vrhovnog suda (*House of Lords*). U to vrijeme Engleska je bila najveća pomorska sila na svijetu, kako po svojoj ratnoj, tako i po trgovačkoj mornarici ona je bila svijetski finansijski centar u oblasti kapitala, investicija i osiguranja, najveća svijetska trgovačka sila u oblasti spoljnotrgovinskih odnosa (export-import), glavna kolonijalna sila koja je kontrolisala svijetske trgovačke puteve, većinski vlasnik Sueckog kanala i na kraju, a što je tada bilo od posebne važnosti, najveći proizvođač uglja na svijetu – tada glavnog izvora industrijske i brodarske energije. Sledstveno, englesko pomorskog pravo toga vremena služilo je interesima te najveće ekonomske i pomorske sile koja je imala i najveću trgovačku mornaricu. Za englesko pravo ukorijenjeno je shvatanje da je ono precedentno, dakle da se bazira na obaveznosti nižih sudova da prate i postupaju po odlukama viših. Međutim, Engleska je donosila, a i danas donosi pisane zakone iz oblasti pomorskog prava. Njen najznačajniji pomorski zakon donijet je 1854.godine i to Zakon o trgovačkoj mornarici (*Merchant Shipping Act*), koji je kasnije imao mnogobrojne dopune sa važnošću i danas. Engleska je donijela i druge značajne zakone iz oblasti pomorskog prava medju kojima ćemo pomenuti Zakon o pomorskom osiguranju (*Marine Insurance Act*) 1906.godine. Šta spada u pomorsko-pravnu materiju danas se u Engleskoj reguliše Zakonom o vrhovnom sudu (*Supreme Court Act*) iz 1981.godine kojim se određuje nadležnost u

pomorskim sporovima, a u materijalno-pravnom smislu nabrajaju pomorska potraživanja i drugi pravni odnosi koji se smatraju pomorsko-pravnim.

Tokom XIX vijeka Sjedinjene Američke Države započele su da uzimaju sve veće učešće u svijetskoj pomorskoj trgovini, više kao zemlja proizvođač i izvoznik sirovina, pa samim time i glavni korisnik brodarskih usluga. Otuda razvojni put pomorskog zakonodavstva u toj zemlji, pored ostalog, karakteriše i borba protiv monopola koje su u pomorskoj trgovini imale vodeće brodovlasničke države, u prvom redu, Engleska. Radi zaštite pomorske trgovine utvrđivanjem minimuma odgovornosti brodovlasnika za teret primljen na prevoz, američki Kongres 1893.godine je donio svoj Zakon o ograničenju odgovornosti brodovlasnika za štete na teretu pod nazivom *Harter Act*. Ovaj Zakon je bio inicijalna kapisla koja je dovela do unifikacije pomorskog prava u ovoj oblasti. Ovi, ali i mnogi drugi razlozi, u oblasti pomorstva polako su dovodili do znatnih razlika u pomorskom pravu pojedinih država što je sve vodilo pravnoj nesigurnosti u međunarodnoj pomorskoj trgovini. *Harter Act-u* prethodilo je stanje u Engleskoj kada se radilo o odgovornosti brodovlasnika za teret koji je primio na prevoz engleski sudovi su najšire moguće tumačili princip slobode ugovaranja, pa je postepeno došlo do opšteg principa neodgovornosti u oblasti prevoza tereta morem. Međunarodna pomorska zajednica bila je pred izazovom da da odgovor na ovakva i mnoga druga pitanja, a što se samo moglo postići izjednačenjem normi pomorskog prava svuda gde je to bilo moguće i potrebno. Ovaj posao poznat je kao unifikacijski proces. Započet je krajem XIX vijeka i još uvijek traje. Prvi unifikacijski dokumenti bili su u oblasti pomorskog privatnog prava, ali i oni o regulisanju plovidbe morem, dakle, iz oblasti bezbjednosti na moru.

3.1.2. Unifikacija pomorskog prava i današnje stanje razvoja

Poslu unifikacije pristupilo se na djelotvoran i ozbiljan način angažovanjem određenih međunarodnih organizacija. Udruženje za međunarodno pravo (ILA) započelo je regulisanje zajedničke havarije. Skoro u isto vrijeme, 1897.godine, oformljeno je, što će se kasnije ispostaviti, glavno međunarodno nevladino udruženje za unifikaciju privatnog pomorskog prava - Međunarodni pomorski odbor, poznat pod skraćenicom CMI (*Comite Maritime International*). Uspješnim radom CMI-a donijete su brojne međunarodne konvencije iz oblasti pomorskog prava.

Nakon II. svijetskog rata osnivanjem Ujedinjenih nacija njihove specijalizovane međunarodne pomorske organizacije (IMO-International Maritime Organization), ova organizacija preuzima značajne poslove iz oblasti unifikacije pomorskog prava, u prvom redu, u oblasti bezbjednosti plovidbe i zaštite mora od zagađenja, ali kasnije i druge unifikacijske poslove, uključujući i

one iz domena pomorskog privatnog prava, tako da je danas uloga CMI-a savjetodavna u odnosu na Ujedinjene Nacije i IMO.

Sve međunarodne izvore pomorskog prava koji se, u prvom redu, donose u formi međunarodnih konvencija, možemo podijeliti na izvore u oblasti bezbjednosti plovidbe, što je u širem smislu materija pomorskog upravnog prava, i na izvore pomorskog privatnog prava – konvencije u ovoj oblasti. Medjutim, od značaja je međunarodno-pravno regulisanje i drugih oblasti gdje u prvom redu, spada već pomenuta zaštita mora i morske okoline od zagađivanja, a tu su i neke konvencije procesno-pravnog karaktera.

Najvažnija međunarodna konvencija iz oblasti bezbjednosti plovidbe jeste Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) poznata kao SOLAS konvencija. Povod za donošenje ovakve Konvencije bila je katastrofa broda „Titanika“ 1912.godine. Odmah nakon katastrofe sazvana je 1913.godine Međunarodna konferencija na kojoj je donijeta prva Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, poznata kao Titanik konvencija. Zbog izbijanja I. svjetskog rata ona nije stupila na snagu. Tako je SOLAS konvencija, po prvi put, kao međunarodni dokument, donijeta u Londonu 1929.godine. Danas je na snazi SOLAS konvencija iz 1974.godine sa Protokolima iz 1978. i 1988.godine sa brojnim amandmanima i aneksima. Posljednjim izmjenama SOLAS konvencija uključuje i kodeks o međunarodnoj bezbjednosti brodova i luka (ISPS Code) donijetih u Londonu 2002. Dugo vremena uz SOLAS konvenciju, kao dodatak, bila su pridodata i međunarodna pravila o izbjegavanju sudaru brodova na moru, medjutim, ova pravila od 1974.godine čine posebnu međunarodnu konvenciju.

U materiji bezbjednosti pomorske plovidbe prirodno je da je veliki broj konvencija, pravila i pravilnika od međunarodnog značaja, a ovdje ćemo još pomenuti Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama krcanja donijeta u Londonu 1966.godine, Međunarodna konvencija o merenju tonaže brodova , London 1969.godina, Međunarodna konvencija o traganju i spasavanju, Hamburg 1979.godina, te Međunarodna konvencija o standardima za trening, sertifikaciju i palubne službe za pomorce (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) poznatu kao STCW konvencija, donijeta u Londonu 1978.godine i dopunjena 1995.godine.

U oblasti privatnog (imovinskog) pomorskog prava, kao što je rečeno, donijete su brojne međunarodne konvencije. U okviru CMI-a donijeto je 13 konvencija i 5 protokola od kojih su najznačajnije Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji sudara brodova iz 1910.godine; Konvencija o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru iz 1910.godine, sa Protokolom iz 1967; Konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji ograničenja odgovornosti vlasnika morskih brodova koja je po prvi put

donijeta 1924.godine, i Konvencija pod istim nazivom 1957.godine, sa Protokolom iz 1970.godine; Konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji teretnice iz 1924.godine sa Protokolima iz 1968. i 1978.godine; Konvencija o imunitetu državnih brodova iz 1926.godine sa Protokolom iz 1934.godine; Konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji pomorskih privilegija i hipoteke iz 1926.godine i ista Konvencija iz 1967.godine; Konvencije o građanskoj i krivičnoj odgovornosti u materiji sudara, obje iz 1952.godine; Konvencija o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952.godine; Konvencija o slijepim putnicima iz 1961.godine; Konvencija o odgovornosti brodova na nuklearni pogon iz 1962.godine i Konvencija o odgovornosti za prevoz putnika i njihovog prtljaga iz 1967.godine. Nakon toga rad na izradi ove vrste konvencija prelazi na pojedina tijela Ujedinjenih nacija, u prvom redu, na IMO, ali i na UNCTAD i UNCITRAL, pa su u okviru tih organizacija donijete brojne međunarodne konvencije od kojih, u prvom redu po značaju treba spomenuti Konvenciju UN o prevozu stvari morem poznatu kao Hamburška pravila, obzirom da je donijeta u Hamburgu 1978.godine. U tom periodu donijeti su i Kodeks o ponašanju linijskih konferencija 1974.godine, Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu 1980.godine, te Model klauzula za osiguranje pomorskih brodova i tereta 1985.godine.

Nakon velike pomorske katastrofe tankera „Torrey Canyon“ 1967.godine, sa teškim posljedicama zagađenja francuske i engleske obale, u okviru IMO-a 1969.godine, donosi se Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za zagađenje mora. Kasnije, ova Konvencija dopunjena je Protokolima 1976. i 1992.godine, a nešto kasnije 1973.godine, donosi se Međunarodna konvencija za sprečavanje zagađenja iz pomorskih brodova, poznata kao MARPOL konvencija koja je dopunjena Protokolom iz 1978.godine. U ovoj materiji od značaja je i Međunarodna konvencija koja se odnosi na intervencije na otvorenom moru u slučajevima zagađenja mora uljima iz 1987.godine, a sve to prati Međunarodna konvencija za osnivanje međunarodnog fonda za nadoknadu šteta zbog zagađivanja po prvi put donijeta 1971.godine, sa poslednjim amandmanom - Protokolom iz 1992.godine.

U okviru IMO-a poslije 70-tih godina donose se i značajne međunarodne konvencije u oblasti pomorskog privatnog prava, prvobitno već donošenih u okviru CMI-a. CMI sa svoje strane nastavlja sa radom i na ovim konvencijama, ali sada u ulozi savjetodavca. Ako se želi ukazati na osnovne karakteristike ovih novih konvencija, donijetih u okviru IMO-a (od kojih neke još uvijek nijesu stupile na snagu), treba istaći ambiciju donosioca ovih konvencija da ih ne samo inoviraju, nego učine što je moguće više sveobuhvatnim u odnosu na materiju koju regulišu, tako da se iz naslova tih konvencija briše naznaka da se radi o izjednačenju „nekih pravila“. Radi se o slijedećim konvencijama donijetim u okviru IMO-a: Konvencija o prijevozu putnika i njihovih prtljaga morem iz 1974.godine, poznata kao Atinska

konvencija; Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976.godine; Konvencija o spašavanju iz 1989.godine, Konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993.godine; te najnovija Konvencija o arestu pomorskih trgovačkih brodova iz 1999.godine.

Najnovija konvencija koja je donijeta u oblasti privatnog pomorskog prava jeste Konvencija ujedinjenih naroda o ugovorima za međunarodni prevoz robe u cjelini ili djelimično morem (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*) iz 2009.godine.

3.2. Izvori pomorskog prava u Jugoslaviji i Crnoj Gori

Nakon završetka II svjetskog rata pravno regulisanje pomorskog saobraćaja započeto je donošenjem zakona za ovu oblast, kako u oblasti bezbjednosti plovidbe, tako i vezano za imovinsko-pravne odnose, pa su donijeti brojni pojedinačni zakoni.⁴

Ustavom Jugoslavije iz 1963.godine bilo je predviđeno donošenje pomorskog zakonika, pa se je odustalo od daljeg rada na pojedinačnim zakonima i 1968.godine osnovana je Komisija za rad na pomorskom kodeksu. Ova Komisija na svojoj prvoj sjednici predložila je da se umjesto pomorskog zakonika donese plovidbeni zakonik koji bi obuhvatio pomorsku i unutrašnju plovidbu, pa je takav prijedlog prihvaćen u Saveznoj skupštini. Rad Komisije trajao je skoro osam godina i ovo zakonodavno dijelo završeno je početkom 1977.godine. U međuvremenu u Jugoslaviji je donijet novi Ustav iz 1974.godine, kojim više nije bila predviđena mogućnost donošenja kodifikatorskih zakona u formi zakonika, pa je na kraju ovaj sveobuhvatni kodifikatorski akt za pravo pomorske i unutrašnje plovidbe donijet pod nazivom Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 22.aprila 1977.godine, („Sl.list SFRJ“ br. 22/77), a stupio je na snagu 1.januara 1978.godine. Ovim Zakonom, po prvi put, je jedinstvenim pravnim aktom u našoj zemlji kodifikovano pomorsko pravo, ali isto tako, po prvi put uopšte, regulisano je i pravo unutrašnje plovidbe. Zakon je pošao od koncepcije jedinstvenog regulisanja pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe, ali naravno, to se svuda i uvijek nije moglo postići pa su pojedini pravni instituti regulisani posebnim normama za pomorsko, a posebnim za pravo unutrašnje plovidbe. U toku njegove primjene sve do raspada Jugoslavije, u ovom Zakonu izvršena je samo jedna značajnija dopuna 1985.godine.

⁴ Zakon o obalnom moru, spoljnom morskom pojasu i epi kontinentalnom pojasu Jugoslavije sa poslednjim izmjenama i dopunama 1987. i 1989, Osnovni zakon o službi bezbjednosti plovidbe, 1964. i 1965.godine, Osnovni zakon o iskorišćavanju luka i pristaništa, 1961.godine, Zakon o upisu pomorskih brodova i čamaca, 1965.godine, Zakon o baždarenju pomorskih brodova i čamaca, 1965.godine, Zakon o utvrđivanju sposobnosti za plovidbu pomorskih brodova i plovila unutrašnje plovidbe, 1964. i 1965.godine, Zakon o ispravama i knjigama pomorskih brodova i plovila unutrašnje plovidbe, 1964.godine, Zakon o ustanovljenju zastave trgovačke mornarice i brodarstva unutrašnje plovidbe FNRJ, 1950.godine i Zakon o spasavanju na moru i unutrašnjim plovidbenim putevima, 1966.godine.

Nakon raspada Jugoslavije 1998.godine, donijet je novi Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sa vrlo malim izmjenama u odnosu na Zakon iz 1977.godine i to samo u oblasti bezbjednosti plovidbe, uzimajući u obzir neke izmjene koje su u medjuvremenu donijete na medjunarodnom planu.

Na nivou država članica Crna Gora je donijela svoj Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1978.godine, kojim je regulisala jedan broj pitanja koja nisu bila uređena saveznim zakonom. Ovaj Zakon poslednji put je inovirala 1987.godine. Srbija je 1990.godine donijela Zakon o unutrašnjoj plovidbi. Crna Gora je u oblasti pomorskog prava donijela i Zakon o pomorskoj pilotaži 1973.godini kao i dvije značajne uredbe, i to: Uredbu o održavanju reda u lukama i na ostalim dijelovima obalnog mora i unutrašnjih plovnih puteva, kao i Uredbu o čamcima.

Nakon osamostalenja Crna Gora je donijela Zakon o moru, („Službeni list“.....), Zakon o lukama („Sl. list CG“, br. 51/08 od 22.08.2008.godine) i Zakon o jahtama („Sl. list CG“, br.....) u ostalom dijelu pomorsko-pravne materije i dalje je na snazi ZPUP iz 1998.godine, kao i drugi propisi i podzakonski akti koji proizilaze iz tog Zakona.

4. Organizacija pomorskog saobraćaja

4.1. Medjunarodne organizacije pomorskog saobraćaja

Iz dosadašnjih izlaganja vidljivo je da je vodeća medjunarodna organizacija u oblasti pomorskog saobraćaja specijalizovana organizacija Ujedinjenih nacija za pomorstvo i pomorski saobraćaj poznata pod skraćenicom IMO (*International Maritime Organization*). Zanimljiv je način nastanka ove organizacije. Naime, pomorsko brodarstvo je izrazito privatno-pravna grana sa velikim uticajem na njen razvoj, pa samim time i na razvoj pomorskog prava, vodećih brodovlasničkih država. Ipak, prvi napor da se osnuje neka medjunarodna pomorska organizacija učinjen je u Vašingtonu 1889.godine na prvoj Medjunarodnoj pomorskoj konferenciji, koja je trebala da izjednači medjunarodna pravila o izbjegavanju sudara brodova na moru. Tom prilikom je trebala biti stvorena i određena organizaciona forma za djelovanje u medjunarodnom pomorstvu, međjutim, u tome se nije uspjelo. Druga dva neuspješna pokušaja bila su od strane Organizacije za medjunarodno pravo (ILO) 1926.godine, i od strane Instituta za medjunarodno pravo 1934.godine. Nakon završetka II. svjetskog rata i stvaranja organizacije Ujedinjenih nacija, 1948.godine sazvana je pomorska konferencija i povjeren joj je zadatak da stvori medjunarodnu pomorsku organizaciju. Posao stvaranja ovakve organizacije bio je otežan stavovima koje su u tom pogledu imale vodeće brodovlasničke države. Rad je ipak uspješno završen i na kraju konferencije u martu mjesecu te godine,

osnovana je Medjovladina pomorska konsultativna organizacija (IMCO). Ovaj dokument od dana njegovog donošenja bio je otvoren za potpisivanje država koje su mu želele pristupiti. Novoosnovana organizacija bila je utemeljena na principu da u njoj vodeću ulogu imaju „najveće brodovlasničke nacije“. Bez problema utvrđeno je da u taj broj spadaju SAD, Ujedinjeno Kraljevstvo, Norveška, Japan, Italija, Holandija, Francuska i Federalna Republika Njemačka. Međutim, toj grupi zemalja istakle su zahtjev da se pridruže Liberija i Panama, nesporno kao države slobodnih zastava, ali i sa tonažom brodova koja ih je stavljala u red vodećih brodovlasničkih država. Napred nabrojane države usprotivile su se zahtjevu Liberije i Paname navodeći da njihovi registri (upisnici brodova) nisu nacionalni već slobodni, što ih ne bi činilo pravim brodovlasničkim državama. Ove dve države obratile su se Sudu pravde u Hagu da presudi o njihovom pravu da budu uvrštene među vodeće brodovlasničke države i Sud je većinom glasova devet prema pet, odlučio da se Liberija i Panama u okviru novostvorene organizacije smatraju vodećim brodovlasničkim državama, s obzirom na tonažu brodova upisanu u njihove registre.⁵

Sledeći problem bio je u tome što su se „najveće brodovlasničke države“ izborile da organizacija u pitanju nema sva ovlašćenja koja su imale druge specijalizovane organizacije UN, već da bude „konsultativna organizacija“. Pa i pored toga, i ovakva međunarodna organizacija u oblasti pomorstva i pomorskog saobraćaja stekla je potreban broj potpisa za njenu ratifikaciju tek 1956.godine. Ipak, korak po korak ova organizacija preuzimala je sve više nadležnosti u oblasti pomorstva i posebno pomorskog prava i nekako neprimjetno 70-tih godina na njenoj redovnoj godišnjoj skupštini donijeta je odluka da se iz njenog naziva izostavi da se radi o konsultativnoj medjovladinoj organizaciji, već da postane Međunarodna pomorska organizacija (IMO) sa brojnim nadležnostima, u prvom redu, kod svih aspekata bezbjednosti pomorske plovidbe, konstrukcije brodova i njihove opreme, stabilnosti brodova i utvrđivanja linije krcanja, radio komunikacionih propisa, traganja i spasavanja na moru, spasavanja ljudskih života na moru, prevoza opasnih tereta, rasutog tereta i hemikalija, protivpožarne bezbjednosti, zaštite mora od zagadjenja, obuke i sertifikacije pomoraca, olakšanja i unapredjenja međunarodnog pomorskog saobraćaja, podizanje kvaliteta menadžementa u pomorskom brodarstvu, utvrđivanje minimuma odgovornosti države zastave broda i borbe protiv piraterije kao novog fenomena koji se pojavio u modernom međunarodnom pomorstvu, posebno na Dalekom istoku. Ova organizacija u proteklim godinama uspješno je obavljala svoju ulogu u svim tim domenima, ali polako je preuzela i ingerencije, a što smo već napred na odgovarajućim mjestima naznačili, i u oblasti donošenja konvencija iz privatnog (imovinskog) pomorskog prava.

⁵ Dato prema B. Farthing, International Shipping. London, 1993, str.73 i dalje.

Konvencije iz oblasti imovinskog pomorskog prava IMO je, po pravilu, donosio u saradnji sa UNCTAD-om-organizacijom UN za trgovinu i razvoj u okviru koje je osnovan Pomorski komitet. Uloga ovog Komiteta je značajna, s obzirom da je IMO i dalje ostao organizacija, predstavnik brodovlasničkih država, a da UNCTAD u izradi međunarodnih konvencija na sebe preuzima ulogu zaštitnika interesa korisnika brodovlasničkih usluga, dakle, krcatelja tereta.

Pored svega gore navedenog, značajna je uloga IMO-a u tehničkoj pomoći koje pruža državama članica, a kojih već ima preko 140. U tom smislu treba naglasiti da je IMO 1983.godine osnovao Svjetski pomorski univerzitet za obuku rukovodećih kadrova u svim oblastima pomorstva i pomorske privrede.

Od drugih organizacija međunarodnog karaktera koje su od značaja za pomorstvo i od uticaja na njegov razvoj treba spomenuti još Medjunarodnu organizaciju rada (ILO) koja je donijela brojne konvencije u oblasti zaštite životnih i radnih uslova pomoraca na brodovima, do danas prema izvorima kojima raspoložemo, preko 30 konvencija ove vrste i 24 preporuka.⁶

U pomorstvu i pomorskom saobraćaju postoje i brojne nevladine, odnosno privatne pomorske organizacije, a i organizacije za koje bi se moglo kazati da su paradržavnog tipa. Među ove druge, svakako treba ubrojati Medjunarodnu brodarsku komoru (ICS) osnovanu 1948.godine u kojoj su učlanjene 32 brodovlasničke države koje predstavljaju oko 50% ukupne svjetske pomorske trgovačke flote i koja ima osnovni zadatak da saradjuje sa predstavnicima organizacija pomoraca u utvrdjivanju prihvatljivih uslova poslovanja. Osnovna organizacija, predstavnik pomoraca je sindikalnog tipa Medjunarodna federacija radnika u transportu, poznata širom pomoračkih krugova kao ITF organizacija, koja pruža zaštitu pomorcima u odnosu na njihove minimalne zarade, nadoknadu štete kod smrti i telesnih povreda, itd. U ovu kategoriju može se ubrojati i Medjunarodni pomorski biro (IMB) osnovan pri Medjunarodnoj trgovinskoj komori u Parizu 1980.godine, a sa zadatkom da u svijetskim razmerama sprečava pomorske prevare i u novije vrijeme, narasle oblike nasilja na moru, uključujući i pirateriju. Zbog ovoga, ova organizacija ima osnovanu svoju filijalu u Maleziji.

Medju klasičnim nevladinim organizacijama, u prvom redu, treba spomenuti asocijaciju brodovlasnika formiranu još 1905.godine poznatu pod skraćenicom BIMCO (*Baltic and International Council*) koja ima i danas vodeću ulogu u pripremanju, izradi i unapredjenju standardnih formi čarter ugovora, a što postiže u konsultaciji sa čarterima, trgovcima i primaocima robe u pomorskom brodarstvu. Formularni (tipski) čarter ugovori, koji su kao što ćemo kasnije

⁶ B. Farthing, isto, str. 80.

vidjeti, brojni najviše su u svjetskoj pomorskoj praksi prihvatljivi ako su izdati od BIMCO-a ili, pak, od te organizacije prihvaćeni.

Brojne su i druge nevladine profesionalne organizacije u oblasti pomorstva od kojih ćemo spomenuti još Medjunarodno udruženje klasifikacionih društava (IACS) osnovano 1968.godine u Londonu, Federaciju nacionalnih udruženja pomorskih brokera i agenata (FONASBA), Medjunarodno udruženje menadžera u pomorstvu (ISMA) osnovano u Londonu 1991.godine, ali sa svojim glavnim sedištem na Kipru i još jednom već pomenutu najznačajniju nevladinu profesionalnu organizaciju Medjunarodni pomorski odbor (CMI) sa sjedištem u Brislu.

I brodovlasnici Evropske unije nisu mogli da ostanu van stvaranja odgovarajućih organizacionih formi za unapredjenje i zaštitu svojih interesa, pa je tako u Parizu 1962.godine osnovano Udruženje brodovlasnika Evropske unije (ESCA) sa osnovnim zadatkom da štiti i promoviše pomorske i brodovlasničke interese u okviru nadležnih tijela i organizacija Evropske unije.

4.2. Organizacija domaćeg pomorskog saobraćaja

Pomorski saobraćaj i pomorsko brodarstvo do raspada Jugoslavije, u našoj zemlji imao je dobru, i može se reći kvalitetnu organizaciju, po pravilu, prateći sve one organizacione forme koje su postojale u svijetu za funkcionisanje, bezbjednost i unapredjenje pomorstva, kao što su zaštita interesa jugoslovenskih brogarskih preduzeća kroz Zajednicu jugoslovenskih brogara sa sjedištem u Beogradu, ili zaštita jugoslovenske brodogradnje kroz brojne organizacione forme i propise koji su se u tom domenu donosili. Jugoslavija je bila član BIMCO-a, CMI-a, i mnogih drugih organizacija u oblasti pomorstva. Danas, Crna Gora, u velikoj je krizi u odnosu na pomorsko brodarstvo, tako da je prekinuto i nije dalje obnovljeno članstvo u mnogim značajnim medjunarodnim organizacijama iz ove oblasti. Tek krajem 90-tih godina, tada još uvek Jugoslavija, Crna Gora, obnovila je svoje članstvo u IMO-u i pored toga, Crna Gora je aktivan član Medjunarodne federacije transportnih radnika (ITF), što je i prirodno, jer danas Crna Gora, od izrazito brodovlasničke države sa flotom od preko 1,000.000 BRT, pretvorila se je u državu koja ostale brodovlasničke zemlje u svijetu, snabdijeva pomoračkom radnom snagom (*crew supplying country*). Za očekivati je da će se u vremenu pred nama ovi nepovoljni trendovi prevazići i Crna Gora ponovo pronaći svoje mjesto koje im pripada medju pomoračkim nacijama.

Svaka pomorska država mora da ima državne organe koje se bave ukupnošću bezbjednosti pomorske plovidbe. Osnovni državni upravni organ koji se tim poslom bavi je lučka kapetanija, a u unutrašnjoj plovidbi kapetanija pristaništa. Drugostepeni organi su odgovarajuća ministarstva. Pored upravnih

postoje i tehnički poslovi bezbjednosti plovidbe. To su poslovi tehničkog nadzora nad gradnjom i popravkom brodova i poslovi obilježavanja i održavanja plovnih puteva. Za ove poslove Crna Gora je osnovana Agenciju sigurnosti pomorske plovidbe, kojoj su još prirodati poslovi traganja i spasavanja na moru.

Za bezbjednost pomorske plovidbe još su od značaja obalne radio stanice. Kod nas takva stanica postoji u Baru.

5. Bezbjednost pomorske plovidbe

Bezbjednosti pomorske plovidbe posvjećuje se posebna pažnja.

U osnovi, radi se o bezbjednoj plovidbi pomorskih brodova po plovniim putevima i njihovoj plovidbenoj sposobnosti. Sledstveno i bezbjednost plovidbe na moru ima faktore konstrukcije i funkcionalne bezbjednosti.

Konstrukciona bezbjednost vezana je za gradnju pomorskih brodova, a funkcionalna za pravila vezana za njihovu plovidbu, u prvom redu pravila o izbjegavanju sudara brodova.

Bezbjedna plovidba zahtjeva i dobro održavanje plovnih puteva gdje se vrši dvostruki način obilježavanja i to samih plovnih puteva odgovarajućim znacima i adekvatno obilježavanje na pomorskim kartama.

O svim elementima bezbjednosti pomorskog saobraćaja biće dovoljno rijeći u narednim izlaganjima o putevima i sredstvima pomorskog saobraćaja, o obavezi osposobljavanja pomorskog osoblja, posebno brodske posade, ali i o sposobnosti morskih brodova da na stručan i bezbjedan način izvršavaju komercijalna putovanja.

Odgovarajući propisi postoje i u plovidbi unutrašnjim plovniim putevima.

Kod pomorske plovidbe cjelokupni morski prostor predstavlja mogući put za odvijanje plovidbe, medjutim, stvarni putevi precizno su odredjeni i obilježeni unaprijed datim elementima.

6. Pomorska plovidba i plovni putevi

Poznato je da su svi okeani i mora na svijetu, generalno govoreći, pomorski plovni putevi, a takodje kada se radi o unutrašnjim plovniim putevima, da su to plovne rijeke i jezera kao prirodni plovni putevi i kanali kao vještački plovni putevi, kojih može biti, kako na moru, tako i kao vrsta unutrašnjih plovnih puteva.

Saglasno Konvenciji UN o pravu mora plovidba otvorenim morem slobodna je za sve brodove, odnosno kako se to kolokvijalno u pomorstvu kaže, za sve zastave svijeta. Ovdje, naravno, ima nekih ograničenja sa stanovišta međunarodnog prava, a osnovno je da otvorenim morem mogu da plove samo brodovi koji viju odredjenu nacionalnu državu, dakle, pripadaju nekoj od država priznatih u svijetu. Ukoliko pomorski brod na otvorenom moru ne bi vijao zastavu niti jedne države, odnosno preciznije ukoliko ne bi posjedovao potrebna dokumenta koja ga kao takvog legitimišu, ratni brod svake države ima pravo da na otvorenom moru zaustavi takav brod i izvrši pregled, jer se takav brod „*prima facie*“ izlaže opasnosti da bude tretiran kao piratski brod.

Teritorijalne vode svake države u načelu su slobodne za plovidbu trgovačkih brodova drugih država, ali takva plovidba, kako to međunarodni propisi nalažu, a saglasno međunarodnim i nacionalnim propisima svake države, mora da bude neškodljiva. Pod neškodljivim prolazom podrazumijeva se da brod u toku plovidbe kroz teritorijalno more neke države, ne smije da preuzima nikakve radnje koje su suprotne pravu te države, te opšte prihvaćenim međunarodnim normama i standardima, uključujući posebno zabranu da na bilo koji način vrši zagađenje mora. Za strane ratne i ribarske brodove postoje posebni propisi o pravu plovidbe kroz teritorijalno more bilo koje države. Tako saglasno našem pravu kroz naše teritorijalne vode ne mogu odjednom da plove više od 3 ratna broda koja pripadaju jednoj državi i takav njihov prolaz mora da bude „neofanzivan“, a to podrazumijeva da za vrijeme plovidbe sva ratna sredstva moraju biti u neofanzivnom položaju (topovi prazni i pokriveni, municija i torpeda u skladištima, itd.). Podmornice dok plove kroz teritorijalno more neke države, moraju isključivo ploviti na površini i takodje na neofanzivan način. Što se tiče ribarskih brodova i za njih važi propis da dok plove kroz teritorijalno more, ribarske mreže mora da im se nalaze u skladištima, u potpalublju broda, i to zapečaćene.

Unutrašnje morske vode u načelu su rezervisane samo za plovidbu brodova nacionalne zastave, međutim, strani trgovački brodovi mogu da uplovljavaju i isplovljavaju u unutrašnje morske vode radi ulaska, odnosno izlaska u luke otvorene za međunarodni saobraćaj i to putevima koji su za to odredjeni. Strani ratni i ribarski brodovi ne mogu uplovljavati u unutrašnje morske vode bez prethodne saglasnosti domaće države.

Na gore navedeni način označili smo morske prostore sa stanovišta prava na plovidbu po njima. Međutim, to ne znači da smo time i označili pojam plovnih puteva u pomorstvu kao dijela morskog prostora koji je označen za plovidbu (engleski *sea-lane*). Pod ovim pojmom u pomorstvu podrazumijeva se morski pojas dovoljno dubok i širok, po potrebi i obilježen, radi bezbjedne plovidbe. I u tom pogledu vrši se razlikovanje na međunarodne plovne puteve i

nacionalne plovne puteve, a sve zavisno od razlikovanja na koja smo već napred ukazali.

Obalna država ima pravo da u svom teritorijalnom moru, a posebno u područjima intenzivnog i gustog pomorskog saobraćaja, u skladu sa preporukama IMO-a, propiše posebne plovne puteve i sisteme razdvajanja pomorskih brodova učesnika u saobraćaju stvaranjem tzv. separacionih zona, odnosno šema razdvajanja plovidbe. Ovo pravilo danas je opšte primenljivo u skoro svim velikim pomorskim lukama svijeta prilikom uplovaljavanja i isplovljavanja brodova.

Naprijed navedeno, treba dodati da se pomorski plovni putevi posebno i obilježavaju. Dva su osnovna načina njihovog obilježavanja. Jedan je u područjima obalne plovidbe gdje postoje posebne oznake, kao što su svetionici i sl., radi obilježavanja plovnog puta sa stanovišta njegove dubine i prolaznosti i posebno opasnih mjesta na putu. Ovakve oznake na plovnim putevima poznate su kao „balisažni znaci“, odnosno balisažne oznake. Drugo su pomorske karte koje služe za plovidbu po cijelome svijetu obilježavajući plovne puteve i na otvorenom moru. Svaki pomorski brod, posmatrano sa stanovišta morskih predjela u kojima plovi, mora da poseduje ažurirane pomorske karte za plovidbu u predjelima u kojima plovi i eventualno njihovo neposjedovanje ili posedovanje zastarelih karata, čini ga nesposobnim za plovidbu.⁷

7. Pojam i pravni status luka

Luke su saobraćajna središta pomorske plovidbe u kojima se obavljaju poslovi ukrcaja i iskrcaja putnika i robe, kao i drugi poslovi vezani za brodove i pomorsku plovidbu.

S obzirom da je jedna od osnovnih podjela u pomorskom pravu uopšte, podjela na međunarodni i nacionalni, odnosno domaći saobraćaj, takodje, i kod luka ovo je jedna od osnovnih podjela, dakle, podjela na luke otvorene za međunarodni saobraćaj i luka za unutrašnji saobraćaj.

Sve luke i pristaništa dijele se na prirodne i vještačke, a prema zakonskoj definiciji (čl. 4.tač.5.ZOL), kao pomorska luka i pristanište označava se vodeni prostor i sa vodom neposredno povezani kopneni prostor sa izgradjenim i neizgradjenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namjenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu pomorskih brodova, jahti i čamaca, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe. Luke i pristaništa mogu da služe i za uskladištenje i druge manipulacije robom, a u širem smislu luke i pristaništa

⁷ Vidi : Pomorski leksikon, Zagreb, 1990,odrednica Plovni put,str.597

mogu da služe i za proizvodnju, oplemenjavanje i doradu robe, kao i druge privredne djelatnosti koje su s tim u vezi, bilo saobraćajno ili tehnološki.

Pored podjela luka i pristaništa na međunarodne i nacionalne, mogu postojati i druge podijele, pa osnovna i najvažnija podjela svuda u svetu, jeste podijela na trgovačke i ratne luke. Trgovačke luke, opet, mogu se podijeliti na luke otvorene za sve vrste saobraćaja, tzv. luke otvorene za javni saobraćaj, i na luke za posebne namjene, itd.

Prema našem Zakonu o lukama (čl. 6. Zakona) luke se prema namjeni dijele na:

- trgovačke luke;
- luke nautičkog turizma-marine;
- brodogradilišne luke, i
- ribarske luke,

a prema značaju na luke nacionalnog značaja i na luke od lokalnog značaja. Odluku po podjeli luka po značaju donosi vlada Crne Gore vodeći računa o:

- ukupno ostvarenog prometa, njegove strukture i učestalosti u zadnjih pet godina;
- projektovanog kapaciteta;
- stanja lučke infrastrukture i suprastrukture;
- kvaliteta i značaja saobraćajnih veza sa zaledjem i drugim lukama;
- prostorne i privredne mogućnosti razvoja;
- postojanja slobodne zone;
- vrste pomorskog saobraćaja koji se u luci obavlja.

Luke od nacionalnog značaja potpadaju pod pravni režim upravljanja od strane

Organa uprave nadležnog za tu vrstu luka – Lučka uprava.

U Crnoj Gori pojas lučkog zemljišta na kojem postoje luke ili treba da se grade, u državnoj je svojini ili upravljanju (pojas morskog dobra) i dodjeljuje se privrednim društvima – lučkim operaterima, putem ugovora o koncesiji.

Za dobijenu koncesiju plaća se koncesiona naknada i ona je prihod Lučke uprave, kao i takse za korišćenje lučke infrastrukture.

Naknade za lučke usluge prihod su koncesionara – lučkog operatera. Za luke od nacionalnog značaja naknade za lučke usluge utvrđuje Lučka uprava, a za lokalne – operater. Kod utvrđivanja visine naknade mora se voditi računa o interesu operatera, ali i o javnom interesu uz obavezu zabrane diskriminacije.

Organ bezbjednosti plovidbe u lukama je Lučka kapetanija, kao područni organ nadležnog ministarstva, a također, one održavaju i red u lukama na bazi odgovarajućeg pravilnika (uredbe ili sl.) koji, također donosi nadležni državni organ.

Inspektori lučkih kapetanija (inspektori bezbjednosti plovidbe) vrše kontrolu ispravnosti brodova i drugih plovila koja se nalaze u luci. S tim u vezi, posljednjih godina u svjetskim pomorskim krugovima pokrenuta je akcija da se preko kontrole u lukama eliminišu brodovi koji ne zadovoljavaju standarde za bezbjednu pomorsku plovidbu (sub-standard ships). O ovome je donijeto više međunarodnih dokumenata kao što su Pariski memorandum o razumijevanju (MOI) iz 1982.godine koji su potpisale 18 evropskih pomorskih država ili Tokijski memorandum iz 1993.godine koji se odnosi na uspostavljanje državne kontrole u lukama azijsko-pacifičkog regiona.

GLAVA I: POJAM I PRAVNI STATUS POMORSKOG BRODA

1. Uopšte o plovilima pomorske plovidbe

U najširem smislu saobraćajnim sredstvom pomorske i unutrašnje plovidbe smatra se naprava koja je osposobljena da se kreće (plovi) vodenim putevima sa i bez sopstvenog pogona. Ne vezujući plovila na vodi za pitanje pogona naš zakon kao jedan široki pojam u plovidbenom pravu ustanovljava pojam plovnog objekta pod kojim se, saglasno čl. 5.tač.3.ZPUP-a, podrazumijeva brod, tehnički plovni objekat, ploveće postrojenje, čamac i drugi objekt koji je osposobljen za plovidbu i koji učestvuje u plovidbi. Pod pojmom broda opet podrazumijeva se pomorski brod i brod unutrašnje plovidbe, osim ratnog broda. Ovdje se dolazi do osnovne podjele koja postoji, kao u našem pravu, a tako i svuda u svijetu, na ratnu i trgovačku mornaricu svake zemlje.

Pod ratnom mornaricom podrazumijevaju se svi brodovi koji se nalaze na tzv. flotnoj listi ratne mornarice jedne države i za njih je primarno da li se radi o naoružanim brodovima, mada oni to, po pravilu, jesu, već zavisno od toga da li se takvi brodovi nalaze pod komandom ratne mornarice, a svaki pojedini brod pod komandom oficira ratne mornarice. Svi ostali brodovi koji nijesu ratni, čine trgovačku mornaricu jedne države.

Prema iznijetom, pojmom trgovačke mornarice u našem pravu, a tako i u drugim državama svijeta, obuhvaćeni su svi pomorski brodovi i brodovi unutrašnje plovidbe, ali i drugi plovni objekti koji nemaju karakteristiku broda u užem smislu, pa pod širi pojam drugih plovnih objekata, spadaju tehnički plovni objekti, čamci i tzv. ploveća postojenja. Pojam broda i čamca objasnićemo niže u ovom radu, a pod plovećim postrojenjem naš Zakon u čl. 5. tač.18. podrazumijeva plovni objekt bez sopstvenog pogona koji nije predviđen za premještanje niti za obavljanje posebnih radova na moru, ili unutrašnjim vodama, kao što je to kupatilo na vodi, hangar stambena ladja, ugostiteljski objekt, splav kućica, ploveća radionica, i sl. Zajednička osobina svih ovih objekata koje zakonodavac naziva plovećim postrojenjima jeste u tome da oni nemaju nikakvu plovidbenu namjenu, ali da moraju da imaju plovnu sposobnost održavanja na vodi u bezbjednom stanju za lica i stvari koja se nalaze i borave na tim objektima, pa stoga, sa stanovišta pomorskog prava, podležu zahtjevima i kontroli njihove plovnosti, odnosno ispravnije rečeno „plutajne“ bezbjednosti. Zbog toga je pogrešno ovakve naprave na vodi nazvati „plovećim postrojenjima“, već ih je pravilno svrstati u plutajuće objekte na vodi (moru, rijekama i jezerima).

2. Pojam i definicija pomorskog broda

Skoro svi autori koji se bave pomorskim pravom kada je riječ o pojmu pomorskog broda, ukazuju na njegovu specifičnost (brod se posmatra kao stvar *sui generis* koja se u mnogo čemu izjednačava i sa pojedincem – fizičkom ličnošću u pravu), kao i na teškoće na koje se nailazi prilikom pokušaja da se pojam pomorskog broda izrazi jednom opštom i sveobuhvatnom definicijom. Naš Zakon pri definisanju broda označava ga kao plovni objekt koji je osposobljen za plovidbu morem i koji učestvuje u plovidbi, s time što dodatno traži da se radi o brodu koji je registrovan za plovidbu morem i čija baždarska dužina iznosi najmanje 12 metara, a registarska zapremina (tonaža), najmanje 15 BRT (čl. 5.tač. 3. i 7 ZPUP-a), dakle, zakonodavac usvaja četiri elementa koja je potrebno da se kumulativno ispune, da bi se jedno plovilo smatralo pomorskim brodom: a) da se radi o plovilu koje je osposobljeno za plovidbu morem, b) da takvo plovilo stvarno učestvuje u plovidbi, c) da se radi o plovilu koje prelazi određenu veličinu i d) da je registrovano za plovidbu morem.

U uporednom pravu, a i jugoslovenskoj literaturi, nailazi se na dosta pokušaja što cjelovitijeg i preciznijeg načina utvrđivanja pojma pomorskog broda.⁷

3. Podjela pomorskih brodova po namjeni i veličini

Pojam pomorskog broda moguće je shvatiti u širem i užem smislu. Naime, postoje plovni objekti koji nisu konstruisani da im je namjena plovidba u svrhu prevoza morem, već se radi o takvoj kategoriji plovnih objekata koji su osposobljeni za plovidbu, ali čija osnovna namjena nije prevoz, pa u krajnjoj liniji i plovidba morem, već obavljanje nekih drugih zadataka na moru, ali te zadatke oni obavljaju u specijalnom ambijentu mora, pa se kao najpogodniji, a i najjeftiniji, ponekad i jedino mogući, javlja način da se ti objekti premeštaju do mjesta gdje treba da obavljaju svoju djelatnost u plovećem stanju. Njihova djelatnost jesu neki tehnički radovi na moru, pa su to npr. ploveće dizalice,

⁷ V. Brajković, u svom Pomorskom pravu, str. 95, u najširem smislu definiše pomorski brod kao plovilo namijenjeno plovljenju po moru, a u Pomorskoj enciklopediji (knjiga I, str.24) konstatuje da je pomorski brod plovilo za koje vrijede norme pomorskog prava, ukazujući ujedno na teškoće davanje jedne sveobuhvatne definicije i njene zavisnosti od komplikovanosti i mnogstrukosti činjenica koje uticu na stvaranje prava u ovoj oblasti. Na sličan način definišu pomorski brod i mnogi drugi domaći i strani autori, pa ćemo još spomenuti definiciju Rodiera (Droit maritime, Preciz Dalloz, 4 edition, str.25) pomorskog broda kao plutajuće tehničke naprave namjenjene plovidbi. Što se tiče uporednog zakonodavstva jednu od najiscrpnijih definicija daje Sovjetski kodeks trgovačke pomorske plovidbe označujući pomorski brod kao plutajuću napravu sa sopstvenim ili bez sopstvenog pogona koja se koristi za prevoz stvari, putnika, prtljaga, pošte, za ribolov i druge morske radinosti, za vadjenje ruda, hidrotehničke radove, vadjenje potonulih objekata iz mora, vršenje specijalnih službi (sanitarna i karantinska služba), te za naučne, školske i kulturne potrebe za sport i razonodu i za druge ciljeve.

bageri, objekti za postavljanje kablova i cevovoda u moru, ploveći dokovi i sl. i svi oni obuhvaćeni su zajedničkim nazivom tehnički plovni objekti.

Što se tiče brodova koji se upotrebljavaju u komercijalne svrhe radi se o brodovima za prevoz tereta morem-teretni brodovi i brodova za prevoz putnika morem-putnički brodovi i mješovitih brodova koji služe i za jednu i za drugu namjenu – putničko teretni brodovi. Izvan ove najveće grupe brodova dolaze i brodovi koji vrše, doduše, neke druge funkcije, ali ipak u komercijalne svrhe, pa se mogu pridružiti ovoj prvoj grupi, kao što su npr. brodovi tegljači ili pilotski brodovi.

Sledeću grupu pomorskih brodova koji se ne koriste u komercijalne svrhe čine tzv. javni brodovi, ili kako ih još naš zakonodavac naziva brodovi za neprivredne svrhe. Tu spadaju policijski, carinski i brodovi za potrebe pomorskih upravnih vlasti, kao i neki brodovi sa specijalnim međunarodno-pravnim položajem, kao što su npr. poštanski ili bolnički brodovi.

Da bi se konačno utvrdio pojam pomorskog broda, a to čini i naš zakonodavac, potrebno je izvršiti i podjelu svih plovila na moru čija je osnovna svrha plovidba i obavljanje raznih komercijalnih i nekomercijalnih plovidbenih aktivnosti i po veličini, i na taj način vrši se konačno razlikovanje između pomorskog broda u užem smislu i pomorskih čamaca, odnosno manjih plovih jedinica na moru koje hrvatski zakonodavac naziva brodicama.

Posebnu kategoriju brodova čine ribarski brodovi i brodovi za privatnu upotrebu, razonodu i rekreaciju – brodovi jahte, koji zbog posebnog pravnog statusa, se upisuju u posebne upisnike.

3.1. Pravni status jahti, ribarskih brodova i čamaca

Pomorski čamci, kao manji plovni objekti (ispod 12 m dužine i 15 BRT) uvijek su se evidentirali, ali je ta evidencija bila administrativnog karaktera bez stvarno-pravnog značaja. Naime, čamci se u osnovi ne tretiraju kao nepokretnosti i na njih ne treba da se primenjuje knjižni režim stvarnih prava, a pogotovo ne sa konstitutivnim učinkom. Prema tome, svojina na čamcima se stiče predajom, a upis imena vlasnika samo evidentira postojanje tog prava. Takođe, čamci se ne mogu opterećivati drugim stvarno-pravnim teretima. Sva rješenja u vezi sa upisom čamaca donose lučke kapetanije i sudovi nemaju učešća vezano za promjenu vlasništva.

Saglasno najnovijim odredbama ZPUP-a na isti način postupa se i sa plovećim postrojenjima. Prema tome, u isti upisnik upisuju se i ploveća postrojenja koja se stalno ili pretežno zadržavaju ili plove u obalnom moru ili na

unutrašnjim vodama CG, bez obzira na sjedište odnosno prebivalište njihovog vlasnika. Čamci i ploveća postrojenja moraju da imaju oznaku, a pored toga mogu da imaju i ime. I za upisnike čamaca i ploveća postrojenja, zakonodavac je zadržao javno-pravni karakter i odredio da izvodi iz tog upisnika imaju snagu javne isprave.

4. Podijela trgovačkih brodova prema prema granicama plovidbe

U našem pravu, ali i u pravima drugih zemalja, uobičajena je podijela trgovačkih brodova, i to prije svega, putničkih i teretnih prema tzv. granicama plovidbe. Ovdje se radi o podijeli brodova zavisno od njihove veličine, jačine motora, načina gradnje i konstrukcije, pa prema tome i osposobljenosti da učestvuju u plovidbi po svim okeanima i morima svijeta. U svijetu je uobičajeno da se sa stanovišta granica plovidbe brodovi dijele na one osposobljene za dugu ili veliku plovidbu (*World Wide Trading*) i one koji su osposobljeni i upotrebljavaju se samo u obalnoj plovidbi (*Costal Trade*).

Kod nas, polazeći od prednjih pretpostavki, brodovi su razvrstani u tri kategorije plovidbe: duga plovidba, velika obalna plovidba i mala obalna plovidba. Brodovi duge plovidbe su oni koji su osposobljeni i kojima je, odgovarajućim propisima, sertifikatima i dozvolama, koje im se izdaju, dozvoljena plovidba po svim okeanima i morima svijeta. U brodove velike obalne plovidbe, saglasno tim principima, spadaju oni brodovi koji su osposobljeni i dozvoljeno im je da plove u okviru Mediterana i svih mora spojednih sa Mediteranom. Brodovi male obalne plovidbe su oni brodovi kojima je dozvoljena plovidba uzduž naše obale Jadrana.

Malu obalnu plovidbu ili jednostavno kako se to u svijetu kaže, obalnu plovidbu (*Costal Trade*) treba posmatrati i sa jednog drugog, pravno značajnog stanovišta. Naime, skoro sve države svijeta kada se radi o plovidbi duž njihovih obala i ticanja njihovih nacionalnih luka, to pravo rezervišu za brodove svoje nacionalne zastave, a takva plovidba poznata je kao kabotažna plovidba ili jednostavno, kabotaža.

5. Sposobnost (bezbjednost) broda za plovidbu

Da bi se jedan pomorski brod, uopšte, smatrao brodom u pravnom i ploidbenom smislu, on mora da odgovara utvrdjenim medjunarodnim pravilima (normama) o njegovoj bezbjednosti, odnosno kako se to u stručnim pomorskim krugovima kaže mora da bude sposoban za plovidbu (*seaworthy*). U tehničkom

pogledu i u odnosu na čvrstvinu njegove konstrukcije brod je sposoban za plovidbu ako udovoljava zahtjevima međunarodne Konvencije o bezbjednosti ljudskih života na moru (SOLAS konvencije). Ova Konvencija sadrži propise o načinu gradnje brodova kako bi bili čvrsti i nepropusni i poštovanjem propisa o istisnini, te drugih propisa i pravila u svakom pogledu bezbjedni za plovidbu. Takodje, a opet saglasno SOLAS propisima, danas poznatim i kao IMO propisi, brod mora biti snabdjeven i svom potrebnom opremom koja obezbjeđuje bezbjednost putnika, tereta i brodske posade. Radi se o zahtjevima da brodovi budu propisno snabdjeveni radarima, uređajima za satelitsku navigaciju, protivpožarnom opremom, čamcima i drugom opremom za spasavanje putnika i posade, itd. Posljednje celokupno izdanje SOLAS Konvencije je iz 1978.godine, ali Pravila IMO-a predviđaju da se Konvencija može dopunjavati i bez sazivanja međunarodnih konferencija, pa je na taj način omogućeno blagovremeno praćenje ukupnog progressa u bezbjednoj gradnji brodova i svim inovacijama na tom polju.

Za utvrđivanje sposobnosti broda za plovidbu u toku njihove gradnje, a i kod pregleda polovnih brodova postoje specijalizovane stručne organizacije tzv. klasifikacioni zavodi ili registri brodova (ovaj poslednji naziv ne smije se mješati sa pojmom upisnika brodova koji se takodje nazivaju registri). Najpoznatiji i najveći klasifikacioni zavod na svijetu jeste engleski klasifikacioni zavod LOJD REGISTAR (*Lloyd Register of Shipping*), ali ima i drugih poznatih i svjetski priznatih klasifikacionih zavoda, kao što je francuski Biro Veritas, zatim njemački, američki, japanski, itd. Klasifikacioni zavodi koji imaju pravo da daju klasu brodu koja je priznata u cijelom svijetu po utvrdjenim i uobičajenim normativima su oni zavodi koji daju klasu za 5,000.000 BRT i više svjetske brodske tonaže. Ovi klasifikacioni zavodi vrše kontrolu gradnje novih brodova i zatim, u toku života jednog broda u odredjenim vremenskim intervalima (po pravilu svakih 5 godina) ponovo kontrolišu njihovu ispravnost u bezbjednosnom pogledu. Kada utvrde da brod u svakom pogledu ispunjava bezbjednosne zahtjeve takvom brodu daju klasu, dakle, dokument kojim potvrđuju njegovu konstrukcionu i tehničku ispravnost u pogledu trupa broda, njegove mašine i cjelokupne njegove opreme koja se po propisima zahtjeva. Brod koji ima klasu (klasa preookeanskih brodova po pravilu se utvrđuje tzv. sertifikatom A1, što znači ispunjenje svih uslova po najvišim standardima) sposoban je za plovidbu sve dok mu klasa ne istekne, odnosno dok je ne izgubi zbog izvanrednih događaja na moru usled kojih pretrpi veća oštećenja. Brod koji nema klasu iz bilo kojih razloga, ne smatra se brodom u pomorsko-pravnom smislu i takav brod kolokvijalno se naziva mrtvi brod (*death ship*).

Međunarodni i nacionalni propisi, a i naše pravo, radi utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu u tehničkom pogledu predviđaju: nadzor nad gradnjom ili prepravkom broda, inspeksijsku kontrolu, obavezni osnovni pregled broda, a zatim redovni, kontrolni i vanredni pregled broda.

Pored klase broda značajan propis kojim se utvrđuje sposobnost broda, za plovidbu jeste obaveza da trgovački brodovi obavezno imaju dozvoljenu liniju krcanja (*Load Lines*). Linijom krcanja broda utvrđuje se dozvoljeni stepen uronjavanja pomorskog broda u vodu. Ova vrsta propisa u Engleskoj donijeta je u XIX vijeku na inicijativu poslanika Samuela Plimsola koji je izborio donošenje takvog akta u Parlamentu vodeći borbu protiv tzv. „*coffin ships*“ (brodovi mrtvački kovčezi), jer je u to vrijeme bila jako raširena praksa preteranog krcanja pomorskih teretnih brodova koje bi naknadno njihovi nesavjesni vlasnici nadosiguravali i pri tome za sebe sa sigurnošću obezbjedjivali extra profite iz pomorskih putovanja, a brodsku posadu izlagali smrtnoj opasnosti.⁸

Brodovi koji imaju klasu samim tim nisu sposobni u navigacionom pogledu za izvršenje pomorskih putovanja, već je dodatan element koji se zahtjeva za sposobnost u tom pogledu, da brodovi imaju kvalifikovanu posadu, te da su snabdeveni gorivom i drugim potrebštinama za uspješnu pomorsku plovidbu, ali o ovim problemima biće detaljnije na odgovarajućem mjestu u ovom radu.

6. Individualizacija pomorskog broda

Svaki pomorski brod (i brod unutrašnje plovidbe) ima svoja posebna obilježja po kojima ga je moguće razlikovati od svakog drugog broda. Ta obilježja nazivamo oznakama (znacima) individualnosti broda. Njih može da bude više i moguće ih je podijeliti po više kriterijuma. Ipak, smatra se da su najvažnije oznake individualizacije svakog broda: ime broda, luka pripadnosti (upisa broda), državna pripadnost (nacionalnost) broda, klasa broda, baždarski podaci broda i znak raspoznavanja saglasno međunarodnom signalnom kodeksu.

6.1. Ime broda

Brod slično fizičkim licima ima ime. Ime broda bira njegov vlasnik, odnosno brodar broda, kao što roditelji biraju ime svojoj djeci. Brod dobija ime kada bude potpuno izgradjen i nosi ga cijelog svog života (do kada iz bilo kojih razloga izgubi svojstvo broda), s tim što ponekada, obično prilikom promjene vlasništva može da promjeni i ime. Prema našim pozitivnim propisima ime mora da ima svaki brod izuzev tehničkog plovnog objekta koji mora da ima oznaku, a pored oznake može da ima i ime. Ime broda obavezno se ispisuje na vidnom mjestu na brodu i to sa obje strane na pramcu (provi), kao i na krmu broda.

⁸ Vidi Chorley & Giles', *Shipping Law*, 8 ed., London, 1977, str.82-91.

Ime, odnosno oznaka broda, čini osnov njihovog međusobnog razlikovanja, pa važi pravilo da dva pomorska broda upisana u upisnik brodova ne mogu da imaju isto ime, odnosno ako se radi o tehničkim plovnim objektima istu oznaku. Po pravima nekih zemalja, npr. kao što je to slučaj sa italijanskim i engleskim pravom, imena pomorskih brodova moraju da budu ne samo različita, već ne smiju da budu ni međusobno slična.⁹ Ovakva odredba ne postoji u našem pravu, pa treba uzeti da se ovo pitanje rješava prema opštim pravilima privrednog prava. Postoji propisani postupak za davanje imena brodovima. Brodovlasnik koji želi da da ime svom novosagrađenom ili kupljenom brodu, ili eventualno da promjeni ime već postojećem brodu, dužan je da podnese predlog nadležnom državanom organu za poslove pomorstva u kome predlaže tri imena za svoj brod, a organ u pitanju prihvata jedno od njih i donosi rješenje o određivanju imena broda. U praksi prvo navedeno ime od tri predložena je ono koje brodovlasnik želi da da svom brodu i nadležni organ to redovno prihvata, a izvršiće izbor između slijedeća dva samo ako za to postoje ozbiljni razlozi.

Ime broda može da ima posebnu vrijednost za njegovog vlasnika, s obzirom da je brod u pitanju postao poznat pod tim imenom, a time često i cijela pomorska kompanija koja je vlasnik broda. Ako prestane da postoji brod koji je nosio takvo poznato ime, vlasnik je zainteresovan da ime ostane vezano za kompaniju i da ga da drugom svom brodu. U tom slučaju među pomorskim kompanijama, a u duhu izgrađene tradicije, to se, po pravilu, redovno poštuje, ali i ne mora uvijek da bude tako. U Engleskoj je poznat slučaj čuvenog linijskog broda „Mauritanija“ koji je bio jedan od onih velikih brodova koji su proslavili linijsku kompaniju Gunard, pa kada je „Mauritanija“ prestala da postoji kompanija je željela da čuveno ime da svom novom brodu. Međutim, kako on još nije bio sagrađen kompanija se opredjelila da to ime nosi jedan manji brod, sve do trenutka dok novi moderni transatlanski linijski brod nije ponovo stupio u službu. Na taj način, ne oslanjajući se na običaj zaštićenog imena, kompanija je sačuvala ime da ga ne preuzme neka druga pomorska kompanija.¹⁰

6.2. Luka pripadnosti (upisa) broda

Pored imena svaki brod mora da ima i svoju luku pripadnosti, odnosno luku upisa. Određivanjem luke pripadnosti u pravnom pogledu određuje se domicil broda, čime brod dobija još jednu oznaku sličnu sa identitetom koji važi za fizička lica. U mjestu koje se označava kao luka pripadnosti broda (zavičajna luka) obavljaju se administrativno-pravni i imovinsko-pravni poslovi i radnje vezane za taj brod, a prema toj luci kao luci upisa broda, najčešće se određuju i sudska i administrativna nadležnost vezana sa tim brodom, posebno u vezi sa

⁹ M. Grigoli, *Diritto della Navigazione*, str. 68 i dalje; Chorley & Giles, isto str. 31.

¹⁰ Chorley & Giles, isto, str. 32

stvarno-pravnim odnosima, kao što su prenos prava svojine, upis i izvršenje hipoteke, i sl.

Luka pripadnosti broda, po pravilu, se poklapa sa lukom upisa, ali u uporednom pravu ovo nije uvijek slučaj. Od ovog pravila obično se odstupa zbog poslovnih i drugih interesa vlasnika broda, odnosno broдача, u slučajevima kada se radi o brodu koji je osposobljen za plovidbu kako morem, tako i unutrašnjim plovnim putevima, a prema rješenjima na koja takodje nailazimo u uporednom pravu, luka pripadnosti ne mora se obavezno poklapati i sa nacionalnošću broda.¹¹

U našem pravu ovo pitanje je prvo bilo regulisano Pravilnikom o određivanju imena, oznaka i luke pripadnosti brodovima i čamcima trgovačke mornarice SFRJ („Sl.list SFRJ“, br. 34/51). Sjedište privredne organizacije, odnosno organa kojima brod pripada, bilo je shodno tom propisu luka pripadnosti broda. Izvršenje upisa vlasniku, odnosno organu koji je upravljao brodom, dozvoljavalo se da za luku upisa odabere bilo koju luku na našoj obali, a isto je važno i za organizacije koje nemaju sjedište na morskoj obali. Kasnije, Zakonom o upisu pomorskih brodova i čamaca („Sl.list SFRJ“, br. 8/65), napušta se prednja koncepcija određivanja luke pripadnosti broda i usvaja se koncepcija o luci upisa broda, prema kojoj brod obavezno nosi obeležje luke (lučke kapetanije) gdje je upisan. Posebnom naredbom bilo je određeno koju luku upisa mora da nosi brod iz republike koja nema morskou obalu. Ovakav pristup luci pripadnosti broda koja je uvijek identična sa lukom upisa ostao je i prilikom donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (čl. 207). Kao što ćemo niže vidjeti, vezano za državnu pripadnost brodova, ovo rješenje nije u skladu sa odgovarajućim međunarodnim konvencijama. Luka pripadnosti (upisa) broda obavezno se ispisuje na krmu broda ispod imena broda.

6.3. Državna pripadnost (nacionalnost) broda

Pojam i pristup problemu. Obavezna vezanost broda za određenu državu je neobično važna komponenta njegove individualizacije.¹² Prema usvojenim normama međunarodnog prava (čl. 4. Ženevske konvencije o otvorenom moru iz 1958. godine i čl. 91. Konvencije UN o pravu mora iz 1982. godine) svaka država, pa i ona koja nema morskou obalu, ima pravo da svojim brodovima daje svoju nacionalnu pripadnost, kao i da odredi mjesto na svojoj teritoriji koje će biti luka pripadnosti toga broda, pod uslovom da ostvaruje stvarnu vezu (*a genuine link*) sa brodom. Konvencija iz 1982. godine definiše tu vezu kao obezbjedjivanje

¹¹ R. Rodier, isto, str. 30. Do ove razlike, a u skladu sa međunarodnim pravom dolazi zbog prava država bez morske obale da luku pripadnosti vježu za mjesto u svojoj zemlji ili da odrede luku u nekoj drugoj državi sa morskou obalom.

¹² Pored pripadnosti određenim državama brodovi mogu da pripadaju i organizacijama koje imaju međunarodno-pravni subjektivitet kao što su to Ujedinjene Nacije, npr.

administrativnog, tehničkog i socijalnog nadzora nad brodovima kojima se od strane određene države daje njena nacionalna pripadnost.

Spoljno obilježje državne pripadnosti je zastava koju brod vije. Svaki brod ima pravo i dužnost da vije zastavu države kojoj pripada. Sve države pružaju zaštitu svojim brodovima, a pravo zastave broda je bitan kolizijski element prema kome se određuju mnogi pravni odnosi u vezi sa brodom. Rečeno je da brod koji na otvorenom moru ne vije zastavu određene države, odnosno preciznije rečeno, koji ne posjeduje potrebnu dokumentaciju o državnoj pripadnosti, može da bude zaustavljen i pregledan od ratnih brodova bilo koje države i u osnovi da bude tretiran kao piratski brod.

Državna pripadnost, odnosno nacionalnost broda kako se to često ističe, upoređuje se sa državljanstvom fizičkih lica. Ipak, čini se da je bliže i ispravnije upoređenje sa statusom pravnih lica u pravu. U uporednoj literaturi, posebno u italijanskoj, ističe se da državljanstvo stvara pravnu vezu između države i fizičkog lica, dok nacionalnost broda nije pravna veza, već kvalifikacija podvrgavanju broda suverenitetu određene države kao posledica pravne veze između te države i vlasnika broda.¹³

Davanjem državne pripadnosti brodu u principu je nezavisno od njegovog stvarno-pravnog, odnosno imovinskog statusa. Tako posmatrano, brodovi mogu da budu u vlasništvu pojedinaca (fizičkih lica) i pomorskih kompanija (pravnih lica) ili pak, kao što je rečeno, u nekim slučajevima u vlasništvu države, ali bez obzira na oblik vlasništva u međunarodnom pravu za sve brodove postoji jedinstveni koncept obaveznog nacionalnog vlasništva (nacionalne pripadnosti broda) u kontekstu nužnog održavanja zakonitosti i reda u okviru međunarodnog iskorišćavanja trgovačkog brodarstva.¹⁴

Uslovi za sticanje državne pripadnosti broda. Sve države svijeta svojim unutrašnjim zakonodavstvom propisuju pod kojim uslovima brodovi mogu da stiču njihovu državnu pripadnost, odnosno da viju zastavu jedne određene države. Državna pripadnost broda najčešće je usko povezana sa državljanstvom, odnosno domicilom brodovlasnika. Određen broj država traži da brodovi budu u cjelini u vlasništvu domaćih državljana, odnosno kompanija, da bi mogli steći nacionalnu pripadnost zemlje u pitanju. To su države koje se pridržavaju strogih pravila nacionalnog vlasništva (*Strict Rule of National Ownership*). Takav stav pojedinih država, iako se čini da je krut i isključiv, može da se razumije kada se zna karakter odnosa koji postoji između države i broda, kao i od kakve velike strateške vrijednosti i značaja za nacionalnu privredu pojedinih država imaju brodovi trgovačke mornarice. Brodovima trgovačke mornarice poseban značaj pridaje se i za vrijeme rata. Zbog navedenog, niz vodećih tradicionalnih

¹³ Vidi P.Manca, *The Italian Code of Navigation*, str. 55.

¹⁴ Vidi Singh & Colvinaux, *British Shipping Laws, Shipowners*, London, 1967, str.1 i dalje.

pomorskih država svoju zastavu rezervišu za brodove svojih državljana, kao što su npr. Engleska, SAD, Španija, Portugalija, Njemačka, Japan ili Norveška.¹⁵

Drugu grupu sačinjavaju one države, koje takodje pridaju značaj potrebi da brodovi kojima daju svoju nacionalnu pripadnost budu u vlasništvu domaćih državljana, ali one ne traže da domaći državljanici posjeduju vlasništvo u cijelini, već propisuju najmanji dio vlasništva koji moraju posjedovati domaći državljanici, odnosno kompanije, da bi određeni brod mogao da dobije njihovu nacionalnu pripadnost (npr. dvije trećine ili jedna polovina vlasništva). U taj broj država spadaju Francuska, Belgija, Italija, Grčka, Holandija, Švedska, Danska ili npr. Indija, koja da bi dala svoju nacionalnu pripadnost, traži 60% vlasništva za svoje državljanice.¹⁶ Te države se svakako više približavaju realnosti koje danas u svijetu vlada u vezi sa svojinskim odnosima na brodovima. Nacionalnost kapitala u uslovima kapitalističke privrede teško se može identifikovati kada se kapital sliva u anonimna (akcionarska) društva. U tim slučajevima kod određivanja nacionalne pripadnosti broda pribjegava se određenim pomoćnim kriterijumima, kao što su sjedište preduzeća, državljanstvo glavnog direktora, sastav upravnog ili nazornog organa, ali se svi ovi kriterijumi mogu pokazati kao nedovoljni i neprecizni.

Zbog iznijetih osobina kapitala ni države iz prve grupe nijesu imune od ovog problema nesigurne nacionalnosti vlasnika. Tako je Velika Britanija još u toku I svjetskog rata, usvojila tzv. princip „neprijateljskog stranca“. Na bazi ovog principa ona je za neprijateljske proglašava brodove pod njenom ili neutralnom zastavom, ukoliko se je poslovima kompanije kojoj brod, odnosno brodovi pripadaju, inače registrovane u Velikoj Britaniji, upravljalo iz zemlje u ratu sa Velikom Britanijom, ili ukoliko su većina akcionara koji kontrolišu takvu britansku ili neutralnu kompaniju, neprijateljski državljanici.¹⁷

U treću grupu država spadaju one zemlje koje su u tom pravcu potpuno liberalne i pravo davanja svoje zastave ne uslovljavaju bilo kakvim vlasničkim kriterijumima rezervisanim za domaće državljanice. Suprotno, upisnici tih država su pod vrlo povoljnim uslovima otvoreni za brodove bez obzira na to ko su im vlasnici i iz kojih država dolaze. To su države sa slobodnim upisnicima ili države zastava pogodnosti (*flag of convenience*), kolokvijalno još poznate kao države slobodnih ili jeftinih zastava.

¹⁵ Ovakav pristup svojoj trgovačkoj mornarici prije raspada imao je i Sovjetski Savez, a i druge istočno-evropske zemlje, što je bilo u skladu sa organizacijom njihove privrede. Svoju zastavu davali su brodovima koji su bili u isključivom državnom vlasništvu i sa namjerom pružanja zaštite i preko one uobičajene za trgovačku mornaricu. Naime, sovjetska pravna doktrina u ovom domenu stajala je na stanovištu da svi brodovi u državnoj svojini uživaju imunitet u građansko-pravnim stvarima i posebno u procesnim odnosima, što je inače u pomorskom pravu priznato samo za ratne i državne javne brodove.

¹⁶ Dato prema Singh & Colvinaux, isto, str. 9 i dalje.

¹⁷ Ovakvu presudu doneo je Vrhovni sud Engleske u slučaju „The Polzeath“ gdje je kompanija vlasnika broda bila registrovana u Velikoj Britaniji, ali glasno sjedište je bilo u Hamburgu, pa je brod, iako pod engleskom zastavom, proglašen neprijateljskim.

U početku, kada je uvedena praksa takvih upisnika bio je vrlo mali broj država (za dugo samo Liberija i Panama). Međutim, u posljednjih 25-30 godina narastao je broj zemalja koje ove usluge pružaju, tako da se je već 80-tih godina prošlog vijeka smatralo da zastave pogodnosti vije oko jedne trećine cjelokupne svjetske trgovačke flote.¹⁸ Pogodnosti koje vlasnici tako upisanih brodova imaju su višestruke, među koje spadaju neplaćanje poreza na prihod, ali, i izbjegavanje evidencije prihoda u domaćoj državi, lakši pristup do raznih mogućih izvora finansiranja, posebno kod gradnje novih brodova, niži troškovi eksploatacije brodova, posebno sa stanovišta visine plate pomoraca i obaveza koje prate isplatu plata, a koje su u nekim državama veoma visoke (porezi i doprinosi na plate) i sl. Brodovlasnici koji redovno koriste pogodnosti upisa u slobodne registre su, po pravilu, oni iz najrazvijenijih država svijeta, kao što su SAD, Njemačka, Japan, a u posljednje vrijeme i Velika Britanija. Tu mogućnost posebno koristi Grčka, kao jedna od vodećih brodovlasničkih država, koja danas, kada se uzmu u obzir brodovi grčkog vlasništva upisanih u otvorene registre i onih koji plove pod nacionalnom grčkom zastavom, ima po tonaži najveću trgovačku mornaricu na svijetu. Kada se radi o državama koje se odlučuju da uvedu i pružaju usluge slobodnog, odnosno otvorenog registra, njihov interes sastoji se u ubiranju taksi za upis brodova, za registraciju firmi u domaćoj državi koje figuriraju kao formalni vlasnici upisanih brodova, zapošljavanju domaće radne snage, kako na takvim brodovima, tako i u firmama na kopnu, pozitivnom uticaju takvog opredjeljenja na ukupan razvoj prateće tehničke i poslovne infra strukture, kao i povoljan uticaj na razvoj domaćeg brodarstva. Ove države treba da imaju, a vremenom to i stvaraju, dobro organizovanu i stručnu pomorsku upravu i sudstvo za pomorske sporove, dobro razvijene i efikasne telekomunikacije, razvijeno bankarstvo, i uopšte, uslužne djelatnosti, agencije za zapošljavanje pomoraca, itd. Zbog toga su danas, možda više nego ikada, države otvorenog registra i zastava pogodnosti realnost svjetskog pomorskog brodarstva i uopšte svjetske privrede i međunarodnih trgovinskih odnosa. Ipak, ovakav način reistracije brodova u zemljama slobodnih zastava uvijek se je smatrao, a i danas se smatra nepoželjnim iz više razloga, kao što su nemogućnost uvrđivanja pravog vlasnika broda, eksploatacija pomoraca na tim brodovima, nedostatak prave kontrole i nadzora u vezi sa tehničkom ispravnošću brodova, itd. Otuda naponi svjetske zajednice na državnom i nedržavnom (svjetski sindikat pomoraca – ITF) nivou da se ta velika svjetska flota koja plovi pod zastava pogodnosti stavi pod zadovoljavajuću pravnu kontrolu. Pored već pomenutih rješenja koja u tom pogledu sadrži Konvencija UN o pravu mora iz 1982.godine, u okviru svjetske organizacije usvojena je 1986.godine, Konvencija o uslovima za upis brodova koja pozivajući se na prethodnu Konvenciju, već u svom prvom članu ističe da je donijeta sa ciljem: 1)utvrđivanja i učvršćivanja stvarne veze između države i brodova koji viju njenu zastavu; 2)efektivnog vršenja jurisdikcije i kontrole na takvim

¹⁸ Vidi: J.Ivovoić, Flota zastava pogodnosti, Pomorski zbornik, Rijeka, 1980, knjiga 18, str. 181-216.

brodovima u pogledu identifikacije brodovlasnika i brodova, a u materiji njihove odgovornosti; 3) efektivnog vršenja administrativnih i tehničkih poslova, te regulisanja ekonomskih i socijalnih pitanja. Ukoliko potpišu ili pristupe konvenciji onda su takve države obavezne da konvenciju primjenjuju na sve svoje brodove veličine preko 500 BRT. Međutim, trend otvorenih registara nije zaustavljen, već su i vodeće pomorske države, kao što su Velika Britanija ili Norveška, pristupile, pored svojih redovnih (nacionalnih) upisnika otvaranju i tzv. drugog upisnika, odnosno registra, koji pored već postojećeg ima karakter registra slobodne zastave.

Na kraju, treba reći da pored principa vlasništva neke države kao osnov za davanje svoje nacionalnosti brodu predviđaju i dodatnu obavezu da su posada, ili rukovodeći kadar, a najmanje zapovjednik broda, državljani te države.¹⁹

6.4. Sticanje državne pripadnosti u Crnoj Gori

Uslovi za sticanje državne pripadnosti. Našu državnu pripadnost stiče svaki brod koji je upisan u odgovarajući upisnik brodova Crne Gore, i kome je izdat upisni list, kao i brod kome je saglasno važećim propisima izdat privremeni plovidbeni list, a do upisa u upisnik brodova.

U našem pravu, i to kako prema Zakonu o upisu pomorskih brodova i čamaca iz 1965. godine, tako i prema sada važećem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine, a zavisno od državljanstva i domicila, odnosno sjedišta vlasnika broda postoje dvije vrste upisa, i to: obavezni i fakultativni upis.

Obavezni upis postoji za brodove koji su u cjelini u svojini preduzeća ili drugog pravnog lica, ili u svojini državljanina CG sa prebivalištem u CG ili pravnog lica sa sjedištem u CG (čl. 210. ZPUP-a).

Fakultativni upis predviđen je za: 1) brodove koji su u cjelini ili dijelom u svojini stranog lica ili državljanina CG, sa prebivalištem u inostranstvu; 2) brodove koji su u cjelini ili dijelom u svojini stranog lica ili državljanina CG sa prebivalištem u inostranstvu, a brodar tog broda je preduzeće sa sjedištem u CG ili drugo pravno lice takodje sa sjedištem u CG ili državljanin CG koji ima prebivalište u CG, pod uslovom da se sa zahtjevom brodar iz CG za upis tog broda u upisnik brodova, saglasi njegov vlasnik; 3) jahte koje su u cjelini ili dijelom u svojini stranog lica ili državljanina CG sa prebivalištem u inostranstvu,

¹⁹ Ovakvu obavezu postavljaju skoro sve države koje imaju nacionalne registre, pa tako i naša zemlja za brodove naše zastave postavlja minimalni uslov da zapovjednik broda mora da bude domaći državljanin. Međutim, neke zemlje traže i više, kao npr. Portugalija, prema čijem pravu dve trećine posade i zapovjednik broda moraju da budu portugalski državljani. Države slobodnih zastava ne postavljaju ni jedan od ovih uslova.

i 4) brodovi koji su u cjelini ili dijelom u svojini stranih lica pod uslovom da CG vrši kontrolu na takvim brodovima i ako taj upis dozvoli nadležni organ za poslove pomorstva.

Uvodjenjem mogućnosti da brod u cjelini ili djelimično u svojini stranaca bude upisan u naš upisnik, CG se približava statusu države slobodnog registra (*flag of convenience state*), ali to je uslovjeno dozvolom državnog organa, koja ne podliježe mogućnosti žalbe. Ova odredba odnosi se i na strane jahte, pa se ne može smatrati pogodnom za razvoj ove za turizam značajne privredne aktivnosti.

Dokazivanje državne pripadnosti. Brod CG svoju državnu pripadnost dokazuje upisnim listom ili privremenim plovidbenim listom. Upisni list je izvod iz upisnika brodova i sadrži sve podatke iz uloška glavne knjige upisnika za odnosni brod, uz naznačenje da brod ima pravo na vijanje zastave trgovačke mornarice CG.

Privremeni plovidbeni list izdaje se brodu koji je nabavljen ili izgrađen u inostranstvu i koji plovi prema CG, a još nema upisni list, kao i brodu koji se nalazi u inostranstvu, a izgubio je upisni list. Privremeni plovidbeni list izdaje diplomatsko-konzularno predstavništvo CG u inostranstvu sa važnošću do dolaska broda u prvu luku CG, a najduže za godinu dana od dana izdavanja.

6.5. Baždarski podaci (registarska tonaža) broda

Pod registarskom tonažom (ili jednostavno tonažom) broda podrazumijeva se veličina trgovačkog broda izražena njegovom zapreminom. Postupak utvrđivanja tonaže naziva se baždarenje broda i redovno se vrši po engleskom sistemu baždarenja, mjerenjem putem tzv. registarskih tona. Registarska tona broda iznosi 100 kubnih stopa ili 2,832 kubna metra. Otuda i naziv registarska tonaža broda.

Podaci o baždarenju sadržani su u svjedočanstvu o baždarenju koje mora da ima svaki brod. Ovo svjedočanstvo izdaje se u skladu sa odgovarajućom Konvencijom o baždarenju trgovačkih brodova iz 1947.godine. Baždarski podaci su bitan element individualizacije broda jer se na osnovu rezultata baždarenja brodovi razvrstavaju u kategorije po veličini što je relevantno za primjenu prava u mnogim situacijama, a prema svojoj bruto registarskoj tonaži brodovi plaćaju i lučke takse u svjetskim lukama

Dva su osnovna načina računanja tonaže broda. Postoji bruto registarska tonaža (BRT), koja obuhvata sve unutrašnje kapacitete, odnosno dijelove broda, i neto tonaža (NRT) koja se dobija kada se od bruto tonaže oduzmu svi prostori koji nisu namjenjeni za prevoz stvari ili putnika. Prema tome, neto tonaža je korisna nosivost broda. Međutim, kod brodova za prevoz rasutih tereta (suvih ili

tečnih) u upotrebi je određivanje težine – količine tereta koju brod može da preveze (*Death Wight Capacity – DWT*), međutim, ovo je komercijalno označavanje nosivosti broda, a ne baždarsko.

1969.godine donijeta je nova Medjunarodna konvencija o baždarenju broda koja se primjenjuje na novosagrađene brodove počev od 1982.godine, a na postojeće brodove od 1994.godine. Saglasno toj Konvenciji bruto tonaža se označava sa GT (*Gross Tones*), a neto tonaža sa NT (*Net Tones*).

6.6. Klasa broda

O klasi broda bilo je već dovoljno riječi napred u odeljku o sposobnosti, odnosno bezbjednosti broda za plovidbu. Ovdje samo navodimo da je obavezna klasa broda sa svedočanstvima koja se u vezi sa tim izdaju, još jedan značajan element individualizacije broda.

6.7. IMO-ov registarski brod

Medjunarodna pomorska organizacija (IMO) uvela je obavezu počev od 2004.godine za sve putničke brodove od 100 BRT i više i sve brodove za prevoz tereta od 300 BRT i više da moraju da imaju IMO-ov registarski broj koji se sastoji od sedam brojeva i naznake da se radi o IMO broju, kao obaveznu oznaku individualizacije svakog pomorskog trgovačkog broda, s time da ta oznaka mora biti vidljiva i na trupu broda.

6.8. Radio-signalni znak raspoznavanja

Znak raspoznavanja po Medjunarodnom signalnom kodeksu u kombinaciji od 4 slova moraju da imaju svi brodovi veći od 100 BRT, kao i oni brodovi koji su snabdeveni radio uredjajem. Prva dva slova označavaju državu kojoj brod pripada, a slijedeća dva ime broda.

7. Upisnici brodova

Pojam i vrste upisnika brodova. Upisnici brodova (čl. 212-222. ZPUP-a) imaju dvostruki karakter. S jedne strane, to su javno-pravni registri u kojima se vodi evidencija svih brodova trgovačke mornarice CG, a s druge to su stvarno-pravni registri, poput zemljišnih knjiga u koje se upisom stiču i evidentiraju stvarna prava.

Saglasno važećim propisima za upis pomorskih brodova postoje sledeći upisnici:

1. upisnik pomorskih trgovačkih brodova;

2. upisnik pomorskih ribarskih brodova, i
3. upisnik pomorskih javnih brodova.

Pored ova tri upisnika postoji i upisnik brodova u gradnji u koji se mogu, na zahtev vlasnika broda upisati brodovi koji se grade u domaćim brodogradilištima.

Upisnik pomorskih trgovačkih brodova je najširi, jer se u njega upisuju sva pomorska plovila, izuzev ribarskih brodova, javnih brodova i jahti za koje postoje posebni upisnici. U upisnik ribarskih brodova upisuju se pomorski brodovi namijenjenih ribolovu u privredne svrhe, a u upisnik javnih brodova sve one kategorije brodova koje smo naprijed tako označili uključujući i brodove jahte.

Saglasno odredbi čl. 214 ZPUP-a ne može se upisati u upisnik brodova u CG brod koji je upisan u strani upisnik brodova. Ova odredba u praksi, iako u osnovi odgovara prihvaćenom stavu i u drugim zemljama svijeta, može da stvara određene teškoće s obzirom da CG nije ratifikovala Medjunarodnu konvenciju o upisu brodova iz 1986.godine, a koja poznaje privremenu mogućnost upisa broda u još jedan registar na bazi ugovora o zakupu broda, a bez njegovog brisanja iz izvornog svojinskog registra.

Pravna priroda i sadržaj upisnika. Upisnici brodova su javne knjige, iz čega proizilazi da svako ima pravo da ih pregleda i prepisuje i to: glavnu knjigu upisnika, zbirku isprava, imenik vlasnika brodova i imenik brodova. Ovo pravo dato je uz naplatu određene naknade. Takodje se ističe da su uvjerenja i prepisi, koji se izdaju na bazi podataka iz upisnika brodova javne isprave, pa ko se u pravnom prometu, postupajući savjesno, pouzda u podatke upisane u upisnik brodova, ne može da snosi negativne pravne posledice koje otuda za njega mogu da nastanu.

Upisnik brodova ima glavnu knjigu i zbirku isprava.

Glavna knjiga sastoji se od uložaka. Za svaki brod vodi se poseban uložak. Uložak se sastoji iz listova A, B i C. Izuzetno, brodovi koji se upisuju u upisnik javnih brodova imaju samo list A i B. List A je opisni list i u njega se upisuju podaci o indentitetu broda i njegove osnovne tehničke karakteristike. Obavezno je upisivanje sledećih podataka: vrsta, ime ili oznaka broda, luka upisa, bruto i neto registarska tonaža, znak raspoznavanja po medjunarodnom signalnom kodeksu, dozvoljena granica plovidbe, namjena i tip broda, materijal od koga je brod sagradjen, dimenzije broda, broj i vrsta kotlova, brodogradilište u kojoj je sagradjen i godina gradnje, gaz, podaci o dozvoljenim linijama krcanja broda, najveća brzina praznog i nakrcanog broda, dozvoljeni broj putnika, najmanji broj posade za bezbjednu plovidbu, ranije ime (ako ga je bilo) dan upisa, i dan

izdavanja upisnog lista, ograničenja plovidbe broda i druga naredjenja upravnih organa u pogledu plovidbe ako ih ima.

Svojinski list uložka glavne knjige sadrži podatke o vlasniku, odnosno o vlasnicima broda. Za brod u svojini preduzeća ili drugog pravnog lica upisuju se firma, odnosno naziv i sjedište vlasnika broda, a za brod u privatnoj svojini ime i prebivalište fizičkog lica. Ukoliko brodar broda nije istovjetan sa vlasnikom, onda mogu da se upišu, radi evidentiranja i posebno podaci o brodaru broda.

U teretni list upisuju se podaci o pravnim teretima na brodu kao što su: brodska hipoteka, zakup broda, a može se upisati, mada to nije praksa, i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod. Kod brodova u vlasništvu fizičkih lica u teretni list može biti upisano i pravo preče kupovine, kao i druga ograničenja raspolaganjem brodom kojima je podvrgnut vlasnik broda. Zatim, može da bude upisano pravo plodouživanja, zabrana opterećivanja ili otudjivanja, kao i sve druge zabilješke u vezi sa brodom za koje nije izričito određeno da se upisuju u vlasnički list broda.

Zbirka isprava sadrži isprave na osnovu kojih je izvršen upis broda u upisnik. Vodi se posebno za svaki uložak glavne knjige upisnika broda.

Upisi u upisnike brodova vrše se na bazi poštovanja reda prvenstva upisa, a za ovo je merodavan trenutak kada je određeni predlog stigao lučkoj kapetaniji radi upisa. Upisi koji su izvršeni na osnovu predloga koji su stigli u isto vrijeme, na bazi odredbe samog zakona, imaju isti red prvenstva.

S obzirom da su knjige upisa brodova javne knjige sa dvostrukim značenjem i to, s jedne strane, javno-pravne evidencije brodova sa prevashodno međunarodno-pravnim i bezbjednosnim značenjem, a s druge strane, knjige kojima se dokazuju svojina i druga stvarna prava onda se upisi unose sa dvije vrste rješenja od različitih organa. Rješenja o upisima u list A donosi lučka kapetanija kao nadležni organ službe bezbjednosti plovidbe, a rješenja o upisu u vlasnički i teretni list donosi redovni sud na čijem se području nalazi sjedište odnosno lučke kapetanije.

Brisanje brodova iz upisnika. Zakonodavac određuje uslove za brisanje brodova iz upisnika. Saglasno čl. 399 ZPUP-a rješenje o brisanju broda donosi sud. Redovni slučajevi za koje možemo reći da su uobičajeni i priznati u svim zemljama svijeta, jesu da se brod briše iz upisnika ako je propao ili se smatra da je propao, ako brod više ne ispunjava uslove, odnosno ako je izgubio uslove koji se traže za upis u upisnik brodova, i sticanje državne pripadnosti zemlje upisnika i ako se brod trajno povuče iz pomorske plovidbe.

Pretpostavka da je brod propao ili se smatra da je propao, nastaje ako je od prijema posljednje vijesti o brodu proteklo duže od 3 mjeseca. Brisanje iz upisnika vrši se sledećim danom od prijema poslednje vijesti o brodu.

Naš zakon, pored nabrojanih, uobičajenih uslova, poznaje i mogućnost brisanja broda iz upisnika zbog otudjenja u korist stranog lica, dakle, prenosa broda iz upisnika CG u neki strani upisnik. S tim u vezi, treba naglasiti da zakon, kada se radi o brodovima koji viju zastavu CG, ako se brod ispiše iz upisnika jedne lučke kapetanije u upisnik druge, ovo ne smatra brisanjem, već prenosom prava.

8. Brodske isprave i knjige

Svaki brod saglasno zakonu dužan je da vodi brodske knjige, a takodje mora da poseduje, po pravilu, sve one brodske isprave koje su inače sastavni dio zbirke isprava koje se za taj brod vode u odgovarajućoj lučkoj kapetaniji.

Osnovna i najvažnija brodska knjiga jeste brodski dnevnik (*Log Book*). Ovu knjigu vodi zapovjednik broda i odgovara za tačnost podataka. Brodski dnevnik ima svoju lijevu i desnu stranu. Na lijevoj strani knjige upisuju se svi podaci o navigaciji broda, kao što su: iz koje je luke isplovio, prema kojoj luci plovi, koji dnevni kurs drži, itd., a na desnoj strani brodske knjige, upisuju se značajni dnevni događaji na brodu, kao npr. da su na brodu pronađeni slepi putnici, da je neki član posade bolestan, ko je iskrcan sa broda, a ko je ukrcan, eventualna smrt na brodu, bilo člana posade ili putnika, ako je brod putnički, itd. pa čak i vjenčanje ako se dogodilo na brodu, a za što je zapovjednik broda saglasno propisima takodje ovlašćen. Brodski dnevnik je javna knjiga i važi pretpostavka da su svi podaci koji su u njega upisani, tačni dok se suprotno ne dokaže.

Pored broskog dnevnika na brodu se vode i druge knjige, kao što je dnevnik brodske mašine, radio dnevnik i zdravstveni dnevnik.

Kada se radi o brodskim ispravama onda brod pored svih isprava vezanih za njegovu sposobnost za plovidbu, a koje su dosta različite zavisno od vrste broda (putnički, teretni ili tanker) i od njegove veličine, ako se radi o putničkom brodu mora da vodi i spisak putnika, a ako se radi o teretnom brodu mora da ima urednu evidenciju tereta, te isprave koje utvrđuju sposobnost broda za krcanje odredjenih vrsta tereta, pa se tako posebna uvjerenja izdaju za rasuti, hladjeni, opasni teret, za prevoz hemikalija, prevoz gasova u tečnom stanju, itd. Oni takodje mora da sastavljaju plan krcanja tereta i da vode knjigu tereta. U vezi sa teretom na brodu, ali i brodskim zalihama, hranom i pićem na brodu, te ponekad i ličnim stvarima brodske posade, brod mora da sastavlja posebne dokumente pod

nazivom „brodski manifest“. Ovi dokumenti služe za dokazivanje ispravnosti broda pred carinskim i drugim državnim organima u pojedinim lukama svijeta.

Konačno, svaki brod mora da vodi spisak svoje posade, da ga preda lučkim vlastima prilikom uplovljenja u luku, a prilikom isplovljenja da prijavi svaku eventualnu promjenu koja je na tom spisku nastala.

GLAVA II: STVARNA PRAVA NA BRODU

1. Karakteristike broda kao stvari u pravu

Sa imovinsko-pravnog stanovništva osnovna karakteristika trgovačkih brodova jeste da su to stvari u građansko-pravnom prometu, uz ona ograničenja koja su već naprijed navedena kada se radi o javnim brodovima. Pored te karakteristike brod kao stvar u imovinskom pravu spada u pokretne, individualno određene, nepotrošne i složene stvari.

a) Brod je tehnički i po svojoj osnovnoj namjeni pokretna stvar pa i pravo ga kao takvog posmatra i reguliše. Članom 255. ZPUP-a izričito se navodi da su brod i brod u gradnji pokretne stvari. Ipak, radi se o takvoj pokretnoj stvari koja ima i određene specifičnosti kada se radi o sticanju i gubitku stvarnih prava na brodu. U tom slučaju na brod se primjenjuje pravni režim koji je predviđen za nepokretnosti, pa se uobičajeno kaže da se brod, iako pokretna stvar, u svom stvarno-pravnom režimu upodobljava sa nepokretnostima. Ovakva praksa u svijetu je opšte usvojena, a kod nas je o tome još 1939. godine donijeta Uredba sa zakonskom snagom o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijama, da bi odmah nakon II. svjetskog rata režim knjižnih prava za brodove bio potvrđen Uredom o knjiženju prava svojine na državnoj nepokretnoj imovini iz 1974. godine. Ovakav stav prava prema brodovima, kao stvarima u prometu, opredeljen je time što brodovi, iako su po svojoj prirodi i tehničkim osobinama, namjenjeni i predstavljaju prevashodno pokretne stvari, imaju ujedno i sve one bitne osobine koje su bile odlučne za uvođenje posebnog stvarno-pravnog režima kod nepokretnosti.

Prva od tih osobina sastoji se u tome što su brodovi, isto kao i nepokretnosti na kopnu (zemljište i zgrade), stvari od posebne i velike ekonomske i strateško-političke vrijednosti za svaku državu, bez obzira na njeno društveno-političko uređenje. Šta više, u današnje vrijeme je vrijednost pokretnih stvari, kao što su to brodovi ili vazduhoplovi, daleko veća nego vrijednost klasičnih nepokretnosti, pa to u svemu opravdava primjenu strožijeg režima prometa uvođenjem knjižnih prava.

Druga zajednička osobina sa nepokretnostima ogleda se u mogućnosti vođenja i stvarnom vođenju evidencije nad njima na istovjetan način, dakle, putem upisa u javne knjige. Mogućnost vođenja evidencije na taj način je bitan preuslov za uvođenje režima knjižnih prava i to je omogućeno postojanjem upisnika brodova kao javnih knjiga. Pri svemu tome, treba imati u vidu da brod kao što to zakonodavac određuje, ostaje pokretna stvar, te da se samo za svrhu sticanja, promjene i prestanka stvarnih i drugih knjižnih prava upodobljava sa pravnim režimom koji važi za nepokretnosti (tzv. imobilizacija broda), dok se u

svim drugim pravnim situacijama ne izuzima od opšteg pravnog režima koji se primjenjuje na pokretne stvari.

b) Brod je individualno određena stvar. Taj status pomorski brod uživa na osnovu izdvajanja svakog pojedinog broda prema njegovima obilježima (oznakama individualnosti) iz opšteg roda brodova. Imovinsko-pravna individualizacija izvodi se iz elemenata sadržanih u upisniku brodova, a koji se obavezno vežu za njegove spoljne oznake, dakle za oznake identiteta koje su prvenstveno od značaja u međunarodnom i administrativnom pravu, ali koja individualizuju brod i u imovinsko-pravnom pogledu kod zaključenja odgovarajućih ugovora.

Individualna određenost broda ima poseban značaj, u prvom redu, kod zaključenja ugovora o kupoprodaji broda i kod ugovora o iskorišćavanju pomorskih brodova. S obzirom da je individualno određena stvar, brod se kod izvršenja ovih ugovora pojavljuje kao nezamenljiva stvar, pa je brodovlasnik, odnosno brodar broda, redovno dužan da drugoj strani preda ugovoreni brod, jer se u suprotnom ugovor raskida na njegovu štetu. Pravilo o nezamenljivosti broda može da trpi i izuzetke što je slučaj kod nekih ugovora o prevozu stvari morem, ili onda kada je pravo na zamjenu posebno ugovoreno.

c) Brod je i nepotrošna stvar. Ova karakteristika broda ima značaja u slučajevima kada se brod daje u zalog, jer tada on garantuje celokupnom svojom vrijednošću sve dok založno pravo na tom brodu traje, ili pak, kada se daje u zakup, u kom slučaju postoji obaveza da se brod vrati u onakvom stanju kakav je i predata zakupcu, uz dozvoljeno smanjenje njegove vrijednosti prouzrokovano redovnim trošenjem.

d) Konačno, brod je složena stvar. Karakteristika složenih stvari sastoji se u tome što su one sastavljene od više djelova, koji su ponekad vrlo čvrsto međusobno povezani, pa se ne mogu razdvajati, a ponekad je to opet moguće činiti. Osnovni sastavni dijelovi broda kao složene stvari su trup broda i njegova mašina (engleski *Hull and Machinery*), koje je razlikovanje uobičajeno, a posebno kod pomorskog osiguranja. Brod je međjutim, sa stanovišta odnosa njegovog trupa i mašine (i pomoćnih mašina) potpuno inkorporisana stvar, pa se ne mogu zasnivati odvojeno stvarna prava posebno na trupu, a posebno na brodskoj mašini. Međjutim, od značaja je to što je brod glavna stvar u odnosu na cijeli niz sporednih stvari koje čine tzv. pripatke broda i sledstveno dijele njegovu pravnu i ekonomsku sudbinu.

Pripatci broda su sve one fizički samostalne stvari koje su namijenjene brodu i trajno služe njegovoj upotrebi, kao što su brodski čamci, sidra, radar, kompas i drugi instrumenti na brodu, druga sredstva za spasavanje, oprema

protivpožarane zaštite, užad, lanci, rezervna sidra i propele i sl. Kao što će se vidjeti u kasnijim izlaganjima, u slučaju sumnje da li je određena stvar pripadak broda ili nije, odlučna je činjenica da li je odgovarajući pripadak unijet u knjigu broskog inventara ili nije.

Pripadci broda dijele se na brodsku opremu i pribor. Ovo razlikovanje je od značaja kod utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu. Naime, da bi bio sposoban za plovidbu brod ne smije da bude bez propisane opreme, dok eventualni nedostaci u priboru broda nemaju taj značaj. Ovo u imovinskom pomorskom pravu može da bude od posrednog značaja kod utvrđivanja odgovornosti brodarka u pojedinim slučajevima.

2. Pojam i vrste stvarnih prava na brodu

Stvarna prava uopšte, pa i stvarna prava na brodu, taksativno su određena. Radi se o klasičnoj podjeli stvarnih prava na pravo svojine i na stvarna prava koja su izvedena iz prava svojine, i to pravo zaloge i pravo službenosti. Medjutim, i u ovom dijelu pravne materije pomorsko pravo ima svojih specifičnosti. Specifično stvarno pravo su tzv. pomorske privilegije koje, barem kada se radi o našem pravnom sistemu, nisu poznate u opštem imovinskom pravu. Stvarna prava na brodu regulisana su na međunarodnom planu odgovarajućim konvencijama. Prva takva Konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji pomorske hipoteke i privilegija donijeta je 1926.godine, da bi ista materija bila ponovo regulisana još dva puta, 1976. i 1993.godine. S obzirom da se brod u materiji stvarnih prava upodobljava sa nepokretnostima, onda je i razumljivo što se založno pravo koje se konstituiše na brodu, bilo putem ugovora, ili na bazi sudske odluke, naziva hipoteka. Nakon Uredbe sa zakonskom snagom iz 1939.godine kada je kod nas materija brodske hipoteke i pomorskih privilegija uređena na bazi Konvencije iz 1926.godine, ovo pitanje ponovo je regulisano tek donošenjem Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1977.godine, ali kako do tada Jugoslavija nije bila ratifikovala Konvenciju iz 1967. materija je ponovo regulisana na bazi Konvencije iz 1926.godine, a tako se nepromijenjeno postupilo i u Zakonu iz 1998.godine, s tim što ovoga puta nisu uzeti u obzir niti Konvencija iz 1967.godine, a ni ona iz 1993.godine.

3. Svojina i susvojina na brodu

3.1. Svojina na brodu

Što se tiče svojine na brodovima ova materija ne reguliše se na međunarodnom planu, već se na kupoprodaju ili gradnju brodova primjenjuje nacionalno pravo.

U Jugoslaviji pravo svojine na brodu u toku cijelog perioda postojanja socijalističkog društvenog uređenja bilo je regulisano u skladu sa činjenicom da je osnovni svojinski odnos bio tzv. društvena svojina. Cjelokupna trgovačka mornarica nad kojom su pravo korišćenja i raspolaganja imale firme, preduzeća u društvenom vlasništvu, bila je na taj način u društvenoj svojini. Privatna svojina fizičkih i građansko-pravnih lica, kako je tada bilo regulisano zakonom, bila je ograničena na male brodove i to, kada se radilo o brodovima za prevoz tereta, na brodove do 50 tona nosivosti, a kod putničkih brodova na brodove s pravom prevoza do 50 putnika. U više navrata su činjeni pokušaji da se ova granica za brodove u privatnom vlasništvu podigne, međutim, do raspada Jugoslavije i konačnog napuštanja sistema društvenog vlasništva, takav propis nije donijet.

Sadašnje zakonodavstvo o svojinskim odnosima u CG više ne sadrži takve vrste ograničenja za bilo koju imovinu, pa tako ni za brodove. Prema tome, kod nas i fizička i pravna lica, nemaju više nikakva ograničenja u sticanju svojine na pomorske brodove i brodove unutrašnje plovidbe, bez obzira na njihovu veličinu ili pak, na njihov broj.

Svojina na pomorskim brodovima može se sticati po svim osnovima koji su inače poznati i dozvoljeni za sticanje prava svojine. Međutim, pomorsko pravo poznaje i određene specifične oblike sticanja svojine od kojih su najpoznati zaplena broda i prenos broda u korist osiguratelja, poznat kao napuštanje ili abandon broda. Redovan način sticanja prava svojine na brodovima jeste kupoprodaja broda i njegova izgradnja.

Osnovni pravni instrumenti za sticanje svojine na brodovima jesu ugovor o kupoprodaji broda i ugovor o gradnji broda. Kupoprodajno i tržište za gradnju pomorskih brodova je prilično organizovano. Na njemu značajnu ulogu imaju agenti koji se bave iznalaženjem brodova za prodaju i nude ih zainteresovanim kupcima. U međunarodnoj poslovnoj praksi ovi agenti poznati su pod nazivom brokeri i ukoliko su specijalizovani za poslove kupoprodaje brodova nazivaju se *Sales and Purches Brokers*.

Brod se kupuje, odnosno prodaje, zaključenjem ugovora o kupoprodaji. Ugovor o kupoprodaji smatra se zaključenim kada se kupac i prodavac sporazumeju o bitnim elementima ugovora, dakle, o brodu koji je predmet kupoprodaje i o cijeni za taj brod. Brodovi mogu da se kupe i direktno od brodograditelja i u tom slučaju ne zaključuje se ugovor o gradnji broda, već ugovor o kupoprodaji. Takodje, mogući način da se brod kupi, ili preciznije, na kraju otkupi, jeste putem zaključenja lizing ugovora o brodu, koji je u pomorskoj terminologiji poznat kao *Bare boat Charter* (ugovor o zakupu golog broda), u kom slučaju se zakupnina za taj brod tretira kao rata za otplatu broda i nakon isteka ugovorenog roka brod se smatra otplaćenim i prelazi u svojinu zakupca.

Naš zakon traži da se ugovor o kupoprodaji broda zaključi u pismenoj formi i za to vezuje pravnu valjanost ugovora, ali ne sadrži druge odredbe o samoj kupoprodaji jer je to, kao što je rečeno, prepušteno materiji obligacionog prava, i to ne samo u našoj zemlji, već i u drugim državama svijeta. Ono što je specifično za ugovor o kupoprodaji brodova jeste da je svjetska pomorska praksa u ovoj oblasti stvorila određeni broj unaprijed pripremljenih formi ugovora (formularni, odnosno tipski ugovori) za zaključenje ugovora o kupoprodaji brodova. Većina svjetskih kupoprodaja brodova obavlja se na bazi najpoznatijih standardnih formulara tih ugovora, a to su norveška standardna forma ugovora o kupoprodaji brodova (Saleform 1993.) ili japanska standardna forma takvog ugovora (Niponsale iz 1974.).

O sticanju svojine gradnjom broda u našem pravu regulisan je ugovor o gradnji broda kao specijalan pomorsko-pravni posao i naš ZPUP te odredbe sadrži u čl. 463-474. Saglasno tim odredbama ugovor o gradnji broda, a i njegove eventualne dopune, moraju da budu sačinjene u pismenoj formi pod sankcijom ništavosti. Reguliše se i pitanje prava svojine na brodu dok gradnja traje, pa zakon određuje da ukoliko ugovorom nije drukčije predviđeno, brod dok je u gradnji pripada brodograditelju. Sama izgradnja broda reguliše se ugovorom o gradnji, s time što zakon određuje da se moraju poštovati pravila struke, što u krajnjoj liniji znači da svaki brod sagradjen u brodogradilištu mora odgovarati uslovima da mu se mogu izdati isprave o sposobnosti za plovidbu, i to kako one koje su obavezne po zakonu, tako i eventualno druge isprave predviđene ugovorom izmedju stranaka, a polazeći od namjene broda.

U toku izgradnje broda naručilac gradnje ima pravo nadzora i to putem stručnih lica – inspektora gradnje. Inspektor ima znatna ovlašćenja u toku gradnje broda, tako da može da obustavi gradnju ukoliko se brodograditelj ne pridržava ugovora, ili ukoliko, po nalazu inspektora, radi mimo pravila struke. Zbog ovakvih ovlašćenja zakon precizno utvrđuje međusobni odnos izmedju inspektora i brodogradilišta. Dalje, u zakonu se određuje da brodograditelj snosi odgovornost, kako za izvršene radove, tako i za nabavljene dijelove koje ugradjuje u brod, sem ukoliko ne uspije da dokaže da propuste nije mogao da uoči niti upotrebom dužne pažnje. Takodje, brodograditelj neće odgovarati za nedostatke ako su oni nastali na osnovu zahtjeva naručioca i njegovih inspektora, a pri tome je brodograditelj upozorio na mogućnost nastanka štetnih posledica od takvih naloga. Uobičajeno je da brodograditelj nabavlja materijal za gradnju broda, ali može se ugovoriti da materijal daje i naručilac, medjutim, i u tom slučaju brodograditelj odgovara za nedostatke materijala i o njima bez odlaganja mora da obavijesti naručioca. Konačno, složeno pitanje u vezi sa izgradnjom broda jesu sami planovi o gradnji broda, pa se postavlja pitanje ko je projektant broda. Najčešće to je samo brodogradilište, ali ne mora uvijek tako da bude. Ako je brodogradilište i projektant ono odgovara za eventualne nedostatke u projektu, medjutim, ako nije, ono će ipak biti odgovorno za nedostatke u gradnji koji su

proistekli iz nedostataka u projektu ukoliko je iste mogao da uoči i otkloni upotrebom dužne pažnje.

Posebna pažnja kod ugovor o gradnji broda poklanja se cijeni izgradnje i načinu plaćanja. Sve to reguliše se pažljivo ugovorom. Zakon sa svoje strane, određuje da kad troškovi izgradnje broda, a posle zaključenja ugovora, zbog nepredvidjenih okolnosti vanredno porastu, brodograditelj može da zahtijeva povećanje ugovorne cijene broda, srazmjerno stvarnom povećanju cijena. Medjutim, u skladu sa opštim principima obligacionog prava o docnji, brodograditelj ne bi imao pravo na povećanje cijene u vrijeme kada je svojom krivicom pao u zakašnjenje sa izvršenjem ugovora.

Zakon određuje da brodograditelj odgovara za skrivene nedostatke na brodu u toku jedne godine nakon predaje broda naručiocu, pod uslovom da ga naručilac pismeno obavijesti o tim nedostacima čim ih otkrije. Nakon toga, brodograditelj u roku od godine dana treba da otkloni takve skrivene mane. Ova odredba u našem pravu je prinudno-pravne prirode, pa se ugovorom o gradnji ne može isključiti, kao što se ne može isključiti niti pravo i obaveza ovlašćenog pravnog lica (klasifikacionog zavoda) da vrši nadzor nad gradnjom broda radi utvrđivanja njegove sposobnosti za plovidbu. S tim u vezi, treba naglasiti da novi brod mora uvijek biti sposobna za plovidbu, jer nezamislivo je da se gradi u neke druge svrhe sem plovidbe i da mora odgovarati u svemu namjeni za koju se gradi, a što se opet određuje ugovorom o gradnji.

Za razliku od našeg prava u uporednom pravu ugovor o gradnji broda može da bude pismen ili usmen, jer se on tretira kao neformalan ugovor. Ovo je zato, jer i za zaključenje ugovora o gradnji broda postoje unaprijed izradjeni formulari. Najpoznatiji formulari, odnosno formularni ugovori za zaključenje ugovora o gradnji broda jesu formular koji je izdalo Udruženje zapadno-evropskih brodograditelja poznat kao AWES, japanski formular poznat kao SAJ i formular američkog ministarstva trgovine (pomorske uprave) poznat pod skraćenicom MARAD.

3.2. Susvojina na brodu

Kao u imovinskom pravu uopšte, tako i u pomorskom pravu može da postoji susvojina na brodu, odnosno da više lica budu vlasnici jednog broda. U našem pravu susvojina na brodu utvrđena je na tzv. idealne (ali kvotne) dijelove na fizički inače nepodeljenoj stvari, što znači da je u pravu nedozvoljeno da, recimo, jedno lice bude vlasnik brodskog trupa, a drugo brodske mašine, itd. Dakle, kod susvojinskog odnosa svaki suvlasnik broda istovremeno je, prema veličini svoga susvojinskog dijela, suvlasnik na cijelom brodu i njegovo se pravo proteže na sve dijelove broda i njegove pripatke (npr. suvlasništvo na jednu

polovinu, jednu trećinu, itd.). U našem pravu i brod u gradnji može da bude u susvojini.

Regulisanje susvojinskih odnosa na brodovima u prošlosti je bilo od velikog značaja za razvoj pomorskog brodarstva kao grane privrede. Udruživanjem više lica koja su gradila ili kupovala brod i kasnije ga privredno iskorišćavala, vršilo se objedinjavanje kapitala potrebnog za ovakve poduhvate, a koje često nije mogao da podnese samo pojedinac. Ova potreba i stvorena praksa svakako je uticala na stvaranje u pomorstvu specifičnog instituta susvojine na brodu, u Mediteranu poznatog kao susvojina na karate.

Karati su unaprijed određeni suvlasnički dijelovi broda, pa se svojina na brodovima sticala, a i danas se stiže u zemljama koje taj sistem poznaju, na bazi suvlasništva nad karatima. Saglasno tradiciji mediteranskog prava, brod se dijeli na 24 karata i tu ustanovu poznavalo je jugoslovensko pomorsko pravo prije II svjetskog rata. Uvedena je Uredbom sa zakonskom snagom o stvarnim pravima i privilegijama na brodu 1939. godine. U praksi i poslije II. svjetskog rata za male pomorske brodove, koji su mogli biti u privatnoj svojini, i dalje se zadržao takav način upisa susvojinskih odnosa, sve do donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

Odredjivanje susvojinskih odnosa na brodu prema unaprijed određenom broju susvojinskih dijelova poznato je i u drugim zemljama. U Engleskoj npr. dijelovi broda se zovu „*shares*“, pa je svaki brod unaprijed podijeljen na 64 dijela. Postoji kogetna zakonska odredba da najviše 64 lica (fizičkih ili pravnih) mogu da budu ovlašćena da u isto vrijeme izvrše upis jednog broda na svoje ime kao njegovi vlasnici.

Regulisanje susvojine na brodu na karate ili, pak, „*shares*“ značajno je jer su karati u slobodnom pravnom prometu kao da su fizički dijelovi broda, pa tako jedan karatista može svoj karat da proda, da ga optereti hipotekom i sl. bez potrebe da za to traži saglasnost od ostalih karatista.

Imajući sve prednje u vidu, svakako bi bilo od interesa i za naše pravo da se još jednom razmotri odredba o suvlasništvu i ponovo uvede susvojina na karate, jer sadašnje stanje našeg pomorstva, pa i unutrašnje plovidbe, ponovo zahtjeva stvaranje određenih zajednica radi prikupljanja potrebnih sredstava za kupovinu i gradnju brodova.

Susvojinska zajednica je specifična ekonomska i pravna kategorija kojoj se u pojedinim državama priznaje čak i status pravnog lica. Kada se je započelo sa izradom Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi bile su predviđene odredbe o susvojinskoj zajednici i poslovodstvu u vezi sa njom. Te odredbe kasnije su izostavljene, ali i one se ukazuju ne samo kao korisne, već i nužne u uslovima

privatnog brodovlasništva. Kao ugled za inovaciju zakona u tom pogledu, može da bude sav pripremni rad prilikom donošenja našeg sadašnje zakona, ali i riješenja usvojena u drugim pravima, kao npr. u grčkom Zakonu o privatnom pomorskom pravu iz 1958.godine.

4.Založna prava na brodu

4.1. Pojam i vrste založnih prava na brodu

Postoje dvije vrste založnih prava na brodu, i to: privilegije na brodu i brodska hipoteka.

Osnivanjem založnog prava na brodu u pomorskom pravu založena stvar, dakle, pomorski brod ne prelazi u ruke založnog povjerioca, i to se odnosi, kako na brodsku hipoteku, tako i na privilegije na brodu.

Hipoteka na brodu ili brodska hipoteka, nastaje redovno ugovorom i jedino se ona u uporednom pravu tretira kao prava pomorska hipoteka. Hipoteka na brodu može se zasnovati i na osnovu sudske odluke, što je slučaj i u našem pravu, ali samo kao sredstvo obezbjedjenja u toku izvršnog postupka. Privilegiji na brodu nastaju samo na osnovu naredbe zakona. Otuda, privilegiji na brodu sa stanovišta njihove pravne prirode u švajcarskom pravu se nazivaju hipotekom bez upisa. Postoje i neke druge sličnosti i razlike između privilegija na brodu i brodske hipoteke, ali na sve njih ukazaćemo niže u našim izlaganjima.

4.2. Unifikacija založnih prava na brodu

Donošenjem nacionalnih zakona u vodećim pomorskim državama i regulisanjem brodske hipoteke i privilegija na brodu stvorila se je raznolikost u pristupu i pravnom regulisanju ovih značajnih pomorsko-pravnih instituta, a posebno je postojala razlika u shvatanju i pristupu između evropskih država, u prvom redu, mediteranskih, predvodjenih rješenjima usvojenim u francuskom pravu i država anglosaksonskog pravnog sistema. Ovakvo stanje vrlo rano je uzrokovalo potrebu da se započne sa međunarodno-pravnom unifikacijom ovih pomorsko-pravnih instituta.

Rad na unifikaciji založnih prava na brodu započeo je odmah posle osnivanja Medjunarodnog pomorskog odbora (CMI-a), i završen je 1926.godine usvajanjem Medjunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekam. Dva odlučujuća momenta uslovala su potrebu međunarodne unifikacije. Prvi je bio obezbjedjenje hipoteke od preteranih zahvata privilegija prema brodu. Ovakvo obezbjedjenje hipoteke diktirale su potrebe za dugoročnim pomorskim kreditom, jer su zajmodavci tražili određeni stepen

sigurnosti u odnosu na broj i vrstu potraživanja (privilegovanih) koja se iz vrijednosti broda mogu da naplate prije nego što dodje na red njihova hipoteka radi namirenja. Drugi razlog, doduše u neposrednoj vezi sa prethodnim, ležao je u želji za međusobnim ujednačavanjem broja i vrsta privilegija u pravima pojedinih zemalja, a saglasno grupama i sistemima pomorskog prava. Najveća razlika postojala je između privilegija u kontinentalnim državama i onih anglo-saksonskog pravnog sistema, odnosno sistema common law-a. Privilegije anglo-saksonskog pravnog sistema (*maritime liens*) sastojale su se iz deliktних i ugovornih potraživanja, pri čemu su deliktna imala prednost, kako po broju, tako i po redoslijedu pred ugovornim. Kontinentalna prava, a u prvom redu, francusko pravo kao pomorske privilegije priznavalo je, u prvom redu, ugovorna potraživanja. Tokom rada na izradi konvencije prihvaćena su kao privilegovana i jedna i druga potraživanja, mada, Konvencija iz 1926.godine je ipak, u bitnome ostala na principima kako su ova potraživanja shvatana i tretirana, francuskom i mediteranskom pravu. U odnosu na hipoteku Konvencija se je ograničila na postavljanje načela prema kome se međusobno priznavanje hipoteke koje postoje na brodu vrši ukoliko su one upisane u skladu sa pravom zemlje upisa broda. Razumljivo je da su Konvenciju iz 1926.godine u najvećem broju prihvatile mediteranske države, a od drugih država vrlo mali broj. Zbog toga je 1967.godine došlo do donošenja nove konvencije. Medjutim, i ova Konvencija naišla je na mali odziv, i to samo skandinavskih država, da bi 1993.godine bila ponovo donijeta, međunarodna konvencija u ovoj oblasti, sada od strane Ujedinjenih nacija. Ova Konvencija, konačno, kada se tiče privilegija na brodu, priklanja se anglo-saksonskom pravnom sistemu i kao privilegovana potraživanja prema brodu, osim plata pomoraca, kojima daje prvenstvo nad ostalim privilegijama kao privilegovana usvaja potraživanja vanugovornog karaktera.

4.3. Privilegije na brodu

Privilegije na brodu su specifična stvarna prava u pomorskom pravu koja terete brod, a nastala su u direktnoj vezi s plovidbeno-privrednim operacijama broda.

Danas se u pomorskom pravu privilegije na brodu skoro nepodeljeno tretiraju i shvataju kao založna prava, dakle, stvarna prava na brodu. U našem pravu Uredbom iz 1939.godine nije izričito definisana pravna priroda privilegija, ali po uzoru na odgovarajući stav zauzet u Konvenciji iz 1926.godine i naš zakonodavac je prihvatio, odredbama koje je usvojio, njihov stvarnopravni karakter. U mediteranskim državama, prvenstveno u Francuskoj i Italiji, i pored kolebanja u tom pogledu, posebno posle prihvatanja Konvencije iz 1926.godine, takodje je preovladalo shvatanje da su privilegije stvarna prava. Privilegije na

brodu engleskog prava (*maritime liens*) tretiraju se kao zakonske hipoteke i u vezi sa njima zasniva se nadležnost pomorskih sudova *in rem*.²⁰

Naš ZPUP određuje eksplicite pravnu prirodu privilegija na brodu na način što ih naziva i definiše kao zakonska založna prava na brodu. Ovakvo definisanje je tačno, međutim, zakonodavac je izbjegao da upotrebi opšte usvojeni naziv za ovu vrstu založnih prava na brodu, a to je brodske privilegije. S obzirom da je tada Jugoslavija bila socijalistička zemlja, prilikom konačne redakcije zakona, došlo je do jedne apsurdne situacije da se je zakonodavno-pravna komisija Savezne skupštine usprotivila nazivu privilegije kao neprimjerenom za socijalističko društveno uređenje. Hrvatska je prilikom donošenja svoga Pomorskog zakonika 1994.godine promijenila naziv i nazvala pravilno ovaj specifičan pomorsko-pravni institut privilegija na brodu. Naš zakonodavac prilikom inoviranja Zakona 1998.godine ovo nije uočio tako da kod nas još uvijek postoji samo naziv zakonska založna prava na brodu.

Stvarno-pravni karakter privilegija na brodu izražen je u čl. 8. Medjunarodne konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926.godine, gdje je postavljeno pravilo da privilegije prate brod u „bilo čije ruke brod prešao“ (ustanovljeno je načelo *droit de suite*). Privilegije su pri tome zakonska založna prava, zato što za razliku od hipoteke nastaju samo na osnovu zakona (nema privilegovanog potraživanja ako ga zakon izričito ne propiše) i za njihovo postojanje i valjanost ne traži se upis u upisnik brodova. Otuda, kao što je već rečeno, označavanje brodskih privilegija kao hipoteka bez upisa. Sličnost sa hipotekom je u tome što i kod privilegija brod ne prelazi u ruke založnog povjerioca. Konačno, privilegije na brodu su ograničenog vremenskog trajanja. Ovaj njihov element odudara od njihove stvarno-pravne prirode u izvjesnoj mjeri, ali je nužna nadopuna u uslovima kada se privilegije ne upisuju, a brod ne prelazi kao kod ručne zaloge u ruke založnog povjerioca. Uostalom, privilegije na brodu dok traju, kako je to određeno u medjunarodnom pravu i pojedinim nacionalnim zakonom, imaju stvarno-pravni učinak i djeluju prema svima (*erga omnes*) ili kako se to u anglo-saksonskom pravu ističe „*against all world*“.

Privilegije mogu postojati i na brodovima u gradnji posle njihovog porinuća u more.

Vrste privilegija i njihov medjusobni rang. Sve privilegije na brodu, saglasno Konvenciji iz 1926.godine, i po našem pravu, svrstane su u pet redova. U svakom od ovih redova, po pravilu, je grupisano više privilegovanih potraživanja.

²⁰ Englesko pravo poznaje, pored *maritime liens* i *possessory liens*. Kod ove druge vrste privilegija brod se nalazi u državini privilegovanog povjerioca. Brodogradilišta npr. imaju tu vrstu privilegije za izvršene s neplaćene popravke broda. *Possessory liens* anglo-američkog prava odgovarao bi pravu retencije u našem pravu.

I. Prvi privilegovani red čine potraživanja prema brodu za sudske takse i troškove nastale prilikom sudske prodaje broda radi namirenja povjerilaca, zatim, potraživanja za lučke i pomorske naknade, potraživanja za troškove održavanja broda u poslednjoj luci, te potraživanja za neplaćene doprinose za socijalno osiguranje posade broda. U našem pravu ovim konvencijskim privilegijama u prvi privilegovani red dodati su još troškovi pilotaže i potraživanja lučke kapetanije za naredjeno i izvršeno vadjenje, ili uklanjanje, brodske olupine. Ova dodatna potraživanja koja su predviđena našim pravom, kao potraživanja koja imaju prvenstveno pravo u naplati, predviđena su na osnovu ovlašćenja koja su državama koje su ratifikovale Konvenciju iz 1926.godine data zaključnim protokolom.

II. Drugi red privilegija čine potraživanja zapovjednika i ostalih članova posade iz radnog odnosa na brodu. Ovo potraživanje može se nazvatim tradicionalnim privilegovanim potraživanjem opšte usvojenim u pomorskom svijetu. I kod nas ono ima dugu tradiciju. Već u političkom ediktu iz 1774.godine postojao je ovaj privilegij na cijeloj istočnoj obali Jadrana, koja je tada bila pod austrijskom vlašću.

III Treći red obuhvata potraživanja iz naslova nagrade za spasavanje i pružanja pomoći na moru, kao i doprinosa broda u zajedničku havariju. Sasvim je logično da brod svojom vrijednošću garantuje za uspešnu i prvenstvenu naplatu potraživanja onih povjerilaca koji su svojim djelovanjem ili žrtvama omogućili da brod u odredjenim izuzetnim okolnostima po njega, bude spašen. Dakle, zajednička baza ovim potraživanjima je uspješan spas broda. Prema tome, svako ko je učestvovao u spasavanju ili podnio odredjene žrtve radi spasa broda, stekao je privilegovano potraživanje prema tom brodu. Kolika će biti visina ovih potraživanja i kako će se međusobno rasporediti određuje se saglasno pravnim pravilima koja regulišu osnovni pravni odnos u materiji spasavanja i pružanju pomoći na moru. Merodavna konvencija je Konvencija iz 1980.godine, a kada se radi o doprinosu broda u zajedničku havariju, onda se visina doprinosa utvrđuje saglasno York-Antverpenskim pravilima iz 2004.godine.

IV. Četvrti red privilegija obuhvata 3 grupe potraživanja: naknade štete zbog sudara brodova ili drugih nezgoda plovidbe, kao i štete nanesene uređajima i objektima luka, dokova i plovnih puteva; naknade štete zbog tjelesnih povreda putnika i posade; i konačno, naknade štete zbog gubitka ili oštećenja tereta ili prtljaga. U ovom redu privilegovana su potraživanja prilično širokog kruga lica koja su pretrpela štetu iz odnosa plovidbe morem i u vezi sa plovidbom broda u pitanju. Štete koje se priznaju u ovom redu su, kako deliktne (prva podgrupa), tako i ugovornog karaktera (druga i treća podgrupa). Kada se radi o štetama zbog sudara brodova ili drugih nezgoda plovidbe one su uvijek bile priznate u

anglosaksonskom pravu, ali od donošenja Konvencije iz 1926.godine prihvaćene su i u državama kontinentalnog prava, pa i mediteranskih država.

V. Peti red čine potraživanja iz ugovora ili poslova koje je zapovjednik, izvan sjedišta broдача, na osnovu svog zakonskog ovlašćenja, zaključio odnosno obavio za stvarne potrebe da se brod sačuva ili da se nastavi putovanje, bez obzira na to da li je zapovjednik istovremeno i vlasnik, odnosno broдар broда i da li ima potraživanja on sam, ili dobavljač, ili popravljаč, ili zajmodavac, ili neki drugi saugovarač.

Sa ekonomske tačke gledišta svrstavanjem ovih potraživanja u privilegovana daje se podloga za razvoj kratkoročnog kreditiranja broда kada se zapovjednik broда izvan sjedišta broдовlasnika nadje u nuždi. Istorijski posmatrano kreditiranje broда u ovakvim okolnostima klasičan je institut pomorskog prava i poznat je kao pomorski zajam (engleski *bottomry*, mada je izraz latinskog porijekla).²¹

Protiv ove privilegije ima mnogo prigovora, a koji se uglavnom svode na to da u savremenoj plovidbi pomorski kratkoročni zajam nije više potreban kao u prošlosti, jer da savremene telekomunikacije, i uopšte savremena organizacija broдарskog poslovanja, omogućavaju redovno kontaktiranje između broда i njegovog vlasnika. U pravnoj literaturi ističe se da nikome u novije doba nije poznato da više dolazi do zaključivanja ove vrste ugovora o zajmu.²² Zbog toga ovaj privilegovani red u cjelini je izostavljen iz Konvencije koja je donijeta 1967.godine, a takodje i iz Konvencije iz 1993.godine. Međutim, rečeno je da je Konvencija iz 1967.godine usvojena od vrlo uskog kruga država, a da Konvencija iz 1993.godine još nije stupila na snagu. Naravno, pojedinim državama ništa ne stoji na putu da usvoje nova konvencijska rešenja, posebno ona iz 1993.godine, međutim, ostaje činjenica da je čitav niz mediteranskih država i dalje privržen Konvenciji iz 1926.godine (a takodje i druge evropske i vanevropske države), pa je tako i Hrvatska donoseći novi Zakon 1994.godine, zadržala ovaj privilegij, a i naša zemlja 1998.godine, mada treba izraziti veliku rezervu u odnosu na stručno-naučni pristup kod inoviranja našeg zakona, s obzirom da u tome naučni krugovi uopšte nijesu učestvovali.

Prema Konvenciji iz 1993.godine privilegovana potraživanja razvrstana su u pet privilegovana reda, i to:

²¹ Institut *bottomry*-a predstavlja kratkoročno zaduživanje na račun vrijednosti broда. Međutim, kada bi se brod našao u nuždi, zapovjednik je, takodje, i to često, prvenstveno uzimao zajam na račun tereta koji je bio ukrcaj na brodu i takav pomorski zajam bio je poznat kao *respodencija*.

²² U najpoznatijem dijelu američke pomorsko pravne literature *The Law of Admiralty*, sec. ed. Mineola, New York, 1975, str. 632, autori G.Gilmore i Ch.Black ističu za *bottomry* i *respodenciju* da su ovi nekada važni instrumenti pomorskog finansiranja izašli iz upotrebe i da najverovatnije ne postoji živi pomorski pravnik koji je ikada video primerak takvog ugovora.

1. potraživanja za plate i druga novčana davanja koja se duguju zapovjedniku broda, oficirima i drugim članovima brodske posade u vezi sa njihovim zaposlenjem na brodu, uključujući troškove repatrijacije i doprinose za socijalno osiguranje koji se plaćaju u njihovo ime;
2. potraživanja za smrt ili tjelesne povrede koje su se dogodile na kopnu ili vodi u neposrednoj vezi sa iskorišćavanjem broda;
3. potraživanja po osnovu nagrade za spasavanje broda;
4. potraživanja za lučke naknade, troškove plovidbe kanalima i drugim plovnim putevima, te troškove pilotaže,
5. potraživanja deliktneog i kvazideliktneog karaktera koja su nastala zbog stvarnog gubitka ili oštećenja prouzrokovanog iskorišćavanjem broda, a koja nisu gubitak ili oštećenje tereta, kontejnera i putničkog prtljaga prevoženih brodom.

Medjutim, bez obzira na utvrđeni redoslijed Konvencija daje prvenstvo naplate za nagradu i troškove spasavanja do kojih je došlo na posljednjem putovanju. Takodje, Konvencija, a to se događa po prvi put u međunarodnom pravu, izjednačava hipoteku i mortgage anglosaksonskog prava, te privilegovana potraživanja imaju prednost nad oba ova instituta kao upisanih založnih prava, kao i nad eventualnim drugim teretima na brodu.

Države koje pristupe Konvenciji iz 1993. godine imaju pravo da uvedu i druge privilegije u svojim nacionalnim zakonima, ali saglasno Konvenciji, one se naplaćuju poslije hipoteke, odnosno mortgage-a, te da u slučajevima brodograditelja i brodopopravljača svojim nacionalnim pravom mogu da ustanove pravo retencije za njihova potraživanja.

Pravila o međusobnom namirenju privilegija. U međusobnom rangu privilegovanih potraživanja prema brodu postoje nekoliko specijalnih pravila koja takodje ukazuju na specifičnost ovog pomorsko-pravnog instituta i na svoj način potvrđuju originalnost samog naziva privilegije. Naime, između pojedinih redova privilegija primjenjuje se princip isključivosti, a između privilegija u okviru istog reda, princip srazmernog namirenja. Princip isključivosti između redova znači da neće biti isplaćeno ni jedno potraživanje iz slijedećeg reda dok se u potpunosti ne izmire sva potraživanja iz prethodnog reda. U okviru redova, opet, primjenjuje se princip srazmernosti namirenja, jer ako u okviru jednog reda koji je primjenom prednjeg principa došao na red za namirenje ne bude dovoljno sredstava da sva potraživanja u cijelosti budu izmirena, onda se prijavljena potraživanja namiruju srazmerno njihovim visinama i raspoloživim sredstvima.

Prvenstvo naplate pojedinih privilegija prema napred izloženim principima odnosi se na privilegije nastale na istom putovanju. Privilegije nastale na različitim putovanjima naplaćuju se saglasno principu da privilegovana potraživanja posljednjeg putovanja imaju prvenstvo u naplati pred privilegijama prethodnog putovanja. Izuzetak od ovog pravila su privilegije II reda

zapovjednika i članova posade za njihove plate. Ova potraživanja se ne vezuju za određeno putovanje, već su sva istog ranga, naravno, pod uslovom da nijesu zastarela.

Princip srazmernosti namirenja u okviru III i V reda takodje trpi značajan izuzetak. Naime, između potraživanja iz ova dva reda kasnije nastalo potraživanje ima prednost u namirenju pred ranijim. Naravno, u svakom konkretnom slučaju potrebno je dokazivati koje je potraživanje nastalo kasnije, odnosno ranije, u odnosu na ostala potraživanja. Pravo i ovdje uvodi jednu potrebnu i neoborivu pretpostavku da su sva potraživanja vezana za isti događaj (npr. sva potraživanja u okviru izvršenog spasavanja određenog broda) nastala istovremeno.

Obim namirenja kod privilegija. Prilikom naplate privilegije na brodu, pored broda, protežu se i na pripatke broda, kao i na vozarinu, prevozninu, odnosno tegljarinu onog putovanja u toku kojeg je privilegovano potraživanje nastalo. Privilegovano potraživanje prema vozarini, prevoznini, odnosno tegljarini može se ostvariti sve dok se ova davanja duguju vlasniku broda, odnosno dok se nalaze kod zapovjednika broda, ili kod brodarevog agenta.

Privilegovana potraživanja, takodje, se protežu i na određena davanja koja se duguju vlasniku broda, odnosno brodaru, u slučajevima smanjenja vrijednosti broda njegovim oštećenjem. Tu spadaju potraživanja koja se duguju iz naslova naknade štete za još nepopravljena materijalna oštećenja koje je brod pretrpio, ili za gubitak vozarine, prevoznine i tegljarine; potraživanja koja se duguju iz naslova zajedničke havarije, ukoliko se odnose na još nepopravljena materijalna oštećenja broda ili na gubitak vozarine, prevoznine ili tegljarine; kao i potraživanja iz naslova nagrada koja se duguju za ukazanu pomoć ili izvršeno spasavanje, a po odbitku iznosa koji od tih nagrada pripadaju zapovjedniku i članovima posade broda. Međutim, kada brod popravkom uspostavi svoj materijalni integritet ova potraživanja prestaju da budu privilegovana, iako se eventualno i dalje duguju brodu.

Privilegije na brodu ne odnose se na potraživanja koja se vlasniku broda, odnosno brodaru duguju iz naslova ugovora o osiguranju broda, kao ni na premije, subvencije i druge pomoći na koje brodovlasnik eventualno ima pravo. Ovdje je značajno da suma osiguranja ne smije da garantuje za privilegovana potraživanja, jer bi se time na najozbiljniji način ugrozila ekonomska podloga brodske hipoteke. Konačno, vezano za naplatu brodskih privilegija treba reći da one terete brod sve dotle dok može biti na bilo koji način individualiziran, pa i onda kada je izgubio plovna svojstva i postao olupina.

Prestanak privilegija. Privilegije na brodu prestaju:

1. prestankom privilegovanog potraživanja;
2. istekom godine dana od dana nastanka privilegovanog potraživanja, a kod potraživanja iz V reda protekom roka od 6 mjeseci;
3. prinudnom prodajom broda u izvršnom ili stečajnom postupku;
4. dobrovoljnom prodajom broda pod slijedećim uslovima: da je izvršen upis prenosa svojine broda u upisnik brodova, da je taj upis objavljen oglasom u novinama u kojima se objavljuju upisi u registar privrednih organizacija mjesta gde se vodi upisnik u kojem je brod upisan i pribijanjem oglasa na oglasnoj tabli suda na čijem se području vodi upisnik brodova u koje je brod upisan, pod uslovom da privilegovani povjerilac u roku od 2 mjeseca od dana objave upisa u novinama, ali prije zastarelosti privilegija, ne pokrene sudski postupak za namirenje svog potraživanja;
5. osnivanjem fonda ograničene odgovornosti za privilegovana potraživanja koja su podvrgnuta ograničenju odgovornosti; i
6. proglašenjem broda za pomorski plijen.

Do prestanka privilegovanog potraživanja najčešće dolazi njegovom isplatom. Medjutim, u svakom slučaju kada je došlo do prestanka potraživanja, zastarelošću ili iz bilo kojeg razloga, potraživanja na kome postoje privilegiji, logično i sam privilegij prestaje da postoji.

Posebna karakteristika privilegija je u tome što suprotno principu da stvarna prava ne zastarevaju, kao što je već rečeno, zastarevaju i to u relativno kratkom roku. Zastaralešću samog privilegija, medjutim, ne zastarjeva i potraživanje koje je bilo privilegovano. Ono se od privilegovanog pretvara u obično (hirografeno) potraživanje i zastarjeva u zastarnom roku predviđeno opštim propisima o zastarelosti za tu vrstu potraživanja. Kratki rokovi za zastarelost privilegija predviđeni su radi sigurnosti hipoteke i slobode prometa brodova.

U postupku prinudne prodaje broda privilegiji su namiruju saglasno njihovom redu prvenstva, a one privilegije koje u tom postupkom nisu namirene prestaju da postoje.

Prelaskom broda na drugo lice dobrovoljnom prodajom privilegije ne prestaju, već slijede brod. U tome se i ogleda njihov stvarno-pravni karakter, jer prate brod ma u čije se ruke nalazio (*droit de suite*). Medjutim, prirodno je, i poslovni promet to zahtjeva, da novi vlasnik bude siguran u odnosu na stepen opterećenja broda koji je kupio. Za eventualno postojanje hipoteke on će saznati uvidom u upisnik broda, ali sa privilegijama to nije slučaj, jer se one ne upisuju. Zbog toga, saglasno tač. 5. o prestanku privilegija, pravo odredjuje jedan rok u

kome su na javni (oglašeni) poziv novog vlasnika privilegovani povjerioci dužni da prijave svoja potraživanja, a ako oni to ne učine kako zakon određuje, onda privilegije prestaju da postoje. To je tzv. postupak čišćenja od privilegija, odnosno postupak purgacije.

Osnivanjem fonda ograničene odgovornosti brodarka povjerioci se namiruju iz njega, a ne više iz vrednosti broda njegovom prodajom. Prema tome, one privilegije koje podliježu ograničenju odgovornosti, a to su privilegije iz 4. privilegovanog reda prestaju da terete brod od momenta osnivanja fonda, pa samim tim prestaju da budu i privilegovana potraživanja, već dijele pravnu sudbinu svih potraživanja obuhvaćenih fondom ograničene odgovornosti.

Konačno, poslednji razlog prestanka privilegija je proglašenje broda za pomorski plen. Međutim, ako brod bude oslobođen, privilegovana potraživanja se ponovo uspostavljaju na njemu, ako još privilegovana potraživanja postoje.

4.4. Hipoteka na brodu

Pojam i istorijski razvoj. Hipoteka na brodu je stvarno pravo na osnovu kojeg je povjerilac ovlašćen da se namiri iz vrijednosti broda prinudnom prodajom, a u slučaju da mu dužnik ne vrati o roku potraživanje koje je hipotekom obezbjedjeno.

Povjerilac, koji ima potraživanje obezbjedjeno hipotekom, naplaćuje se u cijelosti iz vrijednosti broda ispred povjerilaca koji imaju obična (hirografena) potraživanja, međutim, iza povjerioca sa privilegovanim potraživanjima.

Brodaska hipoteka pojavila se je kao nužni instrument realnog pomorskog kredita u drugoj polovini XIX vijeka, a razvila se je u punoj mjeri u XX vijeku.

Do savremene hipoteke na brodu dovela je ekonomska potreba za dugoročnim kreditiranjem u pomorstvu. Pravni instituti koji su prethodili hipoteci, a koji se nisu zasnivali na principima knjiženja prava u upisnik brodova, kao što su bili već pomenuti *bottomory* ili, još stariji institut *foenus nauticum-a*, pogodovali su razvoju kratkoročnog, ali ne i dugoročnog kredita.

Na našoj obali Jadrana institut brodske hipoteke bio je dugo nepoznat, jer ga nije poznavao francuski *Code de Commerce*. Međutim, brodarki krugovi su postavljali pitanje hipoteke na brodovima, ali zadugo nisu dobili pravo rješenje, mada je bilo nekih pokušaja da se reguliše problem zalaganja broda u svrhu dobijanja dugoročnog kredita.

Rješenjem pitanja uknjižbe hipoteke na brodu u Evropi, po prvi put, u Portugaliji je donijet Zakon o pomorskoj hipoteci 1835.godine, u Francuskoj

1874, u Italiji 1885, Njemačkoj 1895, u skandinavskim zemljama 1901.godine, itd. Kod nas pitanje brodske hipoteke rješeno je tek Uredbom sa zakonskom snagom iz 1939.godine.

Nakon I. svjetskog rata kod nas nisu donošeni propisi iz oblasti stvarnih prava na brodu sve do usvajanja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kojim je regulisana hipoteka na brodu. Međutim, iz istovjetnih razloga zbog kojih nije usvojen termin brodske (pomorske) privilegije, nije prihvaćen i termin hipoteka na brodu, već je nazvana ugovorno založno pravo na brodu, a što ostaje nepromijenjeno i u Zakonu iz 1998.godine. Takodje je od značaja da je 1985.godine donijeta jedna zakonska novela kojom je u naše pravo uvedena mogućnost, ukoliko to stranke posebno ugovore, da hipotekarni povjerilac može da namiri svoje potraživanje i iskorišćavanjem broda, a što je inače svojestveno za mortgage anglosaksonskog prava.

U Engleskoj dugu tradiciju imao je institut „mortgage-a“. Zadugo ovo založno pravo na brodu postojalo je bez upisa. Upisani tzv. „*legal mortgage*“ uveo je, po prvi put, Zakon o trgovačkoj mornarici (*Merchant Shipping Act*) 1854.godine, da bi hipoteka na brodu svoj konačni oblik dobila inoviranjem istog Zakona 1894.godine. Iako služi istoj svrsi (osiguranju dugoročnog pomorskog kredita) kao i hipoteka na brodu, mortgage kao ustanova anglosaksonskog prava, koja je sinonim za hipoteku u kontinentalnom pravu, ipak se od hipoteke unekoliko razlikuje. Kod mortgage-a brod se može oduzeti od dužnika radi iskorišćavanja od strane povjerioca založnog prava. I pored toga što je uveden upisani mortgage i dalje se ostalo pri neupisanom mortgage-u koji i dalje postoji i kome sudovi pribavljaju sudsku zaštitu kao common law institutu ili, tzv. „*equitable mortgage*“-u. Na brodovima u gradnji ne može da se uspostavi upisani već samo neupisani mortgage, kao vrsta simboličnog zalaganja broda.

Sjedinjene Američke Države uvele su upisani mortgage (*preferred legal mortgage*) Zakonom iz 1920.godine, saglasno kome mortgage na brodu predstavlja federalno pravo i spada u nadležnost federalnih sudova.

Vrste, rang i način zasnivanja. Hipoteka na brodu zasniva se upisom u upisnik brodova. Ovaj upis ima konstitutivni karakter.

Prema načinu nastanka hipoteka na brodu može biti ugovorna i sudska. U uporednoj, a posebno francuskoj teoriji, ističe se da se putem hipoteke na brodu treba da obezbedi pomorski kredit i da ona ne treba da služi u druge svrhe. Prema tome, prava pomorska hipoteka bila bi ugovorna hipoteka koja služi isključivo za objezbedjenje pomorskih kredita. Sudska hipoteka u pravima koja je poznaju, a to čini i naše pravo, služi kao sredstvo obezbjedjenja u postupku prinudne prodaje broda.

Ugovorna hipoteka nastaje sporazumom stranaka, kada se oni prvo sporazumeju o ugovoru o kreditu, a onda istovremeno i o obezbeđenju toga kredita stavljanjem hipoteke na brod, o čemu se zaključuje poseban ugovor. Na osnovu takvog sporazuma sud dozvoljava upis hipoteke u upisnik brodova.

Hipoteka može biti zasnovana na cijelom brodu ili na pojedinim njegovim suvlasničkim dijeloma. Prema tome, ne samo vlasnik cijelog broda, već i suvlasnik djela broda može svoj dio opteretiti hipotekom, ali mu je, ako se radi o idealnim suvlasničkim djelovima, za takvo opterećenje potreban pristanak vlasnika većine suvlasničkih djelova. Medjutim, u pravima onih država koja poznaju suvlasništvo na karate, predmet opterećenja hipotekom je karat, kao realni suvlasnički dio, i za njegovo opterećenje nije potrebna saglasnost ostalih suvlasnika.

Na jednom brodu mogu biti upisane i više hipoteke. U tom slučaju hipoteke se medjusobno rangiraju po vremenu upisa. Hipoteka koja je u upisnik brodova ranije upisana naplaćuje se u cijelosti pred kasnijom hipotekom, primjenom poznatog pravnog načela založnog prava da je onaj koji je prvi u vremenu, prvi i u pravu (*prior tempore potior iure*). S druge strane, za jedno isto potraživanje moguće je nepodeljeno upisati hipoteku na dva ili više broda. Takvu hipoteku nazivamo zajednička hipoteka. Kod zajedničke hipoteke hipotekarni povjerilac može da traži namirenje cijelokupnog potraživanja po svom izboru iz svakog pojedinog broda opterećenog hipotekom, ili iz svih njih, ako veličina potraživanja na to upućuje.

Ne samo brod, već i hipoteka kao stvarno pravo na brodu može biti predmet zalaganja. Zalaganjem hipoteke na njoj se zasniva u pravnoj teoriji poznata nadhipoteka. Naš zakonodavac ovakvo zalaganje hipoteke naziva ugovornim podzaložnim pravom. U slučaju da hipotekarni dužnik kod postojanja nadhipoteke isplati dug hipotekarnom povjeriocu bez saglasnosti nadhipotekarnog povjerioca, nadhipoteka se ne gasi, pa dužnik može da dodje u situaciju da i dalje duguje iznos utvrđen nadhipotekom.

Hipoteka kao sredstvo obezbjeđenja dugoročnog pomorskog kredita od posebnog je značaja kod gradnje brodova, pa zbog toga je uspostavljena mogućnost da se može upisati i na brodu u gradnji. Naravno, brod u gradnji mora biti prethodno upisan u upisnik brodova u gradnji, što je i osnovna svrha uvođenja ovakvih upisnika.

Jednom zasnovana hipoteka prati brod ma gdje se on nalazio, ma u čije ruke prešao ili što drugo se s njim dogodilo. Promjena svojine na brodu ne utiče na valjanost hipoteke, pa ni promjena takve prirode koja dovodi i do promjene državne pripadnosti broda. U medjunaradnom pravu o ovom pitanju, po prvi put, određene norme sadrži Medjunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i

hipotekama iz 1967.godine, a takodje reguliše i uslove za medjusobno priznavanje hipoteke kontinentalnog prava i mortgage-a stečenih u državama anglosaksonskog prava.

Obim pokrića hipotekom. Uspostavljanjem hipoteke na brod taj brod garantuje za isplatu kredita obezbjedjenog hipotekom. Hipoteka djeluje ekstenzivno, pa se i bez posebnog upisa proteže i na pripatke broda. Brod pod hipotekom za njenu naplatu garantuje cjelom svojom vrednošću i to nesmanjenom vrednošću sve dok se hipotekarni kredit ne isplati u cjelini, pa tako ako u toku trajanja ugovora dodje do većeg smanjenja vrednosti broda zato što se brod bitno ošteti, itd. hipotekarni povjerilac ima pravo da od dužnika zahtjeva da mu da dodatna obezbjedjenja ili, pak, da pokrene prijevremenu naplatu hipotekarnog kredita. Treba naglasiti da komercijalno smanjenje vrijednosti broda nema takav učinak i po tom osnovu hipotekarni povjerilac ne može da stekne prethodna prava.

Za naplatu hipoteke posebno garantuje suma osiguranja broda. Ona stupa na njegovo mjesto u slučajevima većih oštećenja, ili pak, gubitka broda u cjelini. Zbog toga, postoji poslovna praksa da se odmah nakon zaključenja ugovora o hipotekarnom kreditu, hipotekarni dužnik, vlasnik broda, obaveže da polisu kojom je osigurao brod pod hipotekom uslovno za slučaj da se dogode napijed navedeni nepredvidjeni događaji, prenese na hipotekarnog povjerioca, i ta radnja poznata je kao vinkulacija polise osiguranja. Hipotekarni povjerilac neće imati pravo da se naplati iz sume osiguranja samo ako je to izričito isključeno ugovorom o hipoteci.

U našem pravu hipotekarni povjerilac nema pravo naplate iz vozarine, prevoznine, tegljarine i zakkupnine, kao ni iz nagrade za ukazanu pomoć ili izvršeno spasavanje na moru, sem ako to izričito nije ugovoreno i predvidjeno ugovorom o hipoteci. Medjutim, ova pitanja, o ekstenzivnom djelovanju hipoteke, još nisu ustaljena i jedinstveno prihvaćena u uporednom pravu. Suštinski uvijek se radi o borbi izmedju privilegovanih potraživanja i hipoteke, kojima će se dati prednost u toku naplate kod izvršenja na brodu. Naše pravo u tom pogledu, kao što je više puta istaknuto, naslanja se na Konvenciju iz 1926.godine, medjutim, Konvencijom iz 1967.godine mogućnost naplate privilegija ograničava se samo na brod, bez prava protezanja na vozarinu i na druga subrogaciona potraživanja, koja opet, garantuju za urednu naplatu hipoteke.

Prestanak hipoteke. Hipoteka na brodu prestaje: 1) brisanjem; 2) prodajom broda u izvršenom ili stečajnom postupku; i 3) proglašenjem broda za pomorski plijen.

Prva dva načina prestanka hipoteke na brodu zasnivaju se na opštim načelima imovinskog prava, dok je treći način, isto kao i kod privilegija, specifično pomorsko-pravne prirode.

Saglasno režimu konstitutivnosti stvarnih prava na brodu, hipoteka nastaje trenutkom upisa i traje sve dok ne bude uredno izbrisana. Brisanje hipoteke potrebno je izvršiti u za to propisanom postupku iz odgovarajućeg upisnika brodova. Hipotekarni dužnik koji ne zatraži i postigne na vrijeme brisanje hipoteke izlaže se opasnosti da pod određenim okolnostima hipoteka i dalje ostane na snazi i pored toga što je dug koji je njome bio obezbijedjen uredno izmiren. Međutim, u vezi sa tim, potrebno je da ukažemo da brisanje broda iz upisnika brodova nije razlog za prestanak hipoteke na brodu. U ovom slučaju razlozi pravičnosti imaju prednost pred formalnim elementima. Ako je brod propao, ili se smatra da je propao, on još uvijek može da predstavlja znatnu vrijednost iz koje se hipotekarni povjerilac može sigurnije da namiri nego iz druge dužnikove imovine.

Brod može biti izbrisan iz upisnika i zato što se trajno povlači iz pomorske plovidbe. Ni u ovom slučaju hipoteka na brodu, ako je upisana, ne prestaje da tereti brod. Uostalom, brodovlasnik čiji je brod opterećen hipotekom ne može da izvrši njegovo povlačenje bez pristanka hipotekarnog povjerioca, ili povjerilaca ako ih je više. U takvom slučaju hipotekarni dužnik vlasnik broda, stiče pravo da zatraži javnu prodaju broda. Možda na prvi pogled izgleda malo nelogično da se za trajno povlačenje broda iz pomorske plovidbe traži saglasnost hipotekarnih povjerilaca, kada se zna da hipoteka tereti brod i poslije povlačenja. Međutim, to je sasvim opravdano, jer brod koji je trajno povučen iz pomorske plovidbe, tzv. brod u raspremi, izložen je daleko bržem propadanju nego brod koji i dalje plovi.

Konačno, hipoteka i dalje ostaje na brodu i ako je brod izgubio klasu, dakle, postao tzv. mrtvi brod. I ovo je logično, jer do prinudne naplate hipoteke upravo najčešće dolazi u situacijama kada je brodovlasnik zapao u teškoće, dalje ne može da odgovara svojim obavezama, brod je zbog svega toga zaplenjen i on gubi interes za njegovo dalje održavanje, pa su brodovi izloženi javnoj prodaji upravo često bez produžene klase. Uostalom, jedan od redovnih načina prestanka brodske hipoteke jeste prinudna prodaja broda u izvršnom ili stečajnom postupku. Cilj ovakve prinudne prodaje jeste namirenje hipotekarnih povjerilaca, pa je normalno da hipoteka tada prestaje. Ovo i u slučaju da hipotekarni povjerilac u tom postupku nije uspio da se u potpunosti, ili uopšte namiri. Javna prodaja broda na licitaciji za kupca je originalni način sticanja svojine, pa novi vlasnik stiče brod oslobođen od svih tereta, pa i od hipoteke.

U stečajnom postupku hipotekarni povjerilac ima pravo namirenja kao razlučni povjerilac, što se traži razlučnom tužbom, takodje ispred ostalih stečajnih

povjerilaca, ali ne i ispred onih koji imaju privilegije na brodu, ako one još uvijek nisu prestale.

Proglašenje broda za pomorski plijen na moru deluje na isti način kao kod privilegija na brodu. Naime, i hipoteka prestaje da postoji, ali se ponovo uspostavlja eventualnim oslobodjenjem broda.

Hipoteka, za razliku od privilegija, nikada ne prestaje dobrovoljnom prodajom broda. Doduše, Uredba iz 1939. godine i za brodsku hipoteku kod dobrovoljne prodaje broda predviđala je pozivni postupak kao način čišćenja od hipoteke, ali potreba za ovim načinom prestanka hipoteke suvišna je u savremenim uslovima regulisanja i međusobnog priznavanja hipoteke i mortgage-a u međunarodnim transakcijama.

GLAVA III: SUBJEKTI POMORSKO-PLOVIDBENIH AKTIVNOSTI

1. Preduzetnici (nosioci) pomorsko-plovidbenih aktivnosti

1.1. Brodovlasnik i brodar (*Shipowner, Operator*)

U našem pravu osnovni preduzetnik pomorsko-plovidbenih aktivnosti i aktivnosti u unutrašnjoj plovidbi jeste brodar. Zakonska definicija je jedinstvena (čl. 5. tač.44.ZPUP-a) prema kojoj je brodar fizičko ili pravno lice koje je kao držalac broda nosilac plovidbenog poduhvata, s tim što se pretpostavlja, dok se protivno ne dokaže, da je brodar lice koje je u upisnik brodova upisano kao vlasnik broda. Zbog ovakvog svog stava naše pravo vezuje za brodara sva ona prava i obaveze koje se inače, u međunarodnom pomorskom pravu i u pravima drugih država, vezuju prvenstveno za brodovlasnika. Za brodara kod nas, a u međunarodnom i uporednom pravu za vlasnika broda, vezuje se tzv. globalna odgovornost za sve vrste šteta koje mogu da se dogode u toku poslovanja pomorskog broda ili broda unutrašnje plovidbe, o čemu će biti riječi kasnije u ovoj knjizi.

Brodar kao jedinstveni preduzetnički subjekt u našem pravu uveden je još Zakonom o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih broda iz 1959.godine, da bi kasnije bio preuzet i dalje kao jedini subjekt u ZPUP-u, kako onom iz 1997.godine, tako i 1998.godine.²³ Ovaj termin bio je opšte prihvaćen u jugoslovenskim pomorskim krugovima, jer je pogodio činjenicu da su brodovi kod nas bili u društvenoj svojini, te izraz vlasnik broda, odnosno brodovlasnik, nije baš bio najpogodniji. U uporednom pravu, međutim, u redovnoj upotrebi su, kako termin brodovlasnik (*Shipowner* ili jednostavno *Owner*), tako i termin operator, koji odgovara našem terminu brodar, jer operator je ono lice koje ugovorom (po pravilu ugovorom o zakupu broda, a može i ugovorom o tajmčarteru) na sebe preuzima privredno i plovidbeno iskorišćavanje broda, a brodovlasniku tada ostaje tzv. gola svojina na brodu.

Za brodovlasnika se vezuje značajna činjenica odgovornosti u pomorsko-plovidbenom preduzetništvu, odnosno za izvršenje plovidbenog poduhvata, i to kako za ugovornu, tako i vanugovornu odgovornost broda koji je u njegovom vlasništvu. Ta ukupna odgovornost vlasnika broda za štete koje brod pričin

²³ Pojam pomorskog brodara koji je kao držalac broda nosilac plovidbenog poduhvata u naše pravo uveo je akademik Vladislav Brajković u svojoj teorijskoj raspravi „Problem brodara i njegove odgovornosti de iure condendo“, objavljenoj u okviru edicije Ugovori o iskorišćavanju brodova na moru, Zagreb, 1951, str. 59-99.

poznata je kao zakonska ili globalna odgovornost. Nosilac te odgovornosti može da bude i brodar (operator) ukoliko je on nosilac pomorskog plovidbenog poduhvata, kada se u teoriji označava kao pomorski plovidbeni vlasnik broda. Prema našem sadašnjem zakonodavstvu (ZPUP-u), naše pravo poznaje samo brodarka kao nosioca te odgovornosti.

1.2. Menadžment kompanije u pomorskom brodarstvu (*Ship Management*)

Nova pojava u brodarskom preduzetništvu u svijetu jeste osnivanje brodarskih menadžment kompanija. Ove kompanije, takodje preuzimaju ulogu brodarka, odnosno operatora broda, a vlasnička funkcija ostaje bez pomorsko-plovidbenog angažovanja. Medjutim, kako je u ovim slučajevima vlasnik broda jedino upisano lice u upisnike brodova, pa se sledstveno jedino protiv toga lica mogu da povedu odredjeni pravni postupci koristeći metod menadžment kompanija, brodovlasnici u svojinskom smislu registruju jednu kompaniju za jedan brod (tzv. *single ship company*), na taj način izbegavajući mnoge moguće pravne obaveze koje se saglasno odredbama pomorskog prava mogu prenositi sa jednog na drugi brod istog vlasnika (*sister ships* pravilo). Zbog toga, u pomorskim krugovima se ističe da se za pojedinog brodovlasnika može saznati koliko brodova ima u svom vlasništvu po broju brodova koji su uključeni u odredjenu menadžment kompaniju, a ne po svojinskoj registraciji tih brodova.

1.3. Pomorski vozar (*Carrier*)

Saglasno Medjunarodnoj konvenciji o izjednačenju nekih pravila u materijali teretnice iz 1924.godine, i kasnijih izmjena i dopuna, kojima je ova Konvencija inovinara, pomorski preduzetnik, koji vrši prevoz robe morem, jeste pomorski vozar (engl.*carrier*, franc.*transporter*, ital.*vettore*, itd.). Vozara, kao posebnog nosioca prava i obaveza iz ugovora o prevozu robe morem naše pravo ne poznaje, već i te obaveze i odgovornost vezuje za brodarka.

U Hrvatskoj su donošenjem Pomorskog zakonika (kako onog iz 1994. tako i sada važećeg Zakonika iz 2004.godine) uveli u svoje pravo vozara (*carriera*) kao nosioca odgovornosti iz ugovora o prevozu stvari morem, ali su ga nazvali „prevozilac“, što nije pogrešno, ali, nažalost, napustili su naziv „vozar“, kao dugo upotrebljavani termin u našoj pomorsko-pravnoj i poslovnoj praksi, a koji je, što je normalno, bio termin prvo stvoren i prihvaćen u hrvatskoj pomorskoj poslovnoj praksi.

2. Punomoćnici i pomoćnici pomorskog poslovanja

Posebno značajni punomoćnici i pomoćnici u pomorskom transportu su pomorski agenti. Postoje dvije vrste tih agenata, i to: lučki agent ili brodski agent i agent posrednik. Naš ZPUP reguliše ovaj pravni posao, kao ugovor o plovidbenom agencijskom poslu čime se na jedinstven način ovaj posao reguliše i za zaključivanje agencijskih ugovora u unutrašnjoj plovidbi.

Brodski agent (engl. *ship's agent ili shp's broker* .; franc.*connsignataire du navire ili courtier maritime*) je punomoćnik brodovlanika, odnosno pomorskog broдача u mjestu izvan njegovog sjedišta, u svjetskim pomorskim lukama, pri obavljanju, u prvom redu, komercijalnih, a zatim, raznih administrativnih i drugih poslova za račun broда. Usluge broдskog agenta nezaobilazne su za uspješno poslovanje u pomorstvu i jedan su od naznačajnijih vidova preduzetnika u pomorstvu angažovanih za bolje funkcionisanje pomorske djelatnosti kao cjeline. Pored broдskog agenta postoji i pomorski agent – posrednik koji se bavi zaključivanjem pomorsko-prevoznih i drugih ugovora u pomorstvu. U okviru tih agenata uobičajena je i njihova specijalizacija, pa su neki specijalizovani za kupoprodaju brođova, a poznati su agenti (brokери) u oblasti zaključivanja ugovora u pomorskom osiguranju.

Suprotnu ulogu od broдskog agenta u lukama ima lučki špediter. On se pojavljuje kao zastupnik interesa vlasnika tereta u ulozi tzv. povjerioca tereta. Vlasnici tereta redovno poslove oko tereta i organizacije njegovog prevoza poveravaju za to specijalizovanim organizacijama – špediterima.

Špediteru se vrlo često povjerava organizacija cjelokupne prevozne operacije u kojoj se on stara od preuzimanja robe, organizacije krcanja robe, pa sve do uspješnog završetka operacije prevoza tereta. Danas je dosta rasprostranjena praksa da špediter u ime vlasnika tereta pronalazi brod, zaključuje ugovor o prevozu i organizuje cjelokupni prevoz. Kada mu je povjereno samo krcanje, onda se špediter pojavljuje samo u ulozi krcatelja, odnosno primaoca tereta, dok se u drugom slučaju pojavljuje i u ulozi naručioca prevoza. Sve radnje u vezi sa izvršenjem ugovora, pa eventualno i samo zaključenje ugovora, špediter preuzima u svoje ime, a za račun svoga komitenta, pa neka prava posao špedicije smatraju komisionom u prevozu i tako ga regulišu. Takav stav prema špediciji imaju npr. francusko pravo i djelimično, švajcarsko.

Lučki špediter može i sam da se bavi prevozom robe koja mu je povjerena na otpremu, pa se u tom slučaju govori o pravu špeditera na tzv. samostalno istupanje. U ovom dijelu pravno posmatrano posao špedicije odvaja se od komisionog posla, jer je kod komisiona samostalno istupanje u principu zabranjeno i dozvoljava se samo izuzetno.

Posao lučke špedicije nije posebno regulisan u ZPUP-u. Naravno, Zakonom o obligacionim odnosima regulisan je ugovor o špediciji kao posao privrednog prava u koji svakako spada i lučka špedicija, verovatno kao najrasprostranjeniji dio ove vrste poslovanja. U Jugoslaviji do njenog raspada, postojala je Zajednica preduzeća za međunarodnu špediciju i ona je utvrđivala opšte uslove poslovanja međunarodnih špeditera. Danas, takvih udruženja, a ni propisa, nemamo, međjutim, svakako da su ovi prije donijeti od uticaja i na aktuelnu špeditersku praksu. Kada je riječ o tome u odnosu na špediciju uopšte, pa i lučku, sve više prodire anglosaksonska praksa po kojoj su i špediterski poslovi svrstani među poslove zastupanja i posredovanja, dakle, među agencijske poslove. Prema toj praksi, špediter poslove vezane za prevoz robe ne zaključuje u svoje ime, već u ime i za račun svoga komitenta (*Forwarding Agent*).

O pomorsko-agencijskim poslovima biće više rečeno prilikom obrade ugovora o plovidbenom agencijskom poslu.

3. Osoblje pomorskog brodarstva

Osoblje pomorskog brodarstva možemo da podijelimo na posadu broda i ostalo osoblje pomorskog brodarstva. Pod ostalim osobljem u pomorskom brodarstvu treba razumjeti stručna lica, školovane pomorce, koji rade na kopnu, u prvom redu, u lučkim kapitenijama, ali u drugim stručnim ustanovama i organizacija u pomorstvu.

Posadu broda sačinjavaju lica ukrcana za izvršenje poslova na brodu i upisana u popis posade. Svaki brod mora da ima dovoljan broj stručno osposobljene posade koja se, kako sa stanovišta kvalifikacija koju članovi posade moraju da imaju, tako i sa stanovišta minimalnog broja određuje međunarodnim propisima, a koje su dužne da poštuju sve pomorske države.

Posada svakog broda dijeli se na službu palube i na službu brodske mašine, odnosno kako je to opšte prihvaćeno u pomorskim krugovima – službu stroja. Pored toga, brod, a posebno putnički brod mora da ima organizovanu i tzv. opštu službu. Brodska posada po rangju djeli se na brodske oficire i mornare. Svaki član posade broda mora da ima pomorsku knjižicu, a na brodovima unutrašnje plovidbe brodersku knjižicu. To je isprava kojom se dokazuje stručna sprema člana posade, zdravstveno stanje, svojstvo u kome je član posade ukrcan na brod, kao i trajanje zaposlenja na brodu. Ove isprave imaju status lične isprave i na pomorskim putovanjima mogu, u slučaju potrebe, da zamjene pasoš pomorca.

Brod koji nema, saglasno propisima, dovoljan broj kvalifikovane posade smatra se nesposobnim za plovidbu.

3.1. Zapovjednik broda

Zapovjednik broda je lice koje je odgovorno za bezbjednost broda i red na brodu u skladu sa međunarodnim propisima i propisima svake nacionalne države. Zapovjedniku broda podređene su sve službe na brodu i cjelokupna brodska posada, kao i druga lica na brodu, uključujući i putnike u granicama zapovjednikovih zakonskih ovlašćenja.

Zapovjednik broda koji vije zastavu CG mora biti državljanin CG. Zapovjednika broda imenuje i razrešava od dužnosti vlasnik, odnosno brodar broda. U slučaju smrti, sprečenosti ili odsutnosti, zapovjednika broda zamjenjuje, sa svim njegovim ovlašćenjima, najstariji oficir palube koji kod naših brodova takodje mora da bude državljanin CG.

Za zapovjednika broda ne može da bude postavljeno lice ukoliko nema položen stručni ispit za zapovjednika. Takodje, međunarodnim nacionalnim propisima predviđeni su posebni stručni ispiti za I oficira i za poručnika trgovačke mornarice.

Izuzetno od odredbi da zapovjednik broda mora biti državljanin CG, zapovjednik strane jahte upisane u upisnik brodova CG može da bude strani državljanin.

Opšte je usvojeno načelo u međunarodnom pravu, a i nacionalnim pravima pojedinih država, da je zapovjednik broda lice koje ima tri osnovne funkcije. Kao prvo, zapovjedniku je povjereno nautičko vodjenje broda, zatim, on je predstavnik države na brodu i konačno, zapovjednik je predstavnik, odnosno zastupnik brodovlasnika ili kako se to kaže njegov agent. Zapovjednik broda ima i određena prava i obaveze prema teretu koji je ukrcan na brod i u tom smislu kaže se da ima ovlašćenja i agenta tereta.

Kao lice odgovorno za nautičko vodjenje broda on mora da se stara o bezbjednoj plovidbi broda. Ipak, saglasno rasporedu službe na brodu, zapovjednik broda ne mora uvijek sam da upravlja i nautički vodi brod, već to čine i oficiri u pojedinim smjenama. Zakon određuje da je zapovjednik broda dužan da lično rukovodi brodom kad-god to zahtijeva bezbjednost broda, a zapovjednik pomorskog broda naročito kada brod ulazi u luku, kanal ili rijeku, ili kad, izlazi iz njih, kao i za vrijeme slabe vidljivosti ili magle, odnosno zapovjednik broda unutrašnje plovidbe koji tegli, odnosno potiskuje druge brodove, kad to zahtijeva bezbjednost brodova uključenih u tegljenje ili potiskivanje. Posebno je značajna odredba da prisutnost pilota na brodu ne oslobadja zapovjednika broda od odgovornosti za upravljanje brodom.

Kao predstavnik države na brodu zapovjednik broda ima brojna ovlaštenja u kontaktu sa pomorskim i drugim vlastima u stranim lukama u kojima brod pristaje. Pored toga, on predstavlja i državnu vlast na samom brodu, pa ima pravo da za vrijeme plovidbe ograniči slobodu kretanja na brodu svakom licu koje teže ugrozi bezbjednost broda, članova posade, putnika i drugih lica, stvari na brodu i životnu sredinu zagadjivanjem opasnim ili štetnim materijama. Ovakvo ograničenje slobode za stranca može da traje dok brod ne uplovi u prvu luku, a za domaćeg državljanina do uplovljenja broda u neku domaću luku.

Radi održavanja reda i bezbjednosti na brodu zapovjednik broda može da drži na brodu vatreno oružje, dok članovi posade broda i putnici ne smiju na brodu da imaju oružje, odnosno ako ga imaju, dužni su da ga prijave i za sve vrijeme trajanja plovidbe da ga predaju zapovjedniku broda na čuvanje.

Iz oblasti ove grupe poslova zapovjednik, doduše, ima i neka izuzetna ovlaštenja, kao što su npr. da sastavi i preuzme testament na brodu, da izvrši vjenčanje na brodu, odnosno da konstatuje smrt, ukoliko je došlo do smrti nekog lica na brodu.

Kao predstavnik brodovlasnika odnosno broдача, zapovjednik broda u lukama gde obavlja komercijalne poslove, ima najšira ovlaštenja u tom pogledu vezana za ukrcajno- iskrcajne operacije i snabdevanje broda, što sve, po pravilu, radi u saradnji sa brodskim agentom u toj luci.

Saglasno našem pravu zapovjednik pomorskog broda, kao zastupnik broдача, ovlašten je da u njegovo ime i za njegov račun u mjestu van sjedišta broдача zaključuje ugovore o spasavanju i pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja, i da u mjestu van sjedišta broдача u kome nema ovlaštenog predstavnika broдача (agenta broдача), zaključuje ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima, osim, kako to zakon kaže, broдарskog ugovora na vrijeme za cio brod (*time-chartera*), ali, naravno, da nema i ne može da ima ovlaštenja da zaključi ugovor o zakupu broda.

Zapovjednik broda ovlašten je takodje, da kao zastupnik broдача pokreće pred stranim sudskim i upravnim organima postupak radi zaštite broдарevih prava i interesa u poslovima vezanim za komercijalno iskorišćavanje broda i da u tom postupku preduzima procesne radnje. Zakonska ovlaštenja zapovjednika broda kao zastupnika broдача, mogu biti ograničena, ali treća lica o tome mora da budu obaviještena, jer su u suprotnom poslovi koje je zapovjednik zaključio punovažni.

Zapovjednik broda u okviru nadležnosti ima i mnoga druga ovlaštenja, prvenstveno i skoro uvijek vezana za bezbjednost broda i lica koja se nalaze na brodu. Tako, on ima pravo da člana posade koji narušava bezbjednost plovidbe udalji sa radnog mjesta, a po potrebi, da ga iskrca sa broda i vrati u luku

ukrcavanja, odnosno pristaništa u kome je sjedište brodara. Takođe, ima pravo, u slučaju nužde i dok ona traje, da članovima posade broda smanji obrok hrane i vode radi racionalnog korišćenja postojećih zaliha.

Ako za vrijeme putovanja član posade broda, putnik, ili drugo lice na brodu, izvrši krivično djelo, zapovjednik broda je dužan da preduzme, prema okolnostima, mjere potrebne da se spreči ili ublaži nastupanje štetnih posljedica tog djela i da se izvršilac pozove na odgovornost. Izvršiocu krivičnog djela ima pravo da ograniči slobodu kretanja i na kraju, da ga preda nadležnim lučkim vlastima, već zavisno od toga da li se radi o stranom ili domaćem državljaninu.

Brojne su i druge obaveze zapovjednika broda, od kojih ćemo na ovom mjestu spomenuti samo još njegovu obavezu spasavanja ljudskih života, a kada se radi o spasavanju broda CG onda i imovine.

GLAVA IV: POMORSKO PREVOZNI UGOVORI

I OPŠTE OSOBINE POMORSKO PREVOZNIH UGOVORA

Teško je svrstati sve grane transporta po njihovom značaju i odrediti međusobne prioritete. Ono što svakako znamo i možemo nesporno da utvrdimo, to je da pomorski prevozi uz drumske, čine najstariju granu transporta, sa najvećom tradicijom, a što se odgovarajuće odražava i na razvoj ove grane prava.

Davno je poznata izreka da more spaja narode, a ne da ih razdvaja. Ova izreka ima svoju praktičnu vrijednost i danas u činjenici da je more i dalje najekonomičniji prevozni put u međunarodnoj razmjeni dobara. Vezu među pojedinim zemljama, naročito onih sa raznih kontinenata, moguće je ponekad održavati samo morskim ili vazdušnim putem, ali vazdušni saobraćaj, iako se razvija i kao saobraćaj za prevoz određenih vrsta roba, još uvijek je skup i nedovoljno pogodan za prevoz masovnih tereta, a pitanje je da li će to ikada postati, pa pomorski transport praktično ostaje osnovna, ako ne i jedina grana transporta koja omogućava ekonomično održavanje i razvoj međunarodne trgovine masovnih tereta (*bulck cargo trade*). Ovo, opet, dovodi do toga da pomorski transport, izuzev, naravno, prevoza putnika, ne trpi uticaj konkurencije drugih grana transporta kao što je slučaj sa transportom na kopnu, gdje međusobno konkurišu drumski, željeznički i riječni transport.

Pomorski transport, kao najstarija i najjača transportna grana, u stalnom je usponu i razvoju. Brodovi na jedra zamenjeni su brodovima na paru, a ovi modernim brodovima mašinskog pogona i uz upotrebu tečnih goriva, a bilo je pokušaja da se grade i brodovi na atomski pogon. Tonaža svjetske pomorske flote posebno one za prevoz tereta, i to kako suvih, tako i tečnih stalno se povećava.

Sledeća važna karakteristika razvoja pomorskog transporta ogleda se u velikoj koncentraciji svjetske pomorske flote u rukama najrazvijenijih zemalja, a u poslednje vrijeme imamo i fenomen registracije te flote u državama slobodnih zastava, što opet ne remeti prednju konstataciju da najrazvijenije zemlje imaju, kako najveću, tako i najmoderniju svjetsku trgovačku flotu, a što su sve elementi koji bitno utiču na razvoj i izgradnju pomorskog prava.

Svjetska trgovačka mornarica djeli se, kao što je već rečeno, na brodove za prevoz robe i na putničke brodove. Ukazano je kakva je suštinska, a i pravna situacija, u vezi sa putničkom plovidbom, s obzirom na konkurenciju koju trpi od

vazdušne plovidbe, međutim, trgovačka mornarica za prevoz masovnih tereta morem, a i tzv. linijska plovidba u stalnom su usponu.

U posljednje dvije decenije posebno je narastao značaj kružnih putničkih putovanja i došlo je do intenzivne gradnje brodova za ove svrhe. Takođe, u istom periodu, u naglom je usponu nautički turizam sa sve većom i luksuznijom flotom jahti i prateće industrije, u prvom redu, luksuznih marina.

Vežano za sve naprijed rečeno svjetska pomorsko-plovidbena praksa kada se vrši razvrstavanje pomorsko-prevoznih ugovora sa stanovišta načina privrednog iskorišćavanja brodova formirala je više vrsta ugovora, a zavisno od toga, kako brodovlasnik može da nudi svoj brod, pa za to postoje sledeći mogući načini:

- 1) da nudi svoje plovidbene usluge na određeno vrijeme licima koja će sa svoje strane vršiti komercijalnu eksploataciju takvog broda, na način što će njime prevoziti sopstvene, ili pak, što je najčešći slučaj, terete koji pripadaju trećim licima;
- 2) da vrši prevoz robe cijelim brodom, srazmjernim njegovim djelom, ili određenim brodskim prostorom na jedno ili više unaprijed određenih putovanja;
- 3) da održava brodom redovni servis (liniju) između pojedinih unaprijed određenih i oglašanih luka (ili područja) po pravilu u određenim vremenskim razmacima i na takvim linijama da prevozi različite (generalne) terete različitih krcatelja,
- 4) da vrši prevoz velikih količina tereta u određenom vremenu između određenih luka svojim brodovima, a prema sopstvenom izboru.

Svi gore naznačeni mogući načini iskorišćavanja broda u svrhu prevoza tereta imaju i svoje odgovarajuće, od pomorske prakse, a i od zakonodavstava pojedinih zemalja prihvaćene, ugovorne oblike.

Odredjeno lice može da bude vlasnik broda, ali iz razno-raznih razloga da nije zainteresovano ili nije u stanju da ono samo komercijalno iskorišćava svoj brod, pa u tom slučaju zaključuje ugovor sa drugim licem koje će takvo iskorišćavanje preuzeti. Za ovu vrstu pomorsko-pravnog posla u pomorstvu je izgradjen određeni tip ugovora i to ugovor o zakupu broda.

Konačno, cijeline radi, treba reći da brodovlasnik može sopstveni brod da koristi tako što će njime vršiti prevoz sopstvenog teret. Ukoliko postoje, takvi prevozi poznati su kao privatni prevozi i nisu od interesa za pomorsko-ugovorno pravo jer se njima ne zasnivaju posebni pravni odnosi. Danas, ovakvim prevozima pristupaju samo neke velike naftne kompanije koje za sopstvene potrebe posjeduju sopstvenu tankersku flotu. Međutim, istorijski posmatrano, ti prevozi bili su od većeg značaja, jer su to prvi prevozi koji su se javili u pomorstvu

uopšte. Naime, u početku u pomorskim prevozima u jednom istom licu bile su sjedinjene funkcije brodovlasnika, zapovjednika broda i vlasnika tereta, odnosno trgovca. Kasnije, razvoj pomorske trgovine dovodi do razdvajanja ovih funkcija i sledstveno do izgradnje odgovarajućih ugovornih odnosa za eksploataciju pomorskih brodova.

Ugovorni odnosi kod prevoza stvari morem i forme tih odnosa koje je praksa usvojila zavise i od dosta drugih faktora, kao što su vrsta plovidbe, vrste tereta koji se prevoze (suvi, tečni, rasuti ili komadni tereti), načina na koji teret treba da se preveze, a od uticaja mogu da budu geografske zone u kojima se prevozi vrše, zatim, da li se trajanje prevoza određuje na putovanje (jedno ili više) ili na vrijeme, da li se vrši iskorišćavanje cijelog broda, njegovog srazmjernog dijela ili samo određenog broskog prostora. Ako među ovim faktorima želimo da izdvojimo onaj koji je bitno uticao na diferencijaciju, odnosno podijelu pomorskih prevoznih ugovora, onda to svakako jesu dvije osnovne vrste pomorske plovidbe. Najznačajnija podijela pomorske plovidbe sa stanovišta načina iskorišćavanja brodova jeste podijela na linijsku i slobodnu plovidbu.

Linijska plovidba. Pod linijskom plovidbom podrazumijeva se plovidba brodova po naprijed utvrđenom redu plovidbe jednog broda. Svojevremeno u svijetu linijska plovidba je imala veliki značaj kao putnička plovidba ili kombinovano kao putničko-teretna, međjutim, savremena linijska plovidba posmatra se, u prvom redu, sa stanovišta prevoza tereta morem. Kao ovakva vrsta plovidbe ona se prvobitno javlja iz potrebe stalnog kontakta Velike Britanije, kao metropole sa njenim kolonijama, a smatra se da se je ona razvila i sve jačom i proširenijom industrijskom proizvodnjom gotovih proizvoda i potrebom redovnog snabdjevanja određenih potrošačkih i proizvodnih centara sa određenim količinama robe, u osnovi gotovih proizvoda, preradjevina ili poluproizvoda. Tako se razvila pomorska plovidba kojom se je omogućavalo svakom krcatelju da u određenom željenom pravcu može da pošalje i manje količine svoje robe. Da bi se sve to postiglo bilo je potrebno, a što je slučaj i danas, da brodovi održavaju stalni servis na određenim pravcima. Tako npr. uobičajeno je da se održavaju linije iz Evrope, ili kod nas iz Jadrana, odnosno Mediterana za sjevernu Ameriku i Kanadu, zatim, za Bliski i Daleki istok, itd. Svojevremeno su neka jugoslovenska brodarska preduzeća održavala liniju oko svijeta, itd.

Za linijske brodove koji održavaju pojedine linije karakteristično je da se oni na određenim linijama udružuju u tzv. konferencije sa ciljem da na tim linijama uspostavlja stalne tarifne odnose. Drugi brodovi, po pravilu, ne mogu da se uključe na odnosnu liniju ukoliko nisu primljeni u konferenciju. Ako ipak odluče da održavaju liniju izvan članstva u konferenciji, onda se nazivaju autsajderima i konferencijski brodari preduzimaju sve mjere, po pravilu,

ekonomske, da takve brodare istisnu sa linije. Prema tome, linijska plovidba ima karakteristike monopolske plovidbe, pa otuda i ugovor koji je formiran u ovoj vrsti plovidbe sa stanovišta prava ima osobine ugovora po pristupu (adhezionog ugovora).

Posljednjih decenija prošlog vijeka u linijskoj plovidbi dosta se radilo na sprečavanju, odnosno pokušaju razbijanja monopola velikih linijskih kompanija, pa su tako Ujedinjene nacije 1980.godine donijele jednu Medjunarodnu konvenciju o regulisanju linijske plovidbe koja je ustanovila, u brodarskim krugovima za linijsku plovidbu poznati odnos 40% - 40% - 20%. Ovako utvrđeni odnos znači da strane ugovornice koje pristupe Konvenciji, u linijskom saobraćaju izmedju zemalja ugovornica, treba da poštuju načelo da zemlje ugovornice imaju pravo da na određenoj liniji (ili linijama) izmedju tih država sopstvenim brodovima vrše prevoz po 40% svih tereta koji se na takvim linijama nude, dok brodari drugih zastava, koji ne pripadaju zainteresovanim državama, imaju pravo na prevoz preostalih 20% tereta. Što se naših saznanja tiče, barem za sada, nema sigurnih podataka da se u svjetskoj pomorskoj praksi ova konvencija striktno poštuje.

Linijska plovidba razvila je i potrebu za izgradnjom specifičnih brodova. To su brodovi veličine izmedju 10.000 i 15.000 BRT, prilagodjeni za lako manipulisanje teretom i za njegovo olakšano slaganje u brod. Zbog toga ovi brodovi imaju u svojim skladištima dva nivoa (dvije palube), pa otuda i njihov engleski naziv „*tweendecker-i*“. Opremljeni su sopstvenom ukrcajnom-iskrcajnom opremom (sopstvene dizalice, odnosno samarice), itd.

Linijska plovidba razvila je i sopstvene linijske uslove poslovanja (Liner Terms) prema kojima se sprovodi izvršenje ugovora u toj plovidbi, a što ćemo obraditi kod ove vrste ugovora.

Slobodna plovidba. Slobodna plovidba u pomorskom brodarstvu poznata je još pod nazivom „tramperska“ plovidba. Ovaj drugi izraz dolazi od engleske riječi „*tramp*“, što znači lutalica – skitnica. Dakle, radi se o brodovima koji idu za teretom svuda tamo gdje se za njih pojavi odgovarajući interesantan teret radi prevoza. U ovoj vrsti plovidbe stvoren je i poseban tip ugovora tzv. čarter ugovor, putem kojeg se ti prevozi pravno regulišu. U ovoj vrsti plovidbe, kao što postoji sloboda plovidbe, tako postoji i potpuna sloboda ugovaranja. Ugovorne strane, naručilac prevoza i brodovlasnik, odnosno brodar kao izvršilac prevoza, smatraju se ravnopravnim, pa uživaju slobodu da medjusobnim ugovorom utvrđuju uslove prevoza.

Istorijski posmatrano, ovi ugovori počeli su da se zaključuju na način što bi prilikom polaska broda na putovanje, ugovorne strane sačinile ugovor u dva potpuna istovjetna teksta, pa bi poslije taj ugovor, ta dva teksta sačinjena na

jednom papiru, međusobno podijelili, dakle, papir prepolovili (*carta partita*) i svaka bi za sebe zadržavala svoj dio. Na odredištu brodar i primalac bi uporedili istovjetnost dijelova i tako se je teret predavao njegovom zakonskom vlasniku. Kako su englezi kasnije postali vodeća zemlja u pomorskom brodarstvu i pomorskoj trgovini uopšte, prihvaćen je za ovaj dokument danas važeći engleski naziv „*Charter Party*“.

Postoje tri vrste čarter partija za tri načina iskorišćavanja pomorskih brodova, i to: čarter ugovor na putovanje (*Voyage Charter*), čarter ugovor na vrijeme za cijeli brod (*Time Charter*), i čarter ugovor za zaključenje zakupa broda (*Charter by Demise ili Bareboat Charter*).

Uobičajeno je da se čarter ugovor na putovanje i čarter ugovor na vrijeme za cijeli brod posmatraju kao ugovori koji se izjednačavaju sa slobodnom, odnosno tramperskom plovidbom, dok ugovor o zakupu broda to nije. Međutim, ukoliko se žele stvari precizno posmatrati i izraziti sa pravnog stanovišta, onda treba reći da se slobodna plovidba odvija samo preko ugovora na putovanje, pa bilo da se radi o ugovoru na jedno ili više putovanja. Tajm čarter je svojevrсни ugovor pomorske plovidbene djelatnosti kod koga, pored ostalog, poseban značaj ima činjenica što se on zaključuje na određeno, duže ili kraće vrijeme, i to na posebnom tzv. vremenskom tržištu broskog prostora i u tom pogledu sličan je sa ugovorom o zakupu broda. O sličnostima i razlikama između ugovora na putovanje i ugovora na vrijeme, s jedne strane, i ugovora o zakupu broda biće riječi kasnije jer je upravo to zadatak ovog dijela našeg rada.

1. Ugovori o iskorišćavanju pomorskih brodova

Naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi određuje pomorske ugovore uopšte, a među njima i ugovore o iskorišćavanju brodova, kao posebnu kategoriju ugovora.

Naš zakonodavac reguliše ugovore o iskorišćavanju brodova na jedinstven način za pomorsku i unutrašnju plovidbu, ali vodi računa o određenim specifičnostima unutrašnje plovidbe i njih posebno reguliše, pa je tako postupljeno i u ovom radu, s tim što je osnovna obrada ugovora u pomorstvu.

Zakon sve ugovore o iskorišćavanju pomorskih brodova dijeli na:

- 1) Ugovor o zakupu broda, i
- 2) Ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima.

Na ovakvu podijelu naš zakonodavac se je odlučio polazeći od shvatanja u jugoslovenskoj pravnoj teoriji o razlikovanju između ugovora o zakupu, kada je predmet ugovaranja sam brod, i ugovora o dijelu, kada je predmet ugovora

određena usluga brodom, a sve zavisno od mogućnosti da se na razne načine i putem raznih oblika ugovora vrši iskorišćavanje morskih brodova.

Pod skupnim nazivom „ugovori o pomorskom plovidbenom poslu“ dolaze svi oni ugovori koji se po svojoj pravnoj prirodi smatraju ugovorima o dijelu. Sve te ugovore naše pravo suprotstavlja ugovoru o zakupu broda. Ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima, naš Zakon dijeli na:

- 1) Ugovor o prevozu stvari morem,
- 2) Ugovor o prevozu putnika,
- 3) Ugovor o teglenju, i
- 4) Ugovore koji se odnose na druge plovidbene poslove.

Naš zakonodavac sve ugovore o prevozu stvari morem dijeli na brodarske ugovore i pomorsko-vozarski ugovor, ili ugovor o prevozu pojedinih stvari morem. Brodarske ugovore dijeli na brodarske ugovore na putovanje i brodarske ugovore na vrijeme i sve njih tretira kao prevozne ugovore.

Specifičnost našeg prava sastoji se u tome što obje ove vrste ugovora imaju jedinstveni subjekt kao nosioca pomorsko-plovidbene i prevozne djelatnosti, a to je pomorski brodar. Brodar je nosilac pomorske plovidbene djelatnosti saglasno našem pravu, kako kod brodarskih, tako i kod pomorsko-vozarskih ugovora. Na taj način naše pravo razlikuje se od usvojene svjetske pomorske prakse u ovom domenu koja izvršenje ugovora o prevozu stvari morem vezuje za pomorskog vozara (*carrier* u engleskoj terminologiji), a na što smo ukazali u vezi sa subjektima pomorskog prava. Značajno je istaći i to da saglasno konvenciji kada se odredjeni prevoz vrši uz izdavanje teretnice, onda uvijek lice koje je odgovorno po teretnici ima pravni položaj vozara, bez obzira što je u vezi sa prevozom zaključen čarter ugovor, bilo na putovanje ili na vrijeme.

Na kraju, vezano za ugovore o prevozu stvari morem treba naglasiti da svjetska pomorska praksa poznaje samo dva tipa čisto prevoznih ugovora, i to: pomorsko-vozarski ugovor i brodarski ugovor na putovanje (*voyage charter*), dok tajm čarter i Ugovor o zakupu broda spadaju u tzv. „vremenske ugovore“.

2. Formularni (tipski) ugovori u pomorskom brodarstvu

Rečeno je već da u slobodnoj plovidbi postoji sloboda ugovaranja. Sloboda ugovaranja postoji i kod ostalih ugovora u pomorskom brodarstvu koji su poznati kao čarter ugovori. S druge strane, međjutim, odnosi u slobodnoj plovidbi do kojih dolazi prilikom zaključenja ugovora vrlo su komplikovani, pa je svjetska

pomorska praksa vremenom došla do izgradnje standardnih tipova čarter ugovora. Tu se radi o formularnim ugovorima, dakle, o unaprijed pripremljenim formularima za zaključenje pojedinih vrsta ugovora. Ti formulari rezultat su po pravilu, pregovaranja među zainteresovanim stranama i asocijacijama i unapred predviđaju i formulišu sve one složene odnose za koje bi ugovornim stranama bilo potrebno puno vremena i energije ako bi svaki put tako velike i komplikovane ugovore izvorno zaključivale. To je zadatak i uloga svih formulara čarter ugovora bez ikakve želje i tendencije da se ograniči sloboda ugovaranja. Suprotno, iako postoje unaprijed pripremljeni mnogobrojni formulari, praksa je da i u takvim formularima ugovorne strane vrše znatne izmjene, pa i dopune, odnosno dodatke. Zbog te činjenice formulari su pripremljeni posebnom metodologijom. U tom smislu praksa čarterovanja je s vremenom znatno evoluirala.

Danas su, po pravilu, u upotrebi formulari za sve vrste čarter partija (čartera na putovanje, vremenskih čartera i onih o zakupu) koji se sastoje iz dva dijela. Prvi dio čarter partije sadrži prostor za formulisanje samog ugovornog odnosa u kome se naznačavaju ugovorne stranke, teret koji se ima prevesti, relacija na kojoj se teret prevozi, vrijeme trajanja ugovora (ako se radi o vremenskom čarteru), a unose se i drugi elementi od značaja za ugovor, zavisno od prirode ugovora i na kraju stranke potpisuju prvi dio i time zaključuju ugovor.

Drugi dio sadrži uslove čarter ugovor koji su iskazani preko tzv. ugovornih klauzula. Zavisno od vrste čarter ugovora tih klauzula ima više ili manje i sve one rednim brojevima su obilježene po pravilu na lijevoj strani čarter partije. Po desnoj strani, pak, brojevima je obilježen svaki pojedini red drugog dijela svake čarter partije, dakle, svaki pojedini red ugovornih uslova. Tako obilježeni redovi zovu se „strokovi“ i toj metodologiji pribjeglo se je upravo zato što su kod čarter ugovora zbog prisutne slobode ugovaranja uobičajene brojne izmijene, pa brojevima obilježeni strokovi služe da se izmijene lakše i sigurnije tehnički vrše. Inače, i kod ove vrste formularnih ugovora potpuno važi pravno načelo da formulacije u ugovoru unijete rukom imaju prvenstvo primjene nad formulacijama koje su štampane ili otkucane na pisačkoj mašini, a one kucane na pisačkoj mašini nad štampanim. I pored vršenja ovakvih izmijena ugovorne stranke često nalaze za potrebno da i dalje dopunjavaju postojeći formular, pa onda ugovaraju dodatne klauzule. Svaki dodatak klauzula odredjenoj čarter partiji u tehnici zaključenja te vrste ugovora poznat pod nazivom „rajder“. Kod nekih vrsta formulara za čarter ugovore čak su unaprijed odštampani mogući rajderi radi njihovog korišćenja.

U donošenju i pripremanju formulara za pojedine čarter ugovore dakle, u pripremanju tzv. standardnih formi pojedinih čarter ugovora posebnu ulogu ima Baltička međunarodna pomorska konferencija sa sjedištem u Kopenhagenu (*Baltic and International Maritime Conference* – skraćeno BIMCO). To je organizacija privatnog karaktera pomorskih brodovlasnika svijeta koja igra

značajnu ulogu u pripremanju standardnih formi čarter ugovora i do sada je izradila vrlo veliki broj tzv. potvrđenih dokumenata (*approved documents*). Ustvari, sve one čarter partije za koje smatra da su sa komercijalnog i posebnog pravnog stanovišta u svemu valjane za upotrebu u pojedinim vrstama pomorskih prevoza BIMCO, označava bilo sa „AGREED“ (usaglašen) bilo sa „ADOPTED“ (usvojen) ili pak sa „RECOMMENDED“ (preporučeno).

Usaglašenim se smatra ona vrsta čarter ugovora koja je usaglašena između BIMCO-a i brodarske komore Velike Britanije ili Centralnog odbora brodovlasnika Francuske ili neke druge asocijacije brodovlasnika sa jednom ili više grupa naručioca ili drugih institucija, kao što je npr. Poljski komitet za čarterovanje uglja, Federacija Velike Britanije za trgovinu drvetom ili Nacionalni komitet za izvoz celeralija iz Pariza itd. Posebna karakteristika usaglašenih ugovora sastoji se u njihovoj obaveznosti za onu vrstu pomorske trgovine kojoj su namijenjeni.

Usvojen od strane BIMCO-a je usaglašen čarter ugovor, ako poslije toga uslijede pregovori između BIMCO-a i jedne ili više grupa predstavnika čarterera i ako te pregovore zvanično podrže druge asocijacije brodovlasnika, npr. brodovlasnička Komora Velike Britanije odluči da pruži podršku čarter ugovoru koji je prethodno usaglašen. Čak šta više formularni ugovor koji je donijet od strane neke organizacije brodovlasnika npr. organizacije tankerskih prevoza „INTERTANKO“ za upotrebu u toj vrsti prevoza i bez prethodnog usaglašavanja od strane posebnih grupa naručioca može da bude usvojen od strane BIMCO-a. I ova vrsta dokumenta je obavezna za članove organizacija koje su ih usvojile na isti način kao da se radi o usaglašenom dokumentu.

Preporučenim se smatra onaj formular određene čarter partije za koga nije bilo odgovarajuće grupe, ili grupa naručioca sa kojima je on u pregovorima mogao da se usaglaši, odnosno formular čija je širina upotrebe takva da takvo usaglašavanje ne dolazi u obzir.

Takva je situacija npr. sa „GENCON“ čarterom, koji se s obzirom na širinu svoje upotrebe (u svim vrstama prevoza gdje ne postoji specijalna usaglašena ili usvojena čarter partija) smatra preporučenim od strane BIMCO-a. Preporučenim se smatraju i one čarter partije do kojih se došlo u pregovorima sa određenim asocijacijama ukoliko te asocijacije nisu u stanju da svojim članovima određenu čarter partiju nametnu kao obavezu. Prema tome, odsustvo obaveznosti ustvari je glavna karakteristika za ovu vrstu ugovora. Sve ove prethodne tri vrste ugovora svode se pod zajednički imenitelj potvrđenih dokumenata (*approved documents*) od strane BIMCO-a.

Konačno, postoje i tzv. „ISSUED“ (izdati) i tu se radi o onim formama čarter partija koje je BIMCO sam donio i sledstveno smatra se odgovornim za njihovu valjanost.

Pojedini formulari koji su na prednji način potvrđeni biće niže navedeni, i analizirani uz pojedine grupe čarter ugovora (*voyage charter, time charter i charter by demise*).

3. Način zaključivanja brodarskih ugovora

Brodarski ugovori našeg prava, kao i neki drugi koje naše pravo direktno ne reguliše zaključuju se između naručioca i brodovlasnika, odnosno brođara brođa. Pri tome obje strane redovno su zastupljene, odnosno predstavljene njihovim agentima koji su u svjetskoj poslovnoj praksi poznati kao brokeri.

Brokeri, predstavnici vlasnika tereta, dakle, naručioca, ispostavljaju tzv. naloge (ORDER) na tržištu brođskog prostora, a brođovlasnici – brođari na tom istom tržištu nastupaju na način što oglašavanju svoje slobodne – raspoložive brođove, tzv. pozicijama (POSITION). Plasmanom naloga i pozicija na tržište brođskog prostora vrši se ustvari ispitivanje toga tržišta, a sa ciljem da dodje do medjusobnih kontakata i da bi se pristupilo pregovaranju u cilju zaključenja ugovora.

Kada se pristupi zaključenju ugovora onda broker koji je predstavnik naručioca prema predstavniku brođovlasnika, odnosno brođara nastupa sa tzv. čvrstim nalogom (FIRM ORDER), a brođovlasnik, odnosno brođar nastupa sa ponudom za zaključenje ugovora (OFFER).

Da bi došlo do zaključenja ugovora ugovorne strane treba da se usaglase o tzv. glavnim uslovima, odnosno glavnim elementima ugovora (MAIN TERMS OF THE CONTRACT). Ti glavni uslovi variraju zavisno od toga o kojoj se vrsti ugovora radi.

Ukoliko se radi o zaključenju čarter ugovora na putovanje (*voyage charter*) onda glavne uslove čine: teret koji se treba prevesti, vrijeme kada se treba otpočeti sa prevozom tereta, relacija na kojoj provoze treba da se izvrši, brođ kojim se prevoz treba da izvrši, vozarina po kojoj će se prevoz izvršiti, te izbor formulara ugovora na kojem će se ugovor zaključiti.

Kada se ugovorne strane usaglase o glavnim uslovima ugovora smatra se da je ugovor zaključen. U pomorskoj poslovnoj praksi zaključenje čarter ugovora naziva se fiksiranjem ugovora (FIXTURE OF THE CONTRACT).

Nakon završetka ove glavne faze zaključenja samoga ugovora nastavlja se druga faza u kojoj se utvrđuju detalji ugovora (DETAILS), što znači da treba ugovoriti sve dodatne uslove i elemente kako bi se ugovor u potpunosti klarificirao prije pristupa njegovom izvršenju (CLEAN FIXTURE). U praksi obično, ova druga faza sastoji se iz rada na samom dokumentu ugovora. Naime, fiksiranjem je odabrana forma formularnog ugovora, a onda se obrađuju detalji te forme. Istini za volju treba znati da detalji vrlo često mogu da budu i značajni i da poprime i karakter glavnih uslova ugovora, tako da je uvijek preporučljivo da se i oni obrade prije nego što se pristupi izvršenju samoga ugovora.

Suštinski kada je došlo do zaključenja ugovora na izvjestan način stvoren je pravna obaveza da stranke postaju vjerne ugovoru. Prihvataju obavezu da izradom pismenog dokumenta ugovora započeti posao u svemu privredu uspješnom kraju. Nakon ovoga slijedi i treći period vezan za čarter ugovore tzv. „*follow-up*“ period. U tom trećem periodu završavaju se administrativni detalji u vezi sa ugovorom. Brokери koji su zaključivali ugovor izrađuju kopije čarter partija, vode računa da su one na pravilan način potpisane i distribuiraju ih strankama. Takodje, ovaj period označava i samo praćenje ugovora u toku njegovog izvršenja sa posebnim naglaskom na obaveze plaćanja vozarine i druge obaveze od značaja za uredno i nesmetano izvršenje ugovora. Ovaj period prema tome od većeg je značaja kod ugovora čiji je rok trajanja određen vremenski, dakle kod ugovora o tajm čarteru.

II POMORSKO-VOZARSKI ILI UGOVOR O PREVOZU POJEDINIH STVARI MOREM

Linijska plovidba stvorila je određeni tip linijskog ugovora koji je u engleskom jezičnom području poznat je kao „*Bill of Lading Contract*“, s obzirom da se redovno zaključuje uz izdavanje teretnice. u francuskoj terminologiji „*Contract du transport*“, u italijanskoj „*Contrato di cose determinate*“, a kod nas, kao što smo već rekli to je pomorsko-vozaški ugovor ili ugovor o prevozu pojedinih stvari morem, čime se bolje izražava da se radi o istom prevoznom ugovoru.

Teretnica služi kao dokaz o zaključenom ugovoru i u sebi sadrži uslove vozaškog ugovora. Svi veliki svjetski linijski brodari imaju sopstvene formulare teretnica. Oni u tim formularima utvrđuje uslove pod kojima će vršiti prevoz i druga ugovorna stranka nema mogućnosti da vrši bilo kakve izmijene u tim uslovima. Jednostavno, privatanjem izdate teretnice ona prihvata i sve uslove sadržane u teretnici. Zbog navedenog je rečeno da se radi o ugovoru po pristupu. Medjutim, vozaški ugovor, po svojoj pravnoj prirodi, je neformalan ugovor, jer ako nije izdata teretnica ugovor postoji i njegova sadržina može se dokazivati svim dokaznim sredstvima.

Kod zaključenja ugovora brod se, po pravilu, imenuje, ali postoji pravo njegove zamjene, pa se ističe da brod, odnosno njegovo imenovanje ne spada u bitne elemente ovog ugovora. Također, klauzulama u teretnici brodar redovno pribavlja sebi pravo vršenja prekrcaja tereta na drugi brod, pa i na drugo prevozno sredstvo.

Mjesto ukrcaja u luci obezbeđuje i određuje brodar, također kao i vreme dolaska broda u luku koje se unaprijed oglašava od strane brodarevog agenta. S tim u vezi, u linijskoj plovidbi ne postoji obaveza davanja pisma spremnosti već je krcatelj taj koji treba da se blagovremeno obavijesti o dolasku broda i da pripremi teret za ukrcaj.

Ukrcaj se vrši prema linijskim uslovima (*Liner Terms*) pod kojima se podrazumijeva, u prvom redu, da su cjelokupni troškovi ukrcaja tereta na brod, njegovog slaganja u brod (i učvršćenje) te iskrcaj sa broda uključeni u vozarinu. Također, ovi uslovi sadrže obavezu krcatelja da doprema teret pod brod brzinom kojom brod može da prima taj teret (*as fast as she can receive*) i da ga postavi ispod čekrka, dakle, na dohvat brodske dizalice.

U linijskoj plovidbi brod se zadržava u pojedinim lukama saglasno unaprijed određenom vremenu i pravilo je da krcatelji pravilnim dostavljanjem tereta pod brod omogućе njegov blagovremeni ukrcaj bez nepotrebnog zadržavanja preko određenog vremena. Ipak, ukoliko se zbog dodatnog ukrcaja tereta, odnosno ukrcaja sa kojim se kasnilo, brod dodatno zadrži, onda je takvo njegovo zadržavanje poznato kao „detention“, i krcatelj je dužan da brodu plati cjelokupnu naknadu štete za tako utrošeno vrijeme.

Vozarina u linijskoj plovidbi, po pravilu, se plaća unaprijed prilikom ukrcaja tereta na brod i pod uslovima da je zaradjena, bez obzira na to da li će teret koji je ukrčan kasnije biti predat na određite ili ne (*freight earned goods lost or not*).

Ugovor u linijskom prevozu zaključuje se na način što komercijalna služba linijskog broдача, odnosno njegovi agenti u pojedinim svjetskim lukama primaju ponude od pojedinih krcatelja za ukrcaj tereta na brod, i time vrše tzv. bukiranje tereta. Naime, za svaki prijavljeni teret radi ukrcaja na brod i njegovog prevoza predstavnik linijskog broдача izdaje krcatelju „Booking Note“, kao potvrdu o rezervaciji prostora na brodu za prijavljeni teret za ukrcaj. Sa stanovišta prava ova vrsta potvrde smatra se predugovorom ili obećanjem ugovora. Do zaključenja ugovora dolazi tek kada je teret ukrčan na brod. Nakon što je izvršeno bukiranje tereta, a prije dolaska broda u luku radi ukrcaja, krcatelj predaje vozaru „dispoziciju ukrcaja“ (*shipper's note*) u koju se unose podaci o količini, vrsti i oznakama tereta, za čiju tačnost na taj način krcatelj postaje odgovoran vozaru.

Dispozicija ukrcaja uobičajeno slijedi na bazi prethodnog bukiranja, ali linijski brodar ukoliko, naravno, ima prostora u svom brodu, prihvaćuje dispoziciju i bez prethodnog bukiranja u kom slučaju ova dispozicija ima karakter ponude za zaključenje ugovora. Nakon prihvatanja dispozicije vozar upućuje zahtjev svom agentu da krcatelju izda „nalog ukrcaja“ (*shipping order*), koji predstavlja nalog za zapovjednika broda da primi na prevoz teret naznačen u nalogu. Nakon ovoga započinje se sa ukrcajem tereta na brod i posle završenog ukrcaja prvi oficir broda sastavlja i izdaje „potvrdu ukrcaja“ (*mate's receipt*) i time je završen postupak koji prethodi izdavanju teretnice.

Ova tri dokumenta koji prethode izdavanju teretnice i koja moraju biti međusobno identična u odnosu na podatke o teretu, poznata su u poslovnoj pomorskoj praksi pod nazivom „triptih“. Za zapovjednika broda čija je dužnost da izda teretnicu na zahtjev krcatelja mjerodovani su navodi potvrde o ukrcaju i on će izdati teretnicu saglasno sadržaju te potvrde. Sama potvrda je neprenosiva iako je istovjetna sa sadržajem teretnice, dok je teretnica hartija od vrijednosti samo po Zakonu, tako da je svaki zakoniti imalac teretnice vlasnik robe koja je u njoj opisana – naznačena. U praksi teretnicu najčešće izdaje brodski agent nakon što mu je brod dostavio urednu potvrdu o ukrcaju tereta na brod i na osnovu te potvrde. Agent mora da vodi računa da teretnicu izda u ime i za račun brodara, dakle, u svojstvu agenta jer će inače i sam postati odgovoran po teretnici.

Na prednji način ugovor o linijskoj plovidbi je zaključen.

Ako za određeni prevoz ne bi došlo do izdavanja teretnice pravni odnos medju ugovornim strankama ravnao bi se na bazi triptiha. Ipak izdavanje teretnice je uhodano i uobičajeno i do izdavanja dolazi skoro bez izuzetka. Pitanje je samo izbora teretnice koja će se izdati, a to opet zavisi od vrste i načina prevoza. Da teretnica u krajnjoj liniji nije apsolutno obavezan dokument vezan za pomorsko-vozarski ugovor govori i činjenica što se u posljednje vrijeme ona i napušta i u praksi umjesto teretnice dosta često dolazi do izdavanja pomorskog tovarnog lista, kao neprenosive isprave.

Konačno, treba reći da su ugovorne strane kod ovog ugovora krcatelj i vozar, ali o tome će biti više rečeno u vezi sa regulisanjem vozareve odgovornosti.

III BRODARSKI UGOVOR NA PUTOVANJE (VOYAGE CHARTER)

1. Uopšte o pojmu i osobinama voyage charter-a

Karakteristika ove vrste ugovora sastoji se u činjenici da se njime, po pravilu, ugovora prevoz tzv. rasutih tereta (BULCK CARGO) cjelim brodom, mada postoji mogućnost da se ugovori na putovanje sklapaju i za prevoz srazmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom (tzv. *space charter*), dakle, krcanjem tereta različitih vlasnika u pojedinim skladištima broda. Kod ovoga ugovora osnovna obaveza sastoji se u činjenici da se teret (po pravilu terete za cijeli brod – *full and complete cargo*) treba da preveze na određenoj relaciji, dakle, da se izvrši određeno putovanje. Otuda i naziv samoga ugovora. Ugovor zadržava istovjetna pravna obilježja ukoliko se zaključi i sa obavezom da se izvrše više uzastopnih, ali tačno određenih putovanja. Ta vrsta ugovora poznata je pod nazivom „ugovor za više putovanja“ (CONCECUTIVE VOYAGE CHARTER).

Čarter ugovor na putovanje je neformalan ugovor sa punom slobodom ugovaranja. Ipak, saglasno odredbama našeg prava, a što nije u skladu sa svjetskom praksom, ugovor za više putovanja mora da se zaključi u pismenoj formi pod pretnjom ništavosti.

Bitnim elementima ovog ugovora smatraju se teret koji treba da se preveze, brod kojim treba prevoz da se izvrši i relacija na kojoj se prevoz vrši. Sva tri elementa treba da budu dovoljno precizno određena kako bi mogao ugovor da se zaključi i izvrši. Teret (roba) koja je predmet prevoza treba da bude označen po vrsti i količini. Ovo je značajno, jer tome treba da odgovaraju i karakteristike, odnosno mogućnosti broda. Brod se, po pravilu, određuje poimenično mada je, sem ako nije isključeno, dozvoljeno da se ugovoreni brod zamijeni drugim brodom istih svojstava. U našem pravu za zamjenu poimenično ugovorenog broda traži se pristanak naručioca. Konačno, relacija na kojoj će se prevoz izvršiti određuje se ugovaranjem ukrcajne i iskrcajne luke. Luka se najčešće određuje poimenično ali se primaocu ostavlja mogućnost da je i kasnije odredi. U takvim situacijama smatra se da je ugovoreno putovanje dovoljno određeno ukoliko je prilikom zaključenja ugovora određeno geografsko područje u kome će se kasnije odrediti – nominovati luka u kojoj će ukrcaj – iskrcaj tereta biti izvršen, a isti rezultat može da se postigne i nominovanjem nekoliko luka od kojih će se kasnije izvršiti izbor (RANGE OF PORTS).

Treba naglasiti da je čarter ugovor na putovanje, uz linijski ugovor o prevozu, koji smo već obradili, čisti ugovor o prevozu tereta morem. Tim ugovorima u novije vrijeme priključuje se i CoA ugovor kao ugovor čija je isključiva namjena izvršenja prevoza tereta morem i koji je također dobio svoje odgovarajuće standardne forme na kojima se njegovo zaključenje vrši.

Čarter ugovor na putovanje je forma ugovora u slobodnoj plovidbi koja se upotrebljava kod svih vrsta rasutih tereta, a to su u pomorskoj trgovini najznačajniji prevozi tereta morem. Tu se radi o prevozu svih vrsta ruda, žitarica, fosfata, uglja, drva, cementa, itd.

U svjetskim razmjerama kada se vrši uporedjenje izmedju prevoza rasutih tereta, koji se vrše, po pravilu, u slobodnoj plovidbi i komandnih tereta koji se vrše u linijskoj plovidbi, onda na rasute terete otpada 70% prekomorske trgovine, a na komadne 30%.

Zbog raznovrsnosti tereta koji se prevoze i specifičnosti u vezi sa prevozom pojedinih vrsta rasutih tereta, te specifičnosti plovidbe na pojedinim relacijama, u svjetskoj poslovnoj praksi izradjen je veliki broj formulara koji se upotrebljavaju za pojedine vrste takvih prevoza.

Postoje više raznih formulara za prevoz uglja, drva, žitarica, ruda, cementa, itd. Smatra se da je svjetska trgovačko-pomorska praksa stvorila preko 100 formulara čarter ugovora na putovanje.

Ipak, osnovnom standardnom formom ovog ugovora smatra se Uniform General Charter (GENCON). To je čarter ugovor opšteg tipa koji je donijet za prevoz svih vrsta tereta u slobodnoj plovidbi, a za koje terete ne postoje specijalne forme ugovora. Klauzule ovih ugovora sadrže cjelokupnu materiju pravno relevantnu za ovu vrstu pomorskog prevoza. Takve odredbe sadrži i naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, ali u osnovi se radi o dispozitivnim pravnim normama, što znači da do njihove primjene dolazi samo u onim slučajevima kada u ugovorima medju strankama materija nije uopšte regulisana ili nije na drugi način regulisana.

2.Odredjivanje broda

Već je rečeno da je kod zaključivanja čarter ugovora na putovanje uobičajeno da se poimenično ugovara brod. Zatim, ukazano je na mogućnost zamenjenjivosti broda i pod kojim uslovima se to može činiti. Detaljno nabranje karakteristika broda koji je predmet ugovora obično se ne vrši kod čartera na putovanje. Sa stanovišta ovog ugovora od značaja je da brodovlasnik-brodar mora da da brod sposoban za plovidbu, dakle, ispravan u svakom pogledu i također od

značaja je da se naznači ukrcajni kapacitet tog broda, odnosno njegova nosivost (*deadweight*). Ova odredjenja po pravilu, se smatraju dovoljnim. Rizik izvršenja ugovora i troškovi u vezi sa njegovim izvršenjem idu potpuno na teret brodovlasnika, pa zbog toga druga strana – naručilac nije posebno zainteresovan za neke osobine broda, kao što je npr. njegova brzina i sl., jer nedostaci takve prirode idu na teret brodovlasnika. Što se tiče nosivosti broda on se, po pravilu, ugovora sa mogućnošću odstupanja od nosivosti koja je ugovorena. Zbog toga ugovorena nosivost uvijek je praćena rečju „*about*“ (oko). Naš Zakon, ukoliko nije ništa drugo ugovoreno, predviđa da to odstupanje može da bude do 5%.

3.Ugovaranje ukrcajno-iskrcajne luke

Videli smo da kako ukrcajna, tako i iskrcajna luka, odnosno luke, mogu da budu poimenično odredjene, ali takodje da je sa stanovišta valjanosti ugovora dovoljno i ako su one samo odredive, odnosno ukoliko se do početka izvršenja ugovora blagovremeno odrede.

Drugi važan momenat u vezi, kako sa ukrcajnom tako i iskrcajnom lukom, jeste da to moraju da budu tzv. sigurne luke. Brod se ne može poslati u nesigurnu luku, niti je zapovjednik broda dužan da u takvu luku prosljedi. Pod sigurnom lukom podrazumijeva se luka koja je sigurna u navigacionom, političkom i zdravstvenom pogledu.

Luka je sigurna u navigacionom pogledu ukoliko je zaštićena od dejstva nevremena i ima dovoljan gaz za brodove odredjene veličine. S obzirom da je u svijetu ne rijetka pojava da su pojedine luke plitke, te da brodovi ne mogu ući bez rizika da se nasuču, u čarter partijama, pa tako i u Gencon-u postoji klauzula „*as near thereto as she may get safely and allways lie afloat*“ (tako blizu dokle brod može da dodje sigurno i da uvijek bude u plutajućem stanju). Ova klauzula pribavlja pravo brodovlasniku da izvršava uredno svoju obavezu o dolasku u odredjenu luku bez obaveze da u istu i pristane – ukoliko za takvo pristajanje u luci ne postoji dovoljna dubina. U tom slučaju brod će doći do pozicije u kojoj uvijek može da bude u plutajućem stanju, a ukrcaj ili iskrcaj vrši će se pomoću pomoćnih brodica, tzv. maona i što je vrlo važno, troškovi korišćenja takvih maona idu na teret krcatelja, odnosno primaoca tereta.

Politička sigurnost luke u prvom redu podrazumijeva da luka nije zahvaćena ratom ili štrajkom, ali i svi drugi nemiri, neredi, kao i politički događaji koji mogu da ugroze sigurnost broda i tereta takvu luku čine nesigurnom.

Zdravstvena sigurnost podrazumijeva da odredjena luka nije zahvaćena epidemijom zaraznih bolest,tzv. karantinske bolesti.

4. Dolazak broda u luku

U vezi sa izvršenjem ugovora uvijek se postavlja pitanje blagovremenog dolaska broda u luku. Vrijeme dolaska broda u luku ugovara se na način što se u samom ugovoru o prevozu naznačava očekivano vrijeme kada će brod biti spreman da krca. Predvidja se određeni dan odnosno datum u vezi sa time, ali pod naznakom „*about*“ (oko). To znači da u tom pogledu brod ima mogućnosti da koristi jedno određeno rastegljivo vrijeme. Prema Genconu, to je vrijeme od 10 dana nakon očekivanog vremena dolaska broda. Međutim, potrebno je da se pravna situacija učini izvjesnom, pa zbog toga taj ugovor sadrži još jednu važnu klauzulu, a to je tzv. „brisočna klauzula“ (*Cancelling Clause*). Saglasno ovoj klauzuli ukoliko brod ne može da bude spreman da krca ni u roku od narednih 10 dana naručilac ima pravo da otkáže (briše) taj brod. Pravne posljedice takvog otkaza su potpune i ugovor medju strankama prestaje da postoji. Ipak, klauzula je specifična i ona, sem učinka brisanja ugovora, ne daje nikakvo dodatno pravo, kao npr. na obeštećenje i sl. Radi pravne i poslovne sigurnosti da se brod ne bi držao u neizvjesnosti da li će biti koncelovan ili ne, klauzula nalaže obavezu naručiocu da se o tome, da li će koristiti to svoje pravo izjasni u roku od 48 sati prije isteka roka, poslije koga stiče pravo da kanceluje ugovoreni brod. Ovim pravom naručilac će se, po pravilu, koristiti ukoliko su u medjuvremenu vozarine u padu, pa nakon kancelovanja on može isti ili sličan brod da ugovori pod povoljnijim uslovima. Naravno, ukoliko vozarine rastu on nema poslovni interes da brod kanceluje, a brod sa svoje strane, bez obzira na njegovo kašnjenje dužan je da proslijedi i da dodje u luku ukrcaja, ako ga u medjuvremenu naručilac ne otkáže.

Kada brod dodje u luku i kada je spreman da otpočne sa ukrcanjem tereta on je dužan da naručiocu, odnosno njegovom agentu da obavijest o toj spremnosti. Ta obavijest naziva se „pismo spremnosti“. Pismo spremnosti zapovjednik može da preda nakon što je od lučkih vlasti dobio slobodan saobraćaj. Dobijanje slobodnog saobraćaja pretpostavlja da su obavljene sve formalnosti sa lučkim vlastima, carinske, policijske i zdravstvene prirode, tako da nema smetnji da brod, odnosno njegova posada može da komunicira sa obalom. Međutim, da bi moglo da se da uredno pismo spremnosti potrebno je da je brod došao u luku na mjesto kako je to određeno saglasno ugovoru, te da su brodska skladišta čista i uredna i osposobljena za prevoz ugovorenog tereta. Da li je brod uredno došao u luku saglasno ugovoru i eventualno na mjesto gdje treba da vrši ukrcaj tereta pravno je pitanje koje zavisi od toga kakve su o tome odredbe samoga ugovora. Pri tome, treba znati da kod ugovora na putovanje u slobodnoj plovidbi mjesto na koje treba brod da pristane određuje naručilac, odnosno krcatelj tereta. Suprotno, kao što je rečeno, u linijskoj plovidbi to mjesto obezbjedjuje i određuje brodovlasnik, odnosno njegov agent.

U pogledu ispunjenja obaveze urednog dolaska broda u luku postoje dvije vrste čarter partija. Postoji tzv. „port“ (lučka) čarter partija, „berth“ (gat) čarter partija. Kod prve vrste saglasno međunarodnoj poslovnoj praksi i jednoj vrlo značajnoj presudi Vrhovnog suda Engleske, smatra se da je brod došao u luku sa stanovišta prava da da' pismo spremnosti onda ako je uplovio u tzv. komercijalno područje luke. Saglasno našem Zakonu kod „port“ čarter partije smatra se da je brod došao na vrijeme ako je u roku došao na jedno od lučkih sidrišta. Kod „berth“ čarter partije brod je ispunio svoju obavezu dolaska na vrijeme tek onda ako je pristao na mjesto koje mu je odredio naručilac, dakle, ako je pristao na određeni „gat“ odnosno „dok“. Ova dva načina ugovaranja značajna su sa stanovišta na čiji rizik i trošak ide tzv. čekanje na turnus, odnosno na red ulaska brodova u luku i pristajanja na pojedine lučke gatove. Ako se radi o „port“ čarter partiji onda brod odmah po dolasku u luku ima pravo da da' pismo spremnosti sa učinkom da od tog momenta počinju da teku ugovorene stojnice, i izgubljeno vrijeme u čekanju na turnus, ide na štetu naručioca, odnosno krcatelja. Ukoliko se radi o „berth“ čarter partiji, onda se brod takodje smatra da je došao u luku u smislu ispunjenja obaveze da ne bi bio kancelovan, ako je uplovio u komercijalno lučko područje na vrijeme, ali čekanje na turnus ide na njegovu štetu, jer pismo spremnosti ne može da da prije nego što pristane uz gat, koji mu je određen za krcanje ili iskrcavanje.

5. Stojnice i prekostojnice

Stojnice su vrijeme koje se saglasno ugovoru o prevozu daje krcatelju da može da ukrca teret, a primaocu da može da ga iskrca. Prekostoynice, opet, su jedno dodatno vrijeme koje se odobrava zakonom, ugovorom ili običajima luke da se teret ukrca i nakon isteka stojnica. Razlika između ova dva vremenska roka koja se daju za ukrcaj, odnosno iskrcaj tereta sastoji se u tome što je vrijeme stojnica uključeno u vozarinu i zbog toga se ono posebno ne plaća, a prekostoynice su vrijeme za ukrcaj tereta koje se daje uz naknadu, odnosno uz ugovoreno plaćanje.

Postoje razni načini ugovaranja stojnica. Za slučaj nepostojanja ugovornih odredbi naše pravo predviđa obračun stojnicu po radnim danima i djelovima radnog dana, pri čemu se u jedan radni dan računaju 24 tekuća sata. Ukrcaj ili iskrcaj vrši se, opet, u skladu sa radnim vremenom luke u pitanju.

Stojnice se mogu ugovoriti po tekućim danima (*running days*) sa izuzetkom praznika, subota i nedelja. Ugovoranje se može vršiti i po radnim danima (*working days*), što opet u sebi podrazumijeva isključenje praznika, subota i nedelja. Stojnice se ugovaraju i po tzv. „pogodnim radnim danima“ (*weather working days*), što podrazumijeva priznavanje u stojnice samo onog vremena u koje se je moglo stvarno raditi.

Iz stojnica se isključuju svi zastoji do kojih je došlo npr. uslijed kiše ili drugih smetnji na strani krcatelja (prekid stojnica). Jedino se ne računaju u prekide smetnje na strani broda. Pod praznicima podrazumijevaju se državni i lokalni praznici u luci ukrcaja, odnosno iskrcaja. Tako, npr. u arapskim zemljama i Izraelu ne radi se i petkom i sl. Ugovaranje stojnica se vrši i tako da su državni i lokalni praznici i subote i nedelje isključene iz stojnica, ali samo ako se tim danima nije radilo. Ukoliko se radilo oni se obračunavaju u vrijeme stojnica. Radno vrijeme računa se prema radnom vremenu luke u pitanju.

Konačno, stojnice se mogu ugovoriti i na način da se ugovara jedno jedinstveno vrijeme, kako za stojnice u luci ukrcaja, tako i za one u luci iskrcaja, pa se onda upotrebno vrijeme prebija. Naime, ako su takve stojnice iznosile 15 dana, a u luci ukrcaja je potrošeno 10 dana, onda za iskrcaj preostaje još 5 dana i nakon toga brod ulazi u prekostojnice. Takve stojnice nazivaju se „reverzibilne stojnice“.

Postoji i drugi način računanja stojnica i on je takodje dosta čest, a to je da se stojnice odredjuju saglasno ukrcajnom kapacitetu broda, po dnevnim normama krcanja koje važe u određenoj luci, a koje su potrebne za ukrcaj najvećeg skladišta broda. Nakon isteka tako obračunatog vremena brod bi ulazio u prekostojnice.

Na prekostojnice (*demurrage*) ima se pravo, sem ukoliko nisu ugovorom isključene. One se plaćaju prema ugovorenom iznosu po tekućim danima i za svaki dan unaprijed, s tim što brod ima pravo da otplovi sa ukranim teretom ukoliko mu se prekostojnice ne plaćaju uredno dan za danom. Kod prekostojnica nema nikakvih prekida u računanju, niti zbog nedelja i praznika, ili pak, zbog lošeg vremena.

Naš zakonodavac pored prekostojnica poznaje i tzv. vanredne prekostojnice. Koliko je nama poznato takve prekostojnice poznaje još samo italijansko pravo.

Saglasno toj zakonskoj odredbi brodar je dužan da bez obzira na istek stojnica i prekostojnica, ukoliko ih je bilo, da u svakom slučaju ukrca onaj teret koji je u medjuvremenu, dovezen pod bok broda, pa tek onda stiče pravo da isplovi. Vanredne prekostojnice prema tome su obavezne po samom Zakonu, a plaćaju se u dvostrukom iznosu u odnosu na prekostojnice.

Brodovlasnik je zainteresovan da krcatelj što brže obavlja ukrcajne operacije, a isto tako i primalac iskrcajne, jer to za njega znači uštedu u vremenu i bržu mogućnost ponovnog nudjenja broda za zaposlenje. Zbog toga, po pravilu, kad-god je u čarter ugovorima na putovanje predviđena naknada za prekostojnice

predvidja se i odredjena naknada za tzv. „uštedjeno vrijeme“ (*despatch money*), i ta naknada obično iznosi polovinu nanknade predviđene za prekostojnice i plaća se za svaki uštedjeni dan, odnosno srazmjerni dio dana, vremena stojnica.

6. Troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta

Kod čartera na putovanje uobičajeno troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta nisu uključeni u vozarinu, već se posebno plaćaju i terete krcatelja, odnosno primaoca. To se postiže unošenjem tzv. „F.I.O.“ klauzule u ovaj ugovor. Značaj ove klauzule za brodarski ugovor na putovanje je toliki da je uključivanje ove klauzule u ugovor istaknuto u samom zaglavlju drugog djela „GENCON“ ugovora, koje prethodi nabranju ugovornih klauzula. F.I.O. klauzula je skraćenica od engleskog izraza „*Free In and Out*“, (u slobodnom prevodu: slobodno kod ukrcaja i iskrcaja) što znači da te troškove ne snosi brodovlasnik već naručilac, odnosno krcatelj i primalac tereta. Pored čistih troškova ukrcaja i iskrcaja tereta postoje i troškovi slaganja tereta, kada se radi o komadnom teretu ili troškovi poravnanja, odnosno tzv. „trimovanja“ tereta, kada se radi o rasutom teretu. Obaveza pravilnog slaganja, odnosno poravnanja tereta je obaveza koje se brodar, kao stručno lice za taj posao nikako ne može da oslobodi. On je uvijek odgovoran za pravilno slaganje, odnosno trimovanje i dužan je da nadoknadi sve štete koje otuda nastanu. Ako se ništa posebno ne ugovori, onda on snosi i troškove slaganja, odnosno trimovanja. Ipak, nijesu rijetke situacije kada ugovor predvidja da i ove troškove snosi naručilac. U takvoj situaciji, ako se radi o teretu koji se slaže, u upotrebi je klauzula F.I.O.S. (*Free In and Out Stowed*), a kada se radi o teretu koji se ravna klauzula F.I.O.T. (*Free In and Out Trimmed*).

Pored prednjih klauzula kojima se regulišu samo troškovi ukrcajno-iskrcajnih operacija, kod ukrcaja i iskrcaja tzv. „teških“ tereta (teškim teretima smatraju se svi tereti preko 2.000 kg.) u redovnoj je upotrebi (*Heavy Lift Clause*) klauzula o teškim teretima. Unošenjem ove klauzule u ugovor o prevozu reguliše se, kako snošenje troškova za ukrcaj i iskrcaj teških tereta, tako i snošenje rizika za eventualno oštećenje ili uništenje teških tereta u toku ukrcajno-iskrcajnih operacija. Saglasno ovoj klauzuli brodar prima teret i za njega snosi rizik od momenta kada teret bude položen u brodsko skladište. Do tada i troškove i rizik snosi krcatelj. Obrnuta je situacija u luci iskrcaja. Od momenta kada lučke ili eventualno brodske dizalice zahvate teški teret u brodom skladištu, prestaje brodareva odgovornost u vezi sa tim teretom i cjelokupni iskrcaj vrši se, kako na rizik, tako i na trošak primaoca.

Rečeno je da formular Gencon čarter partije počiva, što se tiče ukrcajno-iskrcajnih troškova na F.I.O. principu kao osnovnom. Pa, ipak, u svojoj klauzuli br. 5. o regulisanju ukrcajno-iskrcajnih troškova taj formular nudi i regulisanje tih troškova saglasno tzv. „*Groos Terms*“ koji je izraz adekvatan izrau „*Linear*

Term“ kod linijskih prevoza. Iz sadržine uslova koji se nude u tom dijelu klauzule vidljivo je da se tu ukrcajno-iskrcjani troškovi regulišu na način da ih snosi brodar, što je inače uobičajeno za linijske brodove. Normalno je da se ovakvo regulisanje ukrcajno-iskrcajnih troškova kod ugovora o slobodnoj plovidbi na putovanje vrši rijetko, ali i nije nemoguće s obzirom da ne treba smetnuti s uma da je Gencon formularni ugovor za sve vrste tereta koji se prevoze u slobodnoj plovidbi, uključujući i komadni teret. Komadni teret opet najčešće se prevoze kao linijski teret i u vezi sa takvim prevozom redovno se izdaju – teretnice. Prema tome, brod koji je zaključen da vrši jedno ili više putovanja po Gencon ugovoru i da pri tome prevozi komadni teret nije isključeno da preuzme obavezu da troškove ukrcaja i iskrcaja takvog tereta snosi po linijskim uslovima.

7. Osposobljavanje broda za izvršenje putovanja

Opštu sposobnost broda za plovidbu u smislu konstrukcije i tehničke osposobljenosti za bezbjednu plovidbu i kvalifikovane posade koju treba da ima svaki brod, obradili smo naprijed u okviru izlaganja o brodu kao objektu pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe.²⁴

Medjutim, brod mora da bude osposobljen i za izvršenje ugovorenog putovanja. U pomorskom pravu ova obaveza nametnuta je pomorskom vozaaru (brodaru našeg prava) Medjunarodnom konvencijom o izjednačenju nekih pravila u materiji teretnice iz 1924.godine. Saglasno čl. 3. tač. 1. Konvencije vozar je dužan da prije i na početku putovanja (*before and at the beginning of the voyage*) uloži dužnu pažnju (*due diligence*) da brod osposobi za plovidbu, primjereno ga opremi, popuni posadom i snabdje zaliham, osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjače i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njenog preuzimanja, prevoza i očuvanja.

Izraz „prije i na početku putovanja“ označava obavezu, ali i pravo vozara da brod osposobljava za izvršenje određenog putovanja po stupnjevima, već je rečeno da skladišta moraju prva da budu spremna, sve dok ne krene na izvršenje putovanja, ali da u momentu isplovljenja mora u cjelini da bude sposoban za izvršenje ugovorenog putovanja, kako u navigacionom pogledu, tehnički sposoban sa kvalifikovanom i dovoljnom posadom, snabdjeven gorivom, mazivom i svim vrstama potrebnih zaliha, što je sve obuhvaćeno osnovnim pojmom „*seawortheness*“, ali i sposoban da ugovoreni teret uredno preveze, očuva ga u toku putovanja i u stanju u kome ga je primio preda primaocu na odredištu – „*cargowortheness*“.

Osposobljavanje vozar mora da izvrši dužnom pažnjom, pa ako i pored upotrebe tog stepena pažnje brod u nečemu ostane nesposoban, vozar za takav

²⁴ Vidi naprijed str.22

propust neće odgovarati. Dakle, radi se o relativnoj, a ne apsolutnoj obavezi vozača. Konačno, još dvije stvari su bitne kada se radi o izvršenju određenog putovanja, kako kod prevoza u linijskoj plovidbi, tako i kod ugovora na putovanje. Prvo, brod mora da bude osposobljen dužnom pažnjom na početku putovanja i za kasnije, u toku putovanja, nastalu nesposobnost vozača ne odgovara, i drugo, ako se putovanje sastoji iz više faza (pristajanje u više luka, što je redovno u linijskoj plovidbi), onda obaveza osposobljavanja broda postoji za svaku fazu putovanja posebno.

Naš Zakon umjesto konvencijskog izraza „prije i na početku putovanja“ upotrebljava izraz „na vrijeme“, a umjesto izraza „dužna pažnja“, izraz „pažnja urednog broda“. U našoj teoriji i sudskoj praksi nesporno je da ovi izrazi imaju isto značenje kao i upotrebljeni izrazi u Konvenciji.

U unutrašnjoj plovidbi brod u toku cijelog trajanja ugovora mora da bude sposoban za plovidbu, a ista obaveza u pomorskom pravu postoji kod ugovora o tajm čarteru, a brodovi država koje primjenjuju Antverpenska pravila, imaju istu obavezu i u redovnom pomorskom prevozu.

8. Izvršenje putovanja (pravo na devijaciju)

Naše pravo, a tako i pravo drugih država kao npr. Opšte pomorsko pravo Engleske (*common law*) određuje da je brodar dužan da putovanje izvrši u ugovorenom roku, a ako taj rok nije određen, onda u primjerenom roku.

Medjutim, izvršenje putovanja kod ugovora o čarteru broda na putovanje u pomorskoj praksi je obaveza, ali ujedno na izvjestan način i pravo brodovlasnika. Zbog toga brodovlasnik sebi kroz klauzulu o pravu na devijaciju (*Deviation Clause*) pribavlja potpunu slobodu izvršenja putovanja, pa se u klauzuli kaže da brod ima pravo da pristaje u svaku i sve luke u bilo kom redu, za bilo koju potrebu, da plovi bez pilota, da tegli i da pruža pomoć brodovima u bilo kojoj situaciji i, takodje, da vrši devijaciju u cilju spašavanja života i imovine na moru. Od svih ovih prava koja brodovlasnik kroz ovu klauzulu nastoji sebi da pribavi jedino pravo koje mu se ne može nikako osporiti, jeste pravo da skreće sa ugovorenog puta u cilju spašavanja ljudskih života i imovine na moru. Sva ostala prava, iako klauzulom predviđena, u određenim situacijama mogu biti osporena od strane druge ugovorne strane. Različite mogu da budu okolnosti koje će govoriti u prilog obaveze brodovlasnika da putovanje izvrši bez zadržavanja i nepotrebnog skretanja sa ugovorenog puta, kao što su vrsta tereta koji se prevozi, njegova eventualna kvarljivost, tržište na koje treba na vrijeme stići, itd. Zbog toga su navedenu klauzulu sudovi, posebno u Engleskoj, restriktivno tumačili i moguće pravo na skretanje u pojedine luke, tumačili uvijek u okviru ugovorenog ili uobičajenog prevoznog puta, ali nikako i izvan njega.

9. Vozarina

Za razliku od vozarine kod linijskih prevoza koja je utvrđena tarifom linijskih brodara, vozarina u slobodnom prevozu kod čarter ugovora na putovanje redovno se utvrđuje ugovorom.

Postoje u osnovi dva načina određivanja vozarine, i to: vozarina se može ugovoriti paušalno, ili po jedinici tereta. Paušalna vozarina (*lumsun freight*) je ona vozarina kod koje je iznos utvrđen bez obzira na količinu, jeru i težinu tereta. Ona se računa po jedinici broskog prostora koji je naručiocu stavljen na raspolaganje i takvom ugovaranju najčešće se pribegava kada naručilac ne zna, ili ne može, unaprijed da utvrdi približnu težinu i zapreminu tereta koji namerava da krca.

Vozarina po jedinici tereta može da se ugovori tako što će se uzeti bilo težinska ili prostorna jedinica, a izuzeteno, vozarina se može odrediti i po komadu. Da bi vozarina bila utvrđena dovoljno je da se naznači vozarinski stav koji se plaća po izabranoj jedinici tereta, npr. po težinskoj toni, kubnom mestu i sl., pa se onda na toj osnovi izračunava cjelokupna vozarina.

Kada je vozarina ugovorena paušalno ili po jedinici tereta, ali tako da se ima krcati teret za cijeli brod (full and complete cargo) onda brodar, ukoliko nije ispunio kapacitet broda, nema pravo da krca drugi teret bez saglasnosti naručioca, ali ima pravo da naplatai razliku vozarine za neiskorišćeni dio broskog prostora, i takva vozarina naziva se „mrtva vozarina“ (dead freight).

Kod čartera na putovanje vozarina se plaća u gotovini bez ikakvih odbitaka prilikom predaje tereta primaocu, a ukoliko se radi o različitim valutama prema važećem kursu na dan plaćanja. Isto tako, ukoliko je to potrebno daje se pravo zapovjedniku broda da traži isplatu vozarine u ratama, za predatu svaku pojedinačnu isporuku, odnosno dio tereta. S obzirom na činjenicu da se vozarina plaća na odredištu ugovor predvidja određenu akontaciju u gotovom novcu koja se brodu isplaćuje u luci ukrcaja, a sa ciljem da se pokriju uobičajeni troškovi u toj luci.

Ovakvu pravnu situaciju sa plaćanjem vozarine imamo pod uslovom da se za teret koji se prevozi ne izdaje teretnica, odnosno više teretnica, a što je skoro gotovo redovna praksa. Kada dolazi do izdavanja teretenice onda se plaćanje vozarine za svaki dio tereta ili, eventualno za cjelokupno ukrcani teret, vrši na bazi izdate teretnice. Sve teretnice, opet sa svoje strane, u sebi sadrže klauzulu o plaćanju vozarine unaprijed, i to po principu da je vozarina zaradjena, bez obzira na to da li će teret kasnije biti izgubljen ili ne. O toj klauzuli već smo govorili kod

ugovora o linijskom prevozu i ona je u svemu važeća i kod ugovora na putovanje kada je izdata teretnica. Tako dolazimo u situaciju da se i kod ove vrste prevoza vozarina plaća unaprijed kao kod linijskog. Kada se nakon zaključene charter partije na putovanje izda više teretnica za više partija tereta može da dodje do nesaglasnosti između vozarine koja je ugovorena po charter partiji i zbira vozarina koje se imaju platiti po svim izdatim tereticama. Da bi se ove neugodnosti izbjegle Gencon charter partija u klauzuli br. 9, predviđa pravo zapovjednika broda da potpisuje teretnice sa naznačenim vozarinskim ratama u njima bez uticaja na vozarinsku ratu koja je utvrđena u charter partiji. Iz ovoga, opet saglasno navedenoj klauzuli, proističe pravo brodara da ukoliko je zbir vozarina po svim izdatim tereticama manji od vozarine koja je utvrđena u charter partiji, da odnosne teretnice ne izda sve dok mu krcatelji ne plate unaprijed razliku koja se je pojavila.

10. Privilegije na ukrcanim stvarima

Saglasno pravu mnogih država, tako i naše pravo, daje pravo brodaru, ali i odredjenom krugu drugih povjerilaca pruža zaštitu putem ustanovljavanja zakonskog založnog prava (privilegija) da se za svoja potraživanja mogu namiriti ispred drugih povjerilaca.

Naš ZPUP privilegije na ukrcanim stvarima dijeli u tri reda međusobnog prvenstva među privilegijama, i to:

1. u prvi red privilegija spadaju potraživanja za sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih povjerilaca u postupku izvršenja ili obezbjedjenja vezano za čuvanje robe (stvari) i njenu prodaju, kao i troškovi čuvanja i nadzora nad robom od momenta dolaska broda u poslednju luku;
2. drugi red čine potraživanja nagrade za spasavanje i doprinosa koji se duguju za zajedničku havariju; i
3. u trećem redu su potraživanja iz ugovora o prevozu i potraživanja izdataka za uskladištenje robe koja je predmet prevoza.

Medjusobni red prvenstva naplate među pojedinim redovima i u okviru jednog reda istovjetan je kao kod privilegija na brodu.

Činjenica što zakonodavac propisuje određena potraživanja kao privilegovana ne utiče na pravo zadržavanja (retencije) koje vozar, pa i skladištar, može da vrši nad robom koja je u njihovom posjedu, ali tu treba znati da privilegije imaju prvenstvo nad retencijom i, što je vrlo značajno, pravo zadržavanja može se vršiti samo dok se stvari nalaze u posjedu (državini) strane koja se njime koristi, dok privilegije djeluju i kada su stvari (roba koja se je

prevozila) izašle iz detencije povjerioca privilegovanog potraživanja, u čemu se u teoriji vidi stvarnopravni karakter ovog privilegija.

Zakon određuje i prestanak privilegija na ukrcanim stvarima:

1. prestankom potraživanja obezbjedjenog zakonskim založnim pravom;
2. prodajom stvari u izvršenom ili stečajnom postupku;
3. ako povjerilac ne zatraži izdavanje privremene mjere kod nadležnog suda u roku od 15 dana od dana kada su stvari iskrcane;
4. ako su i prije isteka roka iz tačke 3. stvari na zakonit način prešle u ruke trećih lica koja ih ne drže u ime dužnika; i
5. proglašenjem stvari pomorskim plenom ili ratnim plenom na moru.

11. Odgovornost za teret kod ugovora na putovanje

Po načelima opšteg pomorskog prava brodovlasnik u ulovzi vozara za uredno izvršenje prevoza stvari morem, njihovo čuvanje i sl, snosi tzv. „apsolutnu odgovornost“. Ta apsolutna odgovornost, u prvom redu, podrazumijeva njegovu apsolutnu obavezu da za izvršenje odnosnog ugovora, brod bude sposoban za plovidbu. Kao što je poznato, kasnije je ta apsolutna vozareva odgovornost znatno umanjena, pa vremenom bila i potpuno isključena upravo širokim tumačenjem slobode ugovaranja i unošenjem velikog broja klauzula o isključenju odgovornosti za teret koji je preuzet na prevoz, u sve ugovore o prevozu, uključujući i teretnice. Takvo stanje rezultiralo je kod onih prevoza koji se vrše na osnovu teretnice usvajanje 1924.godine Briselske konvencije o teretnici koja je postavila, i danas, važeće osnovne odgovornosti vozara za teret koji je primio na prevoz, ali samo u slučajevima kada se taj prevoz vrši po teretnici. To podrazumijeva da u domenu slobodnih-čarter prevoza i dalje važi načelo o slobodi ugovaranja.

Koristeći se ovim načelom u Gencon čarter partiji unijeta je klauzula o brodovlasnikovoj odgovornosti za štete i gubitak na tereteu, kao i za štete zbog zakašnjenja prilikom predaje tereta koja se bazira na brodovlasnikovoj dužnoj pažnji da brod osposobi za plovidbu, čime se ovaj dio njegove odgovornosti upodobljava sa odgovornošću vozara kada se prevoz vrši uz izdavanje teretnice. Međutim, njegova odgovornost za sami gubitak ili oštećenje tereta ograničena je samo na nepravilno ili nemarno slaganje tereta, ali ne produžava se i na obavezu čuvanja tereta za vrijeme trajanja putovanja, a što je jedna od osnovnih obaveza vozara saglasno Briselskoj konvenciji. Zbog svega toga, može da se kaže da je brodovlasnikova odgovornost za gubitak ili oštećenje tereta u ovom ugovoru uža i manja nego prema Briselskoj konvenciji. Pri tome, treba imati u vidu još jednu klauzulu iz Gencon čarter partije, a to je klauzula br. 12, o obeštećenju

(*indemnity*) za neizvršenje ugovora, prema kojoj je brodovlasnik iz te činjenice odgovoran za nastalu štetu najviše do iznosa koji ne prelazi ugovorenu vozarinu.

Medjutim, kada za ukrčani teret dolazi do izdavanja teretnice i kada se teretnica preda u treće ruke, dakle, u ruke primaoca koji je različit od naručioca, onda se odgovornost za gubitak, oštećenje i zakašnjenje u vezi sa isporukom tereta ravna prema teretnici, a to znači i prema odredbama Briselske konvencije o teretnici. Teretnice bez razlike sadrže klauzulu na bazi koje sa stanovišta odgovornosti, vožari podliježu primjeni odredaba Briselske konvencije i njenih kasnijih izmjena i dopuna. Ova klauzula poznata je kao vrhovna (*Paramount*) klauzula.

Kada se radi o primjeni našeg prava, režim odgovornosti brodarka za teret onako kako je ustanovljen Briselskom konvencijom, proteže se na sve vrste prevoza, pa dakle, i na prevoze koji se vrše po čarter partijama u slobodnoj plovidbi. Ti naši propisi su prinudne prirode, uostalom, kao što su i propisi Briselske konvencije, i oni se ne mogu isključiti niti mijenjati sporazumom stranaka, tako da, ukoliko dodje do primjene našeg prava, odredbe o odgovornosti brodarka za teret u Gencon čarter partiji, a niti u drugim čarter partijama, ne bi imale pravnu važnost.

12.Predaja tereta primaocu i založno pravo na teretu

Brodovlasnik, odnosno brodarka na odredištu predajte teret primaocu koji je označen u ugovoru, a ako je izdata teretnica onda primaocu koji se uredno legitimiše takvom teretnicom. Ukoliko se na odredištu ne pojavi primalac, onda će brodovlasnik ispuniti svoju obavezu iz ugovora ukoliko terete uredno preda javnom skladištu. Za prava koja brodovlasnik ima prema teretu, za vozarinu, mrtvu vozarinu, prekostojnice i štete zbog zadržavanja broda, on ima založno pravo na teretu, što znači da se za sva ta potraživanja može da namiri prvo, izvršavajući pravo zadržavanja tog tereta (retencije), dok suprotna strana ne izmiri svoje obaveze, a nakon toga i eventualnom prodajom tereta radi namirenja.

13.Druge klauzule u GENCON-y

Pored već nabrojanih i analiziranih klauzula koje čine osnovnu sadržinu ovog ugovora, treba pomenuti da ugovor sadrži još i klauzule o generalnoj havariji, agencijama i provizijama, klauzulu o štrajku, ratu, klauzulu o ledu i o nadležnosti za rješavanje spora – arbitražnu klauzulu.

Klauzula o generalnoj havariji predviđa da ukoliko se u toku izvršenja ugovora dogodi slučaj generalne havarije, da će se ista riješavati saglasno Antverpenskim pravilima (sada su na snazi Pravila iz 2004.godine).

Klauzula o agencijama predviđa pravo brodovlasnika da imenuje svoga brokera ili agenta, kako u luci ukrcaja, tako i u iskrcajnoj luci. Klauzula o provizijama brokera predviđa to pravo i naglašava da se visina provizije treba specificirati u samom ugovoru.

Što se tiče klauzula o štrajku, ratu i ledu, to su specifične klauzule koje predviđaju postupak i prava stranaka u pojedinim vanrednim okolnostima koje, pod određenim uslovima, imaju i karakter više sile. Zbog toga, klauzule u pitanju imaju dvostruki pristup nastaloj situaciji. U prvom redu, ove klauzule daju određena prava ugovornim strankama kako da postupaju kada okolnosti štrajka, rata ili leda otežavaju izvršenje ugovora, a kako u onim slučajevima kada ga onemogućavaju. Po pravilu, u svim slučajevima kada je zbog prednjih okolnosti izvršenje ugovora onemogućeno, ugovor se raskida i stranke više nemaju međusobnih obaveza.

Naravno, bitno se razlikuje situacija ako je do štrajka, ili rata došlo u ukrcajnoj luci. Onda se takva luka smatra nesigurnom lukom, pa brod nije dužan da u takve luke ide i to samo po sebi, po pravilu, dovodi do raskida ugovora. Sasvim je drugačija situacija kada se radi o lukama koje su takodje zahvaćene štrajkom ili ratom, a radi se o iskrcajnim lukama. I u tom slučaju radi se o nesigurnim lukama u koje brod nije dužan da uplovi, ali sada je potrebno da se riješi situacija sa iskrcajem tereta. Dakle, potrebno je da ugovor bude priveden kraju, da bude izvršen. U takvim situacijama prvenstvo odlučivanja ima naručilac, a ako se teretnica nalazi u rukama primaoca, onda primalac. Oni su dužni da izaberu drugu sigurnu luku u koju brod može da uplovi, da tamo iskrca teret i na taj način da se izvrši ugovor o prevozu. Ako brod blagovremeno ne dobije takav nalog od strane imaoca prava, onda on sam ima pravo da odabere luku koju smatra sigurnom i na taj način izvrši ugovor.

Slične odredbe sadrži i generalna klauzula o ledu, mada je situacija sa ledom unekoliko drugačija, pošto su u pomorstvu unaprijed poznate sve one luke koje su u pojedinim djelovima godine, a neke i permanentno ugrožene od leda. U takve luke mogu da se šalju brodovi specijalno ojačani za takvu plovidbu i onda se na njih u svemu ne primenjuje klauzula o ledu. Medjutim, za brodove u redovnoj plovidbi, led čini određenu luku nesigurnom i, zapovjednik broda ima pravo da izbjegava te luke. Tu on ima široka ovlašćenja saglasno pomenutoj klauzuli. Može uopšte da ne uplovi u takvu luku. Ako uplovi, a postoji opasnost da bude zarobljen od leda, može odmah da isplovi bez ikakvog tereta, ili samo sa ukrcanim djelom tereta i to njegovo pravo se odnosi istovjetno, kako na ukrcajnu, tako i na iskrcajnu luku. Što se tiče konačnog izvršenja ugovora situacija je

istovjetna kao i u prethodnim slučajevima. Naime, brod će zatražiti da mu bude određena luka sigurna za iskrcaj, a ukoliko primalac takvu luku ne odredi, zapovjednik će sam izabrati sigurnu luku i u njoj iskrcati teret.

Klauzula o arbitraži redovno predviđa povjeravanje eventualnog spora pomorskoj arbitraži u Londu, ili Njujorku, ali stranke mogu da izaberu i bilo koju drugu arbitražu, a čija će odluka biti konačna za strane u sporu.

14. Prestanak ugovora

Formular Gencon-a ne predviđa druge slučajeve prestanka ugovora sem onih koji mogu proisteći nastankom okolnosti predviđenih u klauzulama o štrajku, ratu i ledu. Takođe, formular ugovora predviđa i brisovnu klauzulu kao mogućnost kancelovanja ugovora zbog neblagovremenog dolaska. Klauzula br. 11, o obeštećenju govori o neizvršenju ugovora u cjelini, i štetu za takvo neizvršenje ograničava na visinu vozarine.

Sve napred iznijeto ukazuje da se slučajevi prestanka ugovora imaju rješavati u načelu, i tako je u većini zemalja svijeta, saglasno opštim propisima o prestanku ugovora.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sa svoje strane sadrži dosta precizne norme o prestanku ugovora o prevozu stvari. Osnovni uslov za trajan prestanak ugovora je njegovo trajno onemogućenje djelovanjem više sile. Takođe, ugovor može prestati i ako djelovanje više sile onemogućava izvršenje ugovora za duže vrijeme ili je neizvjesno koliko će to djelovanje da traje. Zakon dalje predviđa pravo na obeštećenje stranke koja nije kriva za neizvršenje, zatim, pravo brodara na naknadu troškova u vezi sa iskrcavanjem tereta, itd.

Pored prestanka ugovora uslijed djelovanja više sile, naš Zakon predviđa i pravo stranaka da odustanu od ugovora, pa ističe da svaka strana ima pravo da odustane od ugovora kada bi mogla da bude ugrožena bezbjednost broda, posade ili tereta zbog djelovanja više sile ili druge okolnosti koja se ne može otkloniti ili spriječiti i koja se u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla da predvidi, a koje bi okolnosti trajale duže vremena ili je neizvjesno koliko će trajati.

Posebno se ističe da onemogućavanje izvršenja ugovora samo na kraće vrijeme ne daje pravo ugovornim stranama na odustanak.

Dalje, kod brodarskog ugovora cijelim brodom u pomorskoj plovidbi, a to je upravo „*Voyage charter*“, naš Zakon daje pravo naručiocu da može da odustane od ugovora do svršetka ukrcaja tereta uz uslov da plati polovinu

ugovorene vozarine, eventualnu naknadu za prekostojnice, ako ih je bilo, i druge troškove koje nijesu uračunati u vozarinu. Zakonodavac čak ističe da se prednje pravo naručioca može primjeniti, i ako je ugovoren prevoz srazmjernim djelom broda, određenim brodskim prostorom ili prevoz pojedinih stvari, pod uslovom da svi naručioci odustanu od ugovora. Na kraju se ističe da svaki naručilac može da odustane od ugovora prije početka ukrcanja, pod uslovom da plati cijelu ugovorenu vozarinu i druge eventualne troškove ako ih je bilo.

Ako je odustajanje od ugovora povezano i sa potrebom iskrcavanja tereta iz broda, onda će se takvo iskrcavanje dozvoliti samo pod uslovom da se može vršiti bez opasnosti za bezbjednost broda i ostalog tereta i pod uslovom da takvo iskrcanje ne dovede do većeg zakašnjenja u odlasku broda.

Kada je u slučajevima odustanja od ugovora izdata teretnica, naručilac može da odustane od ugovora ako vrati brodaru sve primjerke teretnice ili mu pruži obezbjedjenje za štetu koja bi brodaru mogla da nastane zato što mu nisu vraćeni svi primjerci teretnice.

Konačno, ako do završetka ukrcaja zapovjedniku broda nisu predate carinske i druge isprave potrebne za ukrcaj, prevoz i iskrcaj tereta na odredištu zapovjednik ima pravo da iskrca teret, otplovi brodom i zadrži pravo na punu vozarinu i druge troškove.

IV PREVOZNE ISPRAVE U POMORSKOJ PLOVIDBI

Prevozna isprava kod pomorskih prevoza jeste teretnica, a kod prevoza u unutrašnjoj plovidbi tovarni list. U novije vrijeme oba ova dokumenta mogu se izdavati, kako u pomorskoj tako i kod unutrašnje plovidbe, s time što je i dalje kod pomorskih prevoza osnovna prevozna isprava koja je redovno u upotrebi teretnica, a kod prevoza u unutrašnjoj plovidbi tovarni list.

Prevozne isprave u plovidbenom pravu, a u prvom redu teretnica, su dokumenti takvih karakteristika i značaja da zalužuju posebno i vrlo produbljeno proučavanje.

U ovoj knjizi teretnici i tovarnom listu u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi daje se mjesto i značaj prevoznih isprava kako ih reguliše naš ZPUP, i u skladu sa načinom obrade i prostorom koji je posvijećen ostalim pravnim institutima u ovom radu.

1. Teretnica

Teretnica je isprava koja se redovno, a za dugo i isključivo, izdaje u pomorskom prevozu robe, a može se izdavati i u unutrašnjoj plovidbi. Izdavanjem teretnice brodar potvrđuje da je primo na prevoz robu koja je označena u toj ispravi i da se obavezao da tu robu preveze u određenu luku i preda ovlašćenom primaocu.

U našoj pravnoj teoriji za teretnicu se upotrebljava i naziv *konosman*, po francuskom nazivu *connaissance* ili njemačkom *konnossament*, a koji potiče od latinske riječi *cognoscere*, što znači priznavanje, potvrđivanje.²⁵

Naziv teretnica je zakonski termin našeg prava, koji je opet, više u skladu sa engleskim, i u svjetskim razmjerama najšire korišćenim nazivom „*Bill of Lading*“, što u prevodu znači potvrda ukrcaja, a to značenje ima i italijanski naziv „*polizza di carico*“, a koje u svemu treba dati i u stvari ga ima i naš termin – teretnica.

Teretnica se izdaje u postupku ukrcaja tereta na brod, u pravnom smislu kao završni čin izvršenog ukrcaja. Teretnicu sastavlja brodar na osnovu pismenih podataka krcatelja, a postupak izdavanje teretnice sastoji se iz tri faze, koje prate tri odgovarajuća papira poznata kao triptih.

Na zahtjev krcatelja, brodar, odnosno njegov agent na osnovu potvrde ukrcaja izdaje teretnicu, kao ispravu kojom se konačno potvrđuje da je odnosni teret po vrsti i količini ukrcan na brod.

Funkcije teretnice. Teretnica kao osnovna, a često i jedina isprava koja se izdaje u vezi sa robom koja je ukrcana na brod po nepodeljenom shvatanju u svjetskom zakonodavstvu, praksi i teoriji ima tri osnovne funkcije, i to:

a) Teretnica predstavlja ispravu koja je dokaz o postojanju i uslovima ugovora o prevozu, Teretnica kada je izdata u linijskom prevozu sadrži detaljne podatke o uslovima ugovora o prevozu i, kao što je već naprijed rečeno kod pomorsko-vozarskog ugovora, podaci iz teretnice čine sadržinu zaključenog ugovora, i ne mogu se mijenjati s obzirom da se u slučaju linijskog prevoza radi o ugovoru po pristupu. Teretnica se međjutim izdaje i pored toga što je prethodno zaključen broderski ugovor na putovanje, odnosno neki drugi broderski ugovor, pa u tom slučaju teretnica sadrži u biti samo one podatke koji su vezani za teret koji je ukrcan na brod, a što se tiče uslova ugovora o prevozu, po pravilu, se poziva na zaključenu čarter partiju. Naravno, da to ne mora uvijek tako biti, pa može doći do neslaganja između uslova iz ugovora o prevozu i uslova sadržanih

²⁵ Tako u najpotpunijom monografiji kod nas o prevoznim ispravama: Č. Pejović, *Prevozne isprave u pomorskoj plovidbi*, Cetinje, 1992, str. 33; isto M. Trajković, *Pomorsko pravo*, Beograd, 2000, str. 107

u teretnici i, naravno, onda dolazi do spora, ali postoje prihvaćeni načini za njegovo razrešenje. Naime, kroz sudsku praksu, a i u teoriji utvrđeno je kada treba dati prednost uslovima iz ugovora o prevozu, a kada teretnici.

b) Teretnica služi kao potvrda da je teret ukrcan na brod. Ovo je, istorijski posmatrano, izvorna funkcija teretnice. Nakon što je teret primio na prevoz, odnosno ukrcao ga na brod, brodar koji, ako se prevoz vrši samo po teretnici, ima funkciju vozara, na zahtjev krcatelja izdaje teretnicu kojom potvrđuje da je teret opisan u teretnici, primio i ukrcao na brod. U teretnicu se unosi vrsta, količina i stanje tereta primljenog na prevoz. Postoji pretpostavka da je teret ukrcan na brod u ispravnom stanju. Povjerenje u teretnicu kao dokument koji potvrđuje da je naznačeni teret zaista ukrcan na brod po vrsti, količini i stanju kako je to u teretnici naznačeno u direktnoj je vezi, s jedne strane sa primjenom sistema odgovornosti broдача (pomorskog vozara) za teret i, s druge strane, sa njenom upotrebom kao ispravom koja se upotrebljava u pomorskoj kupoprodaji.

c) Treća osobina teretnice jeste da je ona hartija od vrijednosti koja njenom imaoocu daje prava na teretu za koji je izdata i čijim prenosom se ta prava mogu da prenesu na treća lica. Teretnica spada u tzv. stvarnopravne hartije od vrijednosti, što znači da teretnica njenom zakonitom imaoocu daje pravo svojine. Kao hartija od vrijednosti teretnica se može izdavati na tri načina, i to na ime, po naredbi i na donosioca. Ako se teretnica izdaje na ime, onda je to, po pravilu, kao i kod svih drugih hartija od vrijednosti, neprenosiv dokument, ali se ipak može prenositi putem građansko-pravne cesije. Teretnica po naredbi prenosi se na drugo lice indosamentom. Ovo je najčešći slučaj izdavanja teretnice zbog njene specijalne uloge u međunarodnoj kupoprodajnoj transakciji, čiji je samo jedan dio prevoz robe morem, pa se zbog toga uvijek mora voditi računa da se zakoniti imalac teretnice koji na odredištu potražuje teret može pravilno legitimisati neprekinutim nizom indosamenata na teretnici. Konačno, teretnica se može izdavati i na donosioca, ali to je vrlo rijedak slučaj, s obzirom da stvara pravnu nesigurnost koja je nepoželjna u tako značajnoj privrednoj, po pravilu, spoljnotrgovinskoj grani, sa učešćem tereta velikih vrijednosti.

Sadržina teretnice. Teretnica je formalni dokument, mada ugovor koji se zaključuje je, kao što je već rečeno, neformalan. Svi veliki svjetski brođari, posebno linijski brođari, imaju svoje teretnice sa naznakom u samom zaglavlju firme, odnosno naziva i sjedišta brođarske kompanije koja je teretnicu izdala. To je upravo i prvi element sadržine teretnice koji se zahtijeva i u našem pravu. Saglasno našem zakonu teretnica dalje treba da sadrži ime, odnosno druge podatke o identitetu brođa; firmu, odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i pribavlište krcatelja; firmu, odnosno naziv i sjedište odnosno ime i prebivalište primaoca ako je teretnica izdata samo na ime, ili oznaku po naredbi, ili na donosioca; luku, odnosno pristanište odredišta ili vrijeme kada će se, odnosno mjesto gdje će se takva luka, odnosno pristanište, odrediti; količinu tereta prema

broju komada, težini, zapremini ili drugoj jedinici mjere, prema vrsti tereta; vrstu tereta i oznake koje se na njemu nalaze; stanje tereta ili omota prema spoljnjem izgledu; odredbe o vozarini; mjesto i dan ukrcanja tereta i izdavanja teretnice. Zatim, kao što smo već naglasili, teretnica može da sadrži i druge podatke, a posebno uslove ugovora o prevozu.

Teretnicu svojeručno potpisuje brodar ili njegov pomoćnik, a to su, po pravilu, već prema slučaju zapovjednik broda ili brodarev agent.

Dokazna snaga teretnice. O ispravnom stanju tereta brodar treba da se uvjeri prilikom prijema tereta i njegovog ukrcanja, pa zbog toga u štampanom obliku na svim tereticama postoji klauzula „Shipped in apparent good order and condition“, što u slobodnom prevodu glasi „ukrcano u dobrom stanju prema spoljnjem izgledu“. Ovo je značajno sa stanovišta prava, jer brodar kada krca teret na brod nema posebnu obavezu da provera kvalitet tereta, njega interesuju i on snosi odgovornost za obilježja tereta prema spoljnjem izgledu, pa i klauzula u pitanju, ukazuje na granice te njegove obaveze. Krcatelj, sa svoje strane, odnosno naručilac prevoza da bi teretnicu mogao da upotrebljava u međunarodnoj kupoprodaji kao jedan od bitnih dokumenata za iskupljivanje tereta, posebno kada se plaćanje robe vrši uz otvaranje tzv. robnog akreditiva, mora u svojim rukama da ima teretnicu koja ne sadrži nikakve podatke koji bi na bilo koji način umanjivali vrijednost teretnice i dovodili u pitanje svojstva robe koja je ukrcana na brod, bilo u pogledu količine, ambalaže i oznaka robe ili nekih drugih svojstava koja ne pružaju dovoljnu sigurnost da će roba u neoštećenom stanju biti predana na odredištu.

Naime, prilikom ukrcanja robe na brod postoji utvrđena praksa, a o tome naš zakon ima i posebnu odredbu da, ako postoji opravdana sumnja da podaci koje je naveo krcatelj o vrsti tereta, ili oznakama koje se na njemu nalaze, ili količini tereta prema broju, težini, zapremini, ili drugoj jedinici mjere, nisu tačni, ili potpuni, a nema razumne mogućnosti da se tačnost tih podataka provjerava prilikom ukrcavanja ili ako su oznake na teretu nejasne ili nedovoljno trajne, brodar pomorskog broda ima pravo da u teretnicu unese obrazložene primjedbe o tim okolnostima. Ovo je bitno za pravnu valjanost teretnice i kako je već rečeno, za njenu dokaznu snagu u odnosu na robu koja se prevozi na odredjenom brodu.

Teretnica koja u sebi ne sadrži nikakve primjedbe koje bi na bilo koji način poništavale validnost klauzule da je teret na brodu ukrcan u dobrom stanju prema spoljnjem izgledu u svjetskoj pomorskoj praksi poznata je kao čista teretnica (*Clean Bill of Lading*). Medjutim, ako brodar stavi bilo koju, od naprijed nabrojanih mogućih primjedbi u teretnicu, onda je on izvršio tzv. zatvaranje teretnice i ta teretnica više nije čista, pa samim tim i nepogodna za trgovački promet. Takva teretnica nije od koristi naručiocu prevoza, odnosno vlasniku tereta, jer je za njega ustvari neupotrebijiva, pa on u svakom slučaju nastoji da

dobije čistu teretnicu. Ako dodje do takve situacije opet je stvorena jedna praksa da brodar krcatelju, odnosno naručiocu, izdaje čistu teretnicu, ali nakon što je od krcatelja primio tzv. garantno pismo (*Leter of Guarantee*) kojim krcatelj izjavljuje da teret nema one nedostake radi kojih brodar želi da u teretnicu stavi primedbe, ali da će, ukoliko se na odredištu ispostavi da su ipak takvi nedostaci postojali, obešteti brodaru u potpunosti za svu štetu koju eventualno otuda bude pretrpio. Zakonodavstvo i svjetska pomorska praksa, posebno sudovi i osiguratelji, nisu naklonjeni izdavanju takvih garantnih pisama. Sudovi mnogih država svijeta ih proglašavaju nemoralnim i ne priznaju njihovo pravno dejstvo, ali se mora reći da je to ipak, postojeći instrument koji se, ne tako rijetko, koristi u praksi, a zbog potrebe da se u svakom pojedinom slučaju dobije čista teretnica.

Vrste teretnica. Pomorska praksa, zavisno od potreba ugovornih strana, vrste prevoza i konačno, razvoja tehnologije u komunikacijama, stvorila je tri vrste, ili tri načina, izdavanja teretnice.

U prvom slučaju zavisno od potrebe naručioca prevoza, vlasnika tereta, na njegov zahtjev može da dodje do izdavanja teretnice od momenta kada je on predao teret brodaru radi prevoza u njegovu kustodiju, ali prije nego što je teret ukrcan na brod. Takva teretnica poznata je kao teretnica „primljeno za ukrcaj“ i kasnije kada dodje do stvarnog ukrcaja na brod ona se zamijenjuje redovnom teretnicom, dakle, teretnicom „ukrcano“. Redovno teretnica primljena za ukrcaj se povlači, a izdaje se normalna teretnica sa naznakom da je roba ukrcana na brod, mada je dozvoljeno da se na istoj teretnici poništi klauzula primljeno za ukrcaj i naznači da je došlo do stvarnog ukrcaja tereta na brod sa označavanjem datuma ukrcaja.

Rečeno je da je teretnicu primljeno za ukrcaj stvorila pomorska praksa, ali danas je poznaje i zakonodavstvo kao npr. naš Zakon. Potrebe vlasnika tereta za ovom teretnicom mogu da budu različite, jer on može da ima potrebu da takav dokument iz raznih razloga, npr. kod banaka i sl. upotrebljava i prije nego što je došlo do ukrcaja tereta na brod. Ipak, teretnica primljeno za ukrcaj nema punu dokaznu snagu, kao što to ima teretnica ukrcano, a ako ne dodje do stvarnog ukrcaja robe na brod biće poništeni efekti korišćenja teretnice primljeno za ukrcaj, jer ona može biti u upotrebi samo kao isprava koja prethodi stvarnom ukrcaju tereta.

Zavisno od vrste prevoza, kao što je već više puta naglašeno teretnica se izdaje ili kao jedina isprava za vršenje prevoza, što je slučaj u linijskoj plovidbi, kod ugovora o prevozu pojedinih stvari morem, a može se izdavati i , po pravilu, redovno se izdaje i u slučajevima kada se prevoz vrši na osnovu brodarskog (čarter) ugovora. Takodje, jednu odredjenu prevoznu operaciju mogu da vrše i više brodaru, sa više brodova, u kom slučaju se radi o tzv. direktnim prevozima pa se u toj vrsti prevoza izdaje i direktna teretnica (*through bill of lading*). Ovu

vrstu teretnice detaljnije ćemo razmotriti u poglavlju o direktnim i mješovitim prevozima.

Elektronska teretnica. Napredak elektronike i uvođenje kompjutera u komercijalno poslovanje stvorilo je tzv. elektronsku teretnicu. Naime, najvažnija novina koju je donijela automatska obrada podataka u odnosu na papirne isprave jeste da je nosilac informacija kompjuter, a ne papir, a da se prenos informacije ne vrši fizičkim putem slanjem papira preko pošte ili kurira, već elektronskim putem preko telekomunikacionih uređaja. Ovakva vrsta teretnica u vezi sa kojom su 1990.godine u okviru CMI-a usvojena pravila za elektronsku teretnicu, pruža daleko veće mogućnosti komunikacije, ali otvara i problem zaštite identiteta izdavaoca teretnice, a što se upravo nastoji regulisati CMI-ovim pravilima, kako ne bi došlo do zloupotrebe ovog dokumenta.

Uloga teretnice u međunarodnoj kupoprodaji. Međunarodna kupoprodaja robe vezana za pomorski prevoz (a slično može da bude i u drugim granama transporta) vrlo često realizuje se na bazi otvaranja tzv. robnog akreditiva radi naplate kupovne cijene za isporučenu robu. Radi se o pravnoj situaciji kada kupac prodavcu robe kod svoje banke otvara robni akreditiv za isplatu kupovne cijene, a prodavac taj akreditiv može da iskoristi samo uz tzv. prezentaciju robnih dokumenata. Robnih dokumenata koji se zahtijevaju od strane banke može da bude više, ali nikako se ne može izvršiti uredna naplata po robnom akreditivu ukoliko se kod pomorske kupoprodaje ne prezentiraju tri osnovna robna dokumenta, a to su: račun (ugovor) za isporučenu robu sa naznakom robe po vrsti i količini i cijene za tu robu; teretnica kao dokument koji dokazuje da je ta roba kao što je naznačena u računu ukrcana na brod radi izvršenja prevoza; i, konačno, polisa osiguranja za teret koji se prevozi, kao garancija da kupac ukoliko izvrši plaćanje kupovne cijene uz prezentaciju robnih dokumenata prije nego što je teret stigao na odredište (a što je čest, ako ne i redovan slučaj), otuda ne može da pretrpi nikakvu štetu s obzirom da će mu eventualni gubitak ili oštećenje tereta biti nadoknadjeni od strane osiguratelja.

2. Tovarni list

Tovarni list je dokument koji je stvorila komercijalna praksa u svim vrstama prevoza i njegova osnovna odlika sastoji se u tome da je to isprava koja se izdaje u jednom primjerku, prati robu u prevozu i zajedno sa robom predaje se primaocu na odredištu. Sledstveno, tovarni list izdaje se samo u jednom originalu i nije prenosiv. Stranke imaju pravo da zahtijevaju da im se izdaju samo prepisi originalnog tovarnog lista.

Kao i teretnica tako i tovarni list predstavlja dokaz o zaključenom ugovoru o prevozu. Naš Zakon uvodi pretpostavku u tom pogledu, pa naznačava da se izdavanjem tovarnog lista pretpostavlja, dok se protivno ne dokaže, da je

zaključen ugovor o prevozu i da je teret primljen na prevoz pod uslovima koji su u tovarnom listu navedeni, da bi odmah zatim bilo izričito određeno da nepostojanje, neispravnost ili gubitak tovarnog lista ne utiču na postojanje, valjanost i sadržaj ugovora o prevozu.

Zakon određuje i sadržinu tovarnog lista. Doduše, treba reći da je zakonodavac, u prvom redu, imao u vidu sadržinu tovarnog lista u unutrašnjoj plovidbi, ali dati elementi mogu se uzeti kao valjani i za tovarni list koji se izdaje u pomorskoj plovidbi. Zakon određuje da tovarni list mora da sadrži: mjesto i dan njegovog izdavanja; mjesto i dan preuzimanja tereta; firmu, odnosno naziv, ime i adresu brodar i krcatelja; predviđeno mjesto iskrcavanja; firmu, odnosno naziv, odnosno ime i adresu primaoca; opis tereta, i to uobičajeni naziv i način pakovanja, oznake za identifikaciju, težinu tereta, obim ili količinu drukčije izraženu, kao i, ako je to potrebno, broj komada ili koleta, a u slučaju prevoza opasnog tereta naznačenje da se o takvom teretu radi. Zatim, se određuje da tovarni list može da sadrži i druge podatke, kao i uslove prevoza, a što je u praksi izdavanja tovarnog lista redovan slučaj.

Zakon određuje da tovarni list potpisuju brodar i krcatelj, ali kao što smo videli ovo ne utiče na promjenu pravne prirode tovarnog lista, jer ga ne pretvara u ugovor o prevozu, koji je inače neformalan i može se dokazivati svim drugim dokaznim sredstvima, a takodje treba imati u vidu da je uvodeći zahtjev za potpisom obje ugovorne strane zakonodavac imao u vidu praksu koja postoji u unutrašnjoj plovidbi.

Izdavanje tovarnog lista (*Way Bill*) u pomorskoj plovidbi novijeg je datuma i do njega dolazi kada se u svjetu, posebno medju razvijenim državama, uspostavlja kontejnerska plovidba kao osnovni vid plovidbe za prevoz industrijskih, i uopšte govoreći, skupih proizvoda. Kontejnerski prevozi morem su brži i sigurniji i u slučajevima kada se ne odvijaju u udaljena svjetska područja, već na kraće relacije, pa ne postoji potreba za izdavanjem tovarnog lista kao prenosivog dokumenta koji bi služio za kupoprodaju u toku izvršenja prevozne operacije, i u pomorstvu praksa sve više usvaja tovarni list kao pogodniji i praktičniji dokument.

V. BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME ZA CIJELI BROD (TIME CHARTER)

1. Pojam i osobine tajm čartera²⁶

²⁶ Više o tajm čarteru B.Ivošević, Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time charter), Kotor, 1984.

Tajm čarter je specifičan ugovor o iznajmljivanju (najmu) cijelog broda. Brodovlasnik (brodar) zaključenjem ovoga ugovora ustvari iznajmljuje cjelokupnost plovidbene (stručno-tehničke) usluge svog broda naručiocu i u tom dijelu u svemu je odgovoran za izvršenje ugovora. Naručiocu, putem ovog ugovora, brodovlasnik prepušta komercijalno iskorišćavanje broda prema njegovom sopstvenom nahodjenju, a i profit od takvog iskorišćavanja dok ugovor traje pripada naručiocu.

Brodovlasnik ostvaruje fiksnu (vremensku) vozarinu, a sve što se ostvari preko toga kao zarada od prevoza tereta pripada naručiocu. Stvar je naručioca kako će i u koje svrhe da koristi brod koji je uzeo u tajm čarter. Npr. naručilac može da bude i sam brodovlasnik, pa da zaključivanjem ugovora o tajm čarteru vrši popunjavanje svoje flote. To mogu da rade, kako linijski, tako i brodari slobodne plovidbe. Kada jedan linijski brodar održava svoju liniju npr. sa dva broda i kada iz nekog razloga izgubi jedan od brodova, on je dužan da vrlo brzo, makar i privremeno nadomjesti taj brod. Nekoliko solucija mu u tom slučaju stoje na raspolaganju. On može da kupi polovni brod, ali istu svrhu može da postigne i zaključivanjem ugovora o tajm čarteru ili o zakupu broda. U takvim situacijama skoro najčešće se pribjegava zaključivanju ugovora o tajm-čarteru i onda se eksploatacija broda uzetog u tajm čarter u komercijalnom smislu vrši putem zaključivanja linijskih ugovora o prevozu tereta.

Ugovor o tajm čarteru u svjetskoj poslovnoj praksi i zakonodavstvu mnogih država spada u neformalne ugovore. U našem pravu, međutim, ovaj ugovor isto kao i ugovor za više putovanja proglašen je formalnim ugovorom. Traži se stroga zaonska forma u pismenom obliku koja, ako se ne poštuje vodi ništavosti ugovora. I ovdje važi *mutatis mutandis*, sve ono što je rečeno kod ugovora za više putovanja u smislu potrebe drugačijeg regulisanja ove materije u našem pravu.

Bitni elementi ugovora o tajm-čarteru jesu ugovoranje poimeničnog broda, ugovoranje određenog vremena na koje se ugovor zaključuje, ugovoranje vremenske vozarine i, konačno, obaveza postupanja zapovjednika broda po nalogima naručioca.

Međutim, kod ovog ugovora, pored navedenih bitnih elemenata do izražaja dolaze i određeni uslovi koji moraju da se ispoštuju da bi ovaj ugovor bio valjan. Ti uslovi u engleskoj pomorskoj praksi poznati su pod nazivom „*Warranties*“. Oni su bitni zato što se brod daje naručiocu sa pravom da on, dok ugovor traje, daje naloge koje će terete brod da prevozi i na kojim će relacijama da plovi. U ovakvoj situaciji brodovlasnik mora da zaštiti sebe od nesavjesnih, odnosno nedozvoljenih naloga naručioca, pa zbog toga se ugovorom o tajm čarteru, kada se radi o plovidbi ugovaraju tzv. granice plovidbe, ili još češće isključena područja u koja brod ne smije da se šalje, a kada se radi o prevozu

tereta onda se naručiocu zabranjuje da daje naloge za prevoz tereta koji je inače zabranjen da se prevozi, kao i naloge za prevoz opasnog tereta ukoliko takvo prevoženje nije usaglašeno sa brodovlasnikom.

Takodje, naručilac mora da vodi računa da ugovor izvrši u ugovorenom vremenskom roku i da sva putovanja koja je planirao obavi bez znatnijeg prekoračenja tog vremena.

2. Formulari ugovora o tajm čarteru

Najvažnije standardne forme ugovora o tajm čarteru jesu: New York Produce Exchange Time Charter (Code name: *NYPE*) i Uniform Time Charter (Code name: *Baltime Form*).

New York Produce Exchange (NYPE) je zvanična (government form) američka forma ugovora o tajm čarteru koji je usvojila produktna berza u Njujorku još 1913.godine sa izmjenama i dopunama 1921, 1931, 1946. i 1981.godine.

Uniform Time Charter (Baltime From) usvojilo je međunarodno udruženje brodara BIMCO 1939.godine, a sada je na snazi forma iz 1974.godine. U praksi se smatra da je Baltajm forma suviše pristrasna u korist brodara, te da je zbog toga NYPE forma povoljnija. Medjutim, toj formi se opet zamjera da je suviše arhaična i nesistematična i da u tom pogledu prednost ipak ima Baltajm ugovor.

Zbog ovih razloga, ali i zbog potrebe da se usvoji jedna forma ugovora o tajm čarteru za upotrebu u linijskoj plovidbi BIMCO je 1968.godine usvojio novu formu tajm čartera pod skraćenim nazivom „Linertime“, revidiran 1974.godine. Sa ove tri forme ugovora o tajm-čarteru ustvari se iscrpljuju svi formulari koji se nude za moguće zaključivanje tajm čarter ugovora za suve prevoze.

Za prevoz tečnih tereta postoje posebne standardne forme tajm-čartera. Opšte usvojena forma za sve vrste prevoza tankerima je TANKER TIME CHARTER PARTi (Code name: *STB Time*). Medjutim, pojedine velike svjetske kompanije za proizvodnju i promet naftom imaju svoje sopstvene forme tajm-čarter partija, kao što su npr. „Essotime 1969.“ ili „Bee Pertime 2“.

NYPE tajm-čarter partija dopunjena je od strane američkog udruženja brodarskih agenata 1981.godine i sada se taj ugovor vodi pod skraćenim nazivom „Asbatime“. U izradi ovog formulara svojim predlozima i sugestijama za izmijene uzeo je učešće, po prvi put, i BIMCO.

Danas su u upotrebi oba ugovora: NYPE ugovor, ali i „Asbatime“, kao novija i savremenija verzija, a koja, kao što smo već pomenuli, ima i tu karakteristiku da ima unapred pripremljen i odštampan Rajder sa 11 dodatnih klauzula koje se sugeriraju radi unošenja u pojedinim situacijama, ali sa naznakom da se ni jedna klauzula sadržana u Rajderu neće primjenjivati ukoliko se stranke prilikom ugovaranja o primjeni svake dodatke klauzule nisu izričito sporazumjele.

Na osnovu svega iznijetog, može se zaključiti da nasuprot mnogobrojnim formularima koji se, kao standardne forme nude za charter ugovor na putovanje kod tajm čartera postoji ograničeni broj formulara. Prema tome, možemo reći da je ova materija više standardizovana. Osnovne su, svakako, tri standardne forme, i to: 1) „Baltime Form“; 2) New York Produce Exchange, i 3) Asbatime. Predmet naše analize biće Baltime tajm charter, ali tamo gdje je to potrebno nećemo propustiti da ukažemo i na neka rješenja sadržana u drugim standardnim formama, a takodje i da ukažemo na odgovarajuća zakonska rješenja. Takodje, treba imati u vidu da, kao što je to slučaj i kod ugovora na putovanje, i kod tajm čartera se inoviraju postojeće forme i stvaraju nove, pa tako postoji nova GENTIME forma iz 2001. godine.

3. Ugovaranje broda

Kod zaključenja ugovora o tajm charteru, ugovora se određeni brod. Za razliku od čartera na putovanje, kod tajm čartera u principu ne dolazi u obzir zamjenjivost broda. Brod se kasnije može samo izuzeteno da promjeni, ali uz prethodnu saglasnost naručioca. Koje će osobine da ima brod esencionalno je za ugovor o tajm charteru, pa se pored imena broda ugovara njegova državna pripadnost (zastava broda), kapacitet, bruto i neto tonaža i nosivost broda, klasa broda, te snaga brodskih mašina uz naznaku da su trup, mašina i oprema u ispravnom stanju.

Sa preciznošću moraju da se unesu podaci o tonaži, nosivosti na ljetnjoj liniji krcanja, prostoru za krcanje tereta, dnevnoj potrošnji goriva u plovidbi i u luci, najvećoj brzini pri pogodnom vremenu, kapacitetu brodskih dizalica i sl.

Brodovlasnik je dužan da da tačne podatke i ta obaveza je poznata kao „*representation*“, a krivo davanje podataka je „*misrepresentation*“. Povreda ovih obaveza daje pravo na raskid ugovora.

Neki podaci vrlo su značajni za ugovor iako se to na prvi pogled ne bi činilo. Tako npr. zastava koju brod vije, odnosno nacionalnost broda, može da bude od značaja, pa čak i da se smatra bitnim elementom ukoliko ista utiče na bezbjednost ili granice plovidbe brodarka u pitanju. Na primjer, brod koji vije

izraelsku zastavu ne može da uplovljava u mnoge arapske luke i sl. Zbog toga se smatra da brod ne može da mijenja zastavu u toku trajanja ugovora bez pristanka naručioca. I promjena vlasništva na brodu nepoželjna je za vrijeme trajanja ugovora o tajm-čarteru. Ipak, to ne mora da bude razlog za raskid ako ujedno ne dovede i do promjene zastave broda i ako je novi vlasnik spreman da do kraja i u cjelosti izvrši preuzete ugovorne obaveze.

Kapacitet (tonaža) broda utvrđuje se na dva načina, i to: kao nosivost broda u težinskim jedinicama – tonama (deadweight capacity) i u metričkim tonama „bale or cubic capacity“.²⁷ Kod određivanja nosivosti u formularima ugovora u tajm-čarteru (NYPE i Baltime), ispred ugovorene nosivosti koja se unosi na za to ostavljenim praznim mjestima (marginama, odnosno boksovima – već zavisno od toga da li se formular sastoji od jednog ili dva dijela), štampana je riječ „about“ (oko), približno. Ovaj izraz odnosi se na težinski kapacitet broda i u njemu važi sve što je rečeno u vezi sa mogućim odstupanjim od kapaciteta broda kod carter ugovora na putovanje.

Ugovorom se utvrđuju brzina broda i potrošnja goriva (speed and fuel consumption), pa čak i vrsta goriva koje brod troši. I ovi podaci, ukoliko ne bi bili tačni, mogu da dovedu bilo do raskida ugovora ili do obaveze na naknadu štete. Ugovorena brzina može se smatrati bitnim elementom ugovora, samo kada je izričito naznačena. Ona se doduše redovno ugovara, ali kasnije ćemo vidjeti da brod ipak nema obavezu da plovi svojom najvećom brzinom.

4. Predaja i vraćanje broda (Delivery and Redelivery)

Ugovorom se precizno određuje vrijeme i mjesto predaje broda. Sami izraz predaje (*delivery*) ne odgovara pravnoj prirodi ugovora o tajm-čarteru, s obzirom da se ne radi o predaji broda u smislu prenosa državine (posjeda) na naručioca, već samo o utvrđivanju vremena (datuma) do kojeg brodar treba da stavi potpuno opremljeni brod sa zapovjednikom i posadom na komercijalno raspolaganje (dispoziciju) naručiocu.

Urednim dolaskom broda u ugovorenu luku započinje da teče vrijeme na koje je ugovor zaključen. Predaja broda skopčana je i sa nekim formalnostima koje se odnose na kasniji obračun između brodara i naručioca u vezi sa troškovima goriva, maziva i vode u toku trajanja ugovora. Zbog toga se prilikom predaje broda sastavlja zapisnik, odnosno potvrda o predaji (*certificate of delivery*), u koji se unose: 1) datum i sat predaje, 2) količina bunkera na brodu u vrijeme predaje, 3) količina vode za kotlove i maziva na brodu u to isto vrijeme. Takodje, prilikom predaje (ili neposredno prije predaje) vrši se i pregled broda, da

²⁷ „bale capacity“ određuje nosivost broda za komadni i ambalažirani teret, a u „cubic capacity“ za rasuti teret.

se utvrdi njegova sposobnost za plovidbu, te ostali elementi od značaja za izvršenje ugovora. Brod mora da stigne u ugovorenu luku radi predaje tačno na vrijeme. Da bi se ovo utvrdilo u ugovor se obično unosi i pozicija broda prilikom zaključenja ugovora. Ova pozicija može se naznačiti tako što će se označiti određeno mjesto (luka) u kojem se brod nalazi u trenutku zaključivanja ugovora, ali može se jednostavno naznačiti da je brod još u plovidbi po drugom ugovoru (*trading*).

Vrijeme dolaska broda u luku mora se razlikovati od vremena kada se očekuje da brod u ugovorenoj luci bude spreman da izvršava ukrcajne operacije (*expected ready to load*). Ovo vrijeme mora da se poštuje i njegovo prekoračenje može da dovede do raskida ugovora. Uostalom, standardni formular tajm-čarter partije sadrže takodje brisovnu klauzulu koja predviđa mogućnost kancelovanja broda, ako brod ne bude predat na vrijeme, kako je ugovorom to predviđeno. O formulisanju ovih klauzula u osnovi važi sve ono što je rečeno kod ugovora na putovanje, a kod Baltime forme kanceling klauzula je skoro istovjetna sa odgovarajućom klauzulom u „Gencon-u“.

5. Održavanje plovidbene sposobnosti broda

Naprijed je rečeno da naručilac vrši pregled broda sa stanovišta ustanovljenja njegove plovidbene sposobnosti. Brodovlasnik sa svoje strane kod ugovora o tajm-čarteru dužan je da da' brod sposoban za plovidbu i da ga takvim održava u toku cijelog vremena trajanja ugovora.

Prednja obaveza kod ugovora o tajm-čarteru nameće se brodovlasniku kroz tzv. „*maintenance*“ klauzulu. Ovo je klauzula broj 3 Baltime forme i klauzula br. 1 NYPE forme. Treba istaći da je kod ugovora o tajm čarteru primjenom prednje klauzule obaveza brodovlasnika da održava brod u stanju sposobnom za plovidbu povećana, odnosno preciznije rečeno produžena tokom cjelog vremena trajanja ugovora, ali da se priroda same obaveze ne mijenja. Naime, brodovlasnik i kod ugovora o tajm čarteru za obavezu osposobljavanja broda za plovidbu odgovara subjektivno, odnosno njegova obaveza sastoji se u obavezi upotrebe dužne pažnje (*due diligence*), ili, saglasno odredbama našeg prava, u obavezi da pažnjom urednog brodarka osposobi brod za plovidbu, ali sada ne samo prije i na početku putovanja, već u toku cjelog vremena trajanja ugovora. Naše pravo nesaglasno je sa ovim odredbama tajm čarteru ugovora, ali treba uzeti da u ovom djelu primjene prava, naše pravo, predviđa minimum obaveze ispod koje se ne može ići, a da se može vršiti povećanje, odnosno proširenje te obaveze što se kod tajm čartera i čini, a što sve proizilazi iz prirode samog ugovora.

6. Trajanje ugovora

Trajanje ugovora o tajm čarteru unaprijed se ugovara. Već je rečeno da je tajm čarter ugovor na određeno vrijeme. O tome i naš zakon sadrži odgovarajuću odredbu prema kojoj se brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod zaključuje na određeno vrijeme.

Takodje, već smo ukazali da se ova vrsta ugovora zaključuje, po pravilu, na nekoliko mjeseci (npr. 6 mjeseci), ali da se može zaključiti i na više godina i da su takvi tajm čarteri poznati kao „*long term time charters*“.

U praksi vrijeme trajanja ugovora može da bude određeno na više načina, više ili manje precizno. U osnovi smatra se da postoje četiri osnovna načina određivanja trajanja ugovora o tajm-čarteru.

1) U samom štampanom tekstu formulara, a što je slučaj sa NYPE formom može prije praznine u koju treba da se unese vrijeme trajanja ugovora da bude unesena riječ „*about*“ (oko). U ovom slučaju biće naručiocu dozvoljeno jedno razumno vrijeme produženja ugovora.

2) Ugovor može da bude zaključen i tako što će se njegovo trajanje precizno odrediti kao npr. „tri mjeseca, šest mjeseci, i sl.“ bez dodavanja izraza „*about*“ ili bilo kog drugog sličnog izraza. I u ovim slučajevima smatra se da naručilac ima pravo na razumno produženje roka trajanja ugovora. Ako dodje do spora, sud je ovlašćen da presudi koliko iznosi pravo na razumno prekoračenje, odnosno koliko prekoračenje može da bude dozvoljeno naručiocu. Sud će da postupi isto kao u slučaju kada je trajanje ugovora o tajm čarteru označeno izrazom „*about*“.

3) Stranke mogu izričitom odredbom u ugovoru da isključe mogućnost prekoračenja. To se čini obično na način što se precizno ugovara datum povratka broda, odnosno period vremena u okviru koga mora da dodje do povraćaja broda (npr. 15-tog u mjesecu, kada ugovor i ističe, ili, što je čest slučaj: povratak između 15-tog i 30-tog u mjesecu, odnosno 31, ako je to poslednji dan).

4) Konačno, stranke mogu da izričito ugovore koliko je produženje u konkretnom slučaju za ugovor dozvoljeno. Ovo se postiže unošenjem u ugovor izraza kao npr. „12 meseci, 15 dana više ili manje prema opciji naručioca“.

Pod nabrojane četiri kategorije, pored već pomenutih načina određivanja vremena trajanja ugovora o tajm čarteru, mogu se podvesti i mnogi drugi konkretni načini ugovaranja, kao npr. „oko 6 mjeseci, 15 dana manje ili više“, „garantovano maksimalno 6 mjeseci“, „minimum 6, maksimum 10 mjeseci“, itd.

7. Vozarina (najamnina)

Osnovna obaveza naručioca iz ugovora o tajm čarteru saglasno našem pravu jeste da brodaru uredno i na vrijeme plaća ugovorenu naknadu za korišćenje broda – vozarinu. Medjutim, u formularima se upotrebljava izraz „*hire*“ (najamnina, odnosno zakupnina), a ne „*freight*“ (vozarina). I u našoj poslovnoj praksi u vezi sa ovim ugovorom u upotrebi su nazivi najamnina i o ugovor o najmu broda

Vozarina kod ovog ugovora je vremenska, kao što je i sam ugovor na vrijeme. U toku trajanja ugovora ona se plaća, po pravilu, unaprijed i u jednakim vremenskim intervalima (najčešće mjesečno ili polumjesečno).

Visina vozarine, način plaćanja, vrijeme plaćanja, kao i eventualno drugi modaliteti od značaja za precizno i blagovremeno ispunjenje ove obaveze naručioca redovno se regulišu precizno ugovorom medju ugovornim stranama.

Naš Zakon o morskoj i unutrašnjoj plovidbi o vremenskoj vozarini ima posebne odredbe. Ove zakonske odredbe dispozitivne su prirode, pa se primjenjuju u slučaju kada ugovorne strane propuste da ugovorom regulišu neka od bitnih pitanja vezana za plaćanje ove vrste vozarine. Zakon poznaje dvije vrste vremenskih vozarina. Pored vozarine koja je karakteristična za ugovor o tajm čarteru, Zakon poznaje i vremensku vozarinu (vozarinu po jedinici vremena) i kod brodarskog ugovora na putovanje (*voyage charter*). Ova mogućnost da se i kod ugovora na putovanje oredjuje vremenska vozarina, a da se pri tome ne mijenja pravna priroda ugovora u pitanju, ukazuje da naše pravo prihvata druge relevantne činjenice za medjusobno razlikovanje ove dvije vrste ugovora, a ne način plaćanja vozarine. Uostalom, ugovor o tajm čarteru može da bude zaključen na jedno ili više putovanja, a da pri tome ne mijenja svoju pravnu prirodu (*trip time charter*).

Kada se radi o vremenskoj vozarini naš zakon oredjuje da vozarinu oredjenu brodarskim ugovorom na vrijeme plaća naručilac u jednakim mjesečnim svotama unaprijed, ali brodaru pripada vozarina samo za vrijeme dok je izvršavao ugovor. Ovom formulacijom naš zakonodavac je, za slučaj da stranke nijesu što drugo ugovorile, dao rješenje o načinu plaćanja vozarine koje je inače uobičajeno i vrlo često predvidjeno formularima tajm čarterom.

U praksi postoje i drugi načini ugovaranja i plaćanja vremenske vozarine, a potrebno je riješiti i mnogo drugih problema vezanih za njeno plaćanje. Pravo na u rednu naplatu vozarine precizno je stipulisano u korist brodovlasnika. Treba voditi računa da komercijalne koristi (profit) za vrijeme trajanja ugovora o tajm čarteru pripadaju naručiocu. Brodar jedino pruža „servis“ svojim brodom za takvu komercijalnu djelatnost naručioca i vremenska vozarina koju je ugovorio

je jedina zarada koju ima iz cjelokupnog posla. Zato je njegova dužnost da vrši usluge plovidbe prema naručiocu samo dok uredno prima vozarinu. Zbog toga, neisplata i samo jedne mjesečne ili polumjesečne rate brodovlasniku daje pravo na raskid ugovora o tajm čarteru. Standardni ugovori o tajm čarteru obično sadrže klauzulu prema kojoj, ukoliko naručilac propusti da plaćanje vozarine vrši tačno na vrijeme i redovno, brodar će imati pravo da povuče svoj brod iz naručiočevog servisa. Pored ovoga klauzule u formularnim ugovorima često određuju da se plaćanje vozarine treba da vrši u gotovom novcu (*cash*).

Da bi ugovor uredno izvršavao i da ne bi bio izložen zahtjevima za eventualnim raskidom, potrebno je da naručilac plaća vozarinu striktno vremenski, kako je to ugovorom u svakom pojedinom slučaju određeno. Plaćanje vozarine unaprijed mora da bude učinjeno na ugovoreni dan, ili prije toga, ali nikako kasnije. Zakasnijelo plaćanje, makar i za jedan dan, brodovlasnik nije dužan da prihvati, mada, naravno, može ako to želi. Ovakav način plaćanja važi za prvi i sve ostale obroke ugovorenih plaćanja unaprijed.

Brodovlasnik ima pravo da povuče brod, dakle, da raskine ugovor ne samo u slučaju ako naručilac ne plati, ili plati, ali sa zakašnjem, već i u slučajevima ako se naručilac ne pridržava ugovorenog načina plaćanja, što je sve provjereno kroz brojne presude u sudskoj praksi vodećih pomorskih zemalja.

Što se tiče prava naručioca da vrši određena odbijanja od vozarine zbog prekida servisa u toku trajanja ugovora ili zbog neurednog izvršenja samoga ugovora, više riječi o tome biće kada budemo govorili o tzv. „*off-hire*“ klauzuli, a na ovom mjestu treba reći da ne postoji pravo da se vrši odbijanje od vozarine kada to naručilac želi da izvrši radi obještećenja, izuzev ako nije štetnim radnjama brodovlasnika bio lišen mogućnosti upotrebe broda. Uostalom, naručilac svako odbijanje od vozarine vrši na svoj rizik i to kako u odnosu na samo pravo da se odbijanje uopšte vrši, tako i u odnosu na visinu eventualno izvršenog odbijanja. Ipak, nešto umanjeno plaćanje nije isto što i propuštanje plaćanja ili zakašnjenje u plaćanju, dok, kao što smo vidjeli skoro svako, pa i najmanje zakašnjenje u odnosu na utvrdjeni rok plaćanja može da vodi raskidu ugovora. Za manje odbitke, kod inače blagovremenog plaćanja vozarine ne daje spravo brodovlasniku da raskine ugovor. Ugovor ostaje na snazi, a eventualna razlika koja se duguje rješava se nezavisno od validnosti ugovora.

Pravo brodovlasnika da zbog neplaćanja ili neurednog plaćanja vozarine povuče svoj brod iz ugovora o tajm čarteru je jedno od njegovih osnovnih prava i mada se može izvesti i iz odredaba prava na raskid ugovora, kako to određuje obligaciono pravo, ono se ustvari zasniva na odgovarajućim klauzulama formularnih ugovora.

Kod Baltima-a to je klauzula br. 6, a kod NYPE-a klauzula br. 5. Iako su ove klauzule u osnovi istovjetne, ipak postoje i određene razlike. Razlika se svodi na to što Baltima ograničava pravo na povlačenje broda samo na neplaćanje, dok NYPE-a pored toga, sadrži i mogućnost raskida u slučaju bilo koje povrede ugovora.

Ova klauzula poznata je kao „*The Tight to Withdraw*“ klauzula, i u osnovi ima isti učinak kao i kanceling klauzula. Kao i kod kanceling klauzule, nakon ispravnog iskorišćavanja prava na povlačenje broda, dozvoljeno je da se ponovo sa istim naručiocem, ali sada pod povoljnijim uslovima zaključi novi ugovor, odnosno suštinski obnovi stari.

8. Izvršenje ugovora o tajm čarteru

Izvršenje ugovora o tajm čarteru vezano je za regulisanje međusobnih prava i obaveza ugovornih strana, dok ugovor traje. Ustvari, naručilac za sve vrijeme trajanja ugovora ulazi u posebne pravne odnose. Zaključuje pojedinačne ugovore o čarterovanju broda, ili pak, iskorišćava brod kao linijski, a brodovlasnik preko svojih službenika, u prvom redu zapovjednika broda, dužan je da izvršava ugovor saglasno takvim potrebama i nalogima naručioca. Međusobna prava i obaveze, odnosno njihovo regulisanje među ugovornim stranama u osnovi je vezano za osnovnu podjelu funkcija koja je izvršena zaključenjem ugovora o tajm čarteru, a to je da brodovlasnik zadržava izvršenje navigaciono-tehničke funkcije, a da komercijalno iskorišćavanje broda prelazi na naručioca.

8.1. Međusobno snošenje troškova

Vozarinom, kod ugovora o tajm čarteru nisu pokriveni troškovi komercijalne eksploatacije broda. Zbog toga, u klauzulama br. 3 i 4. Baltima-a određeno je da brodovlasnik snosi troškove snabdijevanja broda hranom i zalihama, troškove plata pomoraca, troškove osiguranja broda i sve redovne troškove održavanja, kako trupa broda, tako i brodske mašine u ispravnom stanju za čije vrijeme trajanja ugovora. U ovom djelu klauzula sa stanovišta troškova vrši i takvu preciznu podjelu da određuje da je brodovlasnik dužan da da jednog radnika na brodskim dizalicama po brodskom skladištu, a ako je potrebno više radnika, onda da te radnike obezbijedjuje naručilac i da ih on plaća. U klauzuli br. 4, određeno je da naručilac snosi troškove za gorivo koje brod koristi, vodu za bojlere, lučke troškove, troškove pilotaže, bez obzira da li je obavezna ili ne, kanalske troškove, troškove priveza, troškove asistencija tegljača, konzularne troškove, izuzev onih koji su vezani za brodsku posadu, agencijske komisije i sl. i, takodje, troškove ukrcaja i iskrcaja tereta i sve druge troškove vezane za to, uključujući potrebne materijale za učvršćenje tereta, troškove fumigacije i dezinfekcije broda, itd.

Iz svega gore navedenog, proizilazi da se kod ugovora o tajm čarteru vodi strogo računa o međusobnom razgraničenju komercijalnih troškova i troškova vođenja i eksploatacije broda. Tako, npr. naručilac plaća gorivo, ali tzv. lako mazivo, potrebno za podmazivanje brodskih mašina plaća brodovlasnik, jer je to dio njegove obaveze održavanja broda u ispravnom stanju.

8.2. Položaj zapovjednika broda (*employment and Indemnity-klauzula*)

Naš Zakon određuje da kod brodarskog ugovora na vrijeme za cjeli brod, zapovjednik broda mora da izvršava naloge naručioca u granicama ugovora i prema namjeni broda. Ova odredba našeg prava odgovara tzv. „*employment*“ klauzuli u standardnim formama ugovora o tajm čarteru (klauzula br. 8 NYPE.a i br. 9. Baltim-a). Ta klauzula uobičajeno glasi: „zapovjednik, iako postavljen od strane brodovlasnika, biće pod uputstvima i naredjenjima naručioca u odnosu na zaposlenje, agenciju i ostale aranžmane.“ (misli se na aranžmane komercijalne prirode) broda.

Klauzula o zaposlenju ima to dejstvo da je zapovjednik broda u obavezi, a preko njega i brodovlasnik da ispunjava komercijalne naloge naručioca. Za vrijeme trajanja ugovora o tajm čarteru odluke o zaposlenju broda su u rukama naručioca. Naručilac odlučuje koje će vrste tereta brod da prevozi, pod kojim uslovima i na kojim relacijama. Za vrijeme trajanja ugovora obaveznu agencijsku službu po lukama obezbijedjuje naručilac, a kao što se vidi iz pomenutih ugovornih odredbi, i svi drugi eventualni aranžmani komercijalne prirode su u njegovoj nadležnosti. Zbog svega navedenog, a posebno zbog širine kojom je ova klauzula formulisana u teoriji i praksi redovno se postavlja pitanje granica njenog dejstva, odnosno preciznije rečeno kada zapovjednik broda ima pravo da odbije naloge naručioca, pa makar oni bili i komercijalne prirode. U tom pogledu od odlučujućeg značaja su ugrađena ograničenja u samom ugovoru, tzv. „*Warranties*“. Sudska praksa vodećih pomorskih zemalja u odnosu na ovo pitanje je dosta bogata, a naše pravo vrlo precizno izražava osnovnu ideju o mogućim slučajevima, kada zapovjednik broda ima pravo da odbije naloge naručioca. Naime, Zakon kaže da kod ugovora o tajm čarteru naručilac ne može da odredi putovanje koje bi izložilo brod ili posadu broda opasnosti koja se u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla da predvidi, a ni putovanju za koje se ne može očekivati da se obavi bez znatnijeg prekoračenja vremena za koje je ugovor sklopljen. Kada se ovome doda još zabrana prevoza tzv. nelegalnih i opasnih tereta, onda su postavljene granice odnosa između naručioca i zapovjednika. Zapovjednik doduše ima pravo da odbije određene naloge naručioca i on će to svakako uraditi kada uvidja da je ugrožena bezbjednost broda i ljudi na njemu, ali u nekim drugim manje opasnim situacijama, ukoliko smatra da određeni nalog ne treba da izvrši, odnosno da ima pravo da ga odbije, on isti učinak može

da postigne ako izvrši nalog, ali pod prethodnim protestom, što sa stanovišta prava i postojeće sudske prakse predstavlja dovoljnu zaštitu brodovlasnika.

Uostalom, već je u naslovu navedeno da klauzula u cjelini glasi – klauzula o zaposlenju i obeštećenju (*indemnity*). Prema ovom drugom dijelu klauzule naručilac će obeštetiti brodovlasnika za sve eventualne štete koje ovaj bude pretrpio uslijed njegovih naloga. Odgovarajuću odredbu sadrži i naš Zakon koji glasi „kod ugovora o tajm čarteru brodovlasnik ne odgovara naručiocu za obaveze koje je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naloga naručioca“.

Ovo pitanje bilo bi dosta jednostavno ukoliko se ne bi komplikovalo činjenicom izdavanja teretnica za teret koji se prevozi, a koje može da potpiše i ponekad potpisuje zapovjednik broda. Zbog toga za pravilno tumačenje ove klauzule potrebno je voditi računa o sledećim stavovima sudske prakse: 1) naručilac je dužan da obešteti brodarka samo za štetne posljedice čisto komercijalne prirode; 2) obeštećenje nije ograničeno samo na slučajeve koji proističu iz izdavanja teretnice, nego i na drugu štetu koja se uslijed izvršenja pogrešnih naloga pričinu brodarku; 3) pravo na obeštećenje ne stiče se automatski, već je brodovlasnik dužan da dokaže da postoji uzročna veza između pretrpljene štete i postupanja zapovjednika broda prema konkretnim uputstvima naručioca, i 4) obaveza na obeštećenje za štete po izdatoj teretnici ne svodi se samo na klasičnu obavezu odgovornosti za štete na teretu. Naručilac je odgovoran i za sadržinu teretnice, kada je ona izdata prema njegovim nalogima.

8.3. Krcanje i iskrcavanje tereta

Saglasno odredbama opšteg pomorskog prava, krcanje i iskrcavanje tereta u izvršenju ugovora o prevozu stvari morem, zajedničke su operacije, s jedne strane krcatelja i brodovlasnika, a sa druge strane brodovlasnika i primaoca tereta. U linijskoj plovidbi ove su operacije u cjelosti obaveza brodovlasnika, a takvu odgovarajuću odredbu o preuzimanju tereta ispod čekrka ima i naše pravo. Ovakve obaveze za ukrcaj i iskrcaj tereta u nedostatku posebnih odredbi važile bi i za ugovor o tajm čarteru. Medjutim, prema odredbama skoro svih standardnih formi ugovora o tajm čarteru, naručilac je taj koji je odgovoran za krcanje, slaganje i ravnanje tereta u brod. Ove svoje obaveze može da se oslobodi samo unošenjem posebne klauzule u ugovor o tajm čarteru. Obaveza i odgovornost tereti i dalje naručioca, čak kada se slaganje vrši pod nadzorom zapovjednika broda, kao što je to i predvidjeno u NYPE standardnoj formi.

S obzirom na delikatnost cjelokupnog problema, jer u pomorskom pravu važi generalno pravilo da se brodovlasnik ne može da oslobodi svoje obaveze za pravilno krcanje i posebno slaganje tereta u situaciji postojanja navedenih klauzula sudska praksa engleskih i američkih sudova izjašnjava se da se u ovom

pogledu ipak zadržava brodovlasnikova obaveza odgovornosti za pravilno slaganje tereta ukoliko je ono od uticaja na stabilnost broda, dakle, na sposobnost broda za plovidbu. Prema tome, i rješenje dato u ovoj klauzuli, a posebno odgovarajuća sudska praksa, uvijek vode računa o striktnom razgraničenju između komercijalnih obaveza koje terete naručioca i onih navigaciono-tehničke prirode kojih brodovlasnik ne može da se oslobodi.

8.4. Nesigurne luke i nedozvoljena upotreba broda

I kod ugovora o tajm čarteru u osnovi važi sve ono što je za nesigurnost luka rečeno u vezi sa ispunjenjem čarter ugovora na putovanje. Pri tome treba voditi računa da kod ugovora o tajm čarteru sve luke u koje se brod šalje, odnosno dolazi, u toku izvršenja ugovora moraju da budu sigurne, kako je to već navedeno u navigacionom, političkom i zdravstvenom pogledu. To se u prvom redu odnosi na luku predaje broda, zatim, na sve luke u koje će brod biti poslan u toku trajanja ugovora na osnovu naloga naručioca, i konačno, to se odnosi i na luku u koju brod treba da bude povraćen nakon isteka ugovora. Slanje broda u nesigurne luke može da dovede do raskida ugovora o tajm čarteru, izuzev u slučaju kada je nesigurna luka iskrcajna luka. Tada će zapovjednik broda zatražiti od naručioca nalog za upućivanje broda u sigurnu luku radi iskrcaja, a ako takav nalog ne dobije, onda će sam doneti odluku i iskrcati teret u sigurnu luku. Pri tome je dužan da vodi računa, kako o interesima broda, tako i o interesima primaoca tereta.

Nedozvoljena upotreba broda postoji onda ako naručilac daje naloge da se brodom prevoze zakonom zabranjeni tereti ili tereti koji nisu u skladu sa namjenom broda. U takvim slučajevima zapovjednik ima pravo da odbije naloge naručioca, a mogući nesporazum može da dovede do raskida ugovora, odnosno daje pravo vlasnika broda da ga povuče iz ugovora.

8.5. Obaveza urednog izvršenja pojedinih putovanja (*Utmost despatch*)

Rečeno je da kod prevoznih ugovora postoji brodareva obaveza (izrična ili prećutna) da prevoz izvrši na vreme bez neopravdanog skretanja s ugovornog puta. Kod ugovora o tajm čarteru ova brodareva obaveza precizira se samim ugovorom. Kod oba formulara ugovora (Baltim i NYPE) odgovarajuća klauzula je istovjetna i glasi da će zapovjednik broda izvršavati putovanje najvećom mogućom brzinom. Takva odredba se čini vrlo rigoroznom i da postavlja maksimalne moguće zahtjeve pred zapovjednika broda u smislu upotrebe brzine, maksimalne moguće uštede vremena na ukrcajno-iskrcajnim operacijama i sl.

Poslovna i posebno sudska praksa, međutim, ovoj brodarevoj obavezi iz ugovora o tajm čarteru dale su nešto drugačiji karakter i ona se suštinski svodi na

obavezu pravilnog i ekonomičnog korišćenja ugovorenog vremena u okvirima normalne upotrebe broda saglasno njegovim uobičajenim plovidbenim i drugim svojstvima, kao što je brzina plovidbe u raznim uslovima, brzina kojom može da krca i iskrcava teret u pojedinim lukama, itd. Sledstveno, stvarna obaveza sastoji se u pravilnom i ekonomičnom iskorišćavanju broda bez nepotrebnih zastoja i nepotrebnih skretanja sa ugovorenog puta.

8.6. Pravo naručioca na obustavu vozarine (*off-hire* klauzula)

Vidjeli smo da se vozarina kod ugovora o tajm čarteru plaća vremenski za cijelo vrijeme trajanja ugovora, na način kako je ugovorena, dakle, najčešće bilo mjesečno ili 15-to dnevno. Medjutim, vozarina se u toku trajanja ugovora neće plaćati ako postoje u ugovoru izričita ugovorena isključenja kad se vozarina ne plaća, zatim, ako brodar prekrši svoje ugovorne obaveze, odnosno čini propuste u ispunjenju cjelokupnog servisa na način kako ga je preuzeo ugovorom i, konačno, vozarina se više neće dugovati, ako nastupe okolnosti koje su razlog za raskid ugovora. Inače, treba reći da u principu u pomorskom pravu pripada vozarina za izvršenje ugovorne obaveze samo ukoliko je zaradjena, i u dijelu izvršenja ugovora koliko je zaradjena (pro rata vozarina i vozarina prema korisno prevaljenom putu). Prema tome, u svim slučajevima kada smetnje u izvršenju ugovora o tajm čarteru mogu da se pripišu brodaru, odnosno brodovlasniku, onda i prestaje pravo na naplatu vozarine. Suprotno, smetnje na strani naručioca ne dovode do prekida njenog plaćanja.

Do prekida plaćanja vozarine ne dolazi zato što je brodar bio kriv ili što on i njegovi ljudi mogu da se okrive za neizvršenje ugovora. Prema „*off-hire*“ klauzuli ugovorne strane su saglasne da se vozarina neće plaćati za bilo koji vremenski period kada je brod bio van upotrebe za više od 24 časa zbog bilo kojih okolnosti na strani broda, brodarka i osoblja kojim se brodar u poslovanju služi. Klauzula je, kako se to u anglo-američkoj literaturi ističe „*non-fault*“ po svojoj prirodi i na njeno dejstvo su bez uticaja druge klauzule u čarter-partiji o eventualnoj odgovornosti, a ne oslobadja odgovornosti, odnosno primjene klauzule, niti slučaj više sile.

9. Odgovornost za teret kod ugovora o tajm čarteru

Saglasno suštini ugovora raspored međusobnih prava i obaveza i međusobne odgovornosti stranaka kod ugovora o tajm čarteru je takva da je brodar odgovoran za izvršenje plovidbenog poduhvata u tehničko-navigacionom pogledu, a naručilac u komercijalnom. Ustvari, naručilac je plaćanjem vozarine

kod ovog tipa brodarskog ugovora pribavio pravo na komercijalno iskorišćavanje broda. Međutim, redovno postaje i odgovoran za štete koje stvarima mogu da se dogode u toku prevoza, jer on saglasno ovom ugovoru, preuzima ulogu vozara. Izuzetak može da bude samo pravna situacija kada dolazi do izdavanja teretnice i kada teretnicu potpiše zapovjednik broda, jer on je prema samom zakonu predstavnik brodara odnosno brodovlasnika, pa bi takvim svojim činom obavezao brodovlasnika. Zbog toga, on uvijek kada i mora da potpiše teretnice, a brod je u tajm čarteru, to treba da čini kao agent naručioca. Isto tako treba da postupaju i agenti u lukama, ukoliko nisu naručiočevi agenti i da jasno naglase za čiji račun potpisuju teretnicu.

U našem situacija je još delikatnija, jer ono ne poznaje vozara kao nosioca odgovornosti za štete na teretu, već samo brodara kao nosioca sveukupne odgovornosti, pa i ove po ugovoru o tajm čarteru. Pri tome, ta odgovornost je prinudno pravna, pa ukoliko bi se na određeni ugovor o tajm čarteru primenjivalo naše pravo, brodar ne bi mogao da se oslobodi odgovornosti, već bi svoj odnos sa naručiocem morao da reguliše u regresnom postupku.

10. Druga prava i obaveze i klauzule kod ugovora o tajm čarteru

Formularni ugovori o tajm čarteru sadrže još niz klauzula kojima se regulišu prava i obaveze medju ugovornim stranama.

Tako, saglasno jednoj klauzuli brod je dužan da radi i danju i noću ako se to od njega zahtijeva, ali svi troškovi prekovremenog rada broda padaju na teret naručioca kao komercijalni troškovi.

Kada se radi o spasavanju i pružanju pomoći na moru, onda odgovarajuća klauzula reguliše da se nagrada za tako izvršeno spasavanje dijeli izmedju brodolvasnika i naručioca na jednake djelove, naravno po odbitku dijela koji pripada zapovjedniku i posadi.

Posebnom klauzulom daje se pravo naručiocu da može brod dalje da iznajmljuje, dakle, da zaključuje ugovore o podčarteru, bez saglasnosti brodovlasnika, a da brodovlasnik ostaje u obavezi da ugovor izvršava. Doduše, postoji i odredba o odgovornosti naručioca prema brodovlasniku za pravilno izvršenje ugovora, ali to ne menja osnovno pravo o davanju u podčarter.

Kao i kod ugovora na putovanje postoje klauzule o primjeni York-Antverpenskih pravila za slučaj generalne havarije i o rješavanju sporova putem arbitraže.

11. Posebno o vraćanju broda (*redelivery*)

Nakon isteka ugovora naručilac je dužan da povрати brod u ugovorenu, odnosno pogodnu luku u isto takvom dobrom stanju kao što ga je i primio.

Kod povratka broda (*redelivery*) značajno je uvijek imati na umu da postoji prećutno pravo na jedno razumno prekoračenje ugovorenog roka, sem ako ne postoji izičitа ugovorna klauzula koja to pravo isključuje.

Pravo na produženje, odnosno prekoračenje ugovorenog vremena proizilazi iz načina iskorišćavanja broda kod ove vrste ugovora. U toku trajanja ugovora, po pravilu, treba uvijek da se izvrše više putovanja, pa je zato u momentu kada se ugovor zaključuje praktično teško odrediti kada će se tačno završiti posljednje putovanje. Zato se toleriše da se to posljednje putovanje izvrši, ako je došlo do razumnog prekoračenja ugovorenog roka trajanja ugovora. U teoriji se zato govori o tzv. „legitimnom“ pravu naručioca da brod pošalje na posljednje putovanje sa izvjesnim prekoračenjem ugovorenog roka. Naravno, ovo prvo nije apsolutne prirode. Njime naručilac može da se koristi samo ako je djelovao razumno. Djelovati razumno podrazumijeva: prvo, donošenje ispravne odluke o potrebi da se brod šalje na takvo posljednje putovanje koje će rezultirati prekoračenjem, i drugo, donošenje ispravne odluke o razumnim granicama prekoračenja. Ovo je sve povezano sa primjenom tzv. „*overlap underlap*“ teorije koju je izgradila engleska sudska praksa, a prema kojoj, ukoliko bi, produženje posljednjeg putovanja predugo trajalo, onda naručilac nema pravo ni da ga otpočne, već brod mora da povрати nešto ranije, prije isteka ugovorenog vremena. Dakle, u ovom slučaju posljednje putovanje bi bilo ono putovanje kojim takvo ugovoreno vrijeme nije prekoračeno.

Kod povraćaja broda vrši se konačan obračun upotrebe goriva. Naime, kada je brod bio predat, stranke su međusobno utvrdile koliko je goriva bilo u njegovim tankovima. Nakon povratka broda takodje se vrši merenje količine gora u tankovima i postojeća pozitivna ili negativna razlika međusobno priznaje.

12. Prestanak ugovora

I kod ugovora o tajm čarteru dolazi do njegovog prestanka ako je izvršenje onemogućeno djelovanjem više sile. Medjutim, anglo-američko pravo razvilo je tzv. „*Frustration*“ doktrinu koja je po svome dejstvu slična doktrini o višoj sili u kontinentalnom pravu, ali i šire od toga. Za „*Frustration*“ se kaže da ubija ugovor kao takav i oslobadja obje strane svih obaveza automatski. Do prestanka ugovora dolazi objektivno mimo volje i uticaja ugovornih strana. Na njima je samo da putem tužbe ili na drugi način ustanove objektivnu činjenicu da ugovor više ne postoji. Kada dodje do prestanka ugovora primjenom ove doktrine, onda dolazi do međusobnog vraćanja učinjenih prestacija, posebno vozarine i drugih

novčanih davanja bilo u cjelini ili djelimično, srazmerno neizvršenom dijelu ugovora.

Ugovor prestaje i uslijed propasti (gubitka broda). O ovome postoji odgovarajuća klauzula u svim formularima tajm čartera.

Moguće je da ugovor prestane i uslijed preteranog zakašnjenja u njegovom izvršenju, zatim, preteranog produženja ugovorenog vremena, prekida u izvršavanju u toku trajanja ugovora, uslijed nastanka prekomjernih finansijskih gubitaka u toku njegovog trajanja i, konačno do prestanka ugovora može da dodje kao i kod ugovora na putovanje uslijed dejstva rata, štrajka ili leda u pojedinim svjetskim lukama.

Kada se radi o dejstvu rata i svih onih okolnosti koje su slične ratu, klauzule kod ugovora o tajm čarteru unekoliko su specifične. U prvom redu, one ne dozvoljavaju naručiocu da šalje brod u takva područja, ali takodje, ako već brod treba da ide u područja ugrožena ratom, daju pravo brodovlasniku na dodatno osiguranje čije troškove snosi naručilac. Takodje, brodovlasnik ima pravo u takvim situacijama na nadoknadu i povećanih troškova u vezi sa platama pomoraca, opskrbom broda i sl.

13. Davanje broda u podčarter (*subcharter*)

Ovaj ugovor u našem pravu poznat je pod nazivom „Podbrodarski ugovor“. To je ugovor kojim naručilac bilo kod čartera na putovanje ili čartera na vrijeme (tajm čartera), čarteruje dalje brod podnaručiocu. Pravilo je da se kod obje vrste ugovora ima pravo na podčarterovanje bez posebne saglasnosti vlasnika, s tim što naručilac ostaje odgovoran vlasniku broda za uredno izvršenje obaveza iz originalnog ugovora.

Treba istaći da je podbrodarski ugovor vrlo čest u praksi, a posebno kod zaključenja ugovora o tajm čarteru, i da postoje naručiocu koji se isključivo ili pretežno bave time, nalazeći svoju računicu u razlici između vozarina koju oni plaćaju vlasniku broda i vozarine redovno veće koju dobijaju od podnaručioca. Na taj način nije ništa neobično da se isti brod daje u podčarter više puta za isti vremenski period. Na taj način stvaraju se tzv. lanci ugovora o čarteru čiji je predmet ugovaranja isti brod. Ovo prouzrokuje često vrlo komplikovane odnose, pa i komplikovane arbitražne i sudske sporove.

14.CoA ugovor (ugovor o afretmanu)

Posljednjih godina svjetska pomorska praksa stvorila je jednu novu vrstu prevoznog ugovora koji je nazvala „Ugovor o Afretmanu“ (*Contract of*

Affreightment – CoA). Ovaj ugovor nije regulisan u našem pravu. U teoriji pomorskog prava, do sada su svi ugovori o prevozu stvari morem, uglavnom bili poznati pod skupnim nazivom – Ugovori o Afretmanu. U Roterdamskim pravilima ovaj ugovor naziva se „*Volume Contract*“.

Ovaj novi ugovor odnosi se na prevoz određenih, po pravilu, većih količina tereta u određenom vremenskom periodu. On se zaključuje između vlasnika tereta i brodovlasnika sa obavezom brodovlasnika da u stipulisanom vremenu preveze cjelokupnu ugovorenu količinu svojim brodovima, ali se pri tome uopšte ti brodovi ne odredjuju unaprijed, već se prepušta da ih kasnije brodovlasnik sam odredi. Ovaj ugovor povoljan je za brodovlasnika, jer im daje veću slobodu i mogućnost iskorišćavanja sopstvenih brodova. U jednom pravcu oni mogu da prevezu ugovoreni teret na bazi ugovora o afretmanu, a zatim u drugom pravcu brod ne mora da se vraća prazan, već mogu da ga iskoriste za prevoz nekog drugog tereta, ako im se takva prilika ukaže. Svjetska pomorska praksa već je stvorila i posebne formulare za ovu vrstu ugovora.

VI UGOVOR O PREVOZU PUTNIKA I PRTLJAGA

Medjunarodno-pravni dokumenti o ugovoru o prevozu putnika i prtljaga jesu Medjunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o prevozu putnika morem iz 1961.godine i Atinska konvencija o prevozu putnika i njihove prtljage iz 1974.godine. Naš zakonodavac je prilikom donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977.godine uzimao u obzir obe Konvencije, što se vidi i po tome što je Zakon istim ugovorom regulisao prevoz putnika i prtljaga, a što Konvencija iz 1961.godine nije predviđala. Medjutim, kako naša zemlja nije ratifikovala ove konvencije ona se u svemu nije ni pridržavala njihovih strogih odredbi, a posebno onih o donjoj granici visine ograničene odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika. Ništa od ovoga nije promijenjeno niti u Zakonu iz 1998.godine.

U našem pravu ugovor o prevozu putnika definiše se kao ugovor kojim se brodar obavezuje naručiocu da će prevesti jednog ili više putnika, a naručilac da će platiti prevozninu. Takodje, određuje se da se visina prevoznine određuje ugovorom.

Kao što se iz zakonske definicije vidi stranke kod ugovora o prevozu putnika jesu brodar, naručilac prevoza i putnik. Medjutim, Zakon kod određivanja brodara kao lica koje zaključuje ugovor o prevozu, ili, u čije se ime taj ugovor zaključuje, ujedno ga ne utvrđuje kao lice koje će i zaista izvršiti prevoz putnika, već uvodi još jednu stranku tzv. stvarnog brodara, kao lice različito od brodara koje saglasno zaključenom ugovoru stvarno vrši prevoz

putnika, na cijelokupnoj ugovenoj relaciji, ili samo na jednom njenom dijelu. Takodje, lice odnosno organizacija koja zaključuje ugovor o prevozu putnika morem, a koju zakonodavac naziva naručiocem prevoza, ugovor o prevozu putnika može da zaključi za jednog ili više putnika. Na ovaj način zakonodavac vodi računa o realnosti koja danas postoji u putničkim prevozima, a naime, da su to najčešće ugovori o kružnim-turističkim putovanjima putničkim brodovima, te da vrlo često putničke, odnosno turističke agencije zaključuju jedinstveni ugovor za veći broj putnika.

Ugovor o prevozu putnika je neformalan, jer zakon ne zahtjeva obavezno izdavanje putne karte, već je brodar obavezan da je izda samo na zahtjev putnika. Ipak, treba voditi računa da se danas kod prevoza putnika morem u osnovi razlikuju tri faktičke vrste prevoza koje, naravno, na odgovarajući način imaju odraza i na pravna rješenja. Dvije vrste prevoza koje su danas najviše u upotrebi, kao putnički prevozi, jeste već pomenuti prevoz u turističke svrhe na kružnim putovanjima, ali i tzv. trajektni prevoz kao prevoz na kraćim rastojanjima koji se vrši, po pravilu, sa jedne morske obale na drugu, kao npr. prevoz preko kanala Lamanš, prevozi morem između skandinavskih država i gradova, te konačno nama najpoznatiji prevoz između naše i italijanske obale, trajektni prevoz između Bara i Barija, ali i između drugih gradova Crne Gore i Italije. Pored ovih prevoza postoji i lokalni prevoz. Ova vrsta prevoza moguća je, a i uobičajena, kako na moru tako i na unutrašnjim vodenim putevima, gde se obično radi o prevozu kratkog trajanja i čistom prevozu bez pružanja ikakvih dodatnih usluga.

Sve naprijed rečeno ima odraza na karakter i pravnu prirodu ugovora o prevozu putnika morem, pa i na način izdavanja putne karte.

Putna karta, naime, izdaje se na donosioca i na ime. Ukoliko je putna karta izdata na ime zakon predviđa da vlasnik putne karte može istu preneti na drugo lice bez saglasnosti broдача.

Naš zakon to ne određuje, ali po prirodi stvari, na međunarodnim putničkim putovanjima, posebno onim kružnim, putna karta u sebi obuhvata ne samo obavezu broдача da putniku obezbjedi ugovorom predviđeno putovanje, već da mu u toku putovanja, a u okviru zaključenog ugovora, pruži i dodatne usluge, kao što su usluga smeštaja i ishrane. U ovom slučaju imamo mješoviti pravni posao koji u sebi sadrži dvije komponente, i to: komponentu prevoza putnika, ali, i komponentu pružanja dodatnih usluga, što je karakteristično za turističko-ugostiteljske ugovore.

Kada govorimo o pravima i obavezama stranaka kod ovog ugovora, zakonodavac prvo reguliše odnose početka putovanja, pa propisuje da se prevoznina ne vraća ako putnik ne dodje na brod do odlaska broда ili ako za vrijeme puta odustane od putovanja. U obalnoj plovidbi, ako karta glasi na

donosioca, putnik ima pravo da odustane od putovanja na jedan sat prije početka putovanja, a brodar je dužan da mu vrati prevozninu umanjenu za 10%. Kod putovanja gdje putna karta glasi na ime, ako putnik odustane od putovanja kod domaćeg prevoza, on to može da učini 6 časova prije početka putovanja, a kod međunarodnih putovanja 3 dana prije početka putovanja. I u jednom i u drugom slučaju brodar ima pravo da zadrži 10% prijevozne cijene.

Sledeća oblast koju zakon reguliše u dijelu prava i obaveza stranaka jeste situacija u kojoj je došlo do prekida putovanja iz razloga za koje putnik nije odgovaran, a prekid traje više od 12 časova u domaćim putovanjima, odnosno više od 3 dana na međunarodnim. U tom slučaju zakon putniku daje sledeća prava: 1) da zahtjeva da ga brodar svojim ili drugim odgovarajućim prevoznim sredstvom, zajedno sa prtljagom, preveze do mjesta odredišta; 2) da zahtjeva da ga brodar, zajedno sa prtljagom, u primjerenom roku vrati u polaznu luku, odnosno pristanište i da mu vrati prevozninu, i 3) da odustane od ugovora i traži da mu brodar vrati prevozninu. Ukoliko je do prekida putovanja došlo namjerno, ili krajnjom nepažnjom broдача, odnosno lica koja rade za broдача, putnik ima pravo da od broдача zahtjeva i nadoknadu štete. Naravno, sva ova prava putnik može da ostvari ako odmah nakon nastanka takvih okolnosti u kratkom roku, i to kod domaćih putovanja u roku od 3 dana, a kod međunarodnih u roku od 7 dana, zatraži vraćanje prevoznine, odnosno postavi zahtjev za naknadu štete.

Odgovornost za smrt i tjelesne povrede putnika. Centralno pitanje svakog ugovornog odnosa jeste nadoknada štete koja se duguje, a u slučaju prevoza putnika, to je nadoknada štete koja se duguje za smrt putnika njegovoj najbližoj porodici, a za pretrpljene tjelesne povrede na putovanju njemu samom. Ova odgovornost u pomorskom pravu, a to se kod nas primjenjuje i na unutrašnju plovidbu, zasnovana je na principu krivice broдача ili lica koja rade za broдача. Lice koje traži nadoknadu štete mora da dokaze da se događaj koji je prouzrokovao štetu dogodio u toku prevoza, kao i visinu štete. Odgovornost broдача za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne povrede putnika svodi se na vrijeme prevoza, kao i na vrijeme dok je putnik dovožen na brod, ako se to radilo posebnim plovilima (čamcima) ili je na isti način odvožen sa broда. Medjutim, ako su se smrt ili tjelesna povreda putnika dogodile u prostorijama luke prije urkcaja putnika na brod ili posle iskrcaja, brodar ne snosi odgovornost za tako nastalu štetu.

Krivica broдача pretpostavlja se dok se protivno ne dokaže, ako su smrt ili tjelesna povreda putnika nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broда.

Ovako utvrđena odgovornost broдача za smrt i tjelesne povrede putnika nepovoljna je, odnosno daleko nepovoljnija nego u drugim granama saobraćaja. Putniku, odnosno porodici poginulog putnika, nalaže se teška obaveza da dokaže

vrijeme i mjesto nastanka štete, zatim, krivicu broдача i visinu same štete. Kada se radi o visini obeštećenja onda treba reći da je i u ovom dijelu prava, kao što je to uostalom u pomorskom i saobraćajnom pravu uopšte, za broдача utvrđeno pravo na ograničenu odgovornost za slučaj smrti i tjelesne povrede do jednog određenog iznosa, po putniku i putovanju. Ovo ograničenje u našem pravu iznosi 20.000 US dolara. Čak i ukoliko se naknada dosudjuje u obliku rente, kapitalizirani iznos rente, ne može da premaši ovako utvrđeni iznos. Zakonodavac ne ostavlja nejasnom situaciju šta se podrazumijeva pod ograničenjem po putniku i putovanju, pa izričito navodi da iznos od 20.000 US dolara služi za namirenje svih povjerilaca čija se potraživanja zasnivaju na jednom događaju koji je prouzrokovao smrt ili tjelesnu povredu putnika. Iz svega proizilazi da je iznos u pitanju prenisko određen. On saglasno Atinskoj konvenciji iznosi 700.000 franaka što bi odgovaralo protivvrednosti od cca 100.000 eura.

Prevoz prtljaga. Rečeno je da Atinska konvencija predviđa posebne odredbe o prevozu prtljaga morem, a naš zakon takve posebne odredbe predviđa za prevoz prtljaga i u unutrašnjoj plovidbi. I kod odredbi vezanih za prevoz prtljaga vodi se računa o danas postojećoj realnosti u pomorskim prevozima, koji su, kao što je rečeno, vrlo često trajektni prevozi, pa zakon određuje da je prtljag svaka stvar, uključujući i vozilo koje se prevozi na osnovu ugovora o prevozu, a prtljagom se ne smatraju stvari i vozila koja se prevoze na osnovu ugovora o zakupu, na osnovu teretnice ili ugovora koji se prvenstveno odnosi na prevoz stvari i na prevoz živih životinja. Kao i kod ostalih grana prevoza tako i u pomorskom prevozu i unutrašnjoj plovidbi, vrši se razlika između prtljaga koji se predaje na prevoz i ručnog prtljaga putnika koji putnik ima u svojoj kabini ili koji on sam čuva ili nadzire, uključujući i prtljag koji se nalazi u vozilu, ili na vozilu u toku prevoza.

Za prtljag dat na prevoz i primljen na čuvanje od strane broдача, broдар je dužan da na traženje putnika izda prtljažnicu. Prtljažnica mora da sadrži vrstu prtljaga i broj koleta prtljaga. Zakon uvodi pretpostavku da su podaci sadržani u prtljažnici istiniti dok se protivno ne dokaže.

Za prtljag primljen na prevoz broдар odgovara po istim principima koji su utvrđeni za smrt i tjelesnu povredu putnika, dakle, na osnovu dokazane krivice, međutim, ako je šteta na prtljagu posledica nekog događaja koji je štetu izazvao u toku plovidbe, onda se krivica broдача pretpostavlja. Ova odredba donekle je nejasna, ali ukazujemo na njeno postojanje u Zakonu (čl. 666) i na njenu nesaglasnost sa odredbom iz čl. 658.

Za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji prtljaga broдар takodje odgovara ograničeno do određene unaprijed predviđene visine, i to: 1) za ručni prtljag do iznosa od 550 US dolara po putniku i putovanju; 2) za vozila,

uključujući i prtljag koji se prevozi u vozilu ili na njemu do iznosa od 3.300 US dolara po vozilu i putovanju, i 3) za ostali prtljag do iznosa od 800 US dolara po putniku i putovanju.

Zakonodavac, dalje, kod nadonaknade štete za prtljag predvidja mogućnost ugovaranja određenih odbitnih frašiza, ali takodje i mogućnost ugovaranja većih iznosa ograničenja odgovornosti, a što se odnosi i na ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesnu povredu putnika, ali takvo povećanje granice odgovornosti mora biti izričito pismenim putem ugovoreno. Suprotno, ako brodar uspije da dokaže da su smrt ili tjelesna povreda putnika, oštećenje, manjak ili gubitak prtljaga, ili zakašnjenje u predaji prtljaga putniku u cjelini ili djelimično prouzrokovani krivicom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati normalnim, sud može potpuno da isključi pravo na naknadu štete, odnosno da ublaži odgovornost brodaru. Ovdje se radi o slučajevima tzv. podjeljenje odgovornosti koja je opšte prihvaćena u materiji odgovornosti za štetu.

Na kraju, u zakonu je predviđen niz postupaka u vezi sa izgubljenim prtljagom, odnosno prtljagom koji nije predat na odredištu u smislu rokova za njegovo podizanje, rokova u kojima se stiče pravo na obeštećenje, te obaveze povratka obeštećenja ukoliko se prtljag pronadje ili zadržavanja primljenog obeštećenja i prepuštanja prtljaga brodaru.

VII UGOVOR O TEGLJENJU

Ugovorom o tegljenju, brodar tegljača obavezuje se da svojim brodom tegli brod ili drugi plovni objekt do određenog mjesta, ili za određeno vrijeme, ili za izvodjenje određenog zadatka, a brodar tegljenog broda, odnosno objekta, obavezuje se da za to plati tegljarinu. Visina tegljarine određuje se ugovorom među strankama, a vrlo često i tarifom. Iz prednje definice, vidljivo je da postoji više vrsta tegljenja. Na moru najčešće je tzv. lučko tegljenje, kada brodovi tegljači uvode i izvode brod iz luke, i to tegljenje poznato je kao tegljenje radi izvodjenja određenog manevra. Na moru takodje, može postojati i tegljenje do određenog mjesta, po pravilu, u obalnom moru određene države, a najčešće se odnosi na tegljenje određenih objekata koji inače ne poseduju sopstveni pogon ili je u datom momentu povoljnije da budu tegljeni, pa se tu može raditi o tegljenju do određenog mjesta ili čak o ugovaranju tegljenja na određeno vrijeme. Najčešće se radi o tegljenju tehničkih plovnih objekata. Svako drugo tegljenje na moru može biti povezano sa ugroženošću brodova zbog pomorskih opasnosti i tada se uvijek postavlja pravni problem da li se u određenom konkretnom slučaju radi o tegljenju ili o spasavanju na moru, što su dvije različite pravne kategorije.

U unutrašnjoj plovidbi tegljenje je uobičajeni komercijalni postupak, a sve češće u savremenim uslovima, prevoz robe unutrašnjim vodama ne izvodi se

tegljenje, već tzv. potiskivanjem, dakle radi se o dvije vrste brodova, brodovima tegljačima i potiskivačima, pa i dva načina izvodjenja plovidbene operacije. Po pravilu tegljenje je plovidbena operacija kratkog trajanja i zbog toga zakon precizno određuje kad tegljenje započinje, a kada se završava, pa određuje da tegljenje započinje, u pomorskoj plovidbi, kad se tegljač po nalogu zapovjednika tegljenog broda stavi u položaj da može da obavlja tegljenje, ili, kad tegljač po naredbi zapovjednika tegljenog broda primi ili preda uže za tegljenje, ili kada započne potiskivanje tegljenog broda ili obavljanje bilo kog drugog manevra potrebnog za tegljenje, a zavisno od prirode operacije tegljenja. U unutrašnjoj plovidbi tegljenje započinje u trenutku kada je tegljač po nalogu zapovjednika broda koji upravlja tegljenjem, primio ili predao uže za tegljenje. U pomorskoj plovidbi tegljenje se završava kad se izvrši konačni nalog zapovjednika tegljenog broda da se otpusti uže za tegljenje, ili kad prestane potiskivanje ili bilo koji drugi manevar potreban za tegljenje, a zavisno od toga koja je radnja najkasnije nastupila. U unutrašnjoj plovidbi tegljenje prestaje u trenutku kad se izvrši konačni nalog zapovjednika koji upravlja tegljenjem da se usidri, odveže, odnosno usidri i odveže tegljeni brod, ili da se tegljeni brod preda drugom brodu, a po nalogu zapovjednika broda koji upravlja tegljenjem, da se pusti uže za tegljenje.

U unutrašnjoj plovidbi postoje i posebne odredbe za potiskivanje, pa se smatra da potiskivanje započinje u trenutku kad je potiskivač, po nalogu zapovjednika broda, koji upravlja potiskivanjem, vezan za brod koji uzima u potiskivani sastav, a da prestaje u trenutku kad se potiskivani brod usidri, odveže i preda ovlašćenom licu koje vrši nadzor nad bezbjednošću broda u pristaništu ili na sidrištu.

Postoje odredbe i o tome kako se postupa sa brodom koji nema posadu. Ovo pravilo punu primjenu ima u unutrašnjoj plovidbi, jer brod, odnosno brodovi uzeti u tegljenje ili potiskivanje u toj vrsti plovidbe, jesu teretna plovila i u sastavu su plovidbene operacije. U pomorskom pravu teško je zamisliti da tegljač tegli plovni objekat koji nema posadu, a pogotovo brod jer u tom slučaju prije se radi o radnji spasavanja na moru, nego o tegljenju. Brodar tegljača u unutrašnjoj plovidbi koji uzima u tegljenje brod bez posade mora da se brine za očuvanje tereta na tegljenom objektu i postoji takodje, odredba da ako brodar tegljača ugovara prevoz tereta tegljenjem tuđim brodom, da se uvijek u slučaju sumnje pretpostavlja da je zaključen ugovor o tegljenju.

Dva su značajna pravna pravila kod ovoga ugovora. Jedno je vezano za odredbu o tome ko upravlja tegljenjem, pa tu zakon određuje da tegljenjem upravlja tegljeni brod. Ovo pravilo skoro je bez izuzetaka u pomorskom pravu. Drugo pravilo je pravilo o odgovornosti za naknadu štete koja nastane sudarom brodova učesnika u tegljenju, odnosno samo između njih, ili i sa trećim

brodovima, pa se određuje da se u tom slučaju, primjenjuju odredbe o naknadi štete zbog sudara brodova.

Dok tegljenje traje, tegljeni brod iz razno-raznih razloga može doći u opasnost, pa u tom slučaju tegljenje prelazi u spasavanje i brodar tegljača za uspješno spasavanje ima pravo na nagradu prema propisima o spasavanju. Ipak, brodar tegljača neće imati pravo na nagradu, ako je on odgovoran za nastalu opasnost ili, ako iz ugovora o tegljenju proističe da je tegljarinom obuhvaćena i nagrada za spasavanje. Ukoliko za vreme tegljenja dodje do gubitka tegljenog broda, brodar broda tegljača ima pravo na tegljarinu ako dokaže da nije kriv za neuspjeh tegljenja. Medjutim, ako je tegljarinom obuhvaćena i nagrada za spasavanje onda će on izgubiti pravo na taj dio tegljarine.

VIII ZAKUP BRODA

Ugovor o zakupu broda se danas rijedje koristi kao pravno sredstvo iskorišćavanja brodova, jer se za vremensko korišćenje (*long term, cotranct*), po pravilu, redovno zaključuje ugovor o tajm čarter-u. Ipak, ugovor o zakupu je teorijsko – pravno značajan ugovor, pa zaslužuje posebnu obradu. Ovo zato što ne treba smetnuti s uma da su se shatanja pravne teorije u odnosu na ugovore o iskorišćavanju pomorskih brodova i njihovu pravnu prirodu, s vremenom mijenjala. U početku, kao najvažniji istican je element fizičkog iskorišćavanja broda, kao upotrebe stvari, odnosno brodskog prostora, tako da su ti ugovori u najvećem broju slučajeva i najčešće posmatrani kao ugovori o zakupu (*locatio conductio rei*). Kasnije, to shvatanje se napušta, tako da se najveći broj ugovora o iskorišćavanju pomorskih brodova smatra ugovorom o dijelu (*locatio conductio operis*). Ovako posmatrano, može se sagledati značaj proučavanja i pravilnog razumijevanja pojma ugovora o zakupu broda, s obzirom da se time bolje i pravilnije shvataju i ostali ugovori o iskorišćavanju pomorskih brodova, a posebno brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (*time charter*).

Što se tiče praktičnog značaja ugovora o zakupu broda treba reći da je taj ugovor poprimao na značaju za vrijeme ratnih stanja, a posebno u II svijetskom ratu. Za vrijeme trajanja ratnih operacija zaraćene strane na ovaj način su pokrivale svoje potrebe u tonaži trgovačkih brodova, uzimajući dodatno pod zakup i brodove privatnih vlasnika. Nakon završetka rata, s druge strane, te iste države su osjetile višak tonaže, a su u medjuvremenu izgradile, kao npr. SAD, pa se ugovor o zakupu broda javio kao jedan dodatni (pored prodaje) vid prenosa vlasništva tih brodova na privatne vlasnike. U jugoslovenskoj praksi, takodje, u godinama poslije II svijetskog rata bilo je pokušaja popunjavanja i proširenja domaće flote putem zaključenja ugovora o zakupu broda i na taj način stavljanje brodova stranih vlasnika pod jugoslovensku zastavu.

*Pojam i bitne karakteristike ugovora*²⁸. Ugovor o zakupu broda u našem pravu zaključuje se između dvije ugovorne strane: zakupodavca i zakupoprimalca. Zakupodavac daje zakupoprimalcu brod na upotrebu radi vršenja plovidbene djelatnosti uz plaćanje naknade koja se zove zakupnina.

Zakupodavac je vlasnik broda. Zakupoprimalac je lice (fizičko ili pravno) koje ima potrebu za brodom, odnosno brodovima koje želi da upotrebljava u komercijalne plovidbene svrhe.

Bitno je zapaziti, a to je u samoj zakonskoj definiciji istaknuto, da se brod daje, odnosno uzima u zakup radi vršenja *plovidbene djelatnosti*. Samo u slučaju ako je ovaj uslov zadovoljen radi se o zakupu pomorskog, odnosno plovidbenog prava. Ukoliko se brod daje u zakup u neke druge neplovidbene svrhe, da primjera radi služi kao skladište, restoran, nastamba, i sl., onda se radi o običnom zakupu obligacionog prava pod čije odredbe takvi ugovorni odnosi i potpadaju i po njima se i riješavaju.

Za činjenicu da se radi o davanju broda u zakup isključivo u plovidbene svrhe vezuju se još dva vrlo značajna bitna obilježja pomorsko-pravnog zakupa broda, a koja ulaze u sam pojam ugovora.

Prvo, zaključenjem ugovora o zakupu svojstvo brodarstva broda prenosi se sa zakupodavca na zakupoprimalca. Ovaj prenos funkcije brodarstva osnovno je i najvažnije pravno dejstvo ugovora o pomorskom zakupu broda. Vlasniku broda, nakon prenosa broda na zakupoprimalca, dok ugovor o zakupu traje, ostaje u osnovi samo gola svojina na brodu uz pravo na ubiranje njegove ekonomske cijene-zakupnine i sa pravom na povraćaj broda nakon isteka ugovora. Zakupoprimalac postaje privredni i plovidbeni preduzetnik, dakle, brodar broda u pitanju, koji se s pravom u našoj pomorsko-pravnoj literaturi označava kao pomorski vlasnik broda.²⁹ Za sve obaveze koje nastaju privrednim iskorišćavanjem broda u zakupu, vlasnik odgovara samo stvarnopravno kroz institut privilegija na brodu.

Drugo, saglasno uobičajenoj praksi, a i izričitim odredbama našeg prava zakupodavac je dužan da preda zakupoprimalcu brod u takvom stanju da se može iskorišćavati prema ugovorenoj ili uobičajenoj nameni. Ustvari, kada se radi o zakupu pomorskog, odnosno plovidbenog prava, brod kao predmet ugovora mora da se preda u stanju sposobnom za plovidbu. Ovo je minimum obaveze, a naravno, brod mora da ima i sva druga svojstva koja proizilaze iz ugovora ili je to prema prilikama uobičajeno.

²⁸ Detaljnije o ovom ugovoru vidi B. Ivošević, Ugovor o zakupu broda Zbornik Više pomorske škole u Kotoru, 5-6, 1978/79, str. 67-77.

²⁹ Vidi V. Brajković, isto str. 60 i dalje.

Vrste ugovora o zakupu broda. Naše pravo zakup broda reguliše kao jedinstveni ugovor. Medjutim, u svetskoj pomorskoj praksi za ovu vrstu ugovora upotrebljavaju se dva naziva i to: *Charter by Demise i Bare –boat charter*. Ove dvije vrste ugovora o zakupu broda, koje su inače i formularni ugovori, a posebno ovaj drugi, nastale su kao posljedica činjenice da se u zakup može da da brod sa posadom ili brod bez posade.

Kako u vezi sa ova dva tipa ugovora ima različitih shvatanja i tumačenja, a do čega dovodi komplikovanost odnosa u pitanju, za ispravno tumačenje odgovor treba potražiti u engleskoj literaturi u čijoj su komercijalnoj praksi ova dva tipa formularnih ugovora i nastala. Kod Scrutton-a nailazimo da čarter ugovor može nastati i kao „*demise*“ ili zakup broda, kome usluge zapovjednika broda i posade mogu da budu prirodne ili ne. Objasnjavajući dalje ovo dvojstvo navodi se da se „*charter by demise*“, ako je zaključen bez zapovjednika i posade naziva „*bare-boat*“ ili „*net*“ charter. Navodi se da se suprotno od „*net*“ čartere-a, kao specijalnog vremenskog ugovora obični tajm čarter ponekad naziva „*gross*“ charter.³⁰ U svjetskoj pomorskoj praksi kada se brod uzima u zakup, onda se redovno radi o zakupu golog broda bez posade, ali i ukoliko bi se uzeo brod sa posadom, zapovjednik i posada broda u cjelosti su podređeni zakupoprimcu u pogledu svih njihovih prava i dužnosti sve dok ugovor o zakupu traje.

Forma i sadržina ugovora. U našem pravu ugovor o zakupu broda je strogo formalan ugovor. On mora da bude zaključen u pismenom obliku, a ukoliko se ova zakonska obaveza ne bi poštovala, ugovor o zakupu broda ne proizvodi pravno dejstvo.

Obavezna pismena forma pod prijetnjom ništavosti bila je predviđjena u našem pravu još od donošenja Zakona o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova. Dakle, kod forme ovog ugovora radi se o formi *ad solemmitatem*, pa od postojanja forme zavisi i postojanje ugovora.

U uporednom pravu za ovaj ugovor takodje se najčešće traži pismena forma, medjutim, ona po pravilu, nije konstitutivna, već je deklarativna forma i služi samo kao dokaz o postojanju i sadržini postojećeg ugovora (forma *ad probationem*). Države koje usvajaju pismenu formu ističu da se ugovor o zakupu broda mora da zaključi u pismenoj formi zbog njegovog posebnog socijalnog i ekonomskog značaja i zbog obaveze da svojstvo brodaru bude prijavljeno nadležnim pomorskim vlastima, u kom slučaju, kada brodar nije vlasnik broda mora da ponese odgovarajući dokument o svome pravu na brod, a to je ugovor o zakupu.

³⁰ Vidi Scrutton, *Scharterparties and Bills of Lading*, 16 ed. Str.5.

Kada se govori o pravima i obavezama stranaka kod ovog ugovora onda je osnovna obaveza zakupodavca da zakupoprimcu preda brod osposobljen za plovidbu i za namjenu odredjenu ugovorom, odnosno za uobičajenu namjenu. Dalje, zakupodavac snosi odgovornost za štetu nastalu zbog mana koje brod čine nesposobnim ili umanjuju njegovu sposobnost za ugovoreno ili uobičajeno iskorišćavanje, a takve su mane postojale u vrijeme predaje broda zakupoprimcu. Ove svoje odgovornosti zakupodavac se može osloboditi ako uspije da dokaže da mane u pitanju nije mogao da otkrije upotrebom pažnje urednog broдача. Ako suprotno nije ugovoreno, zakupodavac ostaje u obavezi da vrši osiguranje broда dok ugovor traje. Obaveza pregleda broда prilikom predaje pada na teret zakupodavca, a isto tako i plaćanje provizije agentu preko koga je odnosni ugovor zaključen, ako je takva provizija bila ugovorena ili uobičajena.

Pored obaveze da uredno plaća zakupninu, osnovna obaveza zakupoprimca je da brod iskorišćava saglasno ugovoru, a koje u svakom slučaju mora da bude u plovidbene svrhe. Zakupoprimac snosi i troškove pogona broда. U te troškove spadaju plate posade, troškovi snabdjevanja broда gorivom, mazivom, vodom, hranom za posadu, itd. Zatim, zakupoprimac plaća i sve troškove komercijalnog iskorišćavanja broда, kao što su: lučke takse, slagački (*štivadorski*) troškovi, troškovi čišćenja brodskih skladišta, troškovi nabavke slagačkih pomagala (*dunnage*), troškovi uzimanja balasta, kanalske takse, troškovi tegljenja i pilotaže, druge troškove vezane za teret, te i troškove popravke broда sem troškova vanrednih popravaka.

Posebna specifičnost ugovora o zakupu broда u odnosu na ostale ugovore o iskorišćavanju brođova, a posebno u odnosu na ugovor o tajm čarteru, sastoji se u tome što postoji izričita zakonska odredba da zakupoprimac ne može da da brod u podzakup bez saglasnosti zakupodavca, odnosno ako to nije posebno ugovoreno.

Rečeno je da je osnovna obaveza zakupoprimca da za upotrebu broда zakupodavcu plati zakupninu. Visina zakupnine odredjuje se ugovorom o zakupu i plaća se mjesečno unaprijed, računajući od dana kada prema ugovoru počinje da teče. S obzirom na to da je zakupnina kao cijena zakupa broда, jedina ekonomska vrijednost koju zakupodavac ima iz vlasništva na brodu uredno plaćanje zakupnine je preduslov trajanja ugovora o zakupu. Zbog toga, ako zakupoprimac ne plati zakupninu u roku dospelosti, zakupodavac može odmah da traži naplatu ugovorene zakupnine za cijelo vrijeme trajanja ugovora ili može, da odustane od ugovora. Izvršenjem ovoga prava ne dira se u eventualno pravo zakupodavca da traži i nadoknadu štete ako je istu pretrpio uslijed raskida ugovora.

Trajanje i prestanak ugovora o zakupu. Vrijeme na koje se ugovor o zakupu broда zaključuje odredjuje se ugovorom. To može da bude jedan odredjeni, duži ili kraći vremenski period, a ugovor je valjan i ako se njime odredjuje broj putovanja (jedno ili više) za koja se brod uzima u zakup. Konačno,

ako ugovorom nije određeno vrijeme na koje se zakup sklapa, smatra se da je zaključen ugovor o zakupu broda na neodređeno vrijeme. Ugovor o zakupu broda koji je zaključen na određeno vrijeme može se saglasnošću ugovornih strana produžavati, ali i za takvo produženje ugovora naš zakon traži pismenu formu.

Ugovor o zakupu broda prestaje istekom ugovorenog roka, otkazom, uslijed više sile i drugih razloga koji onemogućavaju njegovo izvršenje. Ugovor može prestati i odustankom jedne od ugovornih strana u kom slučaju se postavlja pitanje odgovornosti ugovornih strana za raskid ugovora i eventualnu nadoknadu štete zbog toga. Ako je ugovor o zakupu zaključen na određeno vrijeme onda prestaje istekom roka na koji je zaključen. Ako je zaključen na neodređeno vrijeme prestaje na način kako su to stranke ugovorom predvidjele, odnosno ako takve posebne ugovorne odredbe nema, onda kako se dogovore. U skladu sa zakonom ugovor na neodređeno vrijeme prestaje na osnovu otkaza i taj otkaz mora da bude u pismenoj formi. Pismeni otkaz mora se dati najkasnije 3 mjeseca unaprijed.

Kod zaključenja ugovora o zakupu, ako je zaključen na određeno vrijeme, medju ugovornim stranama može da dodje do spora da li je zaključen ugovor o zakupu broda ili ugovor o tajm čarteru. U takvom slučaju, u sumnji, zakonska je pretpostavka da je zaključen ugovor o tajm čarteru.

Na kraju treba reći da se ugovor u zakupu broda može zaključiti i za brodove unutrašnje plovidbe.

IX. UGOVOR O PLOVIDBENOM AGENCIJSKOM POSLU

1. Pojam i karakteristike (elementi) pomorsko-agencijskog posla

Posao pomorskog agenta obavlja se na osnovu ugovora koji se zaključuje između agenta i njegovog principala. Ovaj ugovor barem u osnovnim crtama regulišu zakonodavstva u svijetu bilo u pomorskim zakonima ili u trgovačkim zakonima pojedinih zemalja. Kod nas se prilikom donošenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (ZPUP iz 1977. godine) vodilo o ovome računa i regulisao se ugovor o pomorskom agentu u okviru jedinstvenog ugovora o Plovidbenom agencijskom poslu. Na ovaj način zakonske odredbe primjenjuju se kako na pomorske agente tako i na agente u unutrašnjoj plovidbi.

Shodno odredbama Zakona (čl.719 ZPUP) Ugovor o pomorsko-agencijskom poslu zaključuje se na osnovu opšte ili posebne punomoći. Saglasno punomoći koju je dobio, agent ima obavezu da za račun svoga principala (kojeg

zakon zove nalogodavac) obavlja jedan ili više pomorsko-agencijskih poslova, a principal je dužan da agentu naknadi troškove i plati nagradu.

Prema našem pravu Ugovor o pomorsko-agencijskom poslu je neformalan ugovor. Međutim, ako je izdata opšta punomoć agentu, onda takav ugovor mora biti sklopljen u pismenoj formi, čime se ova formulacija približava opštem zahtjevu koji naše pravo ima za ugovor o trgovačkom zastupništvu, da ugovor mora biti sačinjen u pismenoj formi, ali u slučaju pomorsko-agencijskog ugovora bez sankcije ništavosti, koja je za trgovinsko zastupništvo u Zakonu o obligacionim odnosima Crne Gore uvedena kao novina u odnosu na dosadašnje rješenje jugoslovenskog prava.³¹

U Crnoj Gori još nisu donijeti odgovarajući propisi iz pomorskog prava, tako da su u svemu na snazi odredbe ZPUP-a, pa i kada se radi o pomorsko-agencijskom poslu.

Pravo na nagradu i troškove agent stiče na osnovu činjenice što je ugovor zaključen, a ako se nagrada stiče samo posredovanjem, to se mora izričito naznačiti.

Pravilo je da stranke, učesnice u određenim pomorsko-plovidbenim poslovima budu zastupljene sopstvenim agentima, ali saglasno odredbi čl. 725. ZPUP-a, a što nije nepoznato i u svjetskoj praksi, plovidbeni agent može na osnovu izričitog ovlašćenja ugovornih strana da potpiše u ime i za račun obje ugovorne strane neki od ugovora o iskorišćavanju pomorskih brodova.

Naše pravo normira i neke druge osobine vezano za plovidbeno-agencijski, odnosno pomorsko-agencijski posao, kao što su: obaveza agenta da istakne da postupa kao agent, dejstvo ograničenja punomoćja prema trećima, obaveza upotrebe pažnje dobrog privrednika u izvršavanju dobijenog punomoćja, odnosno naloga, itd.

2. Poslovi i vrste pomorskih agenata

Zakon ne nabraja, odnosno pojedinačno ne imenuje pojedine vrste agenata, ali nabraja poslove iz kojih je vidljiva i moguća uobičajena podjela pomorskih agenata. Prema ZPUP-u plovidbeni (pomorski) aencijski poslovi su: poslovi pomaganja, posredovanja i zastupanja koji se odnose na plovidbu i iskorišćavanje brodova, kao što su osobito poslovi prihvatanja i otpreme brodova, sklapanja ugovora o iskorišćavanju brodova, kupoprodaji, gradnji i remontu brodova, osiguranju, te popunjavanju i brige o posadi.

³¹ Vidi član 884 ZOO CG

Polazeći od svega naprijed navedenog može se sagledati i osnovna podjela pomorskih agenata na agente posrednike i agente broda ili lučke agente. Pri tome značajno je uočiti i imati u vidu da se agenti posrednici u svjetskoj praksi uobičajeno i redovno nazivaju brokerima, a da se za lučke agente zadržava naziv agent.

Druga značajna podjela vezana je za regulisanje odnosa između predstavnika broda (brodovlasnika, odnosno broдача) i predstavnika tereta, pa se i u tom dijelu pored agenta broда pojavljuju i agenti tereta, i to, kako u domenu posredništva prilikom zaključivanja odgovarajućih ugovora u pomorskom poslovanju, tako i u domenu zastupanja interesa ugovornih strana, dakle, predstavnika broда i predstavnika tereta, u lučkom agentiranju brodova.

Kada se govori o pojmu i definisanju pomorskog agenta, onda se nikako ne smije ispustiti iz vida da se rezultat agentovog djelovanja ogleda u ostvarivanju prava, ili sticanju imovinskog karaktera određenih vrijednosti koje agent uvijek čini u isključivu korist njegovog principala. Dakle, sve što je agent u pružanju svojih usluga uspio i ostvario, pa makar i preko dobijenih naloga od strane principala, uvijek je uspio i ostvario za račun svoga principala i sve takve dobitke dužan je da na njega prenese.³²

³² Vidi K.T.Schiels, op.cit.str.46

GLAVA V: ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA (BRODARA)

I POJAM I VRSTE ODGOVORNOSTI

Osnovni nosilac pomorsko-pravne odgovornosti generalno govoreći za sve vrste šteta koje brod može da pričin u međunarodnom i uporednom pravu je vlasnik broda-brodovlasnik (*Shi owner*). Naše pravo ovu ukkupnu (globalnu) odgovornosti u pomorskoj (i unutrašnjoj) plovidbi vezuje za brodar (Operator u uporednom pravu) uključujući tu i odgovornost za štete na teretu iz ugovora o prevozu. Zbog navedenog u ovom radu imaćemo u vidu oba pristupa (i u uporednom pravu postoji mogućnost da brodar-operator bude nosilac ukupne plovidbene odgovornosti u slučaju kada je brod uzeo u zakup), a i postojanje trećeg subjekta, vozara (*carrier*), kod ugovora o prevozu.³³

U pomorskom pravu brodovlasnik, odnosno brodar nosilac je kako ugovorne, tako i vanugovorne (deliktne) odgovornosti. Ugovorna odgovornost postoji, u prvom redu, za neizvršenje ili neuredno izvršenje ugovora o prevozu stvari morem, ali i za neizvršenje odnosno neuredno izvršenje ugovora, o prevozu putnika, ugovora o tegljenju, i drugih njegovih obaveza. Brodovlasnik, odnosno brodar odgovara i za neizvršenje svojih svih ugovornih obaveza prema članovima posade broda, prema agentima (brokerima) i drugim subjektima pomorskog poslovanja, kao što su brodosnabdevači, brodopopravljači, lučki slagači i dr.

Pomorski brod je tehničko-plovidbeno sredstvo, koje svojom aktivnošću može da pričini i brojne vanugovorne štete. Brod, prije svega, može da se sudari sa drugim brodom (brodovima) i tako pričini veću ili manju štetu (sve do potpunog gubitka) brodu i teretu u sudaru, te i mnoge druge štetne posledice, kao što je povredjivanje i gubitak ljudskih života, zagadjivanje mora i okoline i sl. Dalje, brod boraveći u luci može da pričini razne štete dokovima, lučkoj opremi, lukobranim, itd. Može u luci ili izvan nje da preseče podvodne kablove i cjevovode, da zagadi okolinu nedozvoljenim izlivanjem nafte, otpadnih voda (kaljuže), a izlivanje nafte iz tankera često dovodi, i dovelo je do pravih ekoloških katastrofa.

Za svoje ugovorne obaveze brodovlasnik, odnosno brodar, odgovara na osnovu krivice i to, po pravilu, po principu pretpostavljene krivice. U slučajevima vanugovorne odgovornosti, opet, odgovara na osnovu kauzalne (objektivne)

³³ Više o odgovornosti brodovlasnika (brodara) B.Ivošević, *Odgovornost pomorskog brodara*, Beograd, 1974.g.

odgovornosti, ali u pojedinim slučajevima, kao npr. za štete koje pričini luci i strožije, pa se može osloboditi odgovornosti samo ako uspije da dokaže da je nastalu štetu skrivala luka.

Za sudar brodova odgovara se na osnovu krivice svakog broda učesnika u sudaru, s obzirom na specifičnost ove kategorije pomorskih nezgoda.

U pomorstvu postoji i vrlo stari i specifični institut pravične raspodjele pruzrokovane štete na sve učesnike u pomorskom poduhvatu. To je institut zajedničke (generalne) havarije kojim se daje pravo zapovjedniku broda da namjerno i razumno žrtvuje djelove tereta ili broda i da podnosi određene troškove (troškove spasavanja, troškove luke zakloništa i dr.), a u cilju zajedničkog spasa broda i tereta.

Svoju odgovornost za sve svoje (ugovorne i vanugovorne) aktivnosti brodovlasnik, odnosno brodar osigurava na tzv. uzajamnoj osnovi, što označava udruživanje brodovlasnika da bi se takva vrsta osiguranja ostvarila, s obzirom da redovno osiguranje ne prihvata osiguranje brodovlasnikove odgovornosti prema trećima izuzev osiguranja $\frac{3}{4}$ odgovornosti za sudar. Brodari se, naime, udružuju u tzv. P&I klubove (*Protecting and Indemnity Clubs*) koji pokrivaju i nadoknadjuju sve one štete prema trećim licima za koje budu oglašeni odgovornim.

II ZAKONSKO (GLOBALNO) OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

1. Pojam i pojedini sistemi zakonskog ograničenja odgovornosti

Ukupnost brodovlasnikove, odnosno brodareve ugovorne i vanugovorne odgovornosti u svim navednim slučajevima uobičajeno se naziva njegovom opštom, odnosno globalnom odgovornošću. Za sve te moguće vrste odgovornosti, izuzev odgovornosti za teret koji je primio na prevoz, gdje postoji posebni pravni režim brodovlasnik odgovara neograničeno cjelokupnom svojom imovinom. Međutim, u pojedinim slučajevima velikih pomorskih katastrofa, brodovlasnikova odgovornost može da bude neslućeno visoka i po njegov dalji opstanak u pomorskom, pa i svakom drugom poslovanju pogubna.

Zbog toga, istorijski posmatrano, pomorsko pravo je uvijek brodovlasniku dozvoljavalo da svoju globalnu odgovornost ograniči na vrijednost pomorske imovine (*fortune du mer*) koja je involvirana u nastaloj katastrofi.

Na toj osnovi, ili bolje reći, ideji vodilji razvila su se tri osnovna sistema globalnog ograničenja brodovlasnikove odgovornosti:

1) mediteranski sistem ili sistem abandona, po kojem se daje mogućnost brodovlasniku da za štetne radnje zapovjednika i brodske posade odgovara ograničeno, na način što može prepustiti brod i vozarinu povjeriocima radi namirenja. U ovom sistemu načelno važi pravilo neograničene odgovornosti, ali s mogućnošću da se pod određenim uslovima, kada odgovornost proističe iz radnje zapovjednika, brodar posluži pravom tzv. abandona, tj. pravom prepuštanja broda u naturalnom obliku povjerioca. Ovaj sistem iz francuskog prava prešao je u pravo niza drugih država, u prvom redu, Južne Amerike, zatim Španije, Portugalije, Rumunije, itd. i u SAD je važio sistem abandona, ali je kasnije utoliko izmijenjen da umjesto abandoniranja samog broda, vlasnik povjeriocima prepušta njegovu vrednost;

2) nordijski ili nemački sistem egzekucije, po kome je već u samom zakonu određeno da se izvršenje za potraživanja u vezi brodarskog preduzetništva može sprovesti samo na pomorskoj imovini, pa i onda da se ona nalazi u rukama trećih lica. Ovo je sistem čiste realne odgovornosti brodovlasnika, odnosno brodara. Ne postoji primarno načelo o neograničenoj odgovornosti, pa prema tome, nije ni potrebno da se vrši abandoniranje pomorske imovine;

3) engleski sistem ili sistem ograničene lične odgovornosti brodovlasnika, odnosno brodara je sistem ograničene odgovornosti do jednog unaprijed određenog novčanog iznosa prema bruto zapremini broda. Brodovlasnik, odgovara lično, dakle, bilo kojim djelom svoje imovine, ali ta njegova lična odgovornost unaprijed je ograničena na određenu prosečnu, odnosno standardnu vrijednost njegove pomorske imovine angažovane u konkretnom štetnom događaju. Ovaj sistem uveden je u Engleskoj još 1894.godine, a kasnije je poslužio i kao osnova danas prihvaćenom međunarodnom sistemu ograničene odgovornosti brodovlasnika, odnosno brodara.

2. Unifikacija instituta ograničenja odgovornosti

O pravu na ograničenje brodovlasnikove globalne odgovornosti donete su odgovarajuće međunarodne konvencije. Prva takva konvencija koja je nazvana Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova donijeta je 1924.godine, a zatim 1957.godine. Na osnovu Konvencije iz 1957.godine prihvaćena su rješenja o ograničenju odgovornosti u našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, a 1976.godine doneta je nova Konvencija u ovoj materiji pod nazivom Konvencija

o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja. Ova Konvencija stupila je snagu 1986.godine, međutim, naša zemlja je nije ratifikovala.³⁴

Medjunarodna konvencija iz 1924.godine, pa i ona iz 1957.godine, bazira se u osnovi na engleski sistem ograničenja odgovornosti broдача.

Prema Konvenciji iz 1957.godine vlasnik pomorskog broда može svoju odgovornost za potraživanja koja nastanu ograničiti na određene iznose koji su predviđeni u tzv. Poenkareovim zlatnim francima i to kada su iz određenog događaja nastale samo materijalne štete na ukupni iznos od 1.000 franaka po toni zapremine broда, kada su nastale samo tjelesne štete na iznos od 3.100 franaka, a u slučaju kada su iz štetnog događaja nastale obje vrste šteta onda ukupno na 3.100 franaka, s time što 2.100 franaka po toni zapremine broда se namjenjuje isključivo za namirenje tjelesnih šteta, a ostatak od 1.000 franaka za materijalne štete.

3. Zakonsko ograničenje odgovornosti u našem pravu

Visina odgovornosti u našem pravu određuje se u američkim dolarima, i to na 650 dolara po toni broда za potraživanja iz materijalnih oštećenja i na 2.000 dolara za potraživanja iz tjelesnih šteta. Ukoliko su iz istog događaja proizašle materijalne štete i tjelesna oštećenja, onda je takodje, najviši iznos ograničenja 2.000 US dolara, s time što je 1.350 dolara namjenjeno isključivo namirenju potraživanja iz tjelesnih šteta, a iznos od 650 dolara za materijalne štete.

Ograničenje odgovornosti do određene visine postoji i u unutrašnjoj plovidbi. Režim je kombinovan i određeni iznosi vezani su za veličinu broда u tonama (40 američkih dolara po toni), zatim kao dodatan iznos (60 dolara) priznaje se za teretne brodove vezano za snagu mašinskog kompleksa broда, po kilovatu snage. Poseban iznos od 60 dolara priznaje se za brodove koji nisu namjenjeni za prevoz, s time što se kod njih ograničenje vezuje po toni istisnine. Kod brodova tegljaga i potiskivača ograničenje iznosi 60 dolara, a vezuje se isključivo za snagu mašinskog kompleksa, takodje po kilovatu snage.

Uzroci zbog kojih se brođareva odgovornost može da ograniči jesu:

- a) smrt ili tjelesna povreda lica koje se nalazi na brodu radi prevoza, gubitaka ili oštećenja imovine koja se nalazi na brodu;

³⁴ Prema M.Trajkoviću, autor dijela o pomorskom saobraćaju (S.Carić i dr., Saobraćajno pravo, Novi Sad, 2004., str.160, u našem ZPUP-u 1998, zakonsko ograničenje odgovornosti regulisano je po Konvenciji iz 1976, iako je CG nije ratifikovala.

- b) smrt ili tjelesne povrede svakog drugog lica, na kopnu ili na vodi, gubitaka ili oštećenja na drugoj imovini ili povreda bilo kojih prava prouzrokovanih djelimično namernošću ili krivicom bilo kog lica na brodu, za koja odgovara brodovlasnik, ili bilo kog lica koje se nalazi na brodu, a za koje odgovara brodovlasnik, pod uslovom da se u posljednjem slučaju radnja, nemarnost ili krivica odnose na plovidbu, upravljanje brodom ili na ukrcaje, prevoz ili iskrcaje tereta, ili na ukrcaj, prevoz ili iskrcaj putnika;
- c) obaveze ili odgovornosti nametnuti zakonom koje se odnose na uklanjanje olupine, podizanjem, uklanjanjem ili uništenjem potonulog, nasukanog ili napuštenog broda i stvari koje se nalaze na tom brodu, kao i svaka obaveza ili odgovornost koja nastaje usled šteta koje prouzrokuje pomorski brod, lučkim napravama, akvatoriju i plovnim putevima.

Brodovlasnik, odnosno brodar odgovara neograničeno, a ako želi da se koristi pravom o ograničenju odgovornosti, brodovlasnik mora da osnuje fond ograničene odgovornosti i u tom slučaju nadležni sud koji upravlja tim fondom, iz njega raspodeljuje nadoknadu štete svima koji su takvu štetu pretrpjeli u osnovi po pravilima stečajnog postupka. Naš Zakon o osnivanju fonda ograničene odgovornosti i postupku namirenja, sadrži vrlo detaljne sopstvene odredbe.

Pravom da ograniči svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti brodovlasnik ne može da se koristi samo ako mu se štetni događaj može da pripiše u ličnu krivicu. Npr., brod nije imao ispravne karte za plovidbu određenim vodama, pa je došlo do nasukanja, brodovlasnik nije postavio kompetentnog zapovjednika, pa je to prouzrokovalo sudar brodova i sl.

4.Ograničenje odgovornosti prema Konvenciji iz 1976.godine

Medjunarodna konvencija o ograničenju za pomorska potraživanja iz 1976.godine značajno se razlikuje od rješenja sadržanih u Konvenciji iz 1957.godine, a na kojoj se baziraju rješenja našeg prava.

Novom Konvencijom pruža se pravo na ograničenje odgovornosti za pomorska potraživanja prema vlasniku broda, brodaru, naručiocu (čartereru) i poslovdji pomorskog broda i, što je konvencijska novina, prema spasiocu. U literaturi se s pravom navodi da spasavanje nije samo akcija spasavanja ili pomaganja vezana za brod u opasnosti, već da je to i njegovo podizanje na površinu, uklanjanje, uništavanje i uopšte činjenje neškodljivim potonulog broda, koji je pretrpio brodolom, nasukao se ili bio napušten, uključujući sve što se

nalazi, ili se nalazilo, na tom brodu, kao i uništavanje i činjenje neškodljivim broskog tereta. U okviru akcije spasavanja spadaju i mjere za sprečavanje ili umanjenje štete za koju brodovlasnik ili spasilac može da odgovara, pa samim tim Konvencija iz 1976.godine daje i spasiocu pravo na ograničenje eventualne njegove odgovornosti.

Značajno je da se konvencijskim ograničenjem odgovornosti mogu da koriste i lica kojima se brodovlasnik i spasilac u svom poslovanju služi, čime Konvencija iz 1976.godine, nesumnjivo u sebi uklopuje sve više preovladjujući koncept odgovornosti u ovoj oblasti, ali i ograničenja odgovornosti za tzv. nezavisne saugovarače bilo brodovlasnika ili spasioca.

U Konvenciji se taksativno nabrajaju potraživanja za koje je moguće ograničiti odgovornost, ali, takodje, i ona za koja to nije dozvoljeno.

Potraživanja za koje se ima pravo na ograničenje odgovornosti su: potraživanja za smrt i tjelesne povrede ili zbog gubitka ili oštećenja imovine, uključujući u to i štetu na lučkim postrojenjima, bazenima, prilaznim plovnim putevima i oznakama za plovidbu do kojih je došlo na brodu ili u neposrednoj vezi s korišćenjem broda ili radnjama spasavanja, uključujući u to i tzv. dalje štete koje iz toga proizilaze; potraživanja zbog svake štete koja proizilazi iz zakašnjenja u prevozu morem tereta, putnika i njihovog prtljaga; potraživanja zbog drugih šteta koje nastaju iz povrede vanugovornog karaktera, koja su nastala u neposrednoj vezi sa iskorišćavanjem broda ili radnjama spasavanja; potraživanja drugog lica, a ne lica koje odgovara zbog mera preduzetih radih sprečavanja ili smanjenje štete za koju lice koje odgovara može da ograniči svoju odgovornost u skladu sa zakonskim načelima o opštem ograničenju odgovornosti, a ograničenje se odnosi i na dalje štete pruzrokovane takvim mjerama.

Potraživanja za koja se ne može pozivati na ograničenje odgovornosti saglasno Konvenciji su: potraživanje iz naslova spasavanja i pružanja pomoći na moru ili doprinosa u generalnoj havariji; potraživanja zbog šteta od zagadjivanja koja brod vrši izlivanjem nafte koja se prevozi kao teret; potraživanja podvrgnuta nekoj međunarodnoj konvenciji ili nacionalnom pravu koja zabranjuju ograničenje odgovornosti za nuklearne štete i posebne odgovornosti preduzetnika nuklearnog broda, te potraživanja službenika brodovlasnika ili spasioca čiji su zadaci vezani za službu na brodu ili za radnje spasavanja, uključujući potraživanja njihovih nasljednika, pravnih slednika ili drugih lica koja imaju osnov za takva potraživanja.

Kao i u Konvenciji iz 1957.godine, pa i one iz 1924.godine, brodovlasnik ne može da se pozove na ograničenje odgovornosti ukoliko se nastala šteta može da pripiše njegovoj ličnoj krivici. Praksa je pokazala da ova odredba nije bila dovoljno precizna, odnosno da su se zakonodavstva raznih zemalja različito

odnosila prema takoj utvrđenom pojmu. Zbog toga, Konvencija iz 1976.godine precizira da brodovlasnik (brodar ili drugo odgovorno lice, uključujući i spasioca) gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako druga strana uspije da dokaže da je šteta nastala zbog radnji ili propusta koje je brodovlasnik učinio u namjeri da prouzrokuje štete ili iz krajnje nepažnje, znajući pri tome, da će šteta vjerovatno nastupiti. Takodje, saglasno odredbama Konvencije brodovlasnik ne može da ograniči svoju odgovornost za štete nastale smarću ili tjelesnom povredom lica koja su službenici broдача, a posebno prema brođskoj posadi.

Novina Konvencije iz 1976.godine sastoji se i u tome da brodovlasnik ili brodar može da se pozove na ograničenje odgovornosti i u slučaju kada nije osnovao fond ograničenja odgovornosti. Takodje, to pravo ima i svako drugo lice koje bi u sporu moglo samostalno da odgovara, pa stoga, može samostalno i da osnuje fond ograničene odgovornosti.

Konačno, nema više fiksnih novčanih iznosa za pojedine slućajeve odgovornosti, već se odgovornost za sva pomorska potraživanja na koja se ima pravo na ograničenje saglasno Konvenciji, zasniva na specijalnim pravima vućenja (*Special Drawing Rights – SDR*). Visina novčano utvrđenog ograničenja odgovornosti na bazi obraćunskih jedinica, po pravilu je, u nacionalnoj valuti na dan pravosnažnosti odluke suda ili na dan koji su stranke medjusobno ugovorile za izvršenje plaćanja.

Broj obraćunskih jedinica utvrđen je u članu 6. Konvencije vezano za vrstu potraživanja i veličinu broда na kome se nezgoda dogodila.

Sva potraživanja koja podliježu ograničenju saglasno Konvenciji podijeljena su u dvije grupe, i to: jedna za smrt i tjelesnu povredu lica koja su boravila na brodu i druga, za ostale štete koje su se dogodile i podliježu ograničenju odgovornosti. Visina obraćunskih jedinica posebno se utvrđuje za jednu i drugu kategoriju, a kako je rećeno, zavisno i od veličine broда u pitanju.

Prvenstveno u nadoknadi imaju potraživanja za smrt i tjelesne povrede, pa ako se za to predviđena sredstva pokažu nedovoljnim, onda i sredstva predviđena za „ostala potraživanja“ srazmjerno učestvuju u namirenju te vrste nadoknada.

Države prilikom unošenja odredbi Konvencije u svoje nacionalne zakone mogu da predvide da potraživanja za štete lukama i lućkim postrojenjima, prilaznim putevima i plovidbenim oznakama imaju prednost u naplati u okviru druge grupe, kako je već rećeno tzv. ostalih potraživanja.

Za svrhe ograničenja odgovornosti iz osnova spasavanja (bilo sa broда ili izvan broда) obraćun se vrši prema tonaži broда od 1500 tona.

Konvencija predviđa posebna pravila ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika. Za ove povrede koje su nastale iz istog događaja granica odgovornosti vlasnika broda je iznos od 46.666 obračunskih jedinica pomnoženih brojem putnika koje je brod ovlašten da prevozi na osnovu brodskog uvjerenja, s tim da gornja granica ograničenja za ovu vrstu odgovornosti iznosi 25,000.000 obračunskih jedinica.

Konvencija sadrži i odredbu prema kojoj ako država nije članica Medjunarodnog monetarnog fonda može da pristupi Konvenciji i bude njen član, a da na ograničenje odgovornosti primjenjuje umjesto obračunskih, novčane jedinice.

III ODGOVORNOST POMORSKOG VOZARA ZA TERET

1. Odredjivanje subjekta odgovornosti

U svjetskoj pomorskoj praksi, što proizilazi i iz usvojenih medjunarodnih konvencija o odgovornosti vozara za teret, a takvo je stanje i u zakonodavstvu većine pomorskih zemalja, subjekt odgovornosti za uredno izvršenje ugovora o prevozu tereta (robe, stvari) morem je pomorski vozar (*carrier* na engleskom, *freuteur* na francuskom).

Naš zakon ne poznaje pojam vozara, već odgovornost i za izvršenje prevoza stvari morem isključivo veže za pomorskog broдача. Na taj način povećava se odgovornost vlasnika broda, pa se on saglasno prinudnim propisima našeg prava drži odgovornim za gubitak i štete na teretu i u onim slučajevima kada po medjunarodnim konvencijama i zakonodavstvu drugih zemalja, brodovlasnik takvu odgovornost ne snosi ukoliko ujedno ne preuzima i ulogu vozara, a to znači da on u svoje ime i za svoj račun komercijalno eksploatiše brod.

U ovom radu pridržavaćemo se usvojene svjetske poslovne prakse i vezati istu za pomorskog vozara, koji je kao subjekt te odgovornosti određen Medjunarodnom konvencijom o teretnici iz 1924.godine i ta pravna situacija do danas nije promjenjena, ali i rješenje našeg prava.

2. Odgovornost „ex recepto“ i „ex scriptura“

Istorijski posmatrano odgovornost vlasnika broda za teret koji je primio na prevoz bazirala se je na vrlo starom institutu rimskog prava, poznatom kao „*receptum-nautarum*“. Ta odgovornost bila je u tesnoj vezi sa obavezom čuvanja stvari od strane lica koja se bave djelatnošću prijema stvari na čuvanje, pa je opšta odgovornost iz naslova čuvanja stvari usvojena i kod pomorskih prevoza kod kojih je brodovlasnik snosio „*periculum custodiae*“.

Odgovornost *ex recepto* po svojoj pravnoj prirodi je ugovorne prirode, ali njene su granice odredjene zakonom. Radi se o odgovornosti bez krivice koja je tesno povezana sa pojmom profesionalnog rizika. Brodovlasnik je na osnovu prijema stvari na prevoz odgovoran za njihovo čuvanje i izručenje u ispravnom stanju na odredištu zbog toga što snosi rizik vezan za djelatnost koju obavlja i koja mu služi za pribavljanje imovinske koristi.

Radi se o specifičnoj pooštrenoju odgovornosti brodovlasnika na bazi koje se on može osloboditi svoje odgovornosti samo za slučaj više sile, prirodnih svojstava ili mana robe i radnji krcatelja ili primaoca.

Poseban element odgovornosti *ex recepto* koja je bila prihvaćena u mnogim zemljama svijeta, a posebno u Engleskoj kao osnov brodareve odgovornosti, predstavlja i činjenica što brodovlasnik u okviru svoje odgovornosti ima i apsolutnu obavezu osposobljavanja broda za plovidbu.

Zbog široke interpretarijce slobode ugovaranja, u prvom redu engleskih sudova, ova odgovornost u svom izvornom obliku nije se održala već je pretrpjela takve promjene koje su rezultirale potrebom uvođenja jednog prinudno pravnog medjunarodnog sistema odgovornosti brodovlasnika, odnosno preciznije vozara za teret koji se prevozi. Naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, medjutim, na specifičan način uveo je sopstveni originalni sistem odgovornosti za teret na principu prijema stvari na prevoz, na način što je medjunarodni sistem odgovornosti vozara na osnovu teretnice protegao na sve vrste prevoza i vezao ga za brodarka kao osnovnog nosioca odgovornosti.

Odgovornost *ex scriptura* označava se kao odgovornost za obaveze iz teretnice nezavisno od ugovora o prevozu. Osnov za postojanje ovog posebnog kolosjeka odgovornosti proističe iz činjenice što navodi teretnice u izvesnim slučajevima nisu identični sa uslovima ugovora o prevozu koji je zaključen sa naručiocem, a za pravne odnose izmedju vozara i primaoca tereta koji je to svojstvo stekao prenosom teretnice, mjerodavna je sadržina teretnice.

Po pravilu, obaveze iz teretnice jednake su sa obavezama iz ugovora o prevozu, ali se ponekad mogu i razlikovati, pa u tom slučaju, kod predaje tereta

na odredištu dolazi do izražaja činjenica da je teretnica samostalni pravni akt iz koga njegov zakoniti imalac izvodi svoja prava bez obzira na sadržinu ugovora o prevozu.

Ponekad se odgovornost *ex scriptura* izjednačava pojmovno sa pravnim režimom koji je za pomorske prevoze uveden Briselskom konvencijom o teretnici, međutim, to nije potpuno tačno i možda je pravilnije taj režim nazvati zakonskim režimom odgovornosti, nasuprot ugovornog režima odgovornosti za teret u slučajevima kada ne dolazi do primjene odredbi Briselske konvencije.

3.Regulisanje odgovornosti na međunarodnom planu

Koristeći se formalno pravom slobode ugovaranja, a suštinski svojim monopolskim položajem na tržištu broskog prostora, brodovlasnici vodećih pomorskih zemalja započeli su da u ugovore o prevozu, a posebno u teretnice unose klauzule kojima isključuju svoju odgovornost za vrlo široki krug događaja, uzroka i vrsta šteta na teretu. Ovaj proces odvijao se tokom XIX vijeka, a u drugoj polovini dostigao je takve dimenzije da brodovlasnici više nisu odgovarali za bilo kakve štete koje su se teretu, što su ga preuzeli na prevoz, mogle da dogode.

Sa ovakvim stanjem stvari u svjetskoj pomorskoj praksi zemlje predstavnice vlasnika tereta, korisnika prevoznih usluga, nisu mogle da budu zadovoljne SAD, kao najveća zemlja predstavnica interesa vlasnika tereta, oduvijek su pravo isključivanja brodareve odgovornosti putem ugovornih klauzula u svom domaćem pravu znatno ograničavale. U američkom Senatu, u život je proveden zakonodavni akt koji je prinudno pravnim normama, po prvi u svijetu, regulisao brodarevu odgovornost za teret. Zakon je donet 1893.godine i poznat je pod nazivom *Harter Act*, prema imenu senatora Hartera na čiju je inicijativu i zalaganje donijet.

Nakon ovoga na međunarodnom planu došlo je do inicijative za unifikaciju brodareve odgovornosti za teret. Ovaj posao prvo je započelo Udruženje za međunarodno pravo koje je na Konferenciji u Hagu septembra 1921.godine usvojilo jedan model teretnice koji je trebalo da bude opšte prihvaćen u svijetu od strane pomorskih brodara i krcatelja - nazvan „Haška pravila“. Ova pravila, međutim, s obzirom da su bila donijeta na dobrovoljnoj bazi nisu zaživjela, pa se je sa radom na međunarodnoj unifikaciji nastavilo. Rad je preuzeo Međunarodni pomorski odbor (CMI) i na međunarodnim diplomatskim konferencijama držanim u Brislu od 1922. do 1924.godine, 25.avgusta 1924.godine doijeta je Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila u materiji teretnice. Ova Konvencija u međunarodnim krugovima i dalje je poznatija kao „Haška pravila“, a i pod skraćenim nazivom Briselska

konvencija o teretnici. Smatra se najuspješnijom konvencijom iz oblasti međunarodnog pomorskog privatnog prava. Usvojile su je skoro sve zemlje svijeta i uspela je da se bez izmjena kao važeći dokument koji prinudno pravno reguliše vozarevu odgovornost za teret, kada se prevozi vrše na osnovu teretnice, održi do današnjih dana.

Šezdesetih godina, najviše izazvano potrebama da se ponovo preispita valjanost odredbi u Konvenciji o ograničenju brodarove odgovornosti po jedinici tereta, a vezano za pojavu kontejnerizacije, pokrenuta je inicijativa za izmijenu i dopunu Briselske konvencije o teretnici. Na Konferenciji u Štokholmu 1963.godine izradjen je prijedlog za dopunu Haških pravila, u vidu pravila poznatih pod nazivom Vizbijska pravila (*Visby Rules*). Na bazi ovoga predloga 1968.godine sazvana je Diplomatska konferencija koja je usvojila Protokol o izmjeni Konvencije iz 1924.godine. Taj Protokol prihvatile su, takodje, skoro sve zemlje svijeta, posebno vodeće pomorske države i on danas zajedno sa Briselskom konvencijom iz 1924.godine čini dio cjelovitog međunarodnog pravnog režima vozareve odgovornosti za teret.

4. Osnovne karakteristike pravnog režima Konvencije iz 1924. i Protokola iz 1968.godine

4.1. Definicije, granice primjene i osnovna načela

Odmah na početku u čl. 1. Konvencije daju se definicije vozara, ugovora o prevozu, robe, broda i prevoza robe, a koje imaju za cilj utvrđivanje stvarnih granica primjene Konvencije, da bi zatim skoro cjelokupni tekst Konvencije, a u prvom redu, njeni centralni članovima 3 i 4 obradivali pitanja izričitih obaveza i odgovornosti pomorskog vozara.

Saglasno odredbama čl. 1. pojmom „vozar“ obuhvaćeni su vlasnik broda ili naručilac prevoza koji sklapa ugovor o prevozu s krcateljem; pod pojmom „ugovor o prevozu“ podrazumijeva se samo onaj ugovor kod kojega je izdata teretnica ili slična isprava koja daje pravni naslov na prevoz robe morem uključujući i one teretnice ili slične isprave koje su izdate na osnovu čarter ugovora, a počevši od trenutka kada se odnosi između vozara i imaoča teretnice ravnaju po toj ispravi; „roba“ uključuje dobra, stvari, robu i predmete bilo koje vrste, osim živih životinja i tereta za koji se u ugovoru o prevozu navodi da je ukrcan na palubi i koji se stvarno tako i prevozi; „brod“ označava svaki plovni objekt koji se upotrebljava za prevoz robe morem; i, konačno, „prevoz robe“ obuhvata vrijeme od ukrcanja robe na brod do njenog iskrcanja s broda.

Na prednji način određene su granice primjene Konvencije samo na one prevoze robe morem, kod kojih je došlo do izdavanja teretnice ili slične isprave

koja daje stvarnopravni naslov na teret koji je primljen na prevoz. Time izvan polja njene primjene ostaju svi oni prevozi koji se vrše na osnovu čarter partija, s tim što se i kod tih prevoza Konvencija ipak primjenjuje, ako je izdata i teretnica ili slična isprava, a kako je naznačeno počevši od trenutka kada se odnosi medju strankama započnu da ravnaju prema takvoj ispravi.

Pored navedenog do primjene pravnog režima Konvencije ne dolazi, i pored toga što se prevoz vrši po teretnici ili njoj sličnoj ispravi za dio prevoznog puta prije ukrcaja robe na brod i na onaj posle iskrcaja, na prevoze živih životinja i prevoze tereta na palubi za koji je određeno da se tako prevozi i stvarno je tako ukrčan. Završnim Protokom konvencije određeno je da države koje su je usvojile mogu da izuzmu njenu primjenu u domaćoj plovidbi.

Kada je riječ o osnovnim načelima na kojima počiva Konvencija onda se ujedno misli i na utvrđivanje osnovnih načela odgovornosti broдача za teret prema Konvenciji. Na osnovu analize odredaba Konvencije u literaturi se navodi da su osnovna načela: 1) odgovornost na osnovu pretpostavljene krivice; 2) taksativno nabrojani slučajevi isključenja odgovornosti; 3) ograničenje te odgovornosti i 4) zabrana ugovaranja na štetu korisnika prevoza. Pored ovih načela, istorijski posmatrano, u osnove sistema odgovornosti broдача po Konvenciji inkorporisano je i načelo koje je prvo prihvaćeno još u Harter aktu o izričitoj zabrani klauzula koje oslobadjaju broдача odgovornosti za posledice „nemarnosti, grešaka ili propusta u pravilnom krcanju, slaganju, čuvanju, brizi i pravilnom iskrcaju tereta“ i o pravu brođovlasnika, odnosno vozara da se oslobadja odgovornosti za posledice „grešaka i propusta u navigaciji i upravljanju brodom“. Na ovaj način Konvencija je na nedvosmislen način razgraničila komercijalnu odgovornost vozara za koju on ni na koji način ne može da isključi svoju odgovornost od odgovornosti u tehničko-navigacionom smislu koja je označena kao greške i propusti u navigaciji i upravljanju brodom (pojam se skraćeno označava „nautička greška“), a za koju se vozar oslobadja odgovornosti pod uslovom da je za izvršenje prevoza dao brod sposoban za plovidbu.

4.2 Prava i obaveze stranaka po Konvenciji

Prva i osnovna obaveza vozara, po Konvenciji je da izvrši osposobljavanje broда za plovidbu, odnosno da da' brod sposoban za plovidbu. U odnosu na tu obavezu Konvencija odstupa od načela apsolutne brođovlasnikove odgovornosti za sposobnost broда za plovidbu i prihvata da je vozar ispunio tu svoju obavezu ako prije i na početku putovanja upotrebi dužnu pažnju (*due diligence*) da brod u svakom pogledu bude sposoban za plovidbu.

Sledeća obaveza vozara je da ukrcaj, slaganje, prevoz i iskrcaj tereta izvrši na način kako to pravila struke zahtijevaju.

Treća među glavnim vozačevim obavezama bila bi obaveza da se prevoz izvrši na vrijeme bez neopravdanog skretanja broda s puta. Doduše ovu obavezu Konvencija izričito ne nabija, ali se ona smatra prećutnom vozačevom obavezom kod prevoza na koje se primenjuje Konvencija. Čak, šta više, strogost te obaveze u pravnom režimu Konvencije, saglasno engleskoj sudskoj praksi posebno je izražena na način što sudovi odbijaju da vozaču priznaju pravo na oslobodjenja i ograničenja predviđena Konvencijom kada je do štete došlo kao rezultat neopravdanog skretanja broda s ugovornog puta.

Na kraju, saglasno odredbama Konvencije postoji obaveza vozača da poslije preuzimanja robe na prevoz on lično ili zapovjednik ili njegov agent izdaju krcatelju na njegov zahtev teretnicu. Konvencija takodje predviđa koje podatke teretnica treba da sadrži i u tom pogledu ona je samo zadržala i sankcionisala faktičko stanje koje je već bilo stvoreno potrebama prekomorske trgovine. Doduše, sve teretnice na koje se Briselska konvencija primjenjuje sadrže , i to je, po pravilu, prva klauzula u svakoj teretnici tzv. „*Paramount clause*“ kojom se primjena odredbi Konvencije na odnosnu teretnicu i prevoz čini obaveznom.

Kada se radi o krcateljevim obavezama, treba istaći da nasuprot brodarevoj obavezi da je dužan da krcatelju na njegov zahtjev izda teretnicu, stoji krcateljeva obaveza da brodaru saopšti podatke o teretu na osnovu kojih će ovaj sačiniti teretnicu i da mu garantuje za tačnost tih podataka (oznakama tereta, broju, količini i težini), te ga Konvencija obavezuje da vozaču naknadi sve gubitke, štete i troškove koji za njega nastanu iz eventualne netačnosti datih podataka.

4.3. Slučajevi isključenja odgovornosti vozača

Prema čl. 4. Konvencije brodareva odgovornost za teret koji je primio na prevoz isključuje se u slučajevima:

- a) radnji, nepažnje ili propusta zapovjednika, posade, pilota, ili drugih lica u službi vozača kada se radi o plovidbi ili upravljanju brodom,(nautička greška),
- b) požara, ukoliko nije prouzrokovan radnjom ili krivicom vozača,
- c) opasnosti, rizika ili nezgoda mora ili drugih plovnih puteva,
- d) više sile,
- e) ratnih događaja,
- f) djela javnih neprijatelja,
- g) naredbi ili mjera prinude vladara, drugih vlasti, ili sudske zapljene,
- h) karantinskih ograničenja,
- i) radnji ili propusta krcatelja ili vlasnika robe, njihovih agenata ili predstavnika,

- j) štrajkova ili opšteg otpuštanja s posla ili obustave, odnosno ograničenja rada iz bilo kojeg razloga, bilo da su djelimični ili potpuni,
- k) pobuna i građanskih nemira,
- l) spasavanja ili pokušaja spasavanja života ili imovine na moru,
- m) umanjnja u zapremini ili težini i drugih gubitaka, odnosno oštećenja nastalih uslijed skrivene mane, posebne prirode ili sopstvene mane robe,
- n) nedovoljnog pakovanja,
- o) nedovoljnosti ili neadekvatnosti oznaka,
- p) skrivenih mana, koje se ne mogu otkriti dužnom pažnjom,
- q) svakog drugog uzroka, koji je nastao iz radnji ili propusta vozara, njegovih agenata ili lica u njegovoj službi, s tim što teret dokaza pada na lice, koje traži da se koristi ovim isključenjem odgovornosti, s time što mora da dokaže da ni sopstvena krivica ni radnja vozara, ni krivica ni radnja agenta ili lica u službi vozara nisu doprinijeli gubitku, odnosno oštećenju.

Prednji tekst Konvencije je dosta glomazan i nesistematičan, a posebno sa stanovišta sistematizacije kontinentalnih zemalja. To je posledica činjenice što su isključenja odgovornosti vozara predviđena Konvencijom, s jedne strane, inspirisana već uobičajenim klauzulama u formularima teretnica, i s druge strane, što je na njihovo unošenje u Konvenciju odlučujući uticaj imala pravna tehnika zemalja common law-a.

U takvoj situaciji su mnoge zemlje, a što je Konvencijom i dozvoljeno, izvršile određene adaptacije Konvencije prilikom njenog unošenja u pojedina nacionalna zakonodavstva, a posebno naprijed nabrojane „liste“ isključujućih okolnosti, prilagodjavajući je na taj način sopstvenoj zakonodavnoj tehnici. Tako je postupila i naša zemlja prilikom donošenja Zakona o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova 1959.godine, čime je ustvari Konvencija ratifikovana s naše strane, a posle su te iste odredbe prenijete i u danas važeći Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.³⁵

4.4.Ograničenje odgovornosti po jedinici tereta

Kada nastane vozareva obaveza da nastalu štetu na teretu nadoknadi a uslovi za to su da je neizvršenjem, odnosno neurednim izvršenjem ugovora do štete stvarno došlo, da se ta šteta može pripisati u krivicu vozaru primjenom principa pretpostavljene krivice kod rasporeda tereta dokazivanja, te da ne postoji ni jedan razlog već nabrojanih okolnosti koje isključuju vozarevu odgovornost, onda vozar za tako nastalu štetu ne odgovara neograničeno, do punog iznosa nastale štete, nego primjenom odredbi Konvencije ima pravo da svoju

³⁵ Za razliku od Konvencije koja nabroja 17 slučajeva isključenja odgovornosti vozara za teret, naš ZPUP iz 1998. u čl. 595 predviđa 9 slučajeva isključenja. Medjutim, radi se o drugačijem regulisanju isključenja bez razlike u odnosu na konvencijska.

odgovornost ograniči do jednog najvišeg propisanog iznosa po jedinici tereta, odnosno po koletu. Ovaj princip ograničenja odgovornosti po jedinici tereta usvojen izvorno Konvencijom iz 1924.godine, Protokolom iz 1968.godine, dopunjen je na način što se ograničenje odgovornosti može ustanoviti i po kilogramu prevezene robe.

Jedan od problema koji se je postavio u vezi sa tako uvedenim pravom na ograničenje jeste utvrđivanje pojma jedinice tereta. S tim u vezi treba naglasiti da se pod jedinicom tereta podrazumijeva jedinica kojom je teret označen u teretnici. To može da bude kolet, komad, ali i jedinica mjere koja se izražava po zapremini (kubni metar) ili po težini (težinska tona). Protokolom iz 1968.godine, propisano je i da se kontejner smatra jedinicom tereta izuzev ako u teretnici nije izričito naglašeno da se pojedini djelovi sadržine kontejnera, npr. koleti složeni u kontejner imaju uzeti kao jedinica tereta.

Sledeće pitanje vezano je za određivanje gornjeg iznosa te odgovornosti. Konvencija iz 1924. godine predviđala je da brodar po jedinici tereta odgovara najviše do iznosa od 100 engleskih funti. Tada je engleska funta imala zlatnu podlogu, pa je kasnije zaključen jedan sporazum između brodovlasnika i vlasnika tereta da se 100 zlatnih funti izjednačava sa iznosom od 200 funti i taj dogovor poznat je kao „Dogovor o zlatnoj klauzuli“. Kasnije, usvajanjem Protokola iz 1968.godine kao obračunska jedinica uzet je Poenkareov zlatni franak, pa je uvedena odgovornost po koletu ili jedinici tereta najviše do 10.000 franaka, a po kilogramu bruto težine izgubljene i oštećene robe do 30 franaka, s tim da se u svakom pojedinom slučaju ima primeniti iznos koji je viši.

Konvencija i Protokol predviđaju i dva slučaja, u kojima vozar nema pravo da se koristi ograničenjem svoje odgovornosti po jedinici tereta.

U prvom slučaju krcatelj može da osigura sebi pravo da dobije potpuno obeštećenje za uništeni, izgubljeni ili oštećeni teret ukoliko u teretnici izvrši deklaraciju vrijednosti tereta. Konvencija i Protokol daju mogućnost obeštećenja do punog iznosa štete i u slučajevima kada je krcatelj vrstu i vrednost tereta naznačio prije ukrcaja i takvo naznačenje unio u teretnicu. Ovo naznačenje, odnosno izjava stvara, dok se protivno ne dokaže, pretpostavku da je izvršena deklaracija vrijednosti tereta, ali ta pretpostavka se može pobijati od strane vozara.

Drugi slučaj odnosi se na uticaj krivice na pravo ograničenja odgovornosti. Ovo pitanje riješeno je takodje Protokolom koji predviđa da „ni vozar ni brod ne mogu da se koriste povlasitom ograničenja odgovornosti, ako se dokaže da je šteta prouzrokovana radnjom ili propustom vozara u nameri da se izazove šteta, ili nemarno i sa znanjem da bi šteta vjerovatno mogla da nastane“. Na ovaj način

isključuje se pravo na ograničenje odgovornosti u slučajevima kada vozar, odnosno njegovi ljudi prouzrokuju štetu namjerno ili grubom nepažnjom.

4.5. Odgovornost za zakašnjenje

Jedan od problema koje izaziva Briselska konvencija o teretnici od dana njenog donošenja jeste da li se na osnovu nje ima pravo potraživati šteta nastala uslijed zakašnjenja u predaji tereta na odredištu. Konvencija o tome nema izričitu odredbu, pa su u tom pogledu zakonodavstva pojedinih zemalja imala različita rešenja, a takodje kolebanja postoje kako u pravnoj teoriji, tako i u sudskoj praksi. Ipak, treba reći da u većem broju slučajeva postoji saglasnost o tome da se na osnovu odredbi Briselske konvencije, a posebno i generalnog pomorskopravnog pravila, da se svaki prevoz treba da izvrši na vrijeme bez neopravdanog skretanja s ugovornog puta, izvodi zaključak da vozar po Konvenciji snosi odgovornost i za zakašnjenje.

4.6. Reklamacije i zastarjelost potraživanja

Kada dodje do gubitka ili oštećenja tereta u luci iskrcaja, onda je primalac dužan da o nastalim gubicima ili oštećenjima da pismeno obaveštenje vozaru ili njegovom agentu odmah prilikom prijema robe, jer će se u suprotnom smatrati da je vozar predao robu onakvu kakva je opisana u teretnici. Ako gubici ili oštećenja nisu odmah bili uočljivi, obaveštenje se mora dati u roku od 3 dana od predaje. Takvo pismeno obaveštenje, koje se u pomorskoj praksi naziva reklamacija, nije potrebno ako je stanje robe zajednički utvrđeno u trenutku prijema.

Ovakve kratke rokove izričito utvrđuje Konvencija, ali oni su u skladu i sa postojećom trgovačkom praksom. Konvencija dalje odredjuje da se vozar u svakom slučaju oslobadja svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta ako se tužba ne podigne u roku od jedne godine, računajući od preuzimanja tereta, odnosno dana kada je teret trebao da bude predat. Ovako kratak rok zastarelosti u praksi je stvarao probleme da bude održan, pa je to rješio Protokol svojom odredbom da ugovorne strane posebnim sporazumima imaju pravo da vrše produženje roka zastarelosti. Ovakvu odredbu sadrži i naše pravo.

5. Odgovornost za teret u našem pravu

Rečeno je da je u našem pravu brodar jedini nosilac plovidbene odgovornosti, pa i u slučaju odgovornosti za teret, kao i da odgovornost za teret u našem pravu zbog toga može da bude povećana za brodara kao nosioca ove vrste obaveze, s obzirom da naš zakon ne poznaje pomorskog vozara.

Takodje, bitna razlika jeste da se odgovornost za teret primljen na prevoz ne vezuje za izdavanje teretnice, čime se pravni režim Briselske konvencije proteže na sve prevoze, pa i one u slobodnoj plovidbi kada ne postoji obaveza da se izdaje teretnica.

Slijedeća specifičnost jeste uvođenje odgovornosti broдача za teret od njegovog preuzimanja, pa do predaje primaocu, a ne kako to Konvencija određuje od ukrcaja do iskrcaja, čime se bitno proširuje trajanje odgovornosti na još dvije prevozne faze, a to je faza prije i poslije ukrcaja robe na brod.

Odgovornost za zakašnjenje u predaji tereta u našem pravu je izričito regulisana, tako da ne postoji sumnja o primjeni te vrste odgovornosti kao što je to slučaj kada se radi o direktnoj primjeni pravila Konvencije.

Ipak, u slučaju odgovornosti za zakašnjenje i odgovornosti od preuzimanja do predaje tereta, naše pravo dopušta da broдар mijenja u svoju korist ovu odgovornost, a takodje on može da ugovara blažu odgovornost ili da isključuje svoju odgovornost u slučaju prevoza živih životinja i tereta na palubi.

Naš zakon reguliše i odgovornost broдача unutrašnje plovidbe za teret koji je uzeo na prevoz, u osnovi na jedinstven način kao i za pomorsku plovidbu, ali takodje usvaja i neka posebna rješenja. Osnovna razlika u odnosu na odgovornost u pomorskom pravu jeste što pravo unutrašnje plovidbe ne poznaje isključenje odgovornosti za nautičku grešku.³⁶ Takodje, i ostala moguća isključenja odgovornosti broдача unekoliko se razlikuju od onih u pomorskom pravu. Dok naš zakon poznaje 9 grupa isključenja u pomorskoj plovidbi, u unutrašnjoj plovidbi i ima 6 grupa. Broдар unutrašnje plovidbe neće odgovarati za štetu na teretu ako učini vjerovatnim da je šteta mogla nastati zbog:

- 1) smeštaja tereta na palubi, ako je takav način slaganja tereta ugovoren i naveden u prevoznjoj ispravi;
- 2) pomanjkanja ili slabog stanja ambalaže za teret koji je po svojoj prirodi podložan rasturanju ili oštećenju, ako nije nikako ili je loše pakovan;
- 3) ukrcavanja od strane krcatelja ili iskrčavanja od strane primaoca;
- 4) prevoza u plombiranom skladištu broда, pod uslovom da je skladište plombirao krcatelj i da su plombe neoštećene u času predaje primaocu;
- 5) prirode robe koja je po svojim svojstvima naročito podložna oštećenju, manjku ili gubitku, a naročito zbog loma, rdjanja, truljenja, sušenja, curenja, normalnog rasta ili djelovanja glodara;
- 6) prevoza živih životinja.

³⁶ Medjutim, najnovija Budimpeštanska konvencija o prevozu robe u unutrašnjoj plovidbi predviđa da stranke mogu da dogovore da će nautička greška biti oslobađajuća okolnost.

Na kraju treba naglasiti da ZPUP iz 1998.godine ne sadrži više utvrđene iznose gornje granice odgovornosti broдача po jedinici tereta, a također nije predviđeno ograničenje po kilogramu, što je učinjeno Protokolom iz 1968.godine. Svakako ne treba da čudi da određenog novčanog iznosa nema, s obzirom na sve probleme sa našom valutom, a i na trenutni dvovalutni sistem u Srbiji i Crnoj Gori.

6. Regulisanje odgovornosti za teret prema Hamburškim pravilima

U okviru Ujedinjenih nacija, od strane zemalja u razvoju pokrenuta je inicijativa za donošenje nove međunarodne konvencije kojom bi se na jedan dosta drugačiji način regulisala cjelokupna brođareva odgovornost za teret. Taj posao okončan je 1978.godine usvajanjem Konvencije Ujedinjenih nacija o prevozu robe morem, koja je poznatija pod nazivom „Hamburška pravila“, s obzirom da je Konvencija donijeta u Hamburgu. Ova Konvencija stupila je na snagu 1992.godine. Za njeno stupanje na snagu zahtjevalo se je da budu priložene 20 ratifikacija država, ali bez kvalifikovanog zahtjeva da među tim ratifikacijama bude i određen broj ratifikacija vodećih pomorskih država. Zbog toga, iako je ta Konvencija sada na snazi može se slobodno reći da je i dalje u svijetu dominantan pravni režim odgovornosti vozara za teret koji je primio na prevoz, onaj koji je ustanovljen Briselskom konvencijom iz 1924.godine i Protokolom iz 1968.godine.

Rečeno je da su Ujedinjene nacije 1978.godine donele Konvenciju o prevozu robe morem više poznatu kao Hamburška pravila, te da je tom Konvencijom uveden suštinski novi režim vozareve odgovornosti za teret koji se bitno razlikuje od postojećeg režima prema Briselskoj konvenciji o teretnici iz 1924.godine i Protokola iz 1968.godine

Najveća izmjena u režimu odgovornosti koja je usvojena Hamburškim pravilima jeste napuštanje načela da se pomorski vozar može u cjelosti da oslobodi svoje odgovornosti za gubitak i oštećenje tereta ukoliko je do toga došlo uslijed grešaka zapovjednika i brodske posade u navigaciji i upravljanju brodom. Ovim se remeti cjelokupni do sada ustanovljeni balans koji se bazirao na razlikovanju nautičko-tehničke i komercijalne odgovornosti vozara, i to je verovatno glavni razlog što vodeće pomorske (brođarske) zemlje ne žele da usvoje tu Konvenciju.

Hamburška pravila se primjenjuju na sve ugovore o prevozu izuzev na čarter partije čime se ustvari dosadašnji režim primjene bitno ne menja, međutim, izmjena se sastoji u tome što se polje primjene produžava od prijema tereta na prevoz, pa do njegove predaje.

Hamburška pravila izričito predviđaju odgovornost za zakašnjenja, a primenjuju se kako na prevoz živih životinja, tako i na prevoz tereta na palubi.

Pravilima je pojačana i dokazna snaga teretnice u rukama trećih savesnih lica, jer se vozaču ne daje pravo na bilo koji način da pobija njen sadržaj.

Konačno, ova Konvencija pored pojma vozača, uvodi i pojmove ugovornog i stvarnog vozača, pa ustanovljava obavezu ugovornog vozača da odgovara za cijeli dio prevoznog puta, a da pri tome ne ekskulpira stvarnog vozača, njegove odgovornosti.

Rečeno je da je Konvencija Ujedinjenih nacija o prevozu robe morem (Hamburška pravila) stupila na snagu 1992.godine, kada ju je ratifikovalo 20 država. Međutim, među tim državama nema vodećih pomorskih država, te da će zbog toga ona barem još za dugo teško ući u opštu primjenu i zamijeniti sadašnji režim odgovornosti prema Konvenciji iz 1924. i Protokolu iz 1968.godine. Ipak, treba voditi računa da je polje primjene Hamburških pravila tako utvrđeno da se ona obavezno primenjuju ukoliko je bilo ukrajna ili iskrrajna luka u jednoj od država koje su konvencije ratifikovale ili ako je teretnica izdata u takvoj državi, odnosno ako se izričito poziva na propise Hamburških pravila. Sve ovo treba imati u vidu, jer već sada s vremenom na vrijeme, vozači mogu da dodju u situaciju da se njihova odgovornost za teret koji su primili na prevoz reguliše saglasno ovoj novoj Konvenciji.

7.Pravni režim Roterdamskih pravila

Konvencija Ujedinjenih nacija o međunarodnom prevozu robe u cjelini ili djelimično morem, poznata kao Roterdamska pravila (*Rotterdam Rules*) iz 2008.godine uradjena je kao jedan cjeloviti međunarodni „kodeks“ koji reguliše ugovore o prevozu morem bilo kada se prevoz vrši samo morskim putem ili kada je prevoz morem samo dio puta, a ostatak prevoza može biti i drugi vid transporta.

Roterdamska pravila više nego dosadašnji međunarodni dokumenti regulišu cjelokupni ugovor o prevozu stvari morem, a djelimično i drugim vidovima transporta. Što se tiče pomorskog prevoza, kako Konvencija navodi, odnosi se na linijski prevoz, mada kao i u sada važećem režimu, pravo na naknadu u krajnjoj liniji vezuje se za zakonitog držaoca (*holder*) prevozne isprave. Roterdamska pravila imaju 100 članova i iscrpno regulišu, u prvom redu, polje primjene Konvencije, a zatim: transportne isprave (posebno elektronski zapis) kako prenosive, tako i neprenosive; obaveze vozača (*carrier-a*); odgovornost vozača za gubitak, oštećenje i zakašnjenje u predaji robe; dio prevoza koji prethodi ili slijedi pomorskom prevozu; obaveze krcatelja prema

vozaru, uključujući i odgovornost; predaju robe primaocu; granice i visinu ograničenja odgovornosti, ali Konvencija sadrži i takve odredbe kojima se utvrđuje vrijeme do kada se može podneti tužba u vezi sa pretpljenim štetama; utvrđivanje nadležnosti u pojedinim pravnim situacijama, uključujući i mogućnost aresta broda; ugovaranje arbitraže; validnost ugovornih odredaba i razmatranje nekih odnosa koji su dodirni u odnosu na Konvenciju, kao što je Medjunarodna konvencija koja reguliše prevoz stvari sa drugim vidovima transporta; globalno ograničenje odgovornosti; zajednička (generalna) havarija; odgovornost za putnički prtljag; štete prouzrokovane nuklearnim incidentima, itd.

Medjutim, i pored velikog uloženog truda i nekih vrlo dobrih rješenja koja konvencijski dokument nudi, Konvencija još uvijek nije stupila na snagu jer je bila otvorena za potpisivanje 29.septembra 2009.godine kada ju je potpisao vrlo mali broj država,njih svega 24, i to većinom afričkih država, a do sada Konvenciju je ratifikovala samo Španija, tako da je sudbina cjelokupne Konvencije dosta neizvjesna. Ipak, niže ćemo navesti neka od značajnijih rješenja sadržanih u Konvenciji, koja mjenjaju dosadašnji pravni režim, prije svega u oblasti odgovornosti vozara za teret.

U odnosu na dosadašnja Pravila (Haška i Hamburška) Roterdamska pravila uvode jedinstveni dokument, koji nazivaju „*transport document*“ što na naš jezik, bez obzira što do sada nema zvaničnog prevoda, treba prevesti kao „prevozna isprava“ ili „isprava o prevozu“. Ova isprava pojavljuje se u pisanoj (štampanoj) i elektronskoj formi kada je to „elektronski prevozni zapis“ ili „elektronski zapis o prevozu“ (*electronic transport record*). Obje isprave imaju istu pravnu snagu i služe kao dokaz o prijemu robe na prevoz, i kao dokaz o zaključenom ugovoru o prevozu ili sadržini samog ugovora. Isprave mogu da budu prenosive i neprenosive. Izdavalac transportne isprave ili zapisa i lice na koje je takav dokumenat prenijet smatraju se imaocima dokumenta (*holders*) i stiču prava na robu koja se prevozi. S druge strane, vozar (*carrier*) je nosilac odgovornosti za robu koja se prevozi bilo da je to čisti pomorski prevoz ili ima i dodatni (kopneni) prevozni put.

Konvencija se odnosi na sve linijske prevoze i na sve ostale prevoze kada je došlo do izdavanja prevozne isprave ili elektronskog prevoznog zapisa.

Period (vrijeme) odgovornosti vozara traje od prijema stvari na prevoz pa do njihove predaje na odredištu, s tim što ugovorne strane mogu posebno dogovoriti vrijeme i mjesto prijema i predaje robe, medjutim, početak trajanja ugovora mora se poklapati sa početkom ukrcaja, a završetak sa kompletiranjem iskrcaja.

Vozar robu uredno i pažljivo prima, krca, rukuje, slaže, prevozi, čuva je i stara se o njoj, iskrcava i predaje na odredištu. Međutim, dozvoljen je sporazum da krcanje, rukovanje, slaganje vrši krcatelj, a iskrcaj primalac.

Predviđena je obaveza osposobljavanja broda za plovidbu, ali za razliku od Haških pravila, Roterdamska nameću ovu obavezu kroz cijelo vrijeme trajanja putovanja. Također, ova Pravila ne poznaju „nautičku grešku“ (*nautical fault*) kao vrstu isključenja odgovornosti za gubitak i štete na teretu. Ovo isključenje i nedozvoljenost isključenja odgovornosti za krcanje, slaganje, čuvanje i iskrcaj tereta (komercijalne greške) činili su i čine osnov odgovornosti vozara za teret koji je primio na prevoz skoro jedan cijeli vijek, pa su velike pomorske (brodovlasničke) države osjetljive na izostavljanje nautičke greške kao osnova oslobodjenja od odgovornosti, što je i bio razlog neprihvatanja Hamburških pravila, mada su ona stupila na snagu, ali ih je ratifikovao mali broj pomorski manje značajnih zemalja, pa vjerovatno će ovo pitanje također biti prepreka, prvo stupanja na snagu Roterdamskih pravila, a zatim, da ona zažive kao opšte prihvaćen sistem.

Odgovornost vozara bazira se na pretpostavljenoj krivici, tako da je na njemu obaveza da dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka, štete ili zakašnjenja, ne može pripisati njegovoj krivici ili krivici osoba za koje odgovara. S druge strane, ne može biti vozareve odgovornosti ukoliko podnosilac odštetnog zahtjeva ne uspije da dokaže da je šteta nastala za vrijeme trajanja vozareve odgovornosti, a koja je ograničena od prijema robe na prevoz, pa do njene predaje primaocu.

Konvencija propisuje brojne tzv. „oslobadjajuće okolnosti“ koje, ako vozar uspije da dokaže da su događaji kao što su: opasnosti i incidenti mora, rat, piraterija, karantinska ograničenja, požar, skrivene mane broda, nedostatak ili nedovoljno pakovanje robe, itd. (takvih oslobodjenja ima 15 koja su taksativno nabrojana u Konvenciji) oslobadjaju ga odgovornosti za nadoknadu gubitka, štete ili zakašnjenja tereta u cjelini ili delimično, s tim, što Konvencija daje mogućnosti oštećenom da podnese protivdokaze kojima može isključiti ili umanjiti značaj predviđenih oslobodjenja, a što je također novina ove Konvencije. Naime, ako krcatelj ili primalac uspiju da dokažu da je vozar ili lice za koje je on odgovoran skrivilo ili doprinjelo okolnostima ili događajima na koje se vozar poziva kao oslobadjajuće, ili, ako dokaže da su druge okolnosti izazvale štetne posljedice, a ne one koje Konvencija tretira kao oslobadjajuće, vozar će biti odgovoran, u cjelini ili djelimično, bez obzira što se je pozvao na neku oslobadjajuću okolnost. Također, i pored postojanja oslobadjajućih okolnosti vozar će snositi odgovornost za pretrpljene gubitke ili štete ukoliko se one mogu pripisati nesposobnosti broda za plovidbu, ili njegovoj nesposobnosti, odnosno neispravnosti da uredno preveze ugovoreni teret.

U pomorskom dijelu prevoza stranke koje vrše određene radnje, odnosno poslove za vozara, za pričinjene štete zajedno sa vozarem odgovaraju solidarno. Takodje, Konvencija uvodi i pravo retencije, što do sada nije bio slučaj kada se radilo o štetama na teretu.

Odgovornost po Konvenciji limitirana je za gubitak i štete na teretu na 875 obračunskih jedinica po koletu, ili, drugoj ukrcajnoj jedinici mjere, ili, na tri obračunske jedinice po kilogramu, već što je povoljnije za oštećenog, sem, ako vrijednost tereta nije deklarirana od strane krcatelja i unijeta u ugovor, ili ako stranke nisu ugovorile veći iznos od konvencijskog. Obračunska jedinica obračunava se u specijalnim pravima vučenja (*Special Drawing Rights – SDR*).

U slučaju zakašnjenja, ako je zbog toga došlo do gubitka i oštećenja tereta, onda će i u tom slučaju obračun biti kako je naprijed navedeno, a ako je zakašnjenje rezultiralo ekonomskim gubitkom (pad cijene robe na tržištu), onda se nadoknada ograničava na 2,5 puta visine vozarine koja je utvrđena ugovorom o prevozu.

IV VANUGOVORNA ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA (BRODARA)

Brodovlasnik, odnosno brodar, nosi i mnoge oblike vanugovorne odgovornosti. Za ovu vrstu odgovornosti, po pravilu se, utvrđuje princip pooštrene odgovornosti koji se u našem pravu propisuje za štete koje brod nanese lukama i lučkim postrojenjima, a koji se sastoji u kauzalnoj odgovornosti brodara, koja se može isključiti ili umanjiti samo ako brodar uspije da dokaže da je do štete došlo krivicom same luke, a takva vrsta odgovornosti proteže se kao osnovni princip i u slučaju odgovornosti za oštećenja koja brod prouzrokuje plutajućim objektima na moru, kao i podvodnim kablovima i cjevovodima.

Medjutim, jedno od najznačajnijih vrsta vanugovorne odgovornosti koju može da snosi brod, odnosno njegov vlasnik na moru, predstavlja zagadjivanje izlivanjem nafte koja se prevozi kao tečni teret. O ovoj vrsti odgovornosti postoji međunarodna pravna regulativa, pa i odredbe našeg prava su u skladu sa tom regulativom. Odgovornost vlasnika broda i u ovom slučaju je kauzalne prirode, a on se može osloboditi te odgovornosti ako dokaže da je do izlivanja nafte došlo uslijed:

1. rata ili prirodne pojave;
2. isključivo radnjom ili propustom trećeg lica u namjeri da se prouzrokuje šteta, i
3. isključivo radnjom ili propustom nadležnog lučkog organa (lučke kapetanije) ili preduzeća, odnosno organa uprave kome je povjereno da se brine za bezbjednost luke.

Pored izlivanja nafte i drugih tečnih tereta (hemikalija) u more, brod često izliva, odnosno ispušta ili baca u more sopstveno gorivo, odnosno prljave otpatke (tzv. kaljužu) pa je i to zabranjeno odgovorajućim međunarodnim propisima, a Crna Gora je o tome donijela Zakon o zaštiti mora od zagadjivanja sa plovnih objekata 2011.godine.

Brodar (vlasnik broda ili lice koje upravlja brodom) snosi odogovnost i za smrt i tjelesne povrede kupaca i drugih lica u moru. Pristup ovoj vrsti vanugovorne odgovornosti zavisi od toga da li se je povreda dogodila u kupališnoj zoni ili pak, u zoni koja je udaljena više od 150 m. od obale. U oba slučaja brodar odgovara za smrt i tjelesnu povredu na osnovu kauzalne odgovornosti, međjutim, razlozi isključenja njegove odgovornosti nešto su različiti, pa u slučaju smrti ili povrede do kojih dodje u kupališnoj zoni može se osloboditi odgovornosti samo ako uspije da dokaže da je do povrede došlo namerno radnjom ili grubom nepažnjom oštećenog, dakle, kupaća. U zoni od 150 m. i dalje od obale svoju odgovornost brodar može da isključi ako je do smrti ili tjelesne povrede kupaća ili drugog lica u moru, došlo uslijed više sile ili krivicom samog oštećenog lica, dakle, svakom vrstom njegove krivice, a ne samo one koja bi bila izazvana namerno ili grubom nepažnjom. Međjutim, ako je smrt ili tjelesna povreda prouzrokovana u lukama, na prilazima luka, na plovnim putevima ili na područjima koje se isključivo koriste za sportsku i sličnu plovidbu, kao što su veslačke i jedriličarske regate, skijanje na vodi i sl., kao i na području koje je udaljeno više od 300 m. od obale odgovornost brodara više nije kauzalna, već se zasniva na krivici, a oštećenik je dužan da je brod kriv za smrt, odnosno tjelesnu povredu lica koje se nalazilo u vodi. Konačno, postoji i zakonska odredba vezana za upotrebu određenog načina plovidbe i uopšte korišćenja određenih sredstava na vodi, pa tako ako je smrt ili tjelesna povreda prouzrokovana na području u kome su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe, kao što su glisiranje ili skijanje ili upotreba skutera i ako je u tom području došlo do prekoračenja brzine, pa su takvi zabranjeni načini doveli do smrti ili tjelesne povrede, onaj koji je pričinio štetu odgovara pooštreno- kauzalno, a može se osloboditi odgovornosti ako uspije da dokaže da je oštećenik prouzrokovao štetu svojom krajnjom nepažnjom ili eventualno namerno.

Prethodne odredbe primjenjuju se i na štete koje se dogode u unutrašnjim vodama, sem odredbi koje se odnose na udaljenost od obale, jer se na rijekama i jezerima ponekad taj kriterijum ne može primjeniti.

Naše pravo (još važeći ZPUP) reguliše i odgovornost korisnika nuklearnog broda, a to je regulisano i odgovarajućim međunarodnim konvencijama, međjutim, ovo pitanje izostavili smo od neke šire obrade, jer kada se radi o trgovačkoj mornarici, brodovi na nuklearni pogon više ne učestvuju u pomorskoj plovidbi.

GLAVA VI: PLOVIDBENE NEZGODE

I POMORSKE HAVARIJE

1.Uopšte o pomorskim havarijama

1.1.Pojam i naziv

Pomorske havarije obuhvataju sve vrste šteta koje mogu da pretrpe učesnici pomorskog poduhvata.

Pravila o havarijama primenjuju se i na identične slučajeve u unutrašnjoj plovidbi u mjeri i na način kako je to predviđeno propisima (odredbe ZPUP-a), odnosno prihvaćenom praksom u toj vrsti plovidbe.

Pomorske havarije naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi obuhvata opštim nazivom plovidbene nezgode i to su najčešće sudari brodova, nasukanje, potonuće, brodolom i sl. Ove nezgode mogu da budu posledica dejstva opasnosti mora (*perils of the seas*) kao što su olujni vjetrovi i talasi na moru, koje prouzrokuju razne vrste šteta brodu i teretu, ali brojnosti pomorskih havarija ponajviše doprinosi ljudski faktor, kao što su propusti zapovjednika, oficira i članova posade broda, pilota, tegljača, brodopopravljača i sl.

Porijeklo naziva havarija nije u potpunosti utvrđeno. Međutim, svakako da ima zajedničke korjene i izvore, jer je izraz odomaćen u većini svjetskih jezika (*average* u engleskom, *havarie* u francuskom, *avaria* u italijanskom, *avaria* na ruskom, *havarei* u njemačkom jeziku, itd.). Najverovatnije naziv je nastao u bazenu Mediterana pa se zato ukazuje da riječ havarija može da vodi porijeklo od grčkog izraza *erhestia ana ara* što označava pravo izgubljenih stvari da opterete spašene, hebrejske riječi *hevra* što znači udruženje, latinskog glagola *habere* (imati) ili arapske riječi *avar*, što znači šteta. Ukazuje se i na sličnost sa starogermanskim izrazom *vara* što znači rizik, međutim to bi pretpostavljalo da su korijeni nastanka instituta pomorskih havarija (generalne u prvom redu) negdje na sjeveru Evrope.

U pravnoj i drugoj stručnoj literaturi objavljujanoj u tadašnjoj Jugoslaviji, a i u praksi i redovnoj i uobičajenoj upotrebi je izraz havarija, mada se u naučnim krugovima ističe da je i u srpskom i hrvatskom jeziku pravilno ovaj institut nazivati avarija.³⁷ Havarija je naziv koji koristi i naš ZPUP.

³⁷ Vidi Pomorska enciklopedija, knjiga prva, str. 232.

Znatnu stavku pomorskih havarija čine troškovi spasavanja ugrožene imovine na moru, pa proučavanje instituta spasavanja i pružanja pomoći na moru svakako spada u materiju koja je u uskoj vezi sa pomorskim havarijama i ujedno čini integralni dio ukupne havarijske mase, pa je i ova materija obuhvaćena u ovom radu, kao i propisi o vadjanju potonulih stvari. Zagadjenje mora i morske okoline sve više je predmet međunarodne i nacionalne regulative, pa zaslužuje posebnu pažnju.

1.2. Vrste (podjela) pomorskih havarija

Sušтина pojma pomorskih havarija ne može se dovoljno i u cjelini shvatiti ako se ne ukaže na podjele koje je moguće izvršiti među pojedinim vrstama havarija.

Osnovna i najvažnija podjela svih pomorskih havarija je na generalne (opšte, zajedničke) i na partikularne (posebne, pojedinačne) havarije. Ovakva podjela zasniva se na načinu nastanka pomorskih havarija, tj. da li su prouzrokovane namjerno i razumno ili su nastale slučajno, dejstvom više sile i sl.

Generalna havarija postoji samo u slučaju kada se određena pomorska nezgoda može u svemu da podvede pod precizna, međunarodna pravila i nacionalnim zakonima, postavljene uslove, odnosno zahtijeve. Pomorske havarije koje te uslove ne ispunjavaju nisu generalne i smatraju se partikularnim. Zbog toga uobičajeno se kaže da za partikularne havarije važi negativna definicija, da su to sve one havarije koje nisu generalne.

York-Antverpenskim pravilima generalne havarije su taksativno nabrojane i drugih generalnih havarija, po pravilu, ne može da bude. Među partikularnim havarijama najznačajnije su sudar brodova, nasukanje, požar i potonuće, mada nasukanje može da bude namjerno kao što je i gašenje požara, pa te radnje, odnosno događaji spadaju u slučajeve (čin) generalne havarije, Sve ostale, vrlo brojne partikularne havarije dijele se na havarije broda i havarije tereta.

Sve pomorske havarije moguće je podijeliti i na havarije štete i havarije troškove. Ova dodatna podjela značajna je kod generalnih havarija, mada dodatnih troškova, posebno onih koje priznaje osiguranje (*particular charges*) ima i kod partikularnih havarija. Sledstveno, treba imati na umu da kada pomorske havarije pojmovno označavamo kao sve vrste šteta koje se događaju u toku i u vezi sa plovidbenim poduhvatom, da su tim pojmom obuhvaćene kako štete u užem smislu te riječi, tako i troškovi koji se čine sa ciljem bilo da se sačuvaju od propasti brod i teret, ili da se djeluje preventivno u pravcu izbjegavanja ili umanjenja šteta, odnosno nakon nastanka štete da se njene posledice otklone ili umanje. Konačno, sa stanovišta osiguranja tu su i troškovi

konstatacije i likvidacije pomorskih havarija koji se takodje priznaju i nadoknadjuju.

1.3.Pojedinačne (partikularne) havarije

Rečeno je da se sve pomorske havarije dijele na generalne (zajedničke) i partikularne (pojedinačne),te da su partikularne havarije su sve one pomorske nezgode koje se ne podvode pod pojedine slučajeve generalnih havarija. Kod ovih havarija nema namjernog i razumnog žrtvovanja ili podnošenja troškova, već pomorske nezgode nastaju slučajno, uslijed djelovanja više sile ili greškom zapovjednika broda i brodske posade.

Za razliku od generalnih havarija partikularne havarije nije moguće taksativno nabrojati, njih je više pa i svaka najmanja šteta na brodu i teretu kao što je npr. gubitak sidra ili sidrenih lanaca, gubitak ili oštećenje brodske propele i takve slične štete kao i svaki gubitak i oštećenje tereta spadaju u partikularnu havariju.

Ipak, najznačajnije partikularne havarije jesu sudar brodova, koji u ovom radu posebno obradjujemo, zatim nasukanje, potonuće broda, brodolom, nestanak broda, a kod tereta sve vrste gubitaka i oštećenja tereta koji su po pravilu posledica naprijed nabrojanih pomorskih nezgoda, ali i propusta u rukovanju i čuvanju tereta.

Nasukanje broda (stranding) jeste nasjedanje broda u cjelini ili dijelom na morsko dno. Nije bitno za postojanje nasukanja da li je brod u cjelini nasukan ili samo djelimično, već koliko je nasukanje trajalo. Nasukanje ne postoji ako brod samo kraći vremenski period dotakne morsko dno i onda nastavi plovidbu (*touch and go*). Takodje, nasukanjem se ne smatraju uobičajena naslanjanja brodova na dno u nekim lukama i kanalima za vrijeme ukrcajno-iskrcajnih operacija kada su takva dodirivanja morskog dna po pravilu posledica dejstva plime i osjeke i slično (*customary grounding*).

Potonuće broda (sinking) je pomorska nezgoda kada zbog prodora vode u brod izgubi dalju sposobnost plutanja i potpuno ili svojim većim dijelom uroni u vodu i nalazi se na morskome dnu. Potonuće broda može biti razlog sam po sebi (zbog prodora vode u brod), ali i posledica drugih pomorskih nezgoda ponajčešće sudara brodova.

Požar na brodu (fire) je vrlo česta pomorska havarija koja može da dovede do potpunog gubitka broda i tereta. Uzroci požara su različiti, nepažnja posade, samozapaljenje tereta, eksplozija na brodu iz različitih razloga.

Brodolom (shipwreck) je pomorska nezgoda koja dovodi do trajnog gubitka sposobnosti broda za plovidbu, a i do potpunog gubitka broda. Bez obzira na uzrok brodoloma, brod koji ga pretrpi nije više sredstvo sposobno za plovidbu.

2. Opšti pojam generalne havarije

Generalna havarija kao specifičan i moru svojstven događaj koji izvire iz same prirode plovidbe čini osnovu i srž cjelokupne materije koja odlikuje pomorsko pravo i čini ga različitim od drugih grana prava. Sa visokim stepenom sigurnosti može da se kaže da se radi o najstarijem, najoriginalnijem i jednom od najkomplikovanijih instituta u pomorskom pravu i pomorstvu uopšte. Suština generalne havarije leži u ideji pravednosti koja namjerne i razumne štete učinjene za zajednički spas u momentu zajedničke opasnosti raspoređuje na sve učesnike pomorskog poduhvata.

Generalna ili zajednička havarija (*general average* na engleskom *avaries communes* na francuskom, *avaria generale* na italijanskom, *opštaja avaria* na ruskom jeziku) jedna je od najstarijih instituta pomorskog prava, pa se njeno postojanje, ali i dogradjivanje proteže kroz jedan vrlo dugi vremenski period. Vrijednost i svrshodnost tog instituta vrijeme je nepobitno potvrdilo. To je svakako zato što mehanizam nadoknade pretrpljene štete kod generalne havarije počiva na ideji i principu pravičnosti. Ako se u uslovima jedne izvanredne opasnosti ili nepredvidjenog događaja koji prijete gubitkom broda i tereta (a ponekad i vozarine), zapovjednik odluči da žrtvuje dijelove broda ili tereta ili jedno i drugo (npr. sijeku se dijelovi brodske ograde da bi se teret bacio u more ili omogućilo njegovo otplovljavanje, ili, pak, ako dodje do slučajnog nasukanja broda ili gubitka brodske propele i zapovjednik u takvim uslovima angažuje spasioce), i ako takve njegove namjerno i razumno preduzete radnje dovedu do spasa broda i tereta, odnosno onoga što nije žrtvovano, onda načelo pravičnosti nalaže da brod i teret u srazmjeri u kojoj su spašeni doprinesu da se podmire žrtvovani djelovi broda i tereta, odnosno njihovi vlasnici, tako da bi i koristi i štete bile zajedničke i ravnomjerno raspoređene među učesnicima određenog pomorskog poduhvata. Generalna havarija nastala je prije osiguranja, ali su je kasnije prihvatili osiguratelji.

2.1. Teorije o pravnoj prirodi generalne havarije

Postoji više teorija o pravnoj prirodi i opravdanosti generalne havarije. Teorija, odnosno načelo pravičnosti nezaobilazni su kod pokušaja utvrđivanja pravne prirode instituta generalne havarije. Generalna havarija je originalni pravni institut (*sui generis*) o sporazumnoj pravičnoj raspodjeli pretrpljene štete. To je najuža, embrionalna rizična zajednica o pravednoj i srazmjernoj raspodjeli štete, kako bi posljedice dejstva određene opasnosti (rizika) svi učesnici lakše

podnijeli, i što je najvažnije, da bi se pomorski poduhvat priveo uspješnom kraju. Pored teorije pravičnosti generalnu havariju, bilo u cjelini ili sa pojedinačnih aspekata njenog nastanka i funkcionisanja, pokušavaju da objasne teorija ugovora, teorija mandata ili, pak, teorija jedinstva interesa.

Teorija ugovora čini se da se uklapa u same korjene nastanka ovog drevnog pomorsko-pravnog instituta, jer ima dosta logike u tome da je generalna havarija izgrađena na prethodnom sporazumu vlasnika broda i vlasnika tereta da će se u slučaju nastupanja okolnosti koje iziskuju određene žrtve za dalji spas broda i tereta sve međusobno podnositi saglasno određenim načelima pravičnosti i međusobnog osiguranja, na način što je trebalo izbeći da šteta jednog učesnika pogodi, možda i katastrofalno, a da se drugih učesnika to ne tiče. Time što je kasnije generalna havarija regulisana zakonom ne bi se diralo u ugovornu (sporazumno) prirodu njenog nastanka. Ističe se i ugovorna priroda York-Antverenskih pravila, ali to treba posebno posmatrati. Ovo tim prije što treba voditi računa da je u vrijeme nastanka ovog instituta zapovjednik broda bio i njegov vlasnik, a da su vlasnici tereta pratili teret na putovanju.

Teorija mandata povezana je sa ugovornom teorijom, jer dok su vlasnici tereta putovali s njim mogli su i da učestvuju kod donošenja raznih odluka o potrebi žrtvovanja. Kasnije, kada su prestali da prate teret preneli su svoja ovlašćenja da odlučuju o žrtvovanju u cijelosti na zapovjednika broda. Međutim, ima dosta razloga i za sasvim suprotno zaključivanje. Naime, ima i mišljenja da se opravdano može pretpostaviti da bi se vlasnici tereta koji su se u trenutku nastanka vanrednih okolnosti nalazili na brodu suprotstavili namjeri zapovjednika broda da njihovi tereti budu ti koji će biti žrtvovani. Izlaz je bio u zakonskom regulisanju materije i davanju odgovarajućih ovlašćenja zapovjedniku. Nakon izvršenog žrtvovanja, trebalo je stvoriti mehanizam nadoknade te štete koji bi sve učesnike poduhvata doveo u materijalno isti položaj. U tom dijelu postupljeno je po načelu pravičnosti pa se tako ovo načelo, odnosno teorija, ne javlja samo kao osnovni unutrašnji mehanizam na osnovu koga institut generalne havarije funkcioniše, već i kao pravni osnov nastanka samog instituta.

Postoje i teorije neosnovanog bogaćenja i jedinstva interesa. Prema nekim autorima primjenom pravila generalne havarije uklanja se mogućnost da se jedni učesnici pomorskog poduhvata obogate na račun drugih. Ovakvo shvatanje poznato je kao teorija neosnovanog bogaćenja. Ne ulazeći dublje u sve elemente ovakvog shvatanja, ipak se može zaključiti da je i ono u širem smislu oslonjeno na teoriju pravičnosti i da joj ne protivrječi.

Tako iznijeta shvatanja ne protivrječe ni teoriji jedinstva interesa. Međutim, pomorska zajednica o kojoj je riječ u ovoj teoriji (zajednica vlasnika tereta i vlasnika broda u uslovima dok su svi bili na brodu) mogla je institut da

stvari dobrovoljno, dakle, da sagleda postojanje jedinstva interesa, ali to jedinstvo interesa moglo je da se uspostavi i naredbom zakona.

Konačno, postoji i teorija deliktne odgovornosti, koja se u literaturi takodje zastupa. Čini se da ima najmanje osnova i da teško može da se brani s obzirom da generalna havarija ne potiče iz protivpravne radnje, već voljne radnje koja je saglasna pravu.

3.Izvori prava za generalnu havariju

3.1.York-Antverpenska pravila

Sredinom XIX vijeka problem generalne havarije postao je vrlo izrazit zbog nesaglasnosti njenog regulisanja u Velikoj Britaniji i na kontinentu, pa se započelo sa traganjem za jednim, za te, ali i druge države, prihvatljivim međunarodnim rješenjem.

Poslije nekoliko međunarodnih konferencija na kojima su učestvovali predstavnici trgovačkih komora vodećih pomorskih zemalja, a na inicijativu „International Law Association“ na konferencijama u York-u 1864. godine i Antverpenu 1877.godine donijeta su pravila o generalnoj havariji koja su dobila naziv York-Antverpenska pravila i stupila na snagu 01.janura 1879.godine.

Ova pravila revidirana su: 1890, 1903, 1924, 1950, 1974. i 1994.godine. Put opšte prihvaćenosti York-Antverpenskih pravila nije bio gladak i bez protivljenja. Međutim, metodom izmjena i dopuna kojima su Pravila bila izložena cilj je postignut i danas su ona nepodijeljeno i uglavnom bez rezervi prihvaćena i primjenjuju se u cijelom svijetu.

Kada je riječ o otporima i odredjenim neprihvatanjima, treba reći da je i londonski Lojd jedno vrijeme bio protivan, te da su se sve do 1924.godine pravilima protivile Francuska i Italija, budući da je zakonodavstvo ove dvije zemlje odredjivalo da brod i vozarina doprinose jednom polovinom vrijednosti, suprotno Pravilima koja su uzimala u obzir cijelu vrijednost. Od 1924.godine rad na izmjeni Pravila preuzima Međunarodni pomorski odbor (Comite Maritime International) kada ona, po prvi put, dobijaju svoju današnju sadržinu i formu unošenjem 7 pravila slova, pored pravila označenih brojevima.

Takva pravila naišla su na oštro protivljenje SAD, kako zbog načela „zajedničkog spasa“ usvojenog u pravilu A, nasuprot načelu „zajedničke koristi“ prihvaćenog u SAD, tako i zbog načina valutacije iz pravila XVI i regulisanja havarijskog depozita u pravilu XXII. Ovo je rezultiralo dugotrajnom praksom (sve do 1974.godine) primjene York-Antverpenskih pravila u SAD sa odredjenim ogradama, odnosno „na način kako su usvojena u SAD“ (*as enacted in USA*).

Problem međusobnog odnosa između pravila označenih brojevima i dodatih 7 pravila slova dovelo je do nejednakosti u tumačenju tako uspostavljenih odnosa u mnogim evropskim državama, pa su se engleski osiguratelji i brodari sporazumjeli 1929.godine da nejasnoće takve vrste uklone primjenom sporazuma: „Samo ukoliko nije nešto predviđeno u brojem označenim pravilima, generalne havarije se likvidiraju u saglasnosti sa pravilima označenim slovima“.

Revizijom York-Antverpenskih pravila 1950.godine ovaj sporazum unijet je u Pravila, kao pravilo tumačenja (*Rule of Interpretation*).

Pravila su mijenjana i dopunjavana i 1974.godine, zatim na Konferenciji u Sidneju 1994.godine, a posljednje izmene JAP-a izvršene su 2004.godine i ta Pravila su sada na snazi.

3.2. Primjena York-Antverpenskih pravila i odnos prema nacionalnim zakonima

York-Antverpenska pravila nisu međunarodna konvencija, već su to pravila donesena od strane nedržavnih (nevladinih) organizacija. Primjenjuju se isključivo po principu dobrovoljnosti. Sledstveno, do primjene JAP-a dolazi samo u slučajevima kada su strane angažovane u pomorskom poduhvatu ugovorile njihovu primjenu. Takva primjena danas se redovno i skoro bez izuzetka ugovara. Skoro svi poznati formulari teretnica i čarter partija sadrže klauzulu kojom se određuje da će se generalna havarija rješavati prema odredbama York-Antverpenskih pravila. Opšte prihvaćenost ovih pravila rezultira odsustvom potrebe da se primjenjuju odredbe o generalnoj havariji sadržane u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima, jer do njihove primjene dolazi samo u slučajevima kada iz bilo kojeg razloga (odsustvo ugovaranja, isključenje primjene, nepostojanje pismenog ugovora o prevozu) nije predviđena primjena JAP-a.

Medjutim, ovaj problem u praksi je manje značajan nego što se na prvi pogled čini, jer i savremena nacionalna pomorska zakonodavstva kada regulišu generalnu havariju skoro u cjelini prihvataju rješenja York-Antverpenskih pravila, a što je slučaj i sa našim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998.godine. S druge strane ima država koje se u svojim zakonima pozivaju na York-Antverpenska pravila, na koji način postaju dio nacionalnog prava.³⁸

³⁸ Tako, na primjer, Pomorski zakon Južnoafričke republike predviđa direktnu primjenu JAP-a.

4. Definicija i elementi generalne havarije

U Pravilu A York-Antverpenskih pravila određuje se da „čin generalne havarije postoji samo, i isključio tada, kada se neka izvanredna žrtva ili trošak namjerno i razumno učine ili podnesu za zajednički spas u svrhu očuvanja od opasnosti imovine obuhvaćene zajedničkim pomorskim poduhvatom“. Naš ZPUP određuje da „čin zajedničke havarije jeste svaki namjeran i razuman vanredan trošak i svaka namjerna i razumna šteta učinjena odnosno prouzrokovana od zapovjednika broda ili drugog lica koje ga zamjenjuje, preduzeti radi spasavanja imovinskih vrijednosti učesnika u istom pomorskom poduhvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijeti“.

Kao što se može uočiti prednje dvije definicije tekstualno se razlikuju, ali ako ih pažljivije analiziramo dolazi se do zaključka da su one ipak sadržajno istovjetne. Zakonska definicija našeg prava, stiče se utisak stavila je sebi u zadatak da preciznije izrazi i pojasni definiciju generalne havarije kako je data u pravilu A York-Antverpenskih pravila, ali bez namjere da je u bilo čemu mijenja, već u prvom redu da u definiciju uključi i neka opšte prihvaćena stanovišta sudske prakse.

Generalnu havariju definišu i zakoni drugih zemalja, kao npr. Francuska, Sovjetski Savez, Italija, Njemačka na način što i ta zakonodavstva sadržinski slijede u svemu definisanje G/A kako je to učinjeno u York-Antverpenskim pravilima. Ovo je posebno značajno za Francusku koja je reformom iz 1967-1968.godine napustila rješenja koja su za G/A bila usvojena u Ordonansi i drugoj knjizi Code de Commerce-a i prihvatila rješenja York-Antverpenskih pravila.

U engleskom pravu generalna havarija se smatra univerzalnim pravilom pomorskog prava, a njenu definiciju daju kako vodeći sporovi (*leading cases*) sudske prakse, tako i engleski zakon o pomorskom osiguranju iz 1906. (*Marine Insurance Act*).

Američko pravo razlikuje se, kako od engleskog prava, tako i od definicije iz pravila A JAP-a. Prvo, po tome što kada ne dolazi do primjene JAP-a po principima common law-a u pomorstvu brodar koji je skrivio događaj u pitanju ne može da potražuje u G/A, i drugo, što i za slučaj primjene JAP-a odstupa od principa „zajedničkog spasa“ (*common safety*) i likvidaciju G/A vrši saglasno principu „zajedničke koristi“ (*comon benefit*). Ovo praktično znači da se saglasno američkom shvatanju u generalnu havariju priznaju određeni troškovi i nakon što je brod došao do zajedničkog spasa (dospio u sigurnost), kao što su npr. troškovi završetka putovanja, pa makar i upotrebom drugog sredstva, kao što je na primjer, prevoz kopnom.

Definicija generalne havarije u literaturi i sudskoj praksi vodećih pomorskih zemalja razlikuje se u odnosu na svoje sastavne bitne elemente bez čijeg zadovoljenja i to svakog od njih pojedinačno i svih njih skupa ne bi postojala G/A. Skoro svi autori slažu se da se za postojanje generalne havarije traži ispunjenje i postojanje četiri osnovna elementa, i to:

- 1) postojanje zajedničkog pomorskog poduhvata (*common marine adventure*);
- 2) ugrožavanje tog poduhvata odredjenom stvarnom i neposrednom opasnošću (postojanje zajedničke opasnosti- *common danger*);
- 3) vanrednost čina (žrtve ili troškva),
- 4) namjernost i razumnost čina žrtvovanja odnosno podnošenja odredjenih troškova (*voluntary and reasonable sacrifice*);
- 5) da učinjeno žrtvovanje ili podnijeti troškovi dovedu do zajedničkog spasa, odnosno da su dali koristan rezultat (*common safety* ili *common benefit* koncept).

4.1. Zajednički pomorski poduhvat

Pomorska plovidba u komercijalnom smislu predstavlja zajednicu broda, tereta i vozarine. Sledstveno, zajednički pomorski poduhvat označava se i kao zajednica označenih interesa.

Potrebno je da su u konkretnom pomorskom poduhvatu bila ugrožena najmanje dva od ova tri interesa da bi se smatralo da postoji zajednički pomorski poduhvat da bi učinjena žrtva ili trošak mogli dovesti do generalne havarije. Generalna havarija najčešće postoji ako su ugroženi brod i teret (u slučajevima, kao što će se kasnije vidjeti, kada vozarina nije u riziku), ali G/A može da postoji ponekad i kao zajednica između broda i vozarine. Ovo u slučajevima kada brod podnese neke žrtve ili troškove dok plovi u „balastu“, ali je pod ugovorom i uspješnim dolaskom u odredjenu luku stiže pravo na ugovorenu vozarinu. Dakle, čin G/A doprinosi mogućnosti naplate ugovorene vozarine, a onda tako „spašena vozarina“ dužna je da doprinosi u G/A.

Zajednički pomorski poduhvat postoji od početka pa do završetka preduzetog putovanja, od ukrcaja tereta na brod, pa do njegovog iskrcaja. Kod putovanja sa jednom ukrcajnom i isto tako jednom iskrcajnom lukom utvrđivanje zajednice broda i tereta je jednostavno. Međutim, kada na jednom putovanju brod ima više od jedne ukrcajne odnosno iskrcajne luke, što je redovna pojava kod linijskih prevoza, onda zajednicu broda i tereta čine brod i samo onaj teret koji se nalazio na brodu u momentu nastanka G/A kao i vozarina samo za taj teret ukoliko se dugovala, dakle bila u „riziku“.

Zajednica pomorske imovine na moru koja čini zajednički pomorski poduhvat i time potražuje, odnosno doprinosi u G/A zasniva se ugovorom između brodovlasnika (brodara) i vlasnika tereta (ugovor o prevozu) pa imovinske vrijednosti koje se nalaze na brodu izvan ugovorom stvorene zajednice kao što su gorivo, mazivo i brodske zalihe ne doprinose (potražuju) u G/A. Neki uvedeni izuzeci samo potvrđuju ovo pravilo. Tako npr. neprijavljeni ili krivo prijavljeni tereti, teret koji je na brod ukrcan bez znanja brodara ili njegovog agenta ne ulazi u zajednicu broda i tereta, pa bi trebalo da je neutralan prema G/A. Međutim, zarad krajnjeg zadovoljenja ideje pravičnosti i kao svojevrsnu kaznu pravilo XIX određuje da takav teret kada je žrtvovan nema pravo da potražuje u G/A, ali ako je spašen onda je dužan da da srazmjerni doprinos za namirenje žrtvovane imovine. Ideja pravičnosti dolazi do izražaja i kod tretmana izgubljenih ličnih stvari posade u G/A. U tom slučaju takve stvari čine dio povjerilačke mase, ali ako su spasene ne ulaze u dužničku, dakle, ne spadaju u dio imovine iz zajedničkog pomorskog poduhvata (stvorenog ugovornim putem) koja je opterećena obavezom doprinosa.

4.2. Zajednička opasnost

Da bi moglo da dodje do preduzimanja radnji koje će rezultirati štetama ili troškovima (ili i jednim i drugim) koje će se priznati kao generalna havarija potrebno je da zajednički pomorski poduhvat bude izložen zajedničkoj opasnosti.

Zajedničku opasnost predstavlja neki neočekivan i vanredan događaj u toku pomorskog poduhvata. Jugoslovenski autori, pored zajedničke opasnosti (zajedničke pogibelji) posebnim elementom G/A smatraju i vanrednost događaja. Međutim, izvanrednost događaja i zajednička opasnost čine uzročno posledičnu logičnu cjelinu i međusobno se kao samostalni elementi ne mogu razdvajati. Događaj u pitanju čini samu opasnost i nekakve druge samostalne opasnosti nema, a ne može ni da je bude. U stvari, da bi se pravilno ocijenilo da li je opasnosti bilo ili nije, treba da se sagleda priroda i karakter događaja koji ju je izazvao, i to je polazna tačka. Smatra se da događaj u pitanju treba da bude vanredan. Redovne događaje u pomorskoj plovidbi skopčane sa redovnim dejstvom mora (vjetrova, talasa i sl.) makar i jačeg intenziteta brod sposoban za plovidbu i kvalifikovana posada dužni su da savladaju, odnosno podnose. Do čina generalne havarije dovode vanredni događaji (po svojoj očekivanosti, predvidljivosti, intenzitetu ugrožavanja i sl.) za koje postoji mogućnost potpunog otklanjanja. Međutim, bez obzira na njihovu vanrednost oni ne dovode do generalne havarije ukoliko ne predstavljaju zajedničku opasnost za brod i za teret, odnosno za najmanje dva interesa u zajedničkom pomorskom poduhvatu.

Izvanredni događaji koji ugrožavaju samo brod ili samo teret ako prouzrokuju gubitke dovode do partikularne havarije. Pri tome ugrožavanje ne mora da bude podjednako. Brod npr. može da bude više ugrožen od tereta i

obratno, ali bitno je da su ugrožena najmanje dva interesa i to ozbiljno, odnosno stvarno. Vanrednost događaja prema tome, je uslov koji dovodi do zajedničke opasnosti kao bitnog elementa bez koga ako ne postoji, nema generalne havarije.

Zajednička opasnost mora da bude ozbiljna, stvarna i neposredna. Zajednička opasnost mora da bude neposredna samo utoliko što savjestan i razuman zapovjednik broda može opravdano i u dobroj vjeri da zaključi da opasnost koja prijete treba izbjeći, odnosno otkloniti odredjenom žrtvom. Od razumnog i savjesnog zapovjednika ne očekuje se da čeka da opasnost koja prijete zaista i zahvati brod i teret. Suprotno, umijeće izbjegavanja sastoji se u pravovremenoj anticipaciji opasnosti koja prijete. Praktična rješenja u vezi sa ovim problemom prilikom priznavanja postojanja čina zajedničke havarije, istovjetna su bez obzira da li određena prava (kao što je to slučaj npr. u SAD) opasnost (*danger, peril*) definišu kao „neposrednu“ (*imminent*), jer se priznaje djelovanje zapovjednika broda protiv svake neposredne opasnosti koja se čini neizbježnom (*danger imminent and apparently inevitable*), što svakako znači da se ne traži da je opasnost već prouzrokovala odredjenu posledicu da bi se priznala, već treba da je dovoljno izvjesna.

Medjutim, opasnost koja je nastala ili neposredno predstoji mora da bude stvarna, odnosno ozbiljna. Ako zapovjednik broda preuzme radnje žrtvovanja prema brodu ili teretu ili jednom i drugom, a kasnije se ispostavi da opasnosti nije bilo, odnosno da nije bila takve prirode da ugrozi brod i teret, odnosno kao što je već rečeno ne ugrožava, najmanje dva interesa u zajedničkom pomorskom poduhvatu, onda se učinjena žrtva neće priznati kao generalna havarija.

4.3. Vanrednost čina (žrtve ili troška)

Čin generalne havarije koji se preduzima u vezi sa vanrednim događajem koji kao zajednička opasnost ugrožava zajednički pomorski poduhvat predstavlja određeno žrtvovanje (gubitak ili oštećenje) broda, tereta ili vozarine ili određeni trošak koji se preduzima u vanrednim okolnostima i sam po sebi je vanrednog karaktera. Redovne i normalne opasnosti koje se mogu otkloniti, redovnim postupkom u okviru onoga što pomorska struka redovno predviđa i postoje sredstva i načini kako da se savladaju ne predstavljaju vanredne događaje, pa prema tome ne zahtijevaju niti vanredne žrtve ili troškove. Vanrednost čina (žrtve ili troška) prema tome je određeno preduzimanje mjera koje prevazilaze granice normalnog postupka. U literaturi se ističe da je to šta se može smatrati vanrednom žrtvom ili vanrednim troškom činjenično pitanje. Medjutim, to se odnosi samo na neke granične slučajeve upotrebe određenih sredstava, npr. upotreba, pa i kvar pumpi za ispumpavanje vode, ne mogu se priznati u generalnu havariju, jer se radi o sredstvima čija je redovna namjena otklanjanje pomorske opasnosti. Slučajevi žrtvovanja, dakle šteta na brodu i teretu koji se priznaju kao

generalna havarija, predviđeni su i opisani u pravilima od I do XV, pa njihovo identifikovanje u principu ne predstavlja teškoću.

4.4. Namjernost i razumnost čina

Žrtvovanje ili podnošenje troškova podrazumijeva ljudsku radnju kao čin volje da se takva žrtva ili trošak preduzmu, odnosno podnesu. Čin zajedničke havarije mora da bude namjerna i razumna radnja zapovjednika broda učinjena sa ciljem da se spasi preostala imovina, odnosno uspješno privede kraju započeti pomorski poduhvat. Zapovjednik broda je punomoćnik, kako brodovlasnika, tako i vlasnika tereta, pa je on u svim pravima prihvaćen kao lice koje ima pravo da preduzme radnje koje pretpostavljaju čin zajedničke havarije. Nekada za žrtvovanje tereta zapovjedniku je bila potrebna saglasnost vlasnika, ali to više nije slučaj. York-Antverpenska pravila izričito ne spominju zapovjednika broda kao lice koje je ovlašćeno, odnosno nadležno za preduzimanje radnji koje spadaju u generalnu havariju, ali je u svijetskoj pomorskoj praksi opšte prihvaćeno da odluku u vezi sa preduzimanjem određene radnje, odnosno akcije koja predstavlja čin generalne havarije donosi zapovjednik. Ipak, činjenica što se u definiciji generalne havarije u York-Antverpenskim pravilima zapovjednik ne spominje nije potpuno bez značaja. Time se ustvari veći naglasak daje na potrebu pravilne i, može se reći, objektivne ocijene postojanja svih relevantnih okolnosti, odnosno elemenata za G/A koji treba da se steknu u cjelini (kumulativno) uključujući u to i namjernost i razumnost samog čina, od vezivanja takvog djelovanja samo za jedno lice na brodu. Za razliku od JAP-a naš Zakon određuje lice koje je ovlašćeno za preduzimanje čina G/A i takvo pravo daje zapovjedniku broda, ali i „drugim licima koja ga zamjenjuju“. Treba uzeti da ovakva odredba našeg prava u izvjesnom smislu nadopunjava prazninu iz JAP-a, ali i da je u skladu sa praksom koja se na osnovu odredbi JAP-a razvila. Naime, u nedostatku određene sudske prakse koja bi ocijenila domašaj formulacije „druga“ lica koja ga zamjenjuju“ ovu odredbu treba tumačiti šire i u skladu sa stvarnim rasporedom poslova na brodu u svakom pojedinačnom slučaju.

Bez obzira na to kakvu širinu kruga lica na brodu pojedina prava priznaju kao ovlašćena za donošenje odluke o preduzimanju čina generalne havarije, nesporno je da to uvijek mora da bude voljna, namjerna radnja određenog lica ili više lica (ako se to vrši dogovorno i uz konsultacije, npr. u okviru broskog savjeta, odnosno zapovjedništva broda). Medjutim, to ne može da bude bilo kakva, nekontrolisana i proizvoljna odluka. Prije svega, namjera mora da bude direktno upravljena na žrtvovanje.

Sledeći značajan kriterijum za pravovaljanost namjernog žrtvovanja od strane zapovjednika broda, a koji se izričito traži i samom definicijom generalne havarije, jeste razumnost izvršenog žrtvovanja. Da li je zapovjednik broda u određenoj situaciji ugrožavanja broda i tereta djelovao razumno ili ne najbolje se

prosudjuje prema krajnjem rezultatu njegovog djelovanja, a to je spasavanje broda i tereta na osnovu preuzetog žrtvovanja, odnosno podnijetog troška. Otuda čini se da su bez posebne svrhe i značaja razmatranja da li je zapovjednik odluku o žrtvovanju donio slobodno i svjesno ili pod uticajem velike duševne uzbuđenosti, kada ga zahvati panični strah i sl. Djelovanje zapovjednika u takvim okolnostima nije isključeno s obzirom na zaista velika iskušenja kojima on, i cjelokupna brodska posada, ne rijetko mogu da budu izloženi na moru. To, uostalom, treba da bude poznato svim učesnicima zajedničkog pomorskog poduhvata, kako brodovlasnicima, tako i vlasnicima tereta koji se prevozi.

Djelovanje zapovjednika, odnosno drugog ovlašćenog lica, prema tome ne može da ne bude subjektivno, pa se zbog toga s pravom ukazuje da pojam razumnosti pretpostavlja da je zapovjednik prema okolnostima koje su mu bile dostupne, mogao opravdano pretpostaviti da će njegova odluka imati koristan rezultat.

Objektiviziranje ovog pitanja vodi zaključku da se radi o određenom pravnom standardu. Saglasno tom shvatanju u svakom konkretnom slučaju treba cijeliti da li je zapovjednik postupao sa onom razumnošću koja može u datim okolnostima da se zahtijeva od prosječnog zapovjednika.

Medjutim, bez obzira na ukupne okolnosti određenog ugrožavanja broda i tereta, ipak postoji mogućnost da zapovjednikova naredba za preduzimanje određene žrtve ili troška bude pogrešna.

Takvom shvatanju svakako treba dodati i jedno objašnjenje, a to je da ponašanje prosječnog zapovjednika pretpostavlja da se radi o kvalifikovanom i dobro obučenom zapovjedniku prema zahtjevima odgovarajućih međunarodnih konvencija i pomorske prakse (*good seamanship*).

U američkoj sudskoj praksi postoje dva vodeća spora u kojima se vrši razgraničenje između dozvoljene pogrešne procjene zapovjednika u odnosu na okolnosti konkretnog slučaja i one koja to nije.

U prvom slučaju zapovjednik je, pogrešno misleći da je do prodora vode u pramčani dio došlo kroz rupu na provi smatrao esencijalnim za zajednički spas da se prova isprazni kako bi se rupa zatvorila. Zapovjednik je naredio otvaranje provnog grotla da bi se prova isušila, ali je na taj način oštetio teret. Kasnije se ispostavilo da je voda ušla kroz neispravan ventil na jednoj od pumpi i da se je voda mogla otkloniti bez oštećenja tereta. Sud je našao da je zajednička opasnost očigledno postojala, te da se zato preduzeta akcija treba priznati kao čin generalne havarije.

U drugom slučaju zapovjednik je pogrešno zaključio da je u jednom skladištu izbio požar pa je naredio gašenje parom i vodom što je dovelo do oštećenja tereta. Kako požara nije uopšte bilo, nije bilo niti stvarne opasnosti po brod i teret, pa je sud odbio da prizna postupak u ovom slučaju kao čin G/A. Izvršeno je razgraničenje između ova dva slučaja ističući da je bitno stvarno postojanje opasnosti, a da greška u procjeni pravog izvora takve opasnosti može da bude izvinjavajuća.

4.5. Zajednički spas

Prema definiciji iz pravila A generalna havarija postoji samo onda kada je namjerno i razumno žrtvovanje učinjeno za zajednički spas s ciljem da se sačuva od pasnosti imovina obuhvaćena u zajedničkom pomorskom poduhvatu.

Do donošenja York-Antverpenskih pravila, a dobrim dijelom i poslije njih, u svjetskoj praksi likvidacije generalne havarije o tome koje sve štete i troškovi treba da budu priznati u generalnu havariju postojala su dva pristupa oblikovana u dva različita shvatanja i to sistem „zajedničkog spasa“ i sistem „zajedničke koristi“. Sistem „zajedničkog spasa“ usvaja englesko pravo i sudska praksa. Prema tom shvatanju u generalnu havariju priznaju se oni gubici, štete i troškovi učinjeni do momenta kada je imovina spašena od opasnosti koja joj je neposredno prijetila, dakle, do momenta kada se izašlo iz stanja postojanja opasnosti. Sistem „zajedničke koristi“ primjenjivale su do donošenja JAP-a većina ostalih pomorskih država, i to: sjeverno evropske zemlje, zemlje Mediterana i SAD. Nakon toga ovo razlikovanje gubi na značaju, jer se vremenom primjena JAP-a toliko proširila da nacionalni pravni sistemi rijetko dolaze do primjene. Sistem „zajedničke koristi“ međutim, i dalje zadržavaju SAD, jer, kao što je rečeno, one primjenjuju York-Antverpenska pravila „as enacted in USA“. Ova sistem smatra se „blažim“ od sistema zajedničkog spasa, jer u zajedničku havariju priznaje i sve one vanredne izdatke (troškove) koji su kao neposredna posledica generalne havarije nastali nakon doseganja zajedničkog spasa, a sve do završetka pomorskog poduhvata.

York-Antverpenska pravila, saglasno definiciji iz Pravila A u načelu prihvataju sistem „zajedničkog spasa“. Međutim, određena konkretna priznavanja žrtvi i troškova sadržanih u pravilima označenim brojevima, daju mogućnost šireg pristupa čime se djelimično izlazi u susret sistemu „zajedničke koristi“. Da je prednje tumačenje ispravno potvrđuju navodi i u američkoj literaturi i izvodi se zaključak da su JAP-a kombinacija između engleske i američke teorije i prakse. Međutim, tako kombinovano rješenje JAP-a uže je od američkog shvatanja sistema „zajedničke koristi“ pa se ističe da razlika leži u mjeri u kojoj se smatra da posledice čina G/A čine dio izvornog (originalnog) čina.

Zbog toga kada i primjenjuju JAP u Americi ima salučajeva da se traži da se ne primjenjuje definicija iz Pravila A.

U teoriji se mnogo raspravlja i o tome da li je za postojanje G/A potrebno da čin G/A da koristan rezultat, dakle, da je žrtvovanje, gubitak ili trošak doveo zaista do spasa preostale imovine, ili bar njenog odredjenog dijela. Čini se da treba prihvatiti da obje teorije i to kako teorija zajedničkog spasa, tako i ona zajedničke koristi podrazumijevaju u sebi da je preduzeta akcija dovela do korisnog rezultata. Spor, međjutim, nastaje u vezi sa utvrđivanjem minimuma korisnog rezultata, koji žrtvovanim interesima i podnijetim troškovima u G/A daje prava na kontribuciju.

Najviše sporova izazivaju slučajevi kada je ucjelosti ili djelimično spašen samo jedan dio imovine npr. samo brod ili samo teret. I pored raznih stanovišta koja se zauzimaju u teoriji i praksi a i u zakonodavstvu pojedinih država, pravo na kontribuciju postoji uvijek ako se spasi barem jedan dio imovine koja je bila nagažovana u zajedničkom pomorskom poduhvatu. Dakle, dovoljno je da se spasi samo brod ili samo teret, ili makar dio te imovine.

5.Sadržaj York-Antverpenskih pravila

York-Antverpenska pravila podijeljena su u tri najvažnija dijela. Prvi dio je obilježen slovima i to je opšti dio, a zatim postoje dvadeset i dva pravila obilježena rimskim brojevima. U okviru ovih Pravila 15 pravila sadrže pojedine slučajeve generalnih havarija, a Pravilima od XVI pa do XXII regulisan je način likvidacije generalne havarije.

Opšti dio i „Paramount“ pravilo. Već je rečeno da je u Pravila iz 1950.godine uvedeno pravilo tumačenja, a da su Pravila iz 1994.godine dobila su još jedno pravilo koje dolazi posle pravila tumačenja, ali ispred opšteg dijela obelježenog slovima, i koje je nazvano vrhovno pravilo (*Paramount Rule*). Ovo pravilo uvedeno je na insistiranje američke delegacije jer je u međjuvremenu 1991.godine, u Engleskoj donijeta jedna presuda kojom je presudjeno da se ne mora poštovati odrednica da čin generalne havarije mora da bude ne samo namjeran, već i razuman (a što je kao što smo vidjeli sadržano u Pravilu A JAP-a), ukoliko u konkretnom pojedinačnom pravilu koje definiše slučaj generalne havarije nije zahtijevano da postupak zapovjednika mora da bude razuman. Zbog toga je prihvaćen američki predlog, i pored toga što je engleska delegacija smatrala da je nepotreban i uvršteno vrhovno pravilo koje glasi: „Ni u kom slučaju neće se priznati žrtva ili izdatak u G/A, osim ako su bili učinjeni ili podnijeti razumno“.

Ostala pravila označena slovima sadrže neke opšte odredbe o generalnoj havariji. Rečeno je da Pravilo A sadrži definiciju generalne havarije, a zatim

slijedi i regulisanje nekih slučajeva koji mogu da se pokažu kao sporni, npr. pod kojim uslovima se može priznati generalna havarija među brodovima koji se tegle, (Pravilo B), koji se gubici i troškovi priznaju odnosno nadoknadjuju u generalnoj havariji, (Pravilo C), da se generalna havarija riješava nezavisno od toga da li je neka od strana učesnika skrivila određene gubitke, odnosno troškove (Pravilo D), raspored tereta dokazivanja u postupku priznavanja određenih šteta i troškova u generalnu havariju, kao i rok od godine dana do kada stranke mogu da pokreću takve zahtjeve, (Pravilo E), regulisanje priznavanje u generalnu havariju tzv. „supstituirajućih troškova“, dakle, onih troškova koji se u načelu ne priznaju kao generalna havarija, ali to postaju ako su učinjeni umjesto nekog troška koji se priznaje u G/A (Pravilo F), i konačno, Pravilo G koje reguliše postupak prekrcaja tereta na drugi brod nakon pretrpljene generalne havarije i njegovu dopremu do konačnog odredišta, te reguliše da se generalna havarija likvidira saglasno vrednostima koji su doprinosili interesi imali u vrijeme i u mjestu gdje je pomorski poduhvat završen, uz istovremenu napomenu da je takva odredba bez uticaja na određivanje mjesta u kome će se sprovesti postupak likvidacije. Ova odredba ustvari, štiti pozicije najpoznatijih likvidatorskih firmi u svijetu, a one su najviše situirane u Londonu, Njujorku, Tokiju, itd.

Pojedini slučajevi generalnih havarija. Petnaest slučajeva generalnih havarija u osnovi su raspoređeni u dvije grupe, i to su generalne havarije štete i generalne havarije troškovi.

Prvo pravilo sadrži odredbu o priznavanju u generalnu havariju tereta koji se namjerno i razumno radi zajedničkog spasa baci u more (*Jettison of Cargo*). Ovo pravilo spada među prve i najstarije slučajeve generalne havarije. Istorijski posmatrano radi se i o jedinom sačuvanom pisanom spomeniku koji reguliše ovakav slučaj generalne havarije, zakonu koji je zabilježen u Justinijanovim digestama pod nazivom *Lex Rhodia de Iactu*. Bacanje tereta u more nikada nije bilo sporno kao jedan od osnovnih slučajeva generalne havarije, pogotovo što su se u početku kao generalna havarija priznavale samo žrtve tereta, a tek mnogo kasnije i žrtve broda. Zbog toga pravilo se ne bavi pozitivnom definicijom da se bacanje tereta u more priznaje kao generalna havarija, već negativnom „da se „nikakvo bacanje tereta u more neće priznati kao generalna havarija ukoliko teret nije prevožen u skladu sa priznatim trgovačkim običajima“. Suštinski, radi se o tome da se neće priznati u generalnu havariju teret koji se krca na palubi broda, sem ukoliko za određene terete nije uobičajeno da se tako krcaju. U terete koji se uobičajeno krcaju na palubi spadala bi drvena gradnja (celulozno drvo i trupci), pluta, teška vozila, tereti koji su nepogodni da stanu u brodska skladišta i tereti koji se prevoze u ambalaži koja ih u potpunosti štiti od dejstva mora. U svim ostalim slučajevima teret koji se prevozi na palubi ne bi se priznavao u generalnu havariju.

Slijedeći slučaj generalne havarije kao vrsta štete jeste gašenje požara na brodu. Požar kao havarija na moru i uopšte u plovidbi, dosta je čest slučaj sa vrlo velikim štetnim posledicama i čini klasičnu partikularnu havariju. Medjutim, čin gašenja požara jeste namjerno i razumno djelovanje u cilju da se požar spriječi ili da se njegove štetne posledice, koliko je to moguće, otklone, odnosno umanje. Kod gašenja, s obzirom da se to vrši morskoum ili slatkom vodom, ili upotrebom hemikalija, oštećuje se i dio tereta koji nije izgoreo u požaru, a eventualno može se nanijeti šteta i dijelovima broda. U tom slučaju dijelovi tereta (i broda) koji su izgoreli u požaru smatraju se partikularnom havarijom, a ono što je oštećeno ili uništeno radnjom gašenja požara priznaje se u generalnu havariju. Sporno je bilo kako postupiti sa štetama, u prvom redu na teretu, od vrućine i dima. Ovo pitanje dugo je bilo nerešeno, pa su likvidatori generalnih havarija imali praksu da taj dio štete podijele, pa pola ubroje u partikularnu havariju, a drugu polovinu u generalnu havariju. Danas je ovo izričito regulisano JAP-om pa se ova vrsta šteta smatra produžetkom požara i čini partikularnu havariju, dakle, ne priznaje se u generalnu.

Sledeće pravilo koje spada medju havarije štete jeste namjerno nasukanje broda. Kao i u prethodnom slučaju, slučajno nasukanje broda, odnosno nasukanje zbog greške u plovidbi, i štete otuda proistekle, tretiraju se kao partikularna havarija. Medjutim, ako zapovjednik broda namjerno i razumno nasuče brod, da bi takvim činom izbjegao veću štetu, redovno potpuni gubitak broda i tereta, onda se takva šteta koja se pričinu brodu i teretu priznaje kao zajednička havarija, jer se tada nasukanje vrši za zajednički spas pomorske imovine. Ono što je značajno, Pravilo V JAP-a priznaje u generalnu havariju ovu vrstu šteta bez obzira na to da li bi brod i inače bio bačen na obalu ili ne. Svojevremeno ako je postojala ova dilema nasukanje se nije priznavao kao generalna havarija, ali kasnije i ovakva odrednica je uneta u pravila, jer se polazi od stanovišta da u takvom slučaju razlog priznavanja leži u činjenici što zapovjednik broda naporima koje ulaže izbjegava da brod bude tako bačen na obalu, npr. na stenovitu obalu i potpuno uništen, već bira mjesto na kome će nasukanje biti bezbjednije i laške i gdje će biti prepljena manja šteta.

U havarije štete priznaju se i one štete koje budu pričinjene brodskoj mašini, odnosno brodu koji je nasukan i nalazi se u opasnom položaju, a zapovjednik broda donese namjernu i razumnu odluku da u potrebljavajući brodsku mašinu odsuče brod. U tom slučaju, ako se dokaže da je šteta nastala u stvarnoj namjeri da se brod odsuče radi zajedničkog spasa, uz rizik nastupanja takve štete, tako nastala šteta priznaje se u generalnu havariju. Medjutim, ako je do prenaprezanja brodskih mašina došlo u situaciji kada je brod u plutajućem (plovećem) stanju, onda se nikakav gubitak ili šteta prouzrokovana radom pogonskog uređaja i kotlovima broda neće priznati kao generalna havarija. Racio ovakvog rešenja leži u tome što po neki put brod može da kasni sa dolaskom u odredišnu luku (bilo radi krcanja ili iskrcavanja tereta) pa, se naredi prekomjerna

brzina, a samim tim i prenaprezanje brodske mašine i kotlova, pa takva, komercijalna šteta ne, može se priznati u generalnu havariju, jer očigledno to nema ništa zajedničkog sa poduhvatom zajedničkog spasa.

York-Antverpenska pravila poznaju još jedno pravilo (Pravilo IX) o priznavanju odredjenih šteta u generalnu havariju. Ovo Pravilo koje još uvijek postoji i u York-Antverpenskim pravilima iz 1994. godine pravi je kuorizitet, jer se njime teret, brodske stvari i zalihe, upotrebljeni kao pogonsko gorivo, a radi uspješnog završetnja započetkog putovanja i dolaska u luku odredišta priznaju kao generalna havarija. Danas je teško primenljivo ovo Pravilo kod najvećeg broja prevoza morem, jer su skoro svi pomorski brodovi, i brodovi uopšte, na dizel pogon. Prema tome, ako je još neka mogućnost primjene ovog Pravila ostala, to je samo kod brodova tankera, dakle, kod prevoza nafte i drugih tečnih goriva. Nekada, kada su brodovi upotrebljavali za pogon čvrsto gorivo, ugalj u prvom redu, onda je skoro svaka vrsta suhog tereta mogla da se upotrebi u te svrhe, drvo, žitarice, itd. Ipak, postoji jedan bitan uslov za priznavanje utrošenog tereta kao pogonsko gorivo, a to je da je brod prije početka putovanja imao dovoljno goriva da stigne do prve naredne luke pristajanja, međjutim, da su mu se na putovanju dogodile takve okolnosti zbog kojih je on potrošio gorivo s kojim je bio uredno snabdeven i bilo mu je potrebno dodatno gorivo koje se u takvoj situaciji računa kao gorivo za zajednički spas broda i tereta. Praksa kod likvidacije generalne havarije predviđa da je brod na početku putovanja morao da ima i jednu odredjenu rezervu goriva od najmanje 25% viška u odnosu na redovno potrebno gorivo do naredne luke, te da se samo u tom slučaju utrošak tereta može priznati u generalnu havariju.

Drugu grupu generalnih havarija čine tzv. havarije troškovi. U ovu grupu spada više havarija troškova izazvanih raznim okolnostima i potrebama radi zajedničkog spasa broda i tereta. Na prvom mjestu je svakako nagrada za spasavanje i troškovi spasavanja koji se uvijek, kada je došlo do spasavanja broda i tereta, priznaju u generalnu havariju. Priznavanje ove vrste troškova u generalnu havariju bio je toliko uobičajeno i normalno da sve do 1974. godine York-Antverpenska pravila nisu imala ovo pravilo, već je priznavanje išlo kao nešto što se normalno podrazumieva. Kod revizije 1974. godine donijeta je odluka da se iz JAP-a briše Pravilo VI koje se je do tada odnosilo na priznavanje u generalnu havariju šteta uslijed prenaprezanja jedara, kod brodova jedrenjaka. Mjesto je ostalo upražnjeno i onda je u JAP-u unjeto pravilo o priznavanju nagrade za spasavanje.

Pored nagrade i troškova spasavanja troškovi luke zakloništa najvažniji su i najznačajniji dio onih slučajeva generalne havarije koji spadaju u havarije troškove. Ovi troškovi regulisani su u dva pravila (Pravilo X i XI). Prvo od ova dva pravila nosi naziv „troškovi luke zakloništa i dr“, a drugo pravilo „plate i izdržavanje posade i drugi troškovi podnjeti u luci zakloništa i dr“. Samo

naslovljavanje ova dva pravila govori o tome da se radi o mnogim troškovima koji se u situaciji kada se brod namjernom i razumnom odlukom zapovjednika broda skloni u jednu usputnu luku, ili čak vrati u početnu luku, da bi se sklonio jer je u međuvremenu pretrpio određena oštećenja ili, da bi se sklonio od nevremena, govori o brojnim troškovima koji se brodu i teretu u takvoj situaciji priznaju u generalnu havariju. Tu su, prije svega, troškovi otklona broda sa svog glavnog pravca putovanja i u vezi sa tim povećan utrošak goriva, zatim, lučke takse i druge dažbine koje se plaćaju u luci zakloništa, zatim, kao što i sam naziv kaže plate i drugo izdržavanje posade (hrana, itd.) dok se brod nalazi u luci zakloništa, zatim, troškovi iskrcavanja tereta sa broda ako je to bilo potrebno radi popravke broda i njegovog ponovnog ukrcavanja, itd. i svi ovi troškovi pod određenim uslovima čine ukupnost troškova luke zakloništa.

Slijedeće, reklo bi se, klasično pravilo o određenim troškovima koji se priznaju kao generalna havarija, jesu stalni popravci broda (Pravilo XIII). Ovi popravci, naravno, priznaju se u generalnu havariju ako su oštećenja koja je brod pretrpio posledica čina generalne havarije. U vezi sa stalnim popravcima broda i njihovom priznavanju u generalnu havariju dugo je postojao, a i danas na izvjestan način postoji, problem tzv. „odbitaka novo za staro“ (*new for old*). Pravilo o odbicima ustanovljeno je jer se je redovno kod starijih brodova izvršenim popravcima njihovo stanje poboljšava, a princip generalne havarije je da se priznavanjem štete u generalnu havariju oštećeni dovede samo u prethodno stanje. Zbog toga, sve do 1974.godine postojala je jedna cijela lista odbitaka novo za staro, a saglasno starosti broda tako da se nikakav odbitak nije vršio samo za potpuno nove brode u prvoj godini nakon što su izgradjeni. Od ovoga se revizijom odustalo, tako da se sada odbici novo za staro vrše samo kod brodova starijih od 15 godina, s time što se u ovu starost ne računa godina izgradnje broda. Odbici se vrše samo za ugradjeni materijal u brod prilikom popravke i to za brodove starije od 15 godina 30% odbitaka. Za radnu snagu nema nikakvih odbitaka. Zanimljivo je takodje, da se kod brodskih čamaca njihova starost računa posebno. Pored stalnih popravaka broda priznaju se i privremeni popravci broda u generalnu havariju (Pravilo XIV). To su oni popravci koji se najčešće vrše u luci zakloništa. Kod ovih popravaka nema odbitaka novo za staro, bez obzira na starost broda, a priznaju se ako su prouzrokovani događajem kkoji se priznaje u G/A.

Konačno, specifičan trošak koji se priznaje u generalnu havariju jeste gubitak vozarine (Pravilo XV). Ukoliko, zbog gubitka tereta, koji se priznaje u generalnu havariju, dodje i do gubitka vozarine za taj teret, onda bi se i izgubljena vozarina priznala u generalnu havariju. Ovo je rijedak slučaj jer u pomorstvu je pravilo da se vozarina naplaćuje unaprijed, pa do njenog priznavanja u generalnu havariju može da dodje samo ukoliko je ona još uvijek, kako se to kaže „u riziku“, dakle, da je plativa na odredištu. U tom slučaju vozarina se u generalnu

havariju priznaje u neto iznosu što znači nakon odbitka troškova koji bi morali da budu učinjeni da bi se vozarina zaradila.

Likvidacija generalne havarije. Generalna havarija likvidira se nakon završetka pomorskog poduhvata u toku kojeg se dogodila. To je luka odredišta u kojoj se teret predaje primaocu ili luka u kojoj je prekinuto putovanje jer nije moglo da se nastavi.

Likvidaciju generalnih havarija vrše za to stručna, specijalizovana lica – likvidatori generalnih havarija, a dokument o likvidaciji generalne havarije u našoj praksi najviše je poznat pod nazivom dispaša. Naš zakon ga naziva diobna osnova, a engleski naziv je Average Adjustment.

Likvidator generalne havarije, kada primi cjelokupnu dokumentaciju pristupa likvidaciji na način što vrši utvrđivanje dve mase vezano za potrebu likvidacije, i to dužničke mase koju predstavljaju vrijednost broda i tereta i eventualno vozarine, u odredišnoj luci gdje je završen pomorski poduhvat nakon čina generalne havarije i utvrđivanja povjerilačke mase koja se sastoji iz iznosa pretrpljenih gubitaka, odnosno šteta, kako na brodu, tako i na teretu, ali i iz priznavanja podnijetih troškova koji se priznaju kao generalna havarija i u tom dijelu redovno, najčešći a i najveći trošak predstavlja nagrada za spasavanje broda.

Nakon utvrđivanja vrijednosti dužničke i povjerilačke mase likvidator vrši obračun (saldo) generalne havarije na način što povjerilačku masu dijeli sa dužničkom masom i dolazi do koeficijenta generalne havarije. Utvrđenim koeficijentom množi utvrđene dužničke mase broda, tereta i eventualno vozarine, i na taj način dolazi se do iznosa koji svaki od ovih interesa mora da plati da bi se nadoknadile štete i troškovi koji su priznati kao generalna havarija. Pojedinačni iznosi koji su na ovaj način utvrđeni kao obaveza broda i tereta i eventualno, vozarine, da nadoknade vrijednosti štete i troškova priznatih u generalnu havariju nazivaju se doprinosima u generalnoj havariji.

II SUDAR BRODOVA

1. Opšti pojam

Sudari brodova na moru stari su koliko i sama pomorska plovidba. Radi se o jednom od štetnih događaja u pomorstvu, polovidbenoj nezgodi saglasno našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sa najvećim mogućim štetnim posljedicama.

Postoje dvostrani i višestrani sudari. Najčešći su slučajevi dvostranih sudara i tako posmatrano štetna posljedica može da bude gubitak (potonuće) oba broda učesnika u sudaru zajedno sa teretom na tim brodovima. Sa stanovišta podjele pomorskih havarija, sudari su pojedinačne (partikularne) havarije i njihovo regulisanje predstavlja posebnu specifičnost u okviru pomorskog osiguranja.

Razvojem navigacionih uređaja za izbjegavanje sudara na moru, u prvom redu radara, smatralo se da će se umanjiti broj sudara. Međutim, i pored velike koristi za navigaciju od ovog i drugih tehničkih pomagala, sudari su kako u prošlosti, tako i danas velika opasnost oja prijeti imovini angažovanoj u pomorskom poduhvatu. Tome doprinosi i sam tehnološki napredak sa stanovišta povećanja svjetske pomorske flote i samim tim zgusnute, pa i preopterećene plovidbe kod pristupa velikim pomorskim lukama, u pomorskim kanalima i uopšte u područjima intenzivne pomorske plovidbe. Mnogobrojne greške mogu da dovedu do sudara brodova na moru. Ipak, među njima najznačajniji je ljudski faktor koji se pojavljuje kao uzrok sudara. Isto tako loši vremenski uslovi, posebno plovidba u magli i noću dovodi do različitih nezgoda na moru, pa i sudara.

Sve ove okolnosti uslovile su prilično rano potrebu da se reguliše plovidba morem sa stanovišta donošenja pravila o izbjegavanju sudara na moru. Međutim, dugo vremena nisu postojali jedinstveni propisi u tom pravcu. Pokušaj međunarodno-pravnog regulisanja ovog problema vezuje se za kraj XIX. vijeka.

2. Izvori prava o sudarima brodova

Sve izvore o sudarima brodova na moru možemo podijeliti, s jedne strane na međunarodno-pravne i nacionalne izvore svake pojedine države, a s druge strane na upravno-pravne (administrativne) i imovinsko-pravne propise o regulisanju sudara brodova na moru.

Kada se radi o upravno-pravnim izvorima onda, u prvom redu, radi se o Pravilima o izbjegavanju sudara na moru. Ova pravila prvo su postojala u vidu običajnog prava da bi 1848.godine bio zaključen sporazum između Francuske i Engleske o regulisanju upotrebe svijetala na brodovima, a radi izbjegavanja sudara na moru. U Vašingtonu 1889.godine je sazvana konferencija na kojoj su usvojena prva Međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru poznata kao Vašingtonski pravilnik.

Kasnije, a posebno posle katastrofe Titanika (koja je prouzrokovana udarom, a ne sudarom), pokrenuta je međunarodna inicijativa za donošenje Konvencije o zaštiti ljudskih žrtava na moru. Ovoj Konvenciji poznatoj kao SOLAS konvencija pridodana su kao prateći dokument pravila o izbjegavanju

sudara na moru. Ovakva situacija trajala je do 1972.godine kada su ova pravila odvojena od SOLAS konvencije i donijeta kao posebna Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru. Na osnovu ove međunarodne konvencije donose se unutrašnji propisi svake pojedine države, kao posebna obaveza donošenja nacionalnih pravila o izbjegavanju sudara na moru.

I u imovinsko-pravnom dijelu postoji odgovarajuća međunarodna regulativa i nacionalno zakonodavstvo pojedinih država koje se naslanja na odgovarajuće međunarodne konvencije. Dok u oblasti upravnog prava međunarodno-pravne konvencije moraju da budu ispoštovane u cjelini i ne smije biti nikakvih odstupanja, jer se radi o prinudno-pravnim propisima, u oblasti imovinskog prava situacija nije potpuno ista. U toj materiji relativno rano je došlo do donošenja odgovarajuće međunarodne konvencije. U pitanju je Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova na moru iz 1910.godine. Konvencija je donijeta u okviru rada Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) kao prva konvencija te organizacije koja je sebi prilikom osnivanja postavila za cilj unifikaciju odnosno izjednačenje normi pomorskog prava, i to u prvom redu, pomorskog imovinskog (privatnog)prava.

Ova Konvencija doživjela je značajan uspjeh i danas se može reći da je opšte prihvaćena od strane cjelokupne međunarodne zajednice kada se radi o regulisanju odgovornosti za sudar i raspodjeli štete među brodovima, učesnicima u sudaru. Treba istaći da dugo vremena principe Konvencije i to do 1975.godine nisu prihvatile SAD kao jedna od vodećih svjetskih pomorskih sila. Ovu Konvenciju Jugoslavija je ratifikovala i unijela u svoje domaće zakonodavstvo Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1977.godine, a na neizmijenjen način materija se reguliše istim Zakonom iz 1998.godine.

Pored upravno-pravnih i imovinskih propisa u materiji sudara brodova na moru od značaja su i procesno-pravna pitanja kojima se reguliše nadležnost za pokretanje postupka i rešavanja sporova u ovoj materiji. Pored nadležnosti za rešavanje sporova za naknadu štete kod sudara od značaja je i pitanje nadležnosti u prekršajnoj i krivičnoj odgovornosti vezanoj za sudar. Naime, u sudaru brodova može da bude i ljudskih žrtava pa odgovorna lica za sudar mogu odgovarati prekršajno, a i krivično. Pravna sigurnost je nalagala da se i u ovoj materiji donesu međunarodne konvencije, pa su 1952.godine donijete dvije konvencije.Prva je Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar, a druga Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o krivičnoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode.

Imovinski sporovi koji proizilaze iz sudara brodova na moru mogu da se rešavaju putem arbitraža, ukoliko takav način rešavanja bude prihvaćen od učesnika u sudaru. Međutim, ukoliko nema arbitraže sude sudovi. Nadležnost

suda se određuje na bazi pomenutih međunarodni konvencija. U krivičnim i prekršajnim stvarima sude nacionalni sudovi, a odgovarajuća međunarodna konvencija upućuje na sud zemlje koji je nadležan za vođenje postupka.

3.Pojam sudara

Sudar brodova (eng. *Collision*) u našoj pravnoj teoriji definiše se kao nasilni dodir ili sraz dva ili više brodova pod uslovom da dodje do štete barem na jednom od brodova učesnika u sudaru ili na stvarima na brodu, odnosno brodovima.

Kod sudara brodova na moru, kako je rečeno, može doći do gubitka ljudskih života i povreda, ali ova materija nije pokrivena pravnim izvorima koji regulišu imovinsko-pravnu odgovornost za sudare brodova. Ipak, za gubitka ljudskih života i povrede, u prvom redu putnika, ali i članova posade pomorskih brodova, pored eventualne krivične i druge odgovornosti snosi se i materijalna, odnosno imovinsko-pravna odgovornost. Regulisanje ove materije u pomorskom pravu dolazi do izražaja u okviru instituta ograničene odgovornosti vlasnika pomorskih brodova. Naime, u principu u materiji sudara u domenu imovinske odgovornosti šteta na brodovima i stvarima na tim brodovima ograničena je vrijednošću te imovine. Međutim, šteta za gubitak ljudskih života, tjelesne i fizičke povrede nema ograničenja i do ograničenja može doći samo pod uslovom da brodovlasnik iskoristi pravo da ograniči svoju odgovornost u okviru fonda ograničene odgovornosti. U takvim slučajevima, koji su predviđeni odgovarajućim međunarodnim i nacionalnim propisima, ograničena je odgovornost učesnika u sudaru kako za nadoknadu materijalne štete, tako i za gubitak ljudskih života i tjelesnih povreda.

Definicija koja je naprijed data za sudar brodova odnosi se na tzv. direktne sudare kod kojih mora da dodje do fizičkog dodira između brodova učesnika u sudaru ili makar između pripadaka, odnosno opreme tih brodova. Pored direktnog sudara pomorsko pravo poznaje i tzv. indirektni sudar kod koga ne dolazi do fizičkog dodira između brodovima, ali i pored toga pravna i faktička situacija razrješava se saglasno pravilima o izbjegavanju sudara na moru, kao i saglasno ostalim propisima koji se odnose na sudar. Takvu situaciju imamo kada jedan brod kršeći propise o sbezbjednoj plovidbi saglasno pravilima o izbjegavanju sudara na moru nanese štetu drugom brodu, odnosno brodovima na način što drugi brod primora na pogrešan manevar i otuda taj brod pretrpi štetu ili što npr. neprilagodjenom vožnjom izazove velike talase i tada pričini štetu drugim brodovima, čamcima, itd.

Za pojam sudara brodova na moru značajno je da se kao sudar tretira kontakt između dva objekta koja imaju karakteristike broda. Pojam broda, opet sa stanovišta pravnih normi o sudaru brodova na moru, dosta je široko postavljen

i kao što smo već rekli obuhvata i čamce i tehničke plovne objekte, a prema postojećoj sudskoj praksi u svijetu obuhvata i hidroavione na vodi. Pravila o izbjegavanju sudara odnose se se i na ratne brodove, pa i na podmornice. Za postojanje sudara nije odlučujuće da oba broda učesnika u sudaru budu u pokretu. Dovoljno je da je to jedan od njih. Pri tome on čak ne mora da se kreće sopstvenim pogonom, npr. ako se vez jednog usidrenog broda prekine pa on vodjen strujom, vjetrom i sl. udari u drugi privezani brod, nastala šteta rješava se saglasno pravnim normama o sudaru brodova na moru. Medjutim, ukoliko dodje do fizičkog kontakta izmedju brodova i nepokretnog objekta na moru uključujući i morsku izgradjenu i neizgradjenu obalu, onda se ne radi o sudaru brodova na moru već o tzv. udaru.

Pravila o odgovornosti za udar su različita i pomorski brod koji nanese štetu fiksnim objektima na moru, a posebno lučkim obalama i objektima u luci, za tako nastale štete snosi odgovornost po načelima odgovornosti bez krivice. Naime, takav brod odnosno njegov vlasnik može se osloboditi krivice i obaveze nadoknade pričinjene štete samo ako uspije da dokaže da je do štete došlo krivicom same luke, odnosno njenog osoblja.

4. Podjela sudara po osnovu krivice

Još u rimskom pravu prihvaćeno je da se kod sudara brodova na moru odgovornost učesnika u sudaru raspravlja po principima koji su bili bazirani na poznatom zakonu Lex aquilia na osnovu utvrdjene krivice. Od tada ovaj princip je zadržan u materiji sudara pa se na principu dokazane krivice bazira i Medjunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o sudaru brodova na moru iz 1910.godine.

Sa stanovišta utvrdjivanja činjenice da li je neki brod učesnik u sudaru kriv za sudar ili nije, sve sudare moguće je podijeliti na neskrivljene i skrivljene sudare.

U literaturi se nastoji vršiti neko dodatno razlikovanje pa se uvodi pojam sumnjivih sudara, tj. sudara kod kojih nije moguće utvrditi krivicu na strani učesnika u sudaru. Stoga treba istaći da svi sudari i oni kod kojih iz bilo kojih razloga nije moguće utvrditi krivicu, ili koji su prouzrokovani objektivnim (viša sila), a ne subjektivnim (greška u navigaciji brodom) okolnostima, čine jedinstvenu grupu neskrivljenih sudara kao suprotnost u odnosu na skrivljene, odnosno sudare kod kojih se može utvrditi krivica barem jednog broda učesnika u sudarau. U praksi redovno se događaju skrivljeni sudari, dok su neskrivljeni sudari rijetki izuzeci.

Skrivljene sudare, opet, moguće je razlikovati sa stanovišta da li je do sudara došlo krivicom samo jednog broda učesnika u sudaru ili zajedničkom

(dvostranom ili višestranom) krivicom brodova u sudaru. Tako posmatrano, sudare je moguće podijeliti na jednostrano skrivljene i dvostrano ili višestranu skrivljene sudare.

4.1. Jednostrano skrivljeni sudari

Jednostrano skrivljeni sudari su sudari skrivljeni krivicom samo jednog od brodova učesnika u sudaru. Takvi sudari, su opet sa stanovišta prakse, izuzetak. Ukoliko sve činjenice ukazuju da je samo jedan od brodova 100% kriv za sudar on je dužan da drugom brodu ili brodovima nadoknadi cjelokupnu štetu koju su u sudaru pretrpjeli. Krivi brod, opet, za sebe ne može da traži nikakvu nadoknadu, već svoju štetu sam snosi u cjelini.

S obzirom da su brodovi osigurani u odnosu na svoju odgovornost za sudar, eventualna stopostotna krivica za nastale štete u sudaru brodova predstavlja tzv. maksimalnu moguću odgovornost osiguratelja iz jednog ugovora o osiguranju broda. Naime, osiguratelj u tom slučaju, pored toga što je u cjelini dužan da nadoknadi štetu na sopstvenom brodu (brodu koji je on osigurao), obavezan je da nadoknadi i cjelokupnu štetu drugom brodu ili brodovima kao i njihovim teretima. Može se zamisliti kako velika može da bude obaveza osiguratelja po tom osnovu ukoliko svi brodovi učesnici u sudaru zajedno sa njihovim teretima potonu i postanu sa stanovišta osiguranja, tzv. Total Loss (potpuni gubitak).

4.2. Dvostrano (višestranu) skrivljeni sudari

Dvostrano (višestranu) skrivljeni sudari redovna su pojava u pomorskoj praksi. Naime, u postupku dokazivanja krivice skoro uvijek se ispostavi da su se oba broda u nečemu ogriješila o pravila o izbjegavanju sudara na moru, odnosno o druga pravila vezana za pravilnu plovidbu. Saglasno Briselskoj konvenciji o sudaru iz 1910. godine, našem Zakonu i zakonodavstvima skoro svih zemalja svijeta krivica brodova učesnika u sudaru se stepenuje. Dakle, moguće je utvrditi da jedan brod može da bude više kriv u odnosu na drugi, ili da su brodovi učesnici u sudaru podjednako krivi. Srazmernost krivice obično se utvrđuje u procentima, pa ako se nadje da su brodovi podjednako krivi onda se govori o 50:50%, ali moguće je i svaki drugi odnos, npr. 70:30%; 60:40%; 85:15%; 45:55%, itd. Moguće je da se u postupku utvrđivanja krivice, postajanje krivice brodova učesnika u sudaru utvrdi, ali da nije moguće utvrditi i srazmjeru te krivice. Ako do toga dodje onda saglasno Konvenciji, našem zakonodavstvu, ali i u svjetskim razmjerama, odgovornost za štetu nastalu usled sudara dijeli se na jednake djelove (50:50%).

Interesantno je da SAD nisu nikada ratifikovale Konvenciju iz 1910. godine, u prvom redu zbog činjenice da se saglasno američkom pravu i

praksi u slučajevima kada bi se utvrdila obostrana odgovornost učesnika u sudaru, automatski bi se primjenjivala pretpostavka o podjednakoj krivici, odnosno odgovornosti. Međutim, Vrhovni sud SAD 1975.godine, donio je jednu presudu kojom je iskazao mišljenje da nije nesaglasno američkom pravu, da se u slučajevima obostrane krivice brodova učesnika u sudaru krivica stepenuje, odnosno utvrdi proporcionalno.

5. Nadoknada štete prouzrokovane sudarom

Kada se ustanovi krivica broda učesnika u sudaru slijedeća radnja koja se preduzima jeste da se utvrdi visina (obim) nastale štete. Kod postojanja obostrane krivice nadoknadjuje se šteta na oba broda i to kako na brodovima, tako i na teretima koji su se nalazili na tim brodovima. Pored toga, nadoknadjuje se i izgubljeno vrijeme broda usled činjenice što je morao da provede jedno izvjesno vrijeme u brodogradilištu radi popravke i, naravno, zbog toga nije radio i izgubio je svoju zaradu. To izgubljeno vrijeme za svaki brod kod sudara poznato je kao „*demmurage*“. Ukoliko želimo da preciznije navedemo sve štete, pa i troškove koji nastaju usled sudara i koji se nadoknadjuju, onda su to slijedeće štete i troškovi:

- a) troškovi popravke broda ili gubitak vrijednosti broda utvrdjen na temelju procijenjenih troškova popravka. U slučaju potpunog gubitka uzima se stvarna (tržišna) vrijednost broda;
- b) gubitak zarade kod „*time chartera*“ uzima se gubitak (neostvarena) vozarine zbog imobilizacije broda za vrijeme popravka, obaveze prema banci, kreditoru i sl. Gubitak zarade kod „*voyage chartera*“ ocjenjuje se prema prosjeku nekoliko putovanja prije i poslije sudara;
- c) troškovi pregleda štete, troškovi klasifikacionog zavoda, troškovi nadzora nad popravcima;
- d) drugi troškovi, kao što su: troškovi doka, lučki troškovi, troškovi tegljača, troškovi protesta, troškovi čuvanja i protivpožarne zaštite, telefonski troškovi, troškovi prevoza rezervnih djelova, troškovi preko agenta, kao i drugi tzv. opšti troškovi (*general expenses*);
- e) drugi gubici i troškovi, prema okolnostima odnosnog slučaja.

Štete iz sudara po obimu i visini nadoknadjuju se, po pravilu u cjelosti, a međusobno srazmjerno utvrdjenoj visini krivice broda učesnika u sudaru. Kako se visina pretrpljene štete na brodovima učesnicima u sudarima ne mora da podudara sa stepenom krivice krajnji učinci za učesnike u sudaru i u krajnjoj liniji za osiguratelje pojedinih interesa mogu da budu vrlo različiti.

III SPASAVANJE NA MORU

1. Uopšte o spasavanju

Spasavanje na moru je pomorsko-pravni institut zasnovan na etičkom shvatanju potrebe međusobnog pomaganja među učesnicima pomorske plovidbe. Institut se, u prvom redu, razvio radi spasavanja ljudskih života na moru i upošte pružanju pomoći ljudima na moru ugroženim na bilo koji način. Kasnije se razvio i institut spasavanja pomorske imovine (broda i tereta na brodu), ali uvijek kao aktivnost dobrovoljnog i lukrativnog karaktera.

U današnje vrijeme pravni institut spasavanja na moru ima dva svoja aspekta, i to: upravno-pravni i imovinsko pravni. Upravno-pravo reguliše aspekt obaveznosti spasavanja ljudskih života na moru, koje pored toga, što je obavezno vrši se i bez novčane nadoknade. Drugi, imovinsko-pravni dio je neobavezan (dobrovoljan) i pod uslovom da je akcija spasavanja dala koristan rezultat spasioци imaju pravo na nagradu prema spašenoj imovini.

Ova dva oblika spasavanja međusobno su povezana na način što u uslovima više učesnika u spasavanju, ako jedan vrši samo spasavanje ljudskih života, ima pravo na pravedni dio nagrade, koju dijeli sa onim učesnikom koji je vršio spasavanje imovine. Ovo je razumljivo s obzirom da bi u suprotnom prevashodno etička norma o obavezi spasavanja ljudskih života bez naknade gubila svoju pravu svrhu. Da bi se odmah na početku ovaj pravni institut zaokružio i u cjelini sagledao, potrebno je još naglasiti da se kod sudara brodova na moru, brod koji je u sudaru ostao manje oštećen i dalje sposoban za plovidbu dužan da drugom brodu, odnosno, drugim brodovima i osobama na njima koji su ugrožene odmah i bez odlaganja pruži pomoć. Ta pomoć obavezna je po samom zakonu, kako za spasavanje ljudskih života, tako i za spasavanje imovine (broda i tereta) ugroženih u sudaru.

Konačno, nacionalna zakonodavstva pojedinih država, a tako i naše pravo, kod sudara između brodova iste nacionalne zastave, propisuju obavezu spasavanja kako ljudskih života, tako i ugrožene pomorske imovine.

2. Izvori prava spasavanja

Kao što je rečeno, pravo spasavanja obuhvata upravno i imovinsko-pravni aspekt, pa otuda i dvije vrste izvora u ovoj materiji.

Upravni propisi, kako na međunarodnom tako i nacionalnom nivou, regulišu obaveznost spasavanja i pružanja pomoći na moru. To su propisi javnog

karaktera kod kojih dolazi do izražaja javni interes, u prvom redu za djelatnost spasavanja, ali i za organizaciju spasavanja ljudskih života na moru. Osnovni međunarodni dokument koji reguliše ovu obavezu je Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru poznata kao SOLAS konvencija.

U međunarodne propise o obaveznom spasavanju posebno kada se radi o obavezi tzv. obalnog spasavanja spada i Međunarodna konvencija o traganju i spasavanju na moru (SAR). U vezi spasavanja donijeta su dva IMO-va međunarodna priručnika, i to: a) MERSAR, namijenjene zapovjednicima brodova i b) IMOSAR, namijenjen vladama i pomorskim vlastima obalnih država. Naša zemlja nema poseban zakon koji bi regulisao upravno pomorsko pravo već je cjelokupna materija regulisana jedinstvenim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Naše pravo, u cjelini se naslanja na navedene međunarodne propise i prati ih bilo putem izmjena u samom Zakonu ili donošenjem podzakonskih akata u vidu pravilnika i drugih odredbi za regulisanje ove materije.

Imovinsko pravni dio prava spasavanja, po prvi put na međunarodnom planu, regulisan je Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru iz 1910.godine u Brislu. Danas, važeća konvencija je Međunarodna konvencija o spasavanju donijeta 1989.godine u Londonu. Ova Međunarodna konvencija umnogome se razlikuje od prethodne iz 1910.godine. Ona mijenja pristup spasavanju kao pravnom institutu na način što poboljšava položaj spasioca i posebno što reguliše pitanje zaštite mora i morske okoline od zagađivanja do kojih eventualno dolazi tokom spasavanja.

Zaštita mora i morske okoline podiže se na stepen obaveze skoro izjednačen i sa samom uslugom spasavanja, a svoj podsticajni dio nalazi i u dijelu regulisanja nagrade za spasavanje, pa propisuje da će se kod utvrđivanja ove nagrade uzeti u obzir vještina i naponi spasitelja u sprečavanju ili smanjenju štete pričinjene morskoj okolini. Ova Konvencija stupila je na snagu 1996.godine. Naša zemlja, iz poznatih razloga, Konvenciju nije ratifikovala, ali je praktično primjenjuje.

Pravo spasavanja imovine na moru s obzirom na njegovu dobrovoljnost i postojeće pravo na nagradu za spasavanje, ima i svoj značajni autonomni izvor koji se ogleda u međunarodnoj standardizaciji toga prava kroz izradu Lojdove standardne forme ugovora o spasavanju (Lloyd s Standard Form of Salvage Agreement) ili skraćeno Lloyd's Open Form (LOF). Ova vrsta standardnog (formularnog) ugovora o spasavanju koji je još poznatiji pod popularnim nazivom „no cure no pay“ (ako nema uspjeha nema nagrade) doživjela je mnoge izmjene i dopune, pa je nakon usvajanja Međunarodne konvencije o spasavanju iz 1989.godine na snazi forma ovog Ugovora iz 1995.godine (LOF 95).

3.Pojam i definicija spasavanja

Pod opštim pojmom spasavanja podrazumijeva se svaka aktivnost usmjerena na očuvanje i zaštitu pomorske imovine, u prvom redu broda i tereta, ali i ljudskih života na moru.

Da bi se određena radnja svrstala pod pojam spasavanja na moru kada je u pitanju spasavanje imovinskog karaktera, moraju biti zadovoljeni sledeći elementi: 1) radnja spasavanja mora da bude pružena pomorskoj imovini na koju se primjenjuje pravo spasavanja na način kako je to određeno međunarodnim i nacionalnim propisima; 2) spasavanje mora biti pruženo na dobrovoljnoj bazi (eng. *Voluntary salvage*); 3) spasavanje mora da dovede do korisnog rezultata. Saglasno Konvenciji iz 1989.godine spasavanje predstavlja svaki čin ili aktivnost usmjerenu radi pomoći brodu ili bilo kojoj drugoj imovini u opasnosti na plovnim putevima ili u bilo kojim drugim vodama (čl. 1. pod *a* Konvencije).

U odnosu na naprijed date elemente spasavanja Konvencija ne ograničava spasavanje samo na moru već na sve plovne puteve i bilo koje druge vode. Konvencija iz 1910.godine stavljala je u prvi plan brod kao objekat spasavanja, a Konvencija iz 1989.godine se odnosi na svaku imovinu koja je u opasnosti na moru, odnosno drugim plovnim putevima i vodama.

U krajnjoj liniji iz pomorskog spasavanja isključena je samo ona imovina koja je trajno i namjerno pričvršćena uz obalu. Prema tome, spasavanje saglasno Konvenciji pored broda, tereta, bunkera, brodskih zaliha i brodske vozarine (ako je u riziku), proteže se i na bilo koju drugu imovinu što znači da se spasavanjem može obuhvatiti i svaka druga stvar koja se nalazi na brodu a nije teret. Isključenje Konvencije kada se radi o fiksnim objektima uvedeno je radi nove realnosti koja postoji u mnogim pomorskim područjima. Naime, propisima o spasavanju nisu obuhvaćene platforme i oprema za bušenje podmorja.

Spasavanje na moru postoji i, po pravilu, traje do momenta dok se pomorska imovina izložena akciji spasavanja nalazi u opasnosti. Opasnost mora da bude stvarna i po svom intenzitetu ozbiljna tako da zahtijeva i opravdava akciju spasavanja. Pri tome, takvu stvarnu i veliku opasnost može da izazove svaki događaj uključujući prirodne događaje, ljudske radnje, pa i radnje same posade ugroženog broda, ratna opasnost i sl.

Potrebu spasavanja drugog broda na moru može da skrivi i brod spasilac, ali u tom slučaju on gubi pravo na nagradu za spasavanje, čak i djelimično u srazmjeri u kojoj je doveo do potrebe spasavanja. Novina Konvencije iz 1989.godine sastoji se u tome što za razliku od Konvencije iz 1910.godine

spasavanje više nije ograničeno na odnos medju brodovima na moru, već se ono može vršiti i sa kopna bez upotrebe pomorskih plovila.

4.Subjekti spasavanja

Subjekt spasavanja je spasilac, kako aktivni subjekt spasavanja (eng. Salvor). To može da bude svako lice koje opravdano, saglasno svemu naprijed rečenom, preduzme akciju spasavanja. To može da bude profesionalni spasilac, ali i svaki brod i drugo plovilo koje se na moru u datim okolnostima odluči da pruži uslugu spasavanja imovine u opasnosti.

Pasivni subjekt spasavanja je vlasnik imovine koja se spasava i on dolazi u obligaciono-pravni odnos prema spasiocu pod uslovom da spasavanje da pozitivan rezultat. Za razliku od drugih oblasti u pomorskom pravu nosilac pojedinih ovlašćenja može da bude npr. zakupac, menadžer broda, itd. Kod spasavanja dužnik u vezi sa spasenom imovinom je vlasnik te imovine.

5.Dužnost stranaka kod spasavanja

Konvencija sadrži i posebne odredbe o dužnostima stranaka učesnika u spasavanju. Saglasno tome, spasitelj je dužan da spasavanje vrši dužnom pažnjom, da istu brigu pokloni sprečavanju i smanjenju štete na moru i morskoj okolini, da zatraži pomoć od drugih spasioca ako to okolnosti nalažu, da prihvati takvu pomoć s tim što ako takvu pomoć zatraži vlasnik ugrožene imovine to neće uticati na visinu nagrade spasiocu, ako se pokaže da dodatna pomoć nije bila potrebna.

Zapovjednik broda u opasnosti u ime cjelokupne ugrožene imovine, vlasnik broda ili vlasnik druge imovine u opasnosti dužni su da saradjuju sa spasiocem u toku spasavanja, da postupaju sa dužnom pažnjom radi sprečavanja ili smanjenja šteta na moru i morskoj okolini, i da nakon završenog spasavanja, kada imovina bude u bezbijednosti prihvate istu od spasioca.

6.Nagrada za spasavanje

Spasavanje imovine na moru vrši se uz naknadu. Ta naknada zove se nagrada za spasavanje i svakom spasiocu, ako je spasavanje dalo iole uspješan rezultat, pripada pravična nagrada. Pravo na nagradu spasilac ima i u slučaju kada ona nije ugovorena. U takvom slučaju ukoliko se stranke ne sporazumiju o visini nagrade, nju će odrediti sud odnosno arbitraža. I u slučajevima kada je nagrada ugovorena obje strane imaju pravo da zatraže preispitivanje ugovorene nagrade i da ona može da se primjeri.

Izuzeteno, postoje i slučajevi kada spasilac ima pravo na nagradu iako preduzeto spasavanje nije dovelo do korisnog rezultata. To može da bude posebno ugovoreno, zatim u slučajevima kada je neuspjeh spasavanja skrivio brod koji se spasava. Konvencija iz 1989.godine priznaje jedno ograničeno pravo na nagradu spasiocu u odnosu na zaštitu mora i morske okoline, nevezano za uspjeh spasene imovine.

Konačno, pravo na nagradu ne pripada odnosno gubi se, ukoliko je šteta koju je spasilac prouzrokovao imovini koju spasava veća od vrijednosti spasenih stvari.

6.1. Visina nagrade za spasavanje

Konvencija i zakonodavstvo pojedinih zemalja uključujući i naše pravo govore o pravičnoj nagradi za spasavanje i time se na izvjestan način izražava kolika može da bude visina nagrade za spasavanje. Pravičnost ukazuje na nužnost postojanja srazmjere između uspjeha u spasavanju i priznate nagrade. U tom pogledu i ugovorena nagrada može smanjiti odnosno povećati. U svakom slučaju gornjom granicom nagrade za spasavanje smatra se visina vrijednosti spasene imovine. Prilikom utvrđivanja vrijednosti spasene imovine uzima se u obzir i iznos vozarine za spasavanje, ukoliko je ona još uvijek u riziku. Konvencija i prava pojedinih zemalja koja su usaglašena sa istom, pri utvrđivanju visine nagrade za spasavanje uzimaju u obzir sledeće elemente:

- a) vrijednost spasenog broda i druge imovine,
- b) vještinu i napore spasitelja u sprečavanju ili smanjenju štete okolini,
- c) stepen uspjeha što ga je spasitelj postigao,
- d) prirodu i stepen opasnosti,
- e) vještinu i napore spasioca u spasavanju osoba, broda i druge imovine,
- f) utrošeno vrijeme, troškovi i gubici spasitelja,
- g) rizik odgovornosti i drugi rizici kojima su se izložili spasitelj ili njegova oprema,
- h) brzina kojom je usluga pružena,
- i) dostupnost i upotreba brodova i druge opreme namijenjene operacijama spasavanja,
- j) stanje pripravnosti i djelotvornost opreme spasitelja te njezine vrijednosti.

Nagradom za spasavanje obuhvaćeni su i troškovi spasavanja, ali se posebno ne spominju, ali kod obračuna naravno iskazuju.

Pored kriterijuma koji su naprijed navedeni postoje i elementi koji kada postoje utiču na smanjenje nagrade pa eventualno i na njen potpuni gubitak. Radi se o slučajevima ako se spasitelj upustio u spasavanje i pored izričite i razumne

zabrane zapovjednika, odnosno vlasnika broda i imovine koja se spasava, ako je spasilac svojom krivicom izazvao potrebu spasavanja ili nepažnjom otežao spasavanje u slučaju prevarnih radnji spasitelja u toku spasavanja prema imovini koju spasava (kradja, utaja i sl.).

U praksi na visinu nagrade za spasavanje na izvjestan način utiče ukupna vrijednost imovine koja se spasava. Naime, ukoliko su brod i teret i druga imovina koja se spasava od veće vrijednosti, po pravilu će procenat nagrade u odnosu na vrijednost spasene imovine biti manji i obratno. Gornja granica moguće nagrade za spasavanje, a to je visina vrijednosti spasene imovine, može se dati odnosno dosuditi samo kod potpuno napuštene imovine na moru, koja bi sa sigurnošću propala da spasavanja nije bilo. Otuda proizilazi i načelo da spasilac, po pravilu, akcijom spasavanja ne može da stekne svojину nad objektom spasavanja

Nagradu za spasavanje obavezni su da plate vlasnici spasene imovine, ali u pojedinim slučajevima to može da bude i zakupac broda, pa čak naručilac broda kod tajm charter-a.

6.2. Podjela nagrade za spasavanje

Nagrada za spasavanje dijeli se između vlasnika broda spasioca i posade tog broda. Saglasno Konvenciji srazmjera između dijela nagrade koji pripada vlasniku i dijela koji pripada posadi određuje se u skladu sa nacionalnim pravom. U našem pravu ne postoji propis o podjeli nagrade, već je to prepušteno autonomnim aktima svakog pojedinog brodovlasnika. U svakom slučaju posada ima pravo na podjelu određenog dijela tzv. čiste ili neto nagrade za spasavanje, dakle, novčane sume koja preostane nakon odbitka troškova spasavanja i eventualno nekih drugih iznosa, kao npr. štete nanijete brodu spasiocu, itd.

Spasilac nema pravo da se odrekne dijela nagrade za spasavanje koji pripada članovima posade, a posada sa svoje strane ima tzv. samostalno pravo na nagradu. Naime, ako vlasnik broda spasioca u roku od jedne godine od dana spasavanja ne podnese zahtjev, odnosno tužbu za utvrđivanje nagrade za spasavanje, članovi posade to mogu da urade samostalno za svoj dio nagrade.

Po pravilu, nagrada među članovima posade dijeli se na dva dijela, pa jedna polovina te čiste nagrade dijeli se svim članovima posade na jednake dijelove, dok se druga polovina nagrade dijeli srazmjerno doprinosu pojedinih članova posade uspjehu spasavanja.

Spasilac za naplatu nagrade za spasavanje ima zakonsko založno pravo na brodu i stvarima koje je spasavao, dakle, njegovo pravo obezbijedjeno je pomorskom privilegijom. Pored ovoga, preporučljivo je da se spasilac i drugim, sredstvima obezbijedi za uspješnu naplatu nagrade, kao što je to jemstvo dato od

strane P&I kluba spasenog broda. U tom slučaju Konvencija iz 1989.godine propisuje da se spasilac ne može koristiti pomorskom privilegijom.

7.Vadjenje potonulih stvari

Pod vadjenjem potonulih stvari podrazumijeva se bilo dobrovoljno ili obavezno (naredjeno) vadjenje stvari (najčešće broda i tereta) iz mora. Vadjenje može da bude dobrovoljno zbog postojanja interesa da se sopstvena stvar spasi ili vadjenje tuđe stvari radi dobijanja nagrade. Brod i teret vade se obavezno po nalogu lučkih vlasti kada po pravilu predstavljaju smetnju na plovnom putu ili predstavljaju opasnost da se izlivanjem sadržaja u moru vrši, ili prijeti da izvrši, zagađenje mora i morske okoline.

Ovaj pravni institut, slično kao i spasavanje na moru, ima odredbe upravno-pravnog i imovinsko-pravnog karaktera. Koliki se značaj pridaje važnosti vadjenja potonulih stvari iz mora vidi se i po tome što je naša zemlja još 1966.godine donijela Zakon o vadjenju potonulih stvari, a danas se ta materija reguliše odredbama Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Pomorski brodari, odnosno vlasnici brodova za troškove vadjenja potonulog broda i tereta na njemu osigurani su od strane P&I klubova.

Kao potonule stvari u moru smatraju se brodovi, čamci, kao i drugi plovni objekti, vazduhoplovi, djelovi tih objekata i teret kao i sve druge stvari koje su potonule u moru.

8. Prevozi sa više prevozioca u plovidbenom pravu

Prevoz stvari sa više prevozioca regulisan je u plovidbenom pravu na sličan način kao i u vazduhoplovnom, a naime odgovarajuće norme se odnose kako na prevoz stvari, tako i na prevoz putnika.

Detaljno je regulisan direktni prevoz koji se vrši uz izdavanje direktne teretnice, a kada se tiče mješovitog prevoza, predvidja se mogućnost da brodar koji vrši prevoz može da pribavi usluge i drugih vrsta vozara, dakle, drugih vrsta prevoznih sredstava. Dalje se određuje da kada se brodar obaveže da pribavi usluge drugog vozara da je onda dužan da sa pažnjom urednog brodara pronadje odgovarajućeg vozara, te da putniku odnosno naručiocu prevoza stvari odgovara za svoj izbor.

Što se tiče odgovornosti kod mješovitih prevoza ono se reguliše tako da u slučajevima kada se dio prevoza obavlja vozilima kopnenog ili vazdušnog saobraćaja, onda se odredbe o odgovornosti plovidbenoga prava, primjenjuju

samo na pomorski, odnosno riječni dio prevoznoga puta. Sljedstveno, na kopneni ili vazdušni dio primjenjivale bi se za odgovornost koja nastane u tim djelovima puta odgovarajući propisi za odnosne vrste prevoza.

S A D R Ź A J

	Str.
U V O D.....	2
GLAVA I: POJAM I PRAVNI STATUS POMORSKOG BRODA.....	19
GLAVA II: STVARNA PRAVA NA BRODU.....	37
GLAVA III: SUBJEKTI POMORSKO PLOVIDBENIH AKTIVNOSTI.....	58
GLAVA IV: POMORSKO PREVOZNI UGOVORI.....	65
I. Opšte osobine pomorsko prevoznih ugovora.....	65
II. Pomorsko vozarski ili ugovor o prevozu pojedinih stvari morem.....	74
III. Brodarski ugovor na putovanje (Voyage Charter).....	77
IV. Prevozne isprave u pomorskoj plovidbi.....	92
V. Brodarski ugovor na vrijeme za cjeli brod (TIME Charter).....	98
VI. Ugovor o prevozu putnika i prtljaga.....	115
VII. Ugovor o tegljenju.....	119
VIII. Zakup broda.....	121
IX. Ugovor o plovidbenom agencijskom poslu.....	125
GLAVA V: ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA (BRODARA).....	128
I. Pojam i vrste odgovornosti.....	128
II. Zakonsko (globalno) ograničenje odgovornosti.....	129
III. Odgovornost pomorskog vozara za teret.....	135
IV. Vanugovorna odgovornost brodovlasnika (brodara).....	149
GLAVA VI: PLOVIDBENE NEZGODE.....	151
I. Pomorske havarije	151
II. Sudar brodova.....	170
III. Spasavanje na moru.....	177