

Osvrt na Zakon o iskorištavanju pomorskih brodova

Dr. Srđan Gozze

Dok je u mnogim privrednim oblastima izgradnja našeg pravnog sistema, sa razrađenim pravnim institucijama i načelima gotova stvar, dotle u oblasti privatnog pomorskog prava do donošenja Zakona o iskorištavanju pomorskih brodova nije bilo ništa učinjeno. Na osnovu Zakona o nevažnosti pravnih propisa donijetih prije 6. aprila 1941. i za vrijeme neprijateljske okupacije prestali su važiti raniji propisi, odnosno primjenjivali su se kao opšta pravila, ukoliko su bili u skladu sa našim poretkom. Ako još napomenemo, da ni u bivšoj Jugoslaviji nije bilo ništa učinjeno na kodifikaciji privatnog pomorskog prava, već se primjenjivao Napoleonov »Code de Commerce« iz 1802. godine, onda možemo da zamislimo, do kakve nesigurnosti je moralo da dođe u pogledu rješavanja u praksi pojedinih privatno pravnih sporova iz oblasti pomorstva. Sudska praksa iz ove oblasti kod nas je također dosta oskudna i ne može da nam pruži jači oslonac u praksi.

Novi Zakon ispunio je prazninu koja se osjeća u pomorskoj privredi zbog pomanjkanja propisa. Time što je regulisao odnose između broдача i korisnika prijevoza uklonio je pravnu nesigurnost te će se ubuduće izbjeći mnogi nepotrebni sporovi.

Sam Zakon pregledno je sastavljen i uglavnom precizno redigiran. Glavna pitanja iz privatnog pomorskog prava reguliše u skladu sa opće prihvaćenim načelima i praksom te u tom pogledu nema bitnih odstupanja od sličnih zakona ostalih pomorskih zemalja. Glavne karakteristike novog Zakona možemo sažeti u dvije tačke:

1) Odredbe Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova imaju pretežno dispozitivni karakter (ius dispositivum), tj. primjenjuju se ukoliko stranke nisu drugačije ugovorile. Ovo načelo istaknuto je u uvodnim odredbama (čl. 5), a posebno je naglašeno u odjelju koji govori o stajnicama (čl. 52). Prinudni karakter (ius cogens) imaju samo one odredbe za koje je to u samom Zakonu izričito rečeno, kao na pr. odredbe o minimalnoj odgovornosti broдача za teret (Čl. 53, 54 i 56).

2) Obzirom da će se novi Zakon primjenjivati i u međunarodnim prijevozima, tj. u međunarodnoj razmjeni dobara, to je Zakon prihvatio mnoga načela usvojena u međunarodnim konvencijama za pomorsku trgovinu, a koja su u skladu sa našom stvarnošću. Tako na pr. odredbe Zakona o odgovornosti za teret u skladu su sa odredbama Bruxelleske konvencije od 1924. godine (t. zv. Haška Pravila).

Osvrnut ćemo se ukratko na neke odredbe glave druge Zakona, Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu:

1) U svom čl. 8. Zakon određuje značenje pojedinih izraza koje upotrebljava, tj. fiksira pomorsko-pravnu terminologiju. Obzirom da su nekim izrazima do sada davana u praksi razna značenja, na pr. izraz krcatelj upotrebljava se i za naručioca (charterer) i za krcatelja (shipper), to je ovo fiksiranje terminologije ne samo vrlo korisno, već i potrebno. Zakonom usvojena terminologija u skladu je sa prijedlogom Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo te je posljednjih godina usvojena i u praksi.

2) Ugovore o prijevozu stvari morem Zakon dijeli na ugovore o prijevozu cijelim brodom (dijelom broda ili određenim brodskim prostorom) i na ugovore o prijevozu pojedinih stvari. Prve naziva »brodarskim«, a druge »pomorsko-vozačkim« ugovorima. Dok je prvi izraz — brodarski ugovor, charter Party — prihvaćen kod nas u pomorskoj pravnoj terminologiji i u praksi, drugi je potpuno nov. Jugoslavensko udruženje za pomorsko pravo ne slaže se sa ovim izrazom, jer on uvodi novi pojam »pomorskog vozača« kao neku podvrstu broдача, koji bi se bavio samo prijevozima pojedinih stvari, što nikako ne odgovara postojećoj praksi.

3) U čl. 15. Zakona određuje se da »brodar odgovara za tačnost podataka o nosivosti broda navedenih u brodarskom ugovoru, osim ako odstupanje nije veće od 5%«. Nejasno je što ova odredba treba da znači. Nosivost broda određuje se na osnovu tabele nosivosti i upisuje u upisni list broda. Ne može se pretpostaviti, da Zakon dozvoljava, da podaci o brodu, unijeti u brodarski ugovor, odstupaju od podataka u brodskim ispravama izdanim od nadležnih državnih organa. U prijedlogu Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo ovaj član glasi: »Tonaža broda navedena u ugovoru mora biti u skladu sa brodskim ispravama. Ako je u ugovoru označena i korisna nosivost broda, dozvoljeno je odstupanje do najviše 5%. Prva rečenica govori samo o tonaži broda (BRT i NRT) te je preuska. Ne samo tonaža, već i svi ostali podaci o brodu, koje sadrži brodarski ugovor (ime, narodnost itd.) moraju biti u skladu sa brodskim ispravama. Što se tiče druge rečenice, treba imati u vidu da korisna nosivost ovisi o zalihama goriva, vode, raznog potrošnog materijala i t. zv. mrtvim težinama na brodu. Pomenute zalihe ovisе pak o dužini predviđenog putovanja i drugim tehničkim i komercijalnim momentima. To znači, da je korisna nosivost promjenljiva, da ne pretstavlja stalan element. Prema tome, podaci o korisnoj nosivosti mogu biti samo približni i imaju orijentacioni karakter za naručioca. U brodarskim ugovorima obično se ne naznačuje korisna nosi-

vost, a u pomorsko vozarinskim nikada. U praksi čest je slučaj, da se kod prijevoza masovnih tereta, prilikom ugovaranja količine tereta koja se ima prevesti, u ugovor stavlja klauzula »x% više ili manje, prema opciji zapovjednika«. Dakle zapovjednik može da ukrca određeni postotak više ili manje tereta od ugovorene količine. To praktično znači, da u takvim slučajevima ugovorena količina predstavlja korisnu nosivost, ali pravno treba ih strogo razlikovati. Kod korisne nosivosti kao čisto orijentacionog podatka, može se dozvoliti izvjesno otstupanje, čak je takvo otstupanje neizbježno radi nestalnosti korisne nosivosti. Što se tiče ugovorene količine tereta, iako ona kod brodaraskog ugovora za cijeli brod praktično predstavlja korisnu nosivost, brodar mora ukrcati i prevesti količinu određenu ugovorom, osim ako mu sam ugovor ne dozvoljava izvjesna otstupanja. Za ovo govore i praktični razlozi.

4) Čl. 16. Zakona govori o t. zv. klauzuli »for order«. Smatramo da bi ovdje trebalo praviti razliku, da li se radi o određivanju u toku putovanja, luke ukrcaja ili luke iskrcaja. Kad se radi o luci iskrcaja, tj. kad je izvršenje prijevoza već započeto, onda se može čl. 16. u potpunosti prihvatiti. Ako se pak radi o luci ukrcaja, trebalo bi brodaru dati pravo da po isteku izvjesnog vremena odustane od ugovora, s pravom na punu vozarinu i naknadu ostale štete.

5) Čl. 31. određuje, da se teretnica sastavlja na osnovu pismenih podataka krcatelja (stav 1.), a zatim što se sve mora navesti u teretnici (stav 2). Očito je, da se svi podaci pobrojani pod tač. 1—11. ne unose u teretnicu na osnovu prijave krcatelja (na pr. ime i sjedište broдача, podaci o identitetu broда, vanjski izgled tereta itd.). Samo podaci o teretu unose se u teretnicu na osnovu pismene prijave krcatelja, što proizlazi i iz odredaba čl. 33, koji daje brodaru pravo, da stavi u teretnicu izvjesne primjedbe u pogledu podataka o teretu koje je dao krcatelj. Ovo je u skladu i sa Haškim pravilima, koja u čl. 3. tač. 3. pod a) i b) određuju, da se podaci za utvrđivanje identiteta i količine tereta unose u teretnicu, kako ih je prije početka krcanja pismeno dao krcatelj.

Dalje, čl. 31. određuje taksativno što teretnica mora da sadrži, tj. što čini bitne sastojine teretnice. Da li to treba da znači, da papir koji ne bi sadržavao sve sastojine pobrojane u Zakonu nije teretnica? Pored ostalog, tač. 9. stava 2. određuje, da teretnica mora da sadrži odredbe o vozarini. Međutim, kod brodaraskih ugovora vozarina je određena u samom ugovoru i u teretnicu se obično ne unose odredbe o vozarini. Kod ugovora o prijevozu pojedinih stvari naprotiv, teretnica sadrži redovno odredbe o vozarini.

Prema izloženom čl. 31. trebao bi da glasi:

»U teretnici se moraju navesti:

(tač. 1—8 i 10—11).

Pored toga, ako o ugovoru o prijevozu nije sastavljena pismena isprava, teretnica mora da sadrži i podatke o vozarini.

Podaci iz tač. 3—7. unose se u teretnicu na osnovu pismene prijave krcatelja dane prije početka ukrcaja.

.....«

6) Za pozdraviti je odredba čl. 41. Zakona, koja tačno određuje, kad je brod preuzeo odnosno predao teret. Važno je da taj moment bude tačno određen obzirom na odgovornost broдача koji odgovara za svako oštećenje, manjak i gubitak stvari koje je primio na prijevoz od **prijema do predaje** (vidi čl. 53). Obzirom na važnost tog člana mišljenja smo, da bi mu trebalo dati obaveznu snagu (ius cogens) i brisati riječi »ako nije ugovoreno...«. Ovo me se ne protivi činjenica, da brodar može da primi teret i **radi ukrcaja** (teretnica »za ukrcavanje«) jer njegova odgovornost za teret prije ukrcaja na brod analogna je odgovornosti javnih skladišta i ne može se prosuđivati po ovom Zakonu. Odgovornost broдача u smislu odredaba Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova počinje od časa kad je **primio teret na brod**, a baš to određuje čl. 41. Da se odredbi čl. 41. dade prinudni karakter govori i činjenica, što ugovori o prijevozu stvari morem praktično nikad ne određuju, kad se smatra da je brod primio odnosno predao teret. Čl. 41 u stvari samo potvrđuje stanovište koje je naša praksa već prihvatila. Možemo napomenuti, da se po engleskoj praksi smatra, da je brod primio, odnosno predao robu kad je ova prešla brodsku ogradu.

7) Član 58. Zakona predstavlja iznimku od prinudnih pravnih pravila iz čl. 53, 54 i 56 (odgovornost broдача), što stilizacija ovog člana ne ističe dovoljno. Mišljenja smo, da bi trebalo prihvatiti stilizaciju iz nacrtu Udruženja, koja je precizna i jasna.

Kamēn kušnje svih pravnih propisa je praksa i samo praksa može da nam jednog dana pruži konačni odgovor, da li je novi Zakon riješio sva pitanja i da li ih je riješio u duhu potreba prometa dobara morem. U svakom slučaju, Zakon je ispunio veliku prazninu u našem pravnom sistemu i bez obzira na eventualne nedostatke samo njegovo donošenje predstavlja pozitivnu činjenicu, koju pozdravlja cjelokupna pomorska privreda.