

Dr Zoran Radović
Institut za uporedno pravo
Beograd

UDK:347.795(420)
Pregledni naučni rad

BROT U ENGLSKOM PLOVIDBENOM PRAVU

U radu se daje prikaz nekih ključnih pitanja u vezi sa odnosima koji nastaju između učesnika jednog plovidbenog poduhvata i obrađuje njihovo regulisanje u engleskom plovidbenom pravu. Autor analizira najvažnije institute u pomorskom pravu i pravu unutrašnje plovidbe, počevši od broda, koji ima centralno mesto u plovidbenom pravu i koji se posmatra kao odgovorna ekonomska jedinica, zbog čega dolazi do njegove personifikacije. Personifikacija broda i njegova ekonomska samostalnost omogućavaju oštećenim licima da svoja prava ostvaruju neposredno protiv broda i da na taj način obezbede bolju pravnu zaštitu svojih interesa. Autor zatim ukazuje na odgovornost brodarka, zajedničku havariju, spasavanje na moru, hipoteku na brodu i osiguranje. Autor istovremeno zaključuje da je potrebno unifikovati pomorsko pravo i pravo unutrašnje plovidbe kako bi se dostigao visok stepen pravne sigurnosti za sve učesnike u plovidbenom poduhvatu.

Ključne reči: brod; odgovornost brodarka; zajednička havarija; spasavanje; osiguranje; pomorsko pravo; plovidbeno pravo

1. UVOD

Delatnost plovidbe odvija se na moru i unutrašnjim vodama u sredini koja za život čoveka nije prirodna. Čovek je zbog toga primoran da u većoj meri vodi računa o prisutnim opasnostima.

Plovidba se odvija prvenstveno brodom. Specifične okolnosti u vezi sa plovidbom uticale su na pravna rešenja kojima su se uređivali odnosi među ljudima. Javlja se solidarnost među učesnicima u plovidbenom poduhvatu. Takođe i među ljudima koja se međusobno ne poznaju, npr. kod spasavanja. Centralno mesto u ovim odnosima pripada nosiocu plovidbenog poduhvata - brodo vlasniku ili brodarku. Njegova odgovornost je velika, ali i

složena s obzirom da se sa svojom delatnošću pojavljuje u područjima različitog suvereniteta.

U spletu pravnih odnosa u vezi sa brodom, brod se pojavljuje kao odgovorna ekonomska jedinica zbog čega dolazi do personifikacije broda. Personifikacija broda omogućava veću zaštitu licima koja su pretrpela štetu u vezi sa brodom dozvoljavajući im da svoja prava ostvaruju neposredno protiv broda. U jeziku Engleske, države koja je najviše uticala za razvoj pomorskog prava, brod je ženskog roda, dok su sve ostale stvari srednjeg roda. Od svih mrtvih stvari, kako reče jedan engleski sudija, najživlji je brod.

Ambijent, u kome nastaje pomorsko pravo, u kome se odvijaju poslovi, koje ono normira svuda, jednak je i nezavisan od razlika koje postoje između njihovih učesnika u rasi, narodnosti, kulturi ili društvenom uređenju.¹ Otvoreno more u najvećem delu dugo godina nije bilo pod suverenitetom ni jedne države što je omogućilo da se pravna problematika u vezi sa plovidbom brže reguliše na međunarodnom planu nego što je to slučaj na kopnu. Pomorsko pravo se ne može stegnuti u uske nacionalne granice jer se može razvijati samo u tesnoj vezi sa ostalim narodima i državama.²

Delatnost plovidbe odvija se uz pomoć osiguranja koje štiti sve učesnike u plovidbenom poduhvatu. Materijalni interesi, ugroženi u plovidbi, u velikoj meri su specifični što je zahtevalo odgovarajuću specijalizaciju u osiguranju. Zbog toga i danas pomorsko pravo prati pomorsko osiguranje³ koje se razlikuje od drugih grana osiguranja.

2. BROD

U imovinskopравnom pogledu brod obuhvata svaki plovni objekat osposobljen za plovidbu morem ili unutrašnjim vodama. Brod nije subjekat prava i kao takav ne može sticati i preuzimati obaveze.⁴ Brod u fizičkom smislu je sastavljena i nedeljiva stvar. Nastaje njegovom gradnjom od trenutka polaganja kobilice. Brod ima pripadnost one države čiju zastavu je ovlašćen da vije. Ratni brod (man of war) ima poseban status.

Upisnici brodova su javne knjige. Kao i kod zemljišnih knjiga glavna knjiga upisnika brodova sastoji od uložaka. Upisuju se podaci o identitetu broda, njegovom vlasništvu dok se u poslednjem ulošku upisuje hipoteka,

¹ Vladislav Brajković, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1980., str. 134.

² P. Rastovčan, Teretnica, Zagreb, 1951. str. 134.

³ Zoran Radović, Pomorske havarije, Skripta za predavanja na Fakultetu za pomorstvo in promet, Portorož, 1998.

⁴ Drago Pavić, Imovinsko pomorsko pravo, Split, 2006, str. 38.

zakup broda i brodarski ugovori na vreme za celi brod (time charterparty). Za brodove u gradnji vodi se poseban upisnik brodova. Upisnik brodova je važan zbog toga što se u njemu upisuje red prvenstva naplate potraživanja.

Plovidba je praćena udesima koji se mogu svrstati pod zajednički pojam "pomorskih nezgoda" odnosno havarija (average). Pod pomorskim nezgodama podrazumevamo vanredne događaje na moru ili unutrašnjim vodama. Nastaju u plovidbi ili su u vezi sa iskorišćavanjem broda. Specifičnost nezgode je u tome što ona nastaje izvanredno i često neizbežno. Kao nezgode pojavljuju se udar broda u obalu ili neki predmet, sudar brodova, potonuće, nasuskanje, prevrnuće, požar, itd. Čovek svojim nedozvoljenim postupcima takođe može da ugrozi plovidbu koji mogu poteći sa broda (krađa) ili van njega (rat, piraterija). U slučaju iskorišćavanja broda nezgode nastaju zbog nespobnosti broda za plovidbu, navigacionih i komercijalnih grešaka posade broda.

3. BRODAR

Nosilac plovidbenih aktivnosti jeste brodar za koji je odgovoran u svojstvu nosioca plovidbenog poduhvata. On često nije brodovlasnik već korisnik broda. Njegov pravni položaj je specifičan. Odgovoran je za radnje i propuste zapovednika broda i drugih članova posade u okviru obavljanja dobijenih dužnosti. Pod nautičkom (naavigacionom) delatnošću obuhvaćena je i delatnost koja se neposredno odnosi na prevoz tereta ako ugrožava sigurnost broda.⁵ Brodar nije odgovoran za radnje ili propuste zapovednika broda u slučaju havarije, oštećenja, manjka ili gubitaka tereta ili zakašnjenja u predaji tereta nastalih u plovidbi ili rukovanju brodom ako su posledica navigacione greške. Za brodara unutrašnje plovidbe razlikovanje navigacione i komercijalne greške nije važno jer je brodar odgovaran za obe. Da brodar pomorskog broda ne odgovara za navigacionu grešku zapovednika broda predstavlja anolamaliju koja poptiče iz vremena jedrenjaka. Ovo shvatanje se napušta. Inicijativom Komisije Ujedinjenih Nacija (UNCITRAL) doneta je 2008. Međunarodna konvencija o prevozu robe u celosti ili delimično morem (Roterdamska pravila). Konvencija je ovu anomaliju ukinula.

3.1. Odgovornost brodara

U pomorskom pravu svih država, sa pomorskom orijentacijom, za vanugovornu odgovornost broda vredi čvrsto ustaljeno načelo odgovornosti

⁵ Branko Jakaša, Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, u redakciji Siniše Trive, Zagreb, 1981, str. 230.

u smislu načela *culpa*.⁶ Prema engleskom pravu (*common law*) "brod je odgovoran za štetu". Pravo oštećenog da tuži brod "in rem" (Supreme Court Act, 1981) omogućava mu da ostvari svoje pravo koje je obezbeđeno pomorskom privilegijom.⁷ Privilegije na brodu nastaju pod pretpostavkom da je nastalo potraživanje koje će oštećeno lice obezbediti bez ikakvih formalnosti.⁸ Nastanak privilegija bio je uslovljen ekonomskom potrebom da se određenim potraživanjima pruži garancija koja poveriocu treba da omogući da svoje potraživanje naplati prodajom broda.

Od primena načela *culpa* se odustalo za štete koje brod prouzrokuje operativnim obalama, lukobranama odnosno pristanišnim uređajima na moru i na unutrašnjim vodama. Tada odgovara na principu kauzaliteta.⁹ Personifikacijom broda se međutim ne isključuje činjenica da za delatnost koja se ostvaruje brodom odgovara takođe brodovlasnik odnosno brodar (tužbom "in personam").

Komercijalnu eksploataciju broda neminovno prati ugovorna i vanugovorna odovornost broдача. Zakon određuje potraživanja koja protiv broдача odnosno broda imaju svojstvo zakonskih založnih prava. Postoje i na pomorskom i rečnom brodu. Broj založnih prava na pomorskom brodu je veći nego na rečnom. Na primer, na pomorskom brodu postoji zakonsko založno pravo za naknadu štete zbog sudara brodova dok na rečnom ne postoji.

Brodar i brodovlasnik, ukoliko nisu spojeni jednom licu, mogu se naći u teškom položaju s obzirom da poverioci imaju pravo da svoje potraživanje, koje obezbeđeno zakonskim založnim pravom, naplate neposrednom tužnom protiv broda ("in rem") zaustavljajući ga prethodno sudskim putem u luci u kojoj mogu najbolje da svoje pravo ostvare.¹⁰ Za razliku od hipoteke na brodu, koja je se upisuje u upisnik brodova, zakonska založna prava na brodu su "nevidljiva" i prate brod i posle promene njegovog vlasništva. U tipiziranim ugovorima o prodaji broda prodavac garantuje da na brodu ne

⁶ Hrvoje Kačić, članak "Da li je brod 'opasna stvar'?", Međunarodno znanstveno-strokovno posvetovanje o prometni znanosti, str. 152, Portorož, 2000

⁷ Pomorske privilegije takođe su predviđne u francuskom Code de Commerce, 1814. Pored pomorskih privilegija, englesko pravo poznaje još privilegije pravice (*equitable liens*) i zakonske privilegije (*statutory liens*), Branko Jakaša, Udžbenik pomorskog prava, Zagreb, 1979., str. 115.

⁸ Emilio Pallua, Privilegiji na brodu, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1958. str. 65.

⁹ Ilija Čolović, Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u redakciji Siniše Trive.

¹⁰ Pravo in rem ne predstavlja pomorsku privilegiju, Wiliam Tetley, *Maritime liens and claims*, Montreal, 1988., str. 577.

postoje zakonska založna prava.¹¹ On objektivno ne može uvek da zna da li zakonska založna prava zaista na brodu ne postoje. Zakonska založna prava nastaju kao posledica vanugovorne odgovornosti broдача (sudar brodova, spasavanje, smrt i povrede lučkog radnika), kao i njegove ugovorne odgovornosti (zapošljavanja posade ili snabdevanja broda izvan matične luke). Potraživanja poverioca koja su obezbeđenja zakonskim založnim pravom prestaju protekom vremena¹² i sudskom prodajom broda. Privatnom prodajom broda ne prestaju da postoje. Broдар ima zakonsko založno pravo na teretu ukrčanom u brod za vozarinu, potraživanja za nagrade za spasavanje i zajedničku (generalnu) havariju.

3.2. Zajednička havarija

Institut zajedničke havarije u engleskom pravu, koji je takođe poznat u svim pravnim sistemima pomorskih država, vodi pretko iz rimskog prava. Zajednička havarija predstavlja svaki nameran i opravdan trošak i svaka namerno i opravdana šteta, učinjena ili prouzrokovana od strane zapovednika broda u cilju spasavanja imovinskih vrednosti učesnika u plovidbenom poduhvatu od opasnosti koja im zajednički preti. Na primer, bacanja u more dela tereta da bi se sprečio gubitak broda. Ovaj institut je prihvaćen od međunarodne zajednice donošenjem Jork-Antverpenskikh pravila.

3.3. Hipoteka na brodu

Razvoj realnog kredita na pomorskim brodovima bio je otežan postojanjem zakonskih založnih prava na brodu. Potraživanja lica koja su pretrpela štetu u vezi sa brodom imala su prednost naplate. Unifikacija prava u ovoj oblasti nije bitno popravila položaj hipotekarnog poverioca.¹³

U engleskom pravu najbliži institut hipoteci na brodu je mortgage. Davanje zajma brodovlasniku, koje se uslovljava realnim obezbeđenjem, bilo je poznato u starom grčkom pravu. Mortgage se razlikuje od francuske "hypothèque maritime". Mortgage po common-law-u se definiše kao raspolaganje sa jednim imovinskim pravom u cilju obezbeđenja duga. Može se ostvariti prenosom zemlje ili pokretne stvari na poverioca. Svojina se uslovno prenosi na poverioca a državina ostaje kod dužnika. Stavljanje mortgage-a na brod ne utiče na pravo dužnika koji i dalje ostaje dominus u

¹¹ Salesform 1983. Norweigan Shipowners' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships. Adopted by The Baltic and International Marine Conference (BIMCO).

¹² Ne u svim državama, npr. ne u SAD.

¹³ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama od 1926.

vezi sa poslovima koji se odnose na iskorišćavanje broda.¹⁴ Iskorišćavanjem broda dužnik isplaćuje poveriocu dug. Hipoteka ne daje pravo poveriocu da oduzme brod zbog nevratanja duga. Poverilac mora prvo da tuži dužnika pa kad dobije spor da vodi drugi sudski postupak da dužniku oduzme brod. Prema engleskom pravu poverilac mortgage-a može odmah da izvrši deposesiju dužnika.

3.4. Spasavanje na moru

Pružanje pomoći i spasavanje na moru definiše se kao delatnost upravljena na čuvanje života i imovine na moru.¹⁵ Pravna priroda opšte usvojenog načela pružanja pomoći na moru utvrđuje da svako lice, kome se učini imovinska korist, ukazivanjem pomoći na moru, ima legitiman interes na spasenim stvarima zbog čega je dužno platiti nagradu za spasavanje.¹⁶ Prihvaćeno je stanovište da dužnost pružanja pomoći na moru predstavlja pravnu dužnost koja se temelji na načelu humanosti.¹⁷ Time su usvojena shvatanja da odnos koji postoji između ljudi kod spasavanja na moru, kao i odluke da li će se pristupiti spasavanju, ne mogu u savremenom društvu biti prepuštene dobroj volji ili nahodanju pojedinaca.¹⁸

Teorija i praksa pomorskog prava prihvatili su načelo da svako delo pomoći i spasavanja na moru, koje je dalo koristan rezultat, daje pravo spasiocima na pravičnu nagradu.¹⁹ Visina nagrade ne može biti veća od vrednosti spasene imovine. Ovo pravilo odgovara starom načelu po kojem niko ne treba da u moru izgubi više od onoga što je moru poverio.²⁰

Spasavanje na moru se često vrši na osnovu ugovora "bez leka nema nagrade".²¹

Ukoliko spasioci prilikom spasavanja broda nisu bili uspešni, svi troškovi u vezi sa spasavanjem snose sami. Pravo spasioca na nagradu za spasavanje broda obezbeđeno pomorskom privilegjom na brodu.

¹⁴ Halsbury's Laws of England, London, 1961-1970., Vol. 35, str. 100.

¹⁵ Pravni leksikon, Beograd, 1970., str. 1077.

¹⁶ Vladislav Brajković, Nagrada za pružanje pomoći ili spasavanja na moru, Zagreb, 1967., str. 53.

¹⁷ Marin J. Norris, The Law of Salvage, New York, 1958., str. 370.

¹⁸ Zoran Radović, Osiguranje spasavanja na moru, Beograd, 1980., str. 34.

¹⁹ Gavro Badovinac, Ugovori o iskorišćavanju pomorskih brodova, Zagreb, 1970., str. 64.

²⁰ Plinio Manca, International Maritime Law, Antwerpen, 1970., str. 211.

²¹ Lloyd's salvage agreement /LOF 1980/.

U engleskom pravu spasioci su stekli pravo na nagradu za spasavanje još u trinaestom veku (Statute of Westminster) što je kasnije potvrđivano sudskim presudama.²²

4. OSIGURANJE

Pojam broda u pravnom smislu važan je za njegovo osiguranje. Brod mora da odgovara svojoj svrsi što podrazumeva da mora da bude sposoban za plovidbu (seaworthy). Njegova konstrukcija i plovna svojstva, uključujući mašine, uređaje i opremu mora da služi bezbednosti plovidbe.

Osiguranjem broda, brodovlasnika i brodara bave se osiguravajuća društva, Lloyd's i Klubovi za zaštitu i naknadu (Protecting & Indemnity Clubs), npr. The North of England Protecting and Indemnity Association Limited, Newcastle upon Tyne. Osiguranje pomorskog kaska vrše osiguravajuća društva, a osiguranjem ugovorne i vanugovorne odgovornosti brodovlasnika i brodara klubovi.

Pomorsko osiguranje, koje se u svetu razvilo u najvećoj meri pod uticajem engleskog osiguranja, izvršilo je uticaj na plovidbeno osiguranje u celom svetu. Najpoznatiji engleski opšti uslovi osiguranja svrstani su u institutskim klauzulama.²³ Uvodna odredba Klauzula predviđa da se one primenjuju uz Lojdovu polis osiguranja (MAR). Polisa sadrži odredbu o primeni engleskog prava i jurisdikcije. Unošenje odredbe o jurisdikciji ima za posledicu da će se na ugovor osiguranju primeniti englesko pravo i praksa. Ovo ne podrazumeva da se institutske klauzule ne mogu primeniti na ugovore o osiguranju koji se zaključuju u drugim državama kada je dozvoljeno ugovariti primenu stranog prava.²⁴ Primena engleskog prava podrazumeva primenu materijalnih odredbi Marine Insurance Act od 1906. i drugih propisa.²⁵

Specifičnost engleskog pomorskog osiguranja su jemstvima (warranties) koja ugovorač osiguranja, kod zaključivanja ugovora, daje osiguravaču. Ugovorač jemči da su određene okolnosti tačne ili da određene okolnosti ne postoje ili tvrdi da će neki uslov ispuniti. Ukoliko se kasnije utvrdi da jemstvo nije ispunjeno osiguravač ima pravo da raskine ugovor o osiguranju. Osiguranik nema pravo na naknadu štete u slučaju nastanka

²² Kenneth C. McGuffie, *Kennedy's Civil Salvage*, London, 1958.

²³ Klauzule su donete od strane Institute of London Underwriters i Lloyd's Underwriting Association.

²⁴ N.G. Hudson i J.C. Allen, *The Institute Clauses Handbook*, London, 1986., str. 4-5.

²⁵ Drago Pavić, *Ugovorno pravo osiguranja*, Zagreb, 2009. str. 666.

osiguranog slučaja i kada osigurani slučaj nije ni u kakvoj vezi sa datim jemstvom.²⁶

4.1. Kasko osiguranje

Na engleske opšte uslove za osiguranje pomorskog kaska u znatnoj meri uticale su odluke engleskih sudova kojima je nastajalo precedentno pravo. Takve presude su ponekad osiguravačima stvarale probleme. U sporu *Hamilton Fraser & co v. Thames & Marine Ins. Co. Ltd.* (1887) sud je odlučio da štete koje su neposredno prouzrokovane na brodu nehatnim postupcima od strane njegove posade nisu pokrivena osiguranjem. Osiguravači se sa takvim stavom suda nisu složili. Zbog toga su u svoje opšte uslove osiguranja uneli "Inchmaree" klauzulu kojom štite brodovlasnika i brođara u ovakvom slučaju.²⁷ Današnji uslovi za osiguranje pomorskog kaska predviđaju da su štete na brodu prouzrokovane nehatom posade pokrivena osiguranjem.

Osiguranje broda obuhvata trup broda, njegove mašine, uređaje i opremu, redovne zalihe, goriva, maziva, ostali brodski material kao i zalihe hrane i pića za posadu broda. Ovim je osiguranjem pokriven ne samo brod kao fizički predmet, već i njegovi sastavni delovi i pripadci. Kod procene vrednosti broda uzimaju se u obzir svi navedeni elementi.

Osiguranje pomorskih brodova se vrši primenom Institutskih klauzula, najčešće na određeno vreme.²⁸ Ova zbirka klauzula pruža najšire pokriće. Osiguranjem su pokrivena štete koje su prouzrokovane opasnostima mora i drugih plovnih voda, požara, eksplozije, pljačke od strane lica koja dolaze sa strane na brod, izbacivanja tereta u more i piraterije.²⁹ Takođe su pokrivena štete prouzrokovane prskanjem bojlera, nezgodama prilikom krcanja, iskrcavanja i premeštanja tereta ili goriva, nehatom posade i popravljaju broda i baraterijom.³⁰ Ove štete su pokrivena uz uslov da šteta na brodu nije nastala zbog nedostatka dužne pažnje osiguranika, brodovlasnika ili lica koje upravlja brodom. Osiguranjem je pokrivena tri četvrtina odgovornosti za štete prouzrokovane sudarom brodova uključujući štete nanete drugom brodu i stvarima na njemu. Međutim, iz pokrića je isključena odgovornost za smrt ili povredu lica na drugom brodu. Iz osiguranja su isključene štete prouzrokovane ratom i ratu sličnim događajima, od strane terorista i lica

²⁶ E.R.H. Ivamy, *Chalmers' Marine Insurance Act, 1906.*, London, 1993.

²⁷ R.H. Brown, *Marine Insurance, Vol. 3 - Hull Practice*, London, 1978, str. 88.

²⁸ *Institute Time Clauses - Hulls*, Cl. 284.

²⁹ Engleski osiguravači su prvobitno rizik piraterije tretirali kao ratni rizik. Sada je svrstan u pomorske rizike.

³⁰ Baraterija predstavlja štetu na brodu koja je prouzrokovana zlonamerno od strane zapovednika ili posade broda.

koja su bila politički motivisana kao i štete prouzrokovane atomskim oružjem.

Pored osiguranja pomorskih rizika brodovi se redovno osiguravaju protiv ratnih rizika. Brodovi su nesumnjivo izloženi ratnim rizicima i drugim nasilnim postupcima ne samo država za vreme rata već i za vreme mira. Institutske klauzule za osiguranje brodova na vreme protiv rizika rata i štrajka (Institute War and Strikes Clauses, Cl. 281) pokrivaju gubitke i oštećenje broda u sledećim slučajevima: ratne rizike (rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka ili građanskih borbi ili usled bilo kakvog neprijateljskog postupka zaraćenih strana); postupaka vojnih ili civilnih vlasti (zarobljavanja, zaplene, uzapćenja, ograničenja ili zadržavanja i posledica tih postupaka kao i pokušaja da se oni izvrše); napuštenog ratnog oružja (mina, torpeda i bombi); rizika štrajka i drugih sličnih rizika; dejstva terorista ili lica koja su postupala zlonamerno ili iz političkih motiva, konfiskacije i eksproprijacije.

Posebne zbirke institutskih klauzula su u primeni za osiguranje brodova za određeno putovanje protiv pomorskih rizika, protiv lučkih rizika, vozarine protiv pomorskih rizika, osiguranje viška odgovornosti, osiguranje premije i osiguranje rizika brodogradnje.

4.2. Klupsko osiguranje

Osiguranje odgovornosti pomorskog brodovlasnika i brodarka putem Kluba za zaštitu i naknadu zamišljena je da obuhvati takoreći celokupnu njegovu odgovornost. Klupsko osiguranje pruža im snažnu zaštitu za odštetne zahteve lica koja ih terete za njihovu ugovornu ili vanugovornu odgovornost. Njihova delatnost bez ove zaštite bila bi onemogućena. Poverioci bi mogli da svoja potraživanja ostvaruju sudskim putem, prinudnim zaustavljanjem i prodajom broda. Klubovi to sprečavaju davanjem adekvatnih garancija poveriocima kojima se obavezuju da će postavljene odštetne zahteve naknaditi na osnovu pravosnažnih sudskih odluka.

Klupska pravila određuju širinu pokrića kao i okolnosti koje treba da se steknu da bi brodovlasnik ostvario pravo na naknadu štete. Ako nastane odgovornost brodovlasnika klub se obavezuje da će mu naknaditi štetu i podneti troškove u sledećim slučajevima: 1/4 odgovornosti za sudar, ukoliko odgovornost brodarka nije 100% pokrivena kasko osiguranjem; doprinos u zajedničkoj havariji i spasavanju ukoliko nisu naknadivi iz kasko osiguranja; višak šteta zbog gubitka i šteta na brodu ukoliko se klub uveri da kasko broda nije bio osiguran na njegovu tržišnu vrednost; odgovornost za oštećenja pokretnih i nepokretnih objekata; odgovornost za štete prouzrokovane na prevoženom teretu; odgovornost za smrt, povrede i bolesti posade, putnika i drugih lica na brodu; odgovornost za zagađenje životne sredine; novčane kazne, itd.

Klupsko osiguranje predstavlja jednu vrstu dopunskog osiguranja. Na to ukazuju klupska pravila prema kojima je iz osiguranja isključena obaveza kluba da brodovlasniku naknadi štetu ukoliko je šteta istovremeno pokrivena nekim drugim osiguranjem.³¹ Odnos između kluba i brodovlasnika je specifičan. Naknadu štete oštećenom plaća brodovlasnik pošto prethodno dobije saglasnost kluba posle čega mu ovu naknadu plaća klub. Oštećena strana nema pravo da svoje potraživanje neposredno ostvaruje od kluba. Ugovor o osiguranju se zaključuje između kluba i brodarara kao člana kluba. Treća lica, koja se pojavljuju sa zahtevom za naknadu štete, koja je pokrivena osiguranjem, nisu kod zaključivanja ugovora učestvovala (primena "res ipsa alios loquitur"). Izuzetno, engleski sud je dozvoljava oštećenom da naknadu štete ostvaruje tužbom protiv kluba kada se brodovlasnik našao u stečaju. Ako lice "A", koje je steklo pravo na naknadu štete iz osiguranja ode u stečaj, tada lice "B", koje ima potraživanje prema licu "A", može da ostvaruje naknadu od osiguravača lica "A" (Third Parties /rights against insurers/ Act 1930). Ovaj zakon se međutim ne može primeniti na klupsko osiguranje prema stavu engleskog vrhovnog suda.³²

Klubovi su proširili svoju delatnost osiguranjem brodovlasnika za vozarinu, prekostojnice i odbranu (Freight, Demurrage & Defence), osiguranje odgovornosti multimodalnog odnosno kombinovanog prevozioca robe (Through Transport), osiguranjem pomorskog kaska (Hull and Machinery Risks) i osiguranjem odgovornosti brodarara koji nije brodovlasnik (Charterers' Liability). U nekim slučajevima predmetna osiguranja klubovi pružaju uz svoja redovna osiguranja, međutim, ova se osiguranja pojavljuju i odvojno, npr. klub koji brodarima pruža osiguranje odgovornosti i odbrane u sudskim sporovima (The Charterers Mutual Association Limited., London).

5. ZAKLJUČAK

Plovidbeno pravo reguliše pravne institute koji su obuhvaćeni u plovidbenoj delatnosti. Pomorsko pravo je rezultat dugogodišnjeg razvoja i dograđivanja pravnih instituta. U plovidbenom pravu centralno mesto pripada brodu. Privredna delatnost koja se pomoću broda odvija stvara niz pravnih odnosa između lica koja brodom pružaju usluge i lica koja ih koriste. Preduzetnik broda je nosilac plovidbenog poduhvata. Pruža svoje usluge ugovoranjem prevoza robe. Ukoliko brodar istovremeno nije brodovlasnik on prethodno sa brodovlasnikom zaključuje ugovor koji mu omogućava da brod koristi, najčešće sa posadom.

³¹ Zoran Radović, *Osiguranje spasavanja na moru*, Beograd, 1980, str. 157.

³² Klupska pravila sadže pravilo "plati pa ćeš biti plaćen", sudska presuda *The Fanti and Padre Island /1990/*, Michael Bundock, *Shipping Law Handbook*, London, 1999., str. 257.

Iskorišćavanje broda prati odgovornost brodovlasnika i broдача. Njihova odgovornost u privrednoj delatnosti, koju sprovode plovidbom, velikim delom predstavlja razvojnu liniju pomorskog prava. Personifikacija broda je nesumnjivo odraz istorijskog razvoja ove grane prava kada se plovidba brodom odvijala daleko od matične luke bez mogućnosti komuniciranja sa njegovim vlasnikom. Zbog toga je nastalo pravo oštećenog da u sudskom postupku protiv broda, tužbom "in rem", ostvaruje svoje pravo. Isti zaključak se odnosi i na zakonska založna prava na brodu koja prate brod, nezavisno od toga ko je njegov vlasnik.

Kriterijum odgovornosti za štetu u neposrednoj je vezi sa brodom. Preduzetnik broda (brodovlasnik i broдар) odgovara za štetu na osnovu njegove dokazane krivice. Njegova delatnost ne spada u kategoriju opasne delatnosti. Ukoliko je zakonom predviđeno da preduzetnik ipak odgovara za štetu na osnovu objektivne odgovornosti, npr. za štete koje brod pričinu lučkim postrojenjima, to nije učinjeno zbog toga što je njegova delatnost opasna već što lučka postrojenja zaslužuju veći stepen zaštite društva.

Predstoji potreba da se izvrši unifikacija pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe. Sve razlike koje postoje u pomorskoj i rečnoj plovidbi se ne mogu isključiti. Međutim, neke razlike nisu potrebne. Tehnološki razvoj je omogućio da pomorski brodovi sve češće ulaze u rečne tokove i obrnuto. Institute spasavanja i zajedničke havarije je potrebno izjednačiti. Nema ni razloga zbog čega postoje razlike između zakonskih založnih prava na pomorskom i rečnom brodu.

Sva lica koja učestvuju u plovidbenom poduhvatu štite se osiguranjem. Osiguranjem se štiti brodovlasnik i broдар. Osiguranje pokriva brod i štiti ih od njihove ugovorne i vanugovorne odgovornosti. Bez osiguranja plovidbena delatnost ne bi mogla da se uspešno odvija.

Zoran Radović, PhD
Institute of Comparative Law,
Belgrade

SHIP IN ENGLISH NAVIGATION LAW

The article reviews some of the key issues connected with the relationships between participants in a navigation adventure and their regulation in English navigation law. The author analyses the most important institutes in maritime and inland navigation law, beginning from the ship, which has the central role in navigation law and which is accepted as a responsible economic unit. Economic independence of the ship and personification of the ship allow actions to be brought against the ship in order to achieve better protection for persons who suffer damage caused by ship. In addition, the author emphasizes on liability of carrier (shipowner or ship operator), general average, hypothec and mortgage, salvage and insurance. The author also concludes that it is important to unify maritime law and inland navigation law in order to achieve a high level of legal security for all participants in a navigation adventure.

Key words: *ship; liability of carrier; general average; salvage; mortgage; maritime law; navigation law*