

Akademik prof. dr. sc. Vitimir POPOVIĆ,
Redovni profesor Pravnog fakulteta
Univerziteta u Banjoj Luci
vitimirpopovic20@gmail.com

UDK: 347.796 : 347.799 (407.6)
Primljeno: 7. travnja 2022.
Prihvaćen: 23. svibnja 2022.
Pregledni znanstveni rad

Nataša SAVKOVIĆ, mag. iur.,
šef Sektora za pravne poslove u Fondu za zaštitu životne sredine
i energetska efikasnost Republike Srpske, Banja Luka
natasa.savkovic@ekofondrs.org

MEĐUNARODNI POMORSKI TRANSPORT U KONTEKSTU HARMONIZACIJE PROPISA U PRAVNOM SISTEMU BOSNE I HERCEGOVINE

Sažetak: More je najprostraniji prirodni prevozni put i obuhvata veći dio zemaljske kugle, čak oko dvije trećine svjetskog transporta se odvija upravo pomorskim putem. Pitanja koja se odnose na pravno regulisanje ugovora o međunarodnom pomorskom prevozu robe, kao i ostalih vidova transporta, se izučavaju u dijelu Međunarodnog poslovnog prava koje se označava kao Međunarodno transportno pravo. Poslovi pružanja usluga u međunarodnom transportu pripadaju grupi najstarijih poslova u međunarodnom poslovnom pravu, koje karakteriše element inostranosti s ciljem da se transport odvija preko granica jedne ili više država. Razvijen pomorski saobraćaj je od velikog značaja za uspostavljanje međuljudskih veza, kao i veza među drugim subjektima upućenim na međusobnu saradnju. Bosna i Hercegovina, kao pomorska suverena država, treba da ima propise kojima se uređuje plovidba na pomorskim plovim putevima na kojima važi međunarodni režim plovidbe. Zakon koji se sada primjenjuje u Bosni i Hercegovini ne odgovara aktuelnoj situaciji te je očita potreba za donošenjem sasvim novog zakona kojim će se plovidba urediti primjereno stvarnom stanju i potrebama države. Donošenjem novog zakona će se uspostaviti primarno zakonodavstvo u vezi sa pomorskom sigurnošću i ostalim ključnim pitanjima što pruža dobru osnovu za dalju harmonizaciju zakonodavstva Bosne i Hercegovine sa zakonodavstvom EU, na što se Bosna i Hercegovina obavezala potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju.

Ključne riječi: međunarodni pomorski prevoz, međunarodno transportno pravo, pomorski saobraćaj, harmonizacija propisa

1. Uvod

Pitanja koja se odnose na pravno regulisanje ugovora o međunarodnom pomorskom prevozu robe, kao i ostalih vidova transporta, se izučavaju u dijelu Međunarodnog poslovnog prava koje se označava kao Međunarodno transportno pravo. Po svojim izvorima u potpunosti pripadaju poslovima Međunarodnog poslovnog prava i kao takvi čine “nezamjenljiv i neodvojiv dio međunarodnog privrednog prava”.¹

Najveći broj izvora kojima su regulisani poslovni odnosi između naručilaca prevoza i prevozilaca u različitim granama saobraćaja unijeti su u unutrašnje propise pa se kao takvi primjenjuju i u unutrašnjim poslovima prevoza robe.² Ovdje ćemo se osvrnuti samo na pitanja kod kojih postoje izgrađena zajednička pravila ili je proces njihove harmonizacije ili unifikacije u toku, a to su: izvori prava, pravila o prevoznim dokumentima, pravila o odgovornosti prevozilaca i vrste ugovora u međunarodnom pomorskom prevozu robe.

¹ S. Carić, J. Vilus, D. Đurđev i D. Divljak, *Međunarodno poslovno pravo*, Novi Sad, 2007, str. 364.

² V. Popović i R. Vukadinović, *Međunarodno poslovno pravo*, Banja Luka, 2021, str. 581.

Poslovi pružanja usluga u međunarodnom transportu pripadaju grupi najstarijih poslova u međunarodnom poslovnom pravu, koje karakteriše element inostranosti s ciljem da se transport odvija preko granica jedne ili više država. S tim u vezi u ovoj privrednoj grani su se dosta rano oformile mnogobrojne organizacije međunarodnog karaktera, čiji je osnovni zadatak bio da se bave usklađivanjem ili postizanjem jedno-obraznosti pravila koja važe u više država ili regija ili u čitavom svijetu. Jedna od najznačajnijih organizacija ove vrste za međunarodni pomorski transport je Međunarodna konsultativna pomorska organizacija (IMCO).

U pomorskom transportu postoji određeni broj dokumentana (isprava) koji prate robu, među kojima se, u nacionalnom i međunarodnom saobraćaju, najviše koristi teretnica (konosman) i tovarni list. Teretnica (konosman) se redovno, a ponekada i isključivo, izdaje kao potvrda da je brodar primio na prevoz robu koja je u njoj označena, uz obavezu da istu robu preveze u luku odredišta radi predaje primaocu, dok tovarni list prati robu u prevozu i zajedno sa robom se predaje primaocu u mjestu odredišta.

U pogledu pravila o osnovu odgovornosti prevozilaca u pomorskom prevozu se polazi od sistema odgovornosti zasnovanog na pretpostavljenoj krivici, s izuzetkom da je isključena odgovornost za gubitak ili štetu nastalu nautičkom greškom ili požarom. U pogledu pravila o vrsti odgovornosti, svi prevozioci odgovaraju za: oštećenje robe, gubitak robe i za zakašnjenje u prevozu.

Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu se dijele na: ugovore o prevozu, ugovore o upotrebi broda, ugovore o tegljenju (potiskivanju) i druge ugovore o iskorišćavanju brodova. U ovom radu ćemo nešto više reći o ugovorima o prevozu ili transportu robe.

2. Pojam termina transport i izvori prava

2.1. Pojam termina transport

Razvijen pomorski saobraćaj je od velikog značaja za uspostavljanje međuljudskih veza, kao i veza među drugim subjektima upućenim na međusobnu saradnju. Pojam pomorskog saobraćaja ili transporta može se definisati kao „aktivnost koja je usmjerena na omogućavanje racionalnog savlađivanja vremena i prostora za razne društvene potrebe“.³

Pojam transport označava neku radnju, stanje ili zbivanje koja se ponavlja i dodaje kao atribut nekoj imenici. Pojam transport potiče od latinske riječi *transportāre* (*trans* + *portāre* – nositi), a u prevodu podrazumijeva prenošenje nečega (tereta, putnika, informacija, energije i sl.), sa jednog mjesta na drugo, što predstavlja proces kretanja, sa promjenom lokacije ili mjesta nalaženja nečega ili nekoga. Ako je riječ o transportu tereta, onda to podrazumijeva: prenos praćene pošiljke sa određenim dokumentom; pod određenim uslovima; na posebnoj teritoriji ili državi; koristeći različita vozila ili prenos iz ruke u ruku, tj. od lica do lica. U komercijalnom smislu, transport (prevoz) je proces vršenja transakcija u smislu otpreme, manipulisanja, prodaje i nabavke roba, materijala i usluga prema postavljenim ciljevima nekog društva, uključujući finansijski i komercijalni aspekt.

2.2. Izvori prava

Izvori međunarodnog transportnog prava su raznovrsni, kako u pogledu predmeta regulisanja, tako i u pogledu vrste saobraćaja na koji se odnose. Za naše razmatranje

³ B. Ivošević, *Saobraćajno pravo*, Beograd, 2008, str. 17.

najvažniju grupu čine propisi kojima su regulisani pravni odnosi koji nastaju između naručioca prevoza I prevozlaca u pomorskom transportu, odnosno oni kojima su uređeni ugovori o međunarodnom pomorskom transportu (prevozu) robe, sa tendencijom stalnog usklađivanja i jednoobraznom regulisanju. Propisi kojima je uređena oblast ugovaranja u međunarodnom transportu (prevozu) roba postoje u formi konvencija i u formi autonomnih izvora. Pravni odnosi u međunarodnom prevozu robe morem utvrđeni su Međunarodnom konvencijom o izjednačavanju nekih pravila u materiji konosmana (teretnice), poznata još i pod nazivom Briselska konvencija o konosmanu iz 1924. godine ili Haška pravila iz 1924. godine. Ova konvencija o odgovornosti brodarka za teret koji je primio na prevoz, široko je prihvaćena u pomorskim poslovnim krugovima, te je isticana kao primjer uspješne unifikacije pomorskog prava. Ovu konvenciju je ratifikovala i bivša SFR Jugoslavija. Zbog određenih opravdanih kritika ove konvencije, koji su se prije svega odnosili na nizak nivo odgovornosti brodarka, 1968. godine ista je izmijenjena Protokolom o izmjeni Konvencije o konosmanu, poznatijim kao Haško-Visbyjska pravila, koja se primjenjuju na prevoz robe koji se obavlja između luka koje se nalaze u dvije različite države, kao i Protokolom o izmjeni Konvencije o konosmanu iz 1979. godine (SDR Protokol). Haško-Visbyjskim pravilima su izvršene dopune koje se odnose na nove tehnologije transporta robe, npr. transport paleta i kontejnera; detaljno je definisan pojam jedinice tereta (unit of cargo); doraden je način utvrđivanja gornje granice odgovornosti, na način da je uvedeno ograničenje po kilogramu tereta koji se prevozi (u slučajevima kada je to povoljnije); utvrđena su posebna prava vučenja, pa su ova pravila usaglašena sa opšteprihvaćenim obračunskim sistemom u transportnom pravu. Donesena je i konvencija pod nazivom Konvencija UN o prevozu robe morem, iz 1978. godine, poznata i kao Hamburška pravila 1978, koja međutim još uvijek nije ratifikovana od strane dovoljnog broja značajnih trgovačkih zemalja da bi se izvršila sveobuhvatna harmonizacija. Takođe, još jedna konvencija značajna za ovu tematiku donesena je 2009. godine, pod nazivom Međunarodna konvencija o ugovorima o međunarodnom prevozu robe u cjelosti ili djelimično morem, poznata i kao Roterdamska pravila.

3. Osnovna obilježja i organizacija pomorskog transporta robe

3.1. Osnovna obilježja pomorskog transporta robe

Osnovne karakteristike pomorskog transporta su: visoka transportna sposobnost i niski troškovi transporta. Transportne jedinice pomorskog saobraćaja obezbjeđuju prevoz tereta od više desetina pa do više stotina hiljada tona robe, što vidimo na primjeru tankera čija maksimalna nosivost (npr. u slučaju prevoza nafte) iznosi oko 500.000 tona, zatim specijalizovanih brodova za prevoz rasutih tereta (npr. za prevoz žitarica, građevinskog materijala itd.) oko 300.000 tona, te linijskih brodova koji služe za prevoz komadne robe (finalnih proizvoda) oko 80.000 tona.

Ovako velika transportna sposobnost, tj. korišćenje ekonomije obima u transportu, pomorskom saobraćaju omogućava da ponudi niske cijene prevoza, što za korisnika transportnih usluga znači niske troškove transporta. Ovaj element pomorskom saobraćaju osigurava izrazito visok stepen konkurentnosti u odnosu na kontinentalne oblike transporta, kao što su drumski i željeznički transport.

Najznačajniji nedostatak pomorskog transporta, u poređenju sa drugim oblicima kopnenog saobraćaja, su velika ulaganja u transportna sredstva, tj. brodove, ali su zato znatno manja ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu, jer se koriste prirodni putevi plovidbe. Pored ovog ključnog nedostatka, postoje i još neki nedostaci ovog vida tran-

sporta, a to su: mala brzina transporta, manja elastičnost i prilagođavanje zahtjevima korisnika, te niži stepen pouzdanosti i urednosti, zbog postojanja osjetljivosti korišćenja na vremenske uslove.

Posebno kod prevoza masovnih jeftinijih roba (npr. uglja, ruda, nafte, žitarica, nemetalnih minerala i sl) dolaze do izražaja konkurentske prednosti pomorskog saobraćaja, jer ne zahtijevaju brzinu prevoza, samo treba da postoji infrastruktura i mogućnost pomorskog prevoza.

3.2. Organizacija pomorskog transporta

More je najprostraniji prirodni prevoznik put i obuhvata veći dio zemaljske kugle, čak oko dvije trećine svjetskog transporta se odvija upravo pomorskim putem. Velika prednost pomorskog transporta se ogleda u prostranstvu, jer je minimalna mogućnost zakrčenja u saobraćaju. Razlikujemo dvije osnovne vrste pomorske plovidbe, i to: slobodna i linijska plovidba. Pretežno se za transport traži brod takvog kapaciteta koji odgovara količini robe za prevoz. U slobodnoj plovidbi se pruža pogodnost, koja se ogleda u činjenici da se u ovoj plovidbi prevozi po pravilu jednolični tereti, i u ovom slučaju se brodski prostor racionalnije koristi, a utovar i istovar su brži i jeftiniji. Takođe, pogodnostove plovidbe je u nižim vozarinskim stavovima, troškovima manipulacije i brzini prevoza. Sve ovo pogoduje transportu jeftinijih sirovina (kojene mogu podneti skuplji prevoz) i masovnog tereta, kao što je gvozdена ruda, šećer, ugalj i sl. Uslobodnoj plovidbi se koriste i specijalni brodovi, kao što su brodovi tankeri, brodovi hladnjače i dr. kojima se postižu dodatno bolji efekti.

Pored slobodne plovidbe postoji i organizovana ili linijska plovidba, u kojoj brodovi kontinuirano povezuju određene luke po redu plovidbe. Ova vrsta plovidbe se koristi za prevoz različitih tereta i raznih korisnika prevoza, a najčešće se koriste za raznovrsne i skuplje robe. Pozitivni efekti u postizanju brzine prevoza i ekonomičnosti se ogledaju u činjenici da pošiljalac zna vrijeme prispjeća broda radi ukrcanja, što mu omogućava da blagovremeno pripremi teret, a tačno zna ikada će teret prispjeti u određenu luku.

Takođe, imamo i malu obalnu, veliku obalnu i dugu plovidbu, gdje mala obalna plovidba povezuje mjesta iste obale; velika obalna plovidba povezuje mjesta u okviru zatvorenih mora, kao što je plovidba Sredozemnim morem; duga plovidba saobraća po okeanu i povezuje sve luke svijeta; dok se plovidba koja se obavlja u granicama jedne zemlje naziva kabotaža.

4. Pravila o transportnim dokumentima i vrste transportnih dokumenata u pomorskom transportu

4.1. Teretnica, tovarni list i drugi dokumenti u pomorskom transportu

Osnovni i najvažniji dokument u pomorskom transportu je teretnica (engl. Bill of lading), koju poslije završetka utovara, na zahtjev pošiljaoca, izdaje brodar, a za koju se u našem jeziku upotrebljava se i riječ konosman. Riječ konosman potiče od latinske riječi *cognoscere*, u prevodu znači priznavanje ili potvrđivanje. Dakle, teretnica je prevozna isprava koja ima tri osnovne funkcije:

1. potvrđuje postojanje ugovora o prevozu robe, što znači da je za zainteresovane strane u prevozu mjerodavno samo ono što je navedeno u teretnici;
2. teretnica je dokaz da je brodar preuzeo robu na prevoz, u stanju navedenom u teretnici;
3. teretnica predstavlja hartiju od vrijednosti, zato što primalac može da preuzme robu na osnovu njene prezentacije.

Ovaj dokument spada u stvarnopravne hartije od vrijednosti, što podrazumijeva da teretnica svom zakonskom imaoocu daje pravo svojine u pogledu predmetne robe. Međutim, ugovorom o prevozu robe pomorskim putem, ugovorne strane mogu da ugovore da se umjesto teretnice izda tovarni list. Važno je istaći da, i kada prevozna isprava nije izdata ili je prevozna isprava nepotpuna, to neće uticati na punovažnost sklopljenog ugovora o prevozu robe. U slučaju kada je roba, kao predmet prevoza, utovarena u različite brodove, ili kada su u pitanju različite vrste robe, ili kada je robapodijeljena u različite partije, brodar i pošiljalac mogu tražiti da se izda posebna teretnica ili tovarni list za svaki upotrijebljeni brod, ili za svaku vrstu robe, ili za svaku partiju otpreme. Isto tako kada se na brod utovari roba u rasutom stanju, pošiljalac ima pravo da zahtijeva da se izda posebna teretnica ili tovarni list za određene količine te robe.

Teretnicom se omogućava komercijalno iskorišćavanje tereta u prevozu, iako je teret odsutan sa tržišta, zato je teretnica najvažnija isprava u pomorskom prevozu robe. Teretnica ne zamjenjuje ugovor o pomorskom prevozu, ali može biti dokaz da je taj ugovor zaključen.⁴

Teretnica može da glasi:

- na ime,
- na donosioca i
- po naredbi

Teretnicu na ime (engl. Bill of Lading to a named person) ima tačno upisanog i određenog primaoca robe, ovlašćenog za preuzimanje robe. Prava iz teretnice mogu se prenositi isključivo cesijom, tj. ugovorom o ustupanju, pri čemu brodar zadržava sve prigovore prema licu kojem je teretnica ustupljena, abkoje je imao i prema imaoocu teretnice na ime.

Teretnica na donosioca (engl. Bill of Lading to bearer) je teretnica kojom se omogućava da robu može preuzeti bilo koji držalac teretnice, odnosno donosilac teretnice. Ova vrsta teretnice se prenosi običnom predajom „iz ruke u ruku“, i na njoj ne piše ničije ime. Roba se predaje licu čiji identitet brodar ne mora utvrđivati, a koje se pojavi i legitimizuje sa ispravnom teretnicom.

Teretnica po naredbi (engl. Bill of Lading to order) je najčešće korišćeni oblik teretnice u pomorskom prevozu, pri čemu je brodar u obavezi da teret preda onom licu koje je u ovoj teretnici određeno. Ova vrsta teretnice se prenosi indosamentom ili naredbom, a može se izdati po naredbi pošiljaoca ili po naredbi trećeg lica.

Na teretnicu se mogu unijeti i eventualne primjedbe u pogledu stanja robe i ambalaže, pa razlikujemo „čiste“ i „nečiste“ teretnice. Teretnica koja ne sadrži bilo kakve primjedbe o stanju tereta naziva se „čista“, dok na „nečistoj“ teretnici brodar unosi primjedbe na spoljno stanje tereta ukrcanog na brod. Ovo razlikovanje je od velikog značaja, naročito kod međunarodnog plaćanja, pogotovo putem dokumentovanog akreditiva, jer je vjerodostojna isprava samo čist konosman.⁵

Svojstvo konosmana kao hartije od vrijednosti omogućava korisniku prevoza da obavlja niz pravnih radnji u vezi sa robom kao što je prodaja robe, njeno zalaganje, iako teret nije stigao umjesto odredišta, dakle, van državine je korisnika prevoza.⁶

Tovarni list je, za razliku od teretnice, a prema međunarodnim izvorima prava neprenosiva isprava, mada i tovarni list, prema brojnim nacionalnim propisima, može pod određenim uslovima dobiti svojstvo hartije od vrijednosti.

⁴ Z. Grbović, *Prevozne isprave u pomorskom transportu*, Tivat, 2017, str. 4.

⁵ D. Pavić, *Pomorsko pravo*, Split, 2002, str. 236.

⁶ B. Nikolajević, *Saobraćajno pravo*, Beograd, 1964, str. 14.

Mogućnost izdavanja prevoznih isprava u elektronskoj formi je svojevrsna novina u međunarodnim transportnim ispravama. U Roterdamskim pravilima, iz 2009. godine, Dodatnom protokolu na CMR, iz 2008. godine, kao i drugim međunarodnim izvorima, su razmatrana određena moguća rješenja. Međutim, prepušteno je nacionalnim propisima ili samim ugovornim stranama (najčešće udruženjima prevoznika) da riješe pitanja u vezi sa izdavanjem elektronske isprave.

Odgovornost i dokazna snaga teretnice

Pri izvršenju radnje pomorskog prevoza robe mogu nastati dvije vrste odgovornosti, i to:

1. odgovornost koja nastaje na osnovu ugovora o prevozu, gdje brodar odgovara za čuvanje stvari predatih na prevoz (odgovornost *ex receptor*) i
2. odgovornost na osnovu teretnice koja nastaje izdavanjem teretnice (odgovornost *ex scriptura*).

Odredbe ugovora o prevozu i teretnica ne moraju biti identični, pa je zato važno razlikovati navedene dvije vrste odgovornosti. Odgovornost broдача prema naručiocu posla (krcatelju), kao ugovornoj strani, reguliše se na osnovu ugovora o pomorskom prevozu. S tim u vezi, u slučaju neslaganja podataka o teretu, teretnica je samo jedan od dokaza o prijemu robe i njenim karakteristikama, a kako se radi o odnosu među dvjema ugovornim stranama, mogu se koristiti i sva druga dokazna sredstva. U navedenom slučaju riječ je o odgovornosti *ex recepto*.

Odgovornost na osnovu teretnice, tj. *odgovornost ex scriptura*, znači odgovornost broдача prema primaocu, odnosno svakom zakonitom imaocu teretnice, anastaje izdavanjem teretnice. Teretnica je samostalan pravni akt u odnosu na ugovor o prevozu (iako se izdaje na osnovu tog ugovora), kao i u odnosu na treće lice, što znači da zakoniti imalac teretnice (najčešće je to primalac robe), svoja prava izvodi iz teretnice a ne iz ugovora o prevozu. Zakonitom imaocu teretnice roba se obavezno isporučuje na osnovu sadržaja teretnice o vrsti, količini i stanju robe. U posjedu zakonitog držaoca ova hartija postaje apstraktna, što znači da brodar nemože koristiti druga dokazna sredstva već mora isporučiti robu prema uslovima iz teretnice. U navedenom slučaju dolazi do izražaja strogost odgovornosti *ex scriptura*. Jedina mogućnost da djelimično ublaži ovu strogost je da brodar unese primjedbe u teretnicu u vezi sa stanjem robe i ambalaže i učini teretnicu “nečistom”, što je čini nepogodnom za neke transakcije, na primjer plaćanje putem dokumentarnog akreditiva.⁷

5. Pravno dejstvo i vrste ugovora u pomorskom transportu

5.1. Ugovori u međunarodnom pomorskom transportu

Ugovorom o prevozu robe (stvari) morem ili unutrašnjim vodama brodar se obavezuje da brodom preveze stvari (robu), a naručilac prevoza se obavezuje da za to plati vozarinu.⁸Kada ovako definišemo ugovor o prevozu robe morem, slijedi zaključak da su dva osnovna elementa ovogugovora stvari odnosno roba koja se prevozi i prevozni put brodom. Svi ugovori o plovidbenom poslu su prema svojoj pravnoj prirodi ugovori o djelu (*locatio conductio operis*).

U pomorskom transportu razlikujemo nekoliko vrsta ugovora, i to:

⁷ Z. Grbović, op. cit., str. 5.

⁸ V. Popović i R. Vukadinović, op. cit, str. 591.

1. **Ugovor o prevozu pojedinih stvari (vozarinski ugovor)** obuhvata prevoz određene robe (pretežno u manjim količinama, npr. 50t kukuruza), a odnosi se najčešće na transport linijskim brodovima. Ovaj ugovor se zaključuje pod linijskim uslovima (linear terms), prevoz se rezerviše zaključnicom za prevoz (Cargo bookingnote), a teretnica kao transportni dokument ima ulogu ugovora o prevozu i njome se potvrđuje ukrcaj robe u brod;
2. **Brodarski ugovor - ugovor o čarteru (engl. charter party)**, koji se još naziva i brodarski ugovor na putovanje (engl. voyage charter party), jer obuhvata prevoze za određena putovanja, i to sa cijelim brodom ili sa određenim dijelom broskog prostora, a može biti zaključen za jedno ili više putovanja. Ova vrsta ugovora je najčešći oblik ugovora o pomorskom prevozu,
3. **Ugovor o prevozu na vrijeme (engl. time charter)** je sličan ugovoru o zakupu. Ova vrsta ugovora se zaključuje kada je korisnicima potrebno transportovati veće količine tereta, najčešće u jednom vremenskom periodu u više uzastopnih vožnji, čime se izbjegava da se za svaki prevoz zaključuje brodarski ugovor. Prednost ovog ugovora se ogleda u osiguravanju strana od kolebanja na tržištu broskog prostora, jer brodar obezbeđuje brod za ugovoreno vrijeme zajedno sa personalom broda, najčešće se zaključuje na šest mjeseci sa pravom produženja, a vozarina se plaća mesečno. Ugovor obavezno sadrži sljedeće elemente: ime broda; tonažu i klasifikaciju; vrijeme trajanja ugovora; iznos naknade i način plaćanja; terete koji se isključuju iz prevoza; granice plovidbe; luku u kojoj se brod predaje naručiocu i način povratka broda brodaru.
4. **Ugovor o zakupu (Demise charter)**, kojim se određen brod uzima na upotrebu uz obavezu plaćanja zakupnine od strane zakupca. U odnosu na ugovor o prevozu na vrijeme kod ugovora o zakupu svojstvo brodar prelaazi na zakupca, odnosno zakupac ugovara prevoz sa korisnicima i na taj način mu pripadaju odgovarajuća prava i obaveze prema korisniku prevoza, npr. na naplatu vozarina, odgovornost za teret, održavanje posade i dr. Ova vrsta ugovora pripada grupi tipskih ugovora i štampaju se kao formulari, a međusobno se razlikuju po vrsti tereta i pravcu plovidbe. Ovakvi ugovori pružaju ugovornim stranama mogućnost bržeg i sigurnijeg načina sporazumjevanja, a svaki standardni ugovor sadrži garancije koje daje brodar i uslove prevoza. Brodar u osnovi garantuje za sljedeće: sposobnost broda za plovidbu, kojoj klasi brod pripada, položaj broda u času zaključenja ugovora i nosivost broda.

U pogledu uslova prevoza, ugovori obavezno sadrže sljedeće elemente: ime broda, ime brodar i naručioca, dan i krajnji rok do kad se brod mora prijaviti naručiocu u luci ukrcavanja, vrijeme koje se naručiocu stavlja na raspolaganje za ukrcaj tereta, odštetu (dangubinu) ako se prekorači rok za ukrcaj tereta, mjesto gde teret treba da se ukrca i mjesto gde teret treba da se iskrcava, način kako će se teret ukrcavati i iskrcavati i na čiji trošak idu uskladištenje i iskrcaj tereta, vrstu i količinu tereta i iznos vozarine.

Pored osnovnih elemenata, zavisno od tipa ugovora mogu da sadrže druge elemente, npr. odredbe o proviziji agentu, klauzulu o postupku u slučaju generalne havarije i sl.

4.2. Pojam i značaj zajedničke havarije

Zajednička havarija obuhvata nastalu štetu na brodu i teretu i troškove nastale oko njih, koju snose svi učesnici plovidbenog poduhvata, a ne samo lice koje je štetom pogo-

đeno ili koje je štetu prouzrokovalo.⁹Pomorska nezgoda je najčešće posljedica iznenadne vanjske mehaničke sile i najčešće obuhvata nezgode kao što su sudar brodova, udar broda u neki nepokretni ili plutajući predmet, nasukanje, doticanje dna, brodolom, prevrtanje broda, tonjenje, prelom broda, požar, prodor vode i sl.¹⁰

Izvori prava o zajedničkim havarijama su vema stari i datiraju od VII vijeka p.n.e. Nastala su na ostrvu Rodos, a nalaze se u Digestama pod nazivom Lex Rhodia de jactu, odnosno Rodski zakon o bacanju tereta u more. U okviru Međunarodnog pomorskog komiteta su nastale kodifikacije pod nazivom Jork-Antverpenska pravila iz 1950. godine, koja su mijenjana 1974, 1994. i 2004. godine u Hamburgu, koja se primjenjuju samo ako ih strane ugovore jer predstavljaju kodifikaciju pomorskih običaja.

Uslovi za primjenu pravila o zajedničkoj havariji su:

- šteta koja nastane mora biti prouzrokovana radnjom čovjeka po naređenju zapovjednika broda ili njegovog zamjenika;
- šteta mora biti prouzrokovana namjerno i razumno;
- da postoji zajednički pomorski poduhvat sa interesima najmanje dva lica i
- da postoji zajednička opasnost za interese svih lica koja učestvuju u pomorskom poduhvatu.

Važno je naponenuti da se u praksi prilikom zajedničke havarije žrtvuje dio broda ili dio tereta a nekada i oboje, s tim da ako propadne cijeli brod I cijeli teret onda ne može doći do raspodjele štete jer ne postoji zajednička havarija.

Likvidacijom (raspodjelom) zajedničke havarije štetu i troškove srazmjerno snose svi učesnici plovidbenog poduhvata, na osnovu vrijednosti imovine sa kojom su učestvovali u istom. Postupak likvidacije zajedničke havarije vrši lice koje je ovlašćeno i osposobljeno za sprovođenje iste, a imenuje ga brodar.

Brodar ima pravo da zadrži teret koji ulazi u dužničku masu sve do okončanja likvidacije zajedničke havarije.

6. Međunarodni pomorski transportu u okviru propisa Bosne i Hercegovine

Bosna i Hercegovina je država koju čine dva entiteta (Republika Srpske i Federacija BiH) i Distrikt Brčko. Pitanje pomorske (i unutrašnje) plovidbe do sada je uređeno Zakonom bivše SFRJ koji je Uredbom iz 1992. godine preuzet kao Zakon Bosne i Hercegovine, a to je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Službeni list SFRJ" br. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89 i 29/90).

Savjet ministara, kao najviši organ izvršne vlasti u Bosni i Hercegovini, je 2008. godine, Parlamentarnoj skupštini BiH, predložio Prijedlog zakona o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi, koji sve do sada nije donešen od strane tog zakonodavnog tijela. U međuvremenu je Ministarstvo komunikacija i saobraćaja radilo na novom tekstu istomenog zakona koji još uvijek nije ugledao svjetlo dana.

Bosna i Hercegovina, kao pomorska suverena država, treba da ima propise kojima se uređuje plovidba na pomorskim (i unutrašnjim) plovnim putevima na kojima važi međunarodni režim plovidbe. Budući da zakon koji se sada primjenjuje ne odgovara aktuelnoj situaciji u pogledu državnog uređenja, organizacije organa uprave i vlasničkih odnosa, očita je potreba za donošenjem sasvim novog zakona kojim će se plovidba urediti primjereno stvarnom stanju i potrebama države. Zakon na državnom nivou bi riješio pitanja u pogledu infrastrukture i saobraćaja, razvoja plovidbe i integralnog upravljanja i koordinisanja aktivnosti oko obnove i razvoja plovnog puta.

⁹ V. Popović i R. Vukadinović, op. cit, str. 606.

¹⁰ D. Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006, str. 297.

Uspostavljanje pravnog, institucionalnog i operativnog mehanizma je značajno u kontekstu usaglašavanja metodologija pri izradi pravila u vezi sa plovidbom i donošenjem mjera za unapređenje sistema u skladu sa direktivama EU, uslovima globalizacije i širenja EU. Potreba donošenja ovog zakona postoji radi zadovoljavanja poraslih saobraćajnih potreba, oživljavanja i integracije svih vidova saobraćaja, povezujući Centralnu i Srednju Evropu sa Crnim morem u efikasnu saobraćajnu vezu sa glavnim evropskim koridorima, te pravce sjever-jug sa Sredozemljem.

S obzirom na postojeće uslove u kojima se plovidba odvija, postavljanjem prioritetnih pravnih okvira unaprijedili bi se uslovi za sigurno odvijanje plovidbe, na unutrašnjim i pomorskim plovnim putevima koji pripadaju Bosni i Hercegovini, a na kojima važi međunarodni režim plovidbe. Bosna i Hercegovina je potpisnica 69 međunarodnih akata iz ove oblasti (uglavnom sukcesijom ili kasnijim pristupom) i u smislu UNCLOS konvencije (Konvencija Ujedinjenih nacija o zakonu o moru) i IMO instrumenata (Međunarodna pomorska organizacija) nije država luke, niti ima registar brodova, odnosno zakon i propis kojim se dodjeljuje nacionalnost brodovima, izdaje relevantna dokumentacija kojom bi se brodovi ovlastili da plove pod zastavom Bosne i Hercegovine, te tako Bosna i Hercegovina trenutno nije ni država zastave. Ali, u skladu sa ovim međunarodnim aktima Bosna i Hercegovina je obalska država i kao takva ima određena prava i obaveze koje se odnose na obalske države, bez obzira na postojanje ili nepostojanje unutrašnjeg zakonodavstva, ali i sa ciljem da postane država zastave i država luke.

Donošenjem ovog zakona bi se uspostavilo primarno zakonodavstvo u vezi sa pomorskom sigurnošću i registracijom brodova, plovila, odnosno obuhvata infrastrukturu, registraciju i dokumentaciju broda, certifikate moreplovaca, inspekcije što pruža dobru osnovu za dalje usaglašavanje zakonodavstva Bosne i Hercegovine sa zakonodavstvom EU, a na što se Bosna i Hercegovina obavezala potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju. Takođe, osigurale bi se smjernice koje će pravno urediti sva ona pitanja koja se odnose na plovila, poslove i režim plovidbe, kontrolu i sigurnost saobraćaja, i definisati prioritete pravce za unapređenje saradnje u vezi sa revitalizacijom plovnog puta, harmonizacijom sistema i unifikacijom pravila plovidbe.

7. Zaključak

Poslovi pružanja usluga u međunarodnom transportu pripadaju grupi najstarijih poslova u međunarodnom poslovnom pravu, koje karakteriše element inostranosti s ciljem da se transport odvija preko granica jedne ili više država. S tim u vezi u ovoj privrednoj grani su se dosta rano oformile mnogobrojne organizacije međunarodnog karaktera, čiji je osnovni zadatak bio da se bave usklađivanjem ili postizanjem jednoobraznosti pravila koja važe u više država ili regija ili u čitavom svijetu.

Propisi kojima je uređena oblast ugovaranja u međunarodnom transportu (prevozu) roba postoje u formi konvencija i u formi autonomnih izvora, a najvažniju grupu čine propisi kojima su regulisani pravni odnosi koji nastaju između naručioca prevoza i prevozilaca u pomorskom transportu, odnosno oni kojima su uređeni ugovori o međunarodnom pomorskom transport (prevozu) robe, sa tendencijom stalnog usklađivanja i jednoobraznom regulisanju.

U Bosni i Hercegovini se još uvijek primjenjuje Zakon bivše SFRJ koji je Uredbom iz 1992. godine preuzet kao Zakon Bosne i Hercegovine, a koji ne odgovara aktuelnoj situaciji u pogledu državnog uređenja, organizacije organa uprave i vlasničkih odnosa, te je očita potreba za donošenjem sasvim novog zakona kojim će se plovidba urediti pri-