

*Dr Dušanka Đurđev, redovni profesor
Pravnog fakulteta u Novom Sadu*

PRAVNA PRIRODA ODGOVORNOSTI PREVOZIOCA

Sažetak: *U radu se obrađuju promene u sistemu odgovornosti prevozioca za štete koje nastaju u prevozu robe. Ta se materija razmatra kroz analizu međunarodnih konvencija za svaku oblast prevoza. Poštoje dva principa odgovornosti i to subjektivna i objektivna odgovornost prevozioca. Opšta je tendencija pooštavanje odgovornosti prevozioca, što je predviđeno u najnovijim konvencijama naročito u oblasti vazdušnog saobraćaja.*

Ključne reči: *subjektivna odgovornost prevozioca, objektivna odgovornost prevozioca, opšti i posebni razlozi za oslobođenje od odgovornosti, međunarodne konvencije.*

UVOD

Celokupni sistem odgovornosti u saobraćajnom pravu se zasniva na dva principa. To su princip subjektivne i objektivne odgovornosti. Subjektivna odgovornost se zasniva na pretpostavci krivice, što znači da se prevozilac oslobađa odgovornosti, ako dokaze da je preduzeo sve razumne mere da izbegne štetni događaj, ili da nije kriv. Objektivna odgovornost se zasniva na pretpostavci odgovornosti, odnosno prevozilac se oslobađa odgovornosti ako dokaže stvarni uzrok štete, pri čemu nije dovoljno da dokaže odsustvo svoje krivice. Prevozilac odgovara uvek, ako postoji uzročna veza između nastale štete i radnje prevozioca i ukoliko ne može da se pozove na jedan od osnova za oslobađanje od odgovornosti.

Odgovornost transportera u međunarodnom transportu robe posebno se detaljno reguliše odgovarajućim međunarodnim konvencijama za svaku granu saobraćaja. Bitna razlika postoji između dva osnovna sistema u ovim konvencijama. Po jednom sistemu transporter u međunarodnom transportu robe treba da odgovara po principima objektivne odgovornosti, što je prihvaćeno u železničkom i drumskom saobraćaju. Po drugom shvatanju, koje je u najvećoj meri izraženo u pomorskom saobraćaju i unutrašnjoj plovidbi, transporter treba da odgovara po principu pretpostavljene subjektivne odgovornosti. Znači, kod takve odgovornosti transporter se može osloboditi odgovornosti dokazivanjem da nije kriv za nastupelu štetu, što nije moguće po principima objektivne odgovornosti. U pravnoj teoriji je sporno da li ova pitanja sistema odgovornosti treba izjednačiti u svim granama saobraćaja ili ne. Velike su razlike u istorijskom razvoju, jer se princip pretpostavljene subjektivne odgovornosti javlja u pomorskom saobraćaju u kome postoji svetska konkurencija transportera. Princip objektivne odgovornosti je stvoren u železničkom saobraćaju u ambijentu monopolskog položaja železnice u odnosu na druge kontinentalne vidove prevoza. Pošto transportno osiguranje dobija sve veći značaj, ova pitanja su potisnuta u svojoj aktuelnosti iz svakodnevne prakse i uglavnom se svode na to da se praktično pravno izražavaju u diskusiji o pravu regresa osiguravajućih organizacija prema transporteru koji je kriv za nastupelu štetu, i to uglavnom samo onda kada nije prethodno zaključen ugovor o osiguranju od odgovornosti od strane transporterera.

Osnovne vrste odgovornosti transporterera u međunarodnom prevozu robe su: odgovornost za gubitak robe u toku prevoza, odgovornost za oštećenje robe i odgovornost za zakašnjenje u prevozu. Odgovornost za oštećenje robe u toku prevoza se najčešće ograničava na odgovornost za nepromenjeno spoljno stanje robe i ambalaže.

Bitno je da se ugovorom o međunarodnom prevozu robe ne može umanjiti odgovornost međunarodnog transporterera ispod onog minimuma odgovornosti koji je utvrđen u odgovarajućoj međunarodnoj konvenciji.

Odgovornost međunarodnog transporterera je od posebnog značaja i prilikom regulisanja ugovornih odnosa između prodavca i kupca u ugovoru o međunarodnoj kupoprodaji robe. Kod ugovora o međunarodnoj kupoprodaji robe u spoljnoj trgovini odgovornost međunarodnog transporterera se pojavljuje kao rizik i dodatni troškovi koji opterećuju prodavca ili kupca, u zavisnosti od toga kako su ova pitanja regulisana ugovorenim transportnom klauzulom u konkretnom međunarodnom kupoprodajnom ugovoru. Od transportnih klauzula zavisi i niz drugih pitanja između prodavca i kupca koja ne moraju uvek biti u direktnoj vezi sa međunarodnim transportom

robe, na primer, određuje se mesto, vreme i način isporuke, trenutak prelaza rizika za slučajnu propast robe sa prodavca na kupca, visina transportnih troškova koje snosi prodavac ili kupac itd. U spoljnotrgovinskoj praksi veliki značaj imaju i ujednačena tumačenja najčešćih transportnih klauzula od strane Međunarodne trgovinske komore sa sedištem u Parizu, a koje se skraćeno nazivaju **Incoterms**. Kao što se vidi, njihov osnovni smisao je usmeren ka regulisanju odnosa između kupca i prodavca u međunarodnoj kupoprodaji robe i oni samo indirektno utiču na regulisanje odnosa između međunarodnog transportera i korisnika prevoza.

Iz ugovora o prevozu robe proističu dve osnovne obaveze prevozioca. Prevozilac je odgovoran da na osnovu ugovora preveze robu od mesta otpreme do mesta opredeljenja, bez zakašnjenja i u takvom stanju u kakvom je robu primio na prevoz.

Gubitak ili oštećenje robe, kao i zakašnjenje u prevozu, predstavlja povredu tih obaveza i povlače odgovornost prevozioca.

ŽELEZNIČKI PREVOZ

Konvencija o međunarodnim prevozima železnicama (COTIF) je konvencija kojom se regulišu ugovori o međunarodnom prevozu robe i putnika. Doneta je 1980. u Bernu kao rezultat revizije posebnih konvencija kojima su odvojeno regulisani prevoz robe od prevoza putnika.

Konvencija COTIF je stupila na snagu 1985. godine i tada su prestale su da vaze konvencije CIM i CIV. Jugoslavija je ratifikovala konvenciju COTIF 1984. godine.¹

Upoređujući rešenja u unifikaciji pravila o odgovornosti, jer su to najvažnije odredbe svake konvencije za čije formulisanje su učesnici posla najviše zainteresovani, može se reći da je u oba slučaja i za prevoz robe ali i za prevoz putnika predviđena objektivna odgovornost železničkog prevozioca. Međutim, jednoobrazno regulisanje odgovornosti je potpunije i uspešnije ostvareno u oblasti prevoza robe, nego što je to slučaj sa prevozom putnika.

Objektivna odgovornost prevozioca za štete na robi znači da je za postojanje ove odgovornosti potrebno da se ispune određeni uslovi a to su da je šteta nastala i da postoji uzročna veza između štete i radnje prevozioca. U sistemu objektivne odgovornosti krivica prevozioca se ne utvrđuje, ali pravi karakter odgovornosti se vidi tek analizom razloga za oslobođenje od odgovornosti

¹ Sl. list SFRJ , Međunarodni ugovori 8-84.

U železničkom saobraćaju u Konvenciji COTIF su predviđeni opšti i posebni razlozi za oslobođenje od odgovornosti. Suštinska razlika nije toliko u vrsti rizika koji su predviđeni kao osnovi za oslobođenje od odgovornosti, koliko u teretu dokazivanja tih razloga. Dok je kod opštih razlog (u koje se ubrajaju događaji koji se mogu kvalifikovati kao viša sila, zatim postupci imaoca prava kao i sopstvene mane robe) potrebno da prevozioc dokaže stvarnu uzročnu vezu između štete i događaja na koji se poziva kao na razlog za oslobođenje, situacija je za železnicu bolja ako se poziva na posebne razloge za oslobođenje. U ovom slučaju zahvaljujući pravnoj pretpostavci, železnica treba samo da dokaže da je šteta mogla da nastane iz jedne od naročitih opasnosti (npr. prevoz u otvorenim kolima, neupakovana ili nedovoljno pakovana roba, obavljanje carinskih i sličnih formalnosti od strane pošiljaoca, prevoz živih životinja i sl.), pa da se pretpostavi da je šteta zaista zbog toga nastala, a na korisniku prevoza je da dokaže da je šteta eventualno nastala iz nekog drugog razloga.

Što se tiče posebnih osnova kao razloga za oslobođenje njihova je prednost u prednost u tome da se smanje moguća sporna pitanja u pogledu utvrđivanja razloga zbog kojih železnica može da se oslobodi od odgovornosti a i nabiranje tipičnih opasnosti obavezuje imaoca prava da preduzme odgovarajuće mere predostrožnosti kako bi izbegao štetu koju bi morao sam da snosi. Osim toga činjenica je da postoji povećana opasnost za nastanak nekih šteta u toku prevoza kao i da je otežano dokazivanje konkretnog kauzalnog odnosa između uzroka i štete. Ono o čemu je moguće razgovarati je opravdanost postojanja svih posebnih osnova za oslobođenje od odgovornosti.

U pogledu vrste šteta i njihove naknade vaze opšta pravila saobraćajnog prava. Nadoknađuju se štete na stvari pod kojim se podrazumevaju oštećenje, manjak, gubitak kao i štete zbog zakašnjenja. U pogledu visine naknade štete kao pravilo je usvojen sistem limitirane odgovornosti prevozioca a kao obračunska jedinica je predviđeno specijalno pravo vučenja.

Za razliku od unifikacije pravila o odgovornosti železnice za štete na robi, jednoobrazno regulisanje odgovornosti za smrt i povrede putnika je izvršeno sa manje uspeha.

Protokol na COTIF iz Viljnusa (Vilnius) iz 1999.

Razlog za izmenu COTIFa ovim Protokolom je i ugradnja rešenja predviđenih u direktivama EU koja se odnose posebno na liberalizaciju i razvoj konkurencije u železničkom saobraćaju.

Jedan od neposrednih razloga za izmenu COTIFa bila je Direktiva 91-440 EEC nazvana i Direktiva o infrastrukturnim uslugama.²

Radi se o Direktivi kojom je izvršeno razdvajanje funkcije upravljanja železničkom infrastrukturom od njenog korišćenja, što je praktično značilo da železnička mreža može da se otvori prevoziocima bilo u privatnom ili javnom sektoru i na taj način da se podstakne konkurencija među železničkim preduzećima. Ne radi se o davanju kabotaže, jer poslom prevoza roba ili putnika mogu da se bave samo železnička preduzeća u državama u kojima imaju sedište a u ostalim državama Zajednice mogu imati samo tranzit. Još 1995. je postojao predlog da se Direktiva promeni u tom smislu da se dozvoli kabotaža i u železničkom saobraćaju kako bi se obezbedila sloboda pružanja usluga i u ovom sektoru. Planirano je da železničko preduzeće koje ima sedište u jednoj državi članici Zajednice može da ima pristup i da koristi infrastrukturu i u ostalim državama članicama. Ta ideja do danas nije realizovana.

Neposredna inicijativa za izmenu konvencije COTIF je bila ova Direktiva. Promene se odnose i na svrhu i organizaciju Međuvladine organizacije za međunarodne prevoze železnicama (OTIF) koji je osnovan Konvencijom COTIF 1980. Cilj je bio transformacija OTIF a u takvu međunarodnu organizaciju koja bi se jedina bavila međunarodnim železničkim saobraćajem poput međunarodnih organizacija IMO ili ICAO.

Sa tako proširenim ovlašćenjima OTIF bi se bavio unifikacijom pravilima vezanim za ugovore o prevozu putnika i roba, prevozom opasnih stvari, ugovorima o korišćenju vozila, ugovorima o korišćenju železničke infrastrukture, uklanjanjem prepreka za prelaz granica u međunarodnom železničkom saobraćaju, zatim bezbednosnim pitanjima, tehničkim standardima, standardizacijama vozila i infrastrukture, korišćenjem privatnih i državnih vagona i slično i stvorile bi se mogućnosti da se u okviru ovako postavljene međunarodne organizacije donose i buduće konvencije.

Ovo proširenje i koncentracija nadležnosti u OTIF-u po uzoru na slične međuvladine organizacije u vazdušnom i pomorskom saobraćaju ICAO i IMO je važna jer je železnički saobraćaj godinama bio u nadležnosti brojnih međunarodnih organizacija različitog karaktera. To je stvaralo duple nadležnosti, preklapanje funkcija, neracionalnost i potrebu za usklađenom koordinacijom među ovim organizacijama koja nije mogla da se uvek ostvari. Tako npr. pored OTIF-a sa obimom nadležnosti ustanovljenim COTIF-om 1980, regulisanjem železničkog saobraćaja bavile su se i Ekonomska komisija (UN) za Evropu (ECE), Evropski savet ministara za transport (CEMIT), Organizacija za železničku saradnju (OSJD), Međunarodna žele-

² Direktiva 91-440 Official Journal L 237.

znička unija (UIC), Evropska železnička zajednica (CER), Komitet za međunarodni prevoz železnicom (CIT) i mnoge druge.

Strukturalne, ekonomske i pravne promene uvedene Direktivom 91/440 EEC bar za države članice EU su zahtevale ove promene. Pravno i organizaciono odvajanje železničke infrastrukture od funkcije transporta, dozvoljava da i privatna preduzeća obavljaju železnički transport i slično, ukazuju da se železnički saobraćaj u pogledu organizacije približava vazdušnom. Dotadašnji monopolski položaj države u železničkom saobraćaju je bio poljuljan organizacionim promenama predviđenim Direktivom. U ostvarivanju modernog i na tržišnim zakonitostima zasnovanog jedinstvenog evropskog železničkog saobraćaja veliku ulogu bi imala OTIF koncipirana kao ključna međunarodna organizacija koja se bavi svim bitnim pitanjima za železnički saobraćaj.

Prihvatanjem Protokola iz Viljnusa 1999. se omogućuje da se nadležnosti rasute po brojnim međunarodnim organizacijama u OTIFu koncentrišu, što bi moglo da učini efikasnijim i sam železnički prevoz.³

Suštinske izmene, koje su mnogo značajnije, naročito se odnose na liberalizaciju transportnog tržišta. Predviđena je sloboda ugovaranja prevoza između prevozioca i korisnika prevoza i ugovor se zaključuje nakon uzajamne izjave volje obe ugovorne strane. Svak pošiljka mora biti prapraćena tovarnim listom koji mora da sadrži propisane elemente a može se izdati i u elektronskoj formi.

Dalja značajna novina predviđena Protokolom se odnosi na ukidanje obaveze prevoženja i obaveze objavljivanja tarifa. Obaveza prevoženja se ukida kako u odnosu prevozioca prema korisnicima prevoza, tako i u međusobnim odnosima između prevozioca. Novina je da svaki prevozilac ima pravo da sam odluči o prijemu robe na prevoz kao i pravo da pregovara o uslovima za prijem te robe na prevoz.

U vezi sa plaćanjem prevoznih troškova nastale su suštinske promene. Ukoliko nije drugačije dogovoreno troškove mora da plati pošiljalac. Inače, ako na osnovu ugovora između pošiljaoca i prevozioca troškove plaća primalac a primalac ne podigne tovarni list, pošiljalac ostaje odgovoran za plaćanje troškova.

SMGS i SMPS sporazumi

Pored konvencije COTIF koja se primenjuje na železničke prevoze u evropskim zemljama, postoje i dva međunarodna sporazuma o železnič-

³ Protokol je stupio na snagu 1. VII 2006. a Srbija ga je usvojila 2007. Sl. glasnik RS, Međunarodni ugovori 102-2007.

kim prevozima robe i putnika i prtljaga za istočnoevropske zemlje i neke zemlje Azije. Radi se o Sporazumu o međunarodnom železničkom robnom saobraćaju SMGS iz 1951. koji je u više navrata menjan. Međunarodni železnički prevoz putnika i prtljaga se reguliše Sporazumom o međunarodnom putničkom saobraćaju iz 1951. Oba sporazuma su doneta u okviru Organizacije za saradnju železnica OSZD i primenjuju se između država članica kao i u saobraćaju sa državama koje ih primenjuju na osnovu ugovora odnosno tarifa.

U saobraćaju između naše države i država bivšeg Sovjetskog saveza kao i Kine, Mongolije i dr. primenjuju se navedeni sporazumi na osnovu ugovora odnosno tarifa. SMGS uređuje direktan međunarodni železnički saobraćaj u prevozu robe između železnica država koje su zaključile ovaj sporazum.

Centralni državni organi koji su zaključili ovaj sporazum, donose uz njega i prateće propise odn. instrukcije a sve to važi samo za železnice i ne reguliše pravne odnose između korisnika prevoza i železnice. SMPS je sporazum kojim se uređuju direktan međunarodni železnički prevoz i železničko pomorski prevoz putnika i prtljaga između država potpisnica.⁴

Ovaj Sporazum je menjan poslednji put 1999. godine. Prevoz putnika i prtljaga se obavlja pod uslovima i po prevoznim dokumentima koje utvrđuje ovaj sporazum, a prevoz u kombinovano železničko pomorskom prevozu se obavlja po propisima koji su sastavni deo priloga SMPS i potpisala su ga nadležna ministarstva istih zemalja kao i SMGS. Zbog toga što postoje dva pravna sistema u regulisanju ugovora o prevozu robe i putnika u železničkom saobraćaju i to onaj na koji se primenjuje COTIF i drugi na koji vazi SMGS odn. SMPS sporazumi, javila se potreba ujednačavanja pravila između ova dva sistema. Zato su u cilju unapređenja međunarodnog železničkog prevoza ministri saobraćaja Ruske federacije i država EU kao i predstavnici OTIF-a i OSZD-a usvojili zajedničku dugoročnu strategiju razvoja propisa iz oblasti železničkog saobraćaja. U realizaciji tog cilja Međunarodni komitet za železnički transport i Organizacija za saradnju železnica, izradile su jedinstven obrazac ugovora o prevozu odn. tovarni list, koji je objavljen u Priručniku CIM SMGS od 1. septembra 2006. i od tada je u primeni. Priručnik se primenjuje na pošiljke koje podležu COTIF s jedne strane i SMGS s druge strane, a prevoz se realizuje na osnovu jedinstvenog tovarnog lista CIM -SMGS.

⁴ Sporazumi SMGS i SMPS na www.law.Russia.ru.

Pri tome, u oblasti COTIF JP CIM odredbe Priručnika se primenjuju samo ukoliko su preuzete od strane prevoznika tj. ukoliko je primena Pravilnika ugovorena, dok se odredbe Pravilnika u SMGS. sistemu primenjuju samo ukoliko su na to dale saglasnost železnice koje su potpisale SMGS.

Značaj Pravilnika kao dokumenta koji unifikuje neka pravila u prevozu železnicom između železničkih prevoznika koji podležu različitim sistemima je veliki, i predstavlja početak otklanjanja razlika između dva pravna sistema koji postoje više decenija.

U toku je izrada jedinstvenih pravila o odgovornosti, čime je suštinski započet proces unifikacije propisa o prevozu robe između Istoka i Zapada.

Naša zemlja primenjuje Konvenciju COTIF na prevoze između naše zemlje i evropskih država koje su ratifikovale Konvenciju COTIF. Prevoz sa Rusijom je regulisan tripartitnim ugovorom Jugoslavija - Rusija - Mađarska na osnovu koga je omogućeno direktno otpremanje robe a na prevoz se primenjuje odredbe SMGS. Sličan sporazum je zaključen i za prevoz putnika.

Prevoz robe, putnika i prtljaga u Srbiji je regulisan Zakonom o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju iz 1995.⁵ Od 1974. kada je izvršena prva kodifikacija železničkog saobraćaja donošenjem Zakona o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju vršene su izmene čiji je cilj bio usklađivanje sa međunarodnim pravilima. Posle ratifikacije konvencije COTIF vršeno je prilagođavanje našeg zakona sa pravilima konvencije, jer bez obzira na činjenicu da se konvencija primenjuje na međunarodne prevoze, a zakon na nacionalne, suštinski različita rešenja bi stvarala pravnu nesigurnost.

DRUMSKI PREVOZ

Međunarodni drumski prevoz je u odnosu na železnički prevoz relativno kasno unificiran. Glavni posao na unifikaciji je obavljen u okviru Ekonomske komisije UN za Evropu donošenjem 1956. godine Konvencije o ugovoru o međunarodnom drumskom prevozu robe, tzv. CMR konvencija. Jugoslavija ju je ratifikovala 1958, a ona je stupila na snagu 1961. godine. Sadržinu ove konvencije čine pravila koja regulišu imovinsko pravne odnose koji nastaju u vezi sa međunarodnim prevozom robe drumom.

⁵ Sl. list SFRJ 26/95/ .

Konvencija CMR je menjana 1978. godine Protokolom kojim je zamjenjena obračunska jedinica limita odgovornosti drumskog prevozioca, a to su bili zlatni Germinal franci novom obračunskom jedinicom, specijalno pravo vučenja.

U pogledu primene specijalnog prava vučenja moguće su tri situacije. Prvo, vrednost nacionalne valute prema specijalnom pravu vučenja države koja ja članica Međunarodnog monetarnog fonda, obračunava se u skladu sa načinom koji je utvrđen od strane međunarodnog monetarnog fonda, koji vredi na dan donošenja presude ili na dan koji stranke sporazumom utvrde. Drugo, u slučaju da država nije članica Međunarodnog monetarnog fonda, vrednost nacionalne valute prema specijalnom pravu vučenja izračunava se na način određen od te države. Treće, ako država nije član Međunarodnog monetarnog fonda i ako domaćim zakonodavstvom nije dozvoljeno preračunavanje na osnovu specijalnog prava vučenja, država može izjaviti da će granica odgovornosti koja će se primenjivati na njenoj teritoriji biti 25 novčanih jedinica, odnosno 10-31 grama zlata finoće 900-1000. Konvertovanje iz novčane jedinice se vrši prema nacionalnom zakonodavstvu.

Od naših propisa najznačajniji je Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju iz 1995. godine.⁶

Pravna priroda odgovornosti je regulisana Konvencijom CMR i našim Zakonom o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju iz 1995. godine. Predviđen je princip objektivne odgovornosti.

Prema odredbama Konvencije CMR prevozilac je odgovoran za potpun ili delimičan gubitak robe kao i za oštećenje koje nastupi od vremena preuzimanja robe do vremena isporuke, kao i za zakašnjenje u isporuci.

Prevozilac će biti oslobođen odgovornosti ako je gubitak, šteta ili zakašnjenje prouzrokovano pogrešnom radnjom ili nehatom prevozioca, instrukcijama prevozioca koje nisu date kao posledica pogreške ili nehata od strane prevozioca, prirodnom greškom robe ili okolnostima koje prevozilac nije mogao izbeći i posledicama koje nije mogao sprečiti.

Prevozilac neće biti oslobođen odgovornosti usled defektnog stanja vozila upotrebljenog za prevoz ili zbog pogrešne radnje ili nehata lica od koga je eventualno unajmio vozilo ili zastupnika ili službenika ovog lica.

U našem Zakonu o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju je takođe predviđen princip objektivne odgovornosti. Prema ovoj odredbi

⁶ U njemu su regulisani imovinsko pravni odnosi u vezi sa unutrašnjim drumskim prevozom, dok je pitanje organizacije i bezbednosti saobraćaja regulisano drugim propisima. Naš zakon je uključio mnoga rešenja iz Konvencije CMR, čime je rešen problem mogućeg dualiteta normi posle ratifikovanja međunarodne konvencije.

prevozioc odgovara za gubitak ili oštećenje stvari, kao i za štetu nastalu zbog zakašnjenja u prevozu i predaji stvari primaocu, osim ako dokaže da je šteta nastala zbog radnji ili propusta korisnika prevoza, svojstava stvari ili stranih uzroka koji se nisu mogli predvideti, izbeći ili otkloniti.

Bez obzira na izvesne terminološke razlike u Konvenciji CMR i našem Zakonu, u oba propisa je predviđen princip objektivne odgovornosti prevozioca. Takođe, da bi se ublažio ovaj princip koji je strožiji u odnosu na princip subjektivne odgovornosti, predviđene su dve vrste osnova za oslobođenje prevozioca od odgovornosti. Jednu grupu čine tzv. „opšti osnovi” slični onim u železničkom pravu, a drugu čine „posebni”, privilegovani osnovi za oslobođenje od odgovornosti.

U „opšte osnove” koji se naziva još i nepriviligovanim osnovima za oslobođenje prevozioca od odgovornosti, spadaju: 1) postupci odn. Radnje i propusti korisnika prevoza, odnosno imaoca prava, 2) svojstva stvari koja se nazivaju još i sopstvenim manama robe i 3) viša sila.

Da bi drumski prevozioc mogao da se pozove na jedan od razloga za oslobođenje od odgovornosti on mora da dokaže da je šteta stvarno nastala zbog jednog od tih razloga.

Osnovna razlika između „opštih” nepriviligovanih i „posebnih” privilegovanih osnova za oslobođenje od odgovornosti je u teretu dokazivanja. Dok je kod opštih osnova drumski prevozioc dužan da dokaže da je šteta nastala zbog jednog od tih razloga, dakle, stvarno uzročnu vezu, dotle je kod posebnih osnova prevozioc u boljem položaju, jer je dovoljno samo da dokaže mogućnost postojanja uzročne veze, pa da se pretpostavi da je šteta odatle proizašla. Korisnik može tu pretpostavku pobijati tako što će dokazati stvarni razlog za nastanak štete ili dokazati da šteta nije nastala zbog posebne opasnosti na koju se prevozioc poziva.

Ovi posebni osnovi su uglavnom konkretizacija ili specifične varijante opštih osnova i predstavljaju najtipičnije razloga za nastanak štete. Činjenica je da je kroz institut posebnih opasnosti znatno olakšan položaj prevozioca u sistemu objektivne odgovornosti.

U Konvenciji CMR je predviđeno da se prevozioc oslobađa odgovornosti u slučaju kad su štete nastale usled rizika zbog jedne ili više sledećih okolnosti: 1) upotrebe otvorenih nepokrivenih vozila, 2) nedostatka ili slabog stanja ambalaže za robu koja je po svojoj prirodi podložna rasturu ili oštećenju, ili ako uopšte nije upakovana ili nije uredno upakovana, 3) manipulacije, utovara, skladištenja ili istovara robe od strane pošiljaoca, primaoca ili lica koja obavljaju određene radnje u ime pošiljaoca robe ili primaoca robe, 4) prirode robe koja je po svojim svojstvima naročito izložena potpunom ili delimičnom gubitku ili oštećenju, naročito zbog lo-

ma, rđanja, truljenja, sušenja, curenja, normalnog rastura ili delovanja gamadi, 5) nepostpurnosti ili nedovoljnosti oznaka ili brojeva na koletu, 6) usled prevoza životinja.

POMORSKI PREVOZ

U odnosu na druge vrste prevoza, pomorski prevoz je specifičan, jer postoji više međunarodnih konvencija koje imaju različite potpisnike što, uz činjenicu da se sadržinski dosta razlikuju, ne doprinosi pravnoj sigurnosti učesnika u pomorskom prevozu, što je inače cilj unifikacije.

1. Prva je Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine, tzv. Haška pravila, koju je naša zemlja ratifikovala.

Ova konvencija je doživela veliki uspeh, jer su je ratifikovale sve glavne pomorske zemlje, i bez obzira na njene kasnije izmene i donošenje nove međunarodne konvencije, ova konvencija predstavlja i danas važeće univerzalno pomorsko pravo. Opšta je ocena da je ova konvencija rezultat sporazuma velikih pomorskih zemalja, pa je logična posledica toga činjenica da je favorizovan položaj brodarka, koji su, po pravilu, iz razvijenih zemalja.

Osnovna karakteristika konvencije je da je predviđena subjektivna odgovornost brodarka za štete koje nastanu u prevozu robe, a ovaj princip odgovornosti je zadržan u kasnijim izmenama pa i u najnovijoj konvenciji. Kao posledica monopolskog položaja koji su brodarki imali, uneti su brojni razlozi za oslobođenje brodarka od odgovornosti i na taj način su oni stavljeni u neopravdano bolji položaj u odnosu na korisnike prevoza. Kako u međunarodnim odnosima brodarka i naručilac posla nisu neke apstraktne ugovorne strane, nego iza njih stoje određene kategorije država, razvijene ili nerazvijene, dakle različite ekonomske snage, utvrđivanje pravne prirode odgovornosti je jedno od ključnih pitanja.

2. Haška pravila iz 1924. godine su izmenjene tzv. Visbijskim pravilima 1968. godine (Protokol o izmeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1968.). Naša zemlja nije ratifikovala ovaj Protokol zbog visokih limita odgovornosti, ali su neka rešenja ugrađena u domaće pomorsko zakonodavstvo.

Ovaj Protokol nije bitnije izmenio strukturu Haških pravila. Suština izmena je u povećanju iznosa limita odgovornosti i uvođenju nove obračunske jedinice Poincare franka koji je zamenio raniju obračunsku jedinicu, zlatnu funtu sterlinga, u Haškim pravilima. Poincare franak je bio stabilniji osnov za preračunavanje prihvatio ga je veći broj država.

3. Konvencija UN o prevozu robe morem iz 1978. godine, tzv. Hamburška pravila. Ovo je za sada poslednja konvencija koja je stupila na snagu 1992. godine a ratifikovale su je države koje nemaju značajnu trgovačku mornaricu.

Radi se o potpuno novoj konvenciji, tzv. Hamburškim pravilima, koja su doneta 1978. godine u okviru UNCITRAL-a i to kao rezultat napore nerazvijenih zemalja i zemalja u razvoju da promene neravnopravne odnose broдача i korisnika prevoza iz ranijih konvencija uspostavljanjem neke ravnoteže interesa među njima, odnosno cilj je bio da se poboljša položaj zemalja u razvoju koje se u ugovoru o pomorskom prevozu po pravilu pojavljuju u ulozi naručioca posla.

Činjenica je da u odnosu na Haška pravila, Hamburška pravila predviđaju rešenja kojima se poboljšava položaj zemalja u razvoju, dakle, pomerena se težište interesa sa broдача ka naručiocu posla, ali još nije postignuta ravnoteža interesa ugovornih strana, o čemu svedoči da ih je prihvatio relativno mali broj država.

Osnovni problem u pravnom regulisanju pomorskog prevoza stvari je u tome što postoje dve konvencije, i to Haška konvencija iz 1924. i Hamburška konvencija iz 1978. godine, koje u mnogim slučajevima predviđaju različita rešenja. U osnovi ne dolazi do promene osnovnog principa odgovornosti, jer je u obe predviđen princip subjektivne odgovornosti prevozioca, ali je u Hamburškoj konvenciji pooštrena odgovornost broдача ukidanjem nekih povlastica koje su brođari imali kroz razne razloge za oslobođenje od odgovornosti Haškoj konvenciji. Na taj način je malo pomereno težište interesa sa broдача na krcatelja, mada se ne može govoriti o nekoj ravnoteži interesa.

U pogledu pravne prirode odgovornosti u obe konvencije je predviđen princip pretpostavljene subjektivne odgovornosti broдача, odnosno brođar odgovara za svaki gubitak, oštećenje robe i zakašnjenje, osim ako dokaže da je preduzeo sve mere koje su se razumno mogle očekivati radi izbegavanja štetnih događaja i njegovih posledica. To znači da je po obe konvencije, ukoliko nastane šteta i postoji uzročna veza između štete i radnje broдача, pretpostavka da je brođar kriv za nastalu štetu, a na njemu je teret dokaza da nije kriv.

Za razliku od Haške konvencije, u kojoj je predviđena dužnost broдача da osposobi brod za plovidbu samo pre i na početku putovanja i ukoliko je to uradio, oslobađao se odgovornosti za štete na robu usled stanja brođa, u Hamburškim pravilima je pooštrena odgovornost broдача u tom smislu što je obavezan da i on i njegovi ljudi preduzmu sve mere tokom celog putovanja kako bi brod bio sposoban za plovidbu.

Sledeće pooštavanje odgovornosti se vidi iz rešenja o trajanju odgovornosti, po kome je brodar prema Hamburškim pravilima odgovoran za vreme od prijema robe do njene predaje, za razliku od rešenja u Haškoj konvenciji o odgovornosti koja traje od ukrcaja do iskrcaja robe. Pojam prijema odnosno predaje robe je širi od pojma ukrcaja odnosno iskrcaja, tako da je produženo vreme za koje brodar odgovara.

Što se tiče razloga za oslobođenje od odgovornosti u pomorskom pravu postoji institut izuzetih slučajeva koji su taksativno nabrojani, ali je broj ovih razloga na koje se može pozvati brodar različit u konvencijama. Dok je u Haškoj konvenciji predviđen veći broj razloga za oslobođenje broдача od odgovornosti (npr. Viša sila, skrivene mane broда, radnje ili propusti krcatelja, mane robe, požar, nautička greška itd.), u Hamburškoj konvenciji je njihov broj smanjen, kako bi se malo pooštrila odgovornost broдача. Za ove izuzete razloge od oslobođenja je bitno da brodar mora da dokaže da je šteta stvarno nastala zbog jednog od tih razloga na koje se poziva, a na drugoj odgovornoj strani je protivdokaz da taj razlog nije uzrok štete.

4. Protokol na Haško-Visbijska pravila iz 1979. godine, tzv. SDR Protokol, je donet radi izmene postojeće obračunske jedinice Poincare franaka novom obračunskom jedinicom nazvanom Specijalno pravo vučenja (Special drawing rights). Iako su i Hamburška pravila predvidela SPV kao obračunsku jedinicu, bilo je već prilikom donošenja jasno da Hamburška pravila neće brzo stupiti na snagu, pa je donet Protokol kojim se samo uvodi SPV kao obračunska jedinica. Vrednost Specijalnog prava vučenja zasnovana je na korpi od 16 valuta, koja se meri svakodnevno na svetskom trgovačkom tržištu, a o vrednosti Specijalnog prava vučenja izveštava se svakodnevno, osim ponedeljka, u finansijskoj štampi.

Nacrt Konvencije o prevozu stvari (u celosti ili delimično) (morem) iz 2006.

Pošto je rezultat rada na unifikaciji pravila o prevozu stvari morem postojanje više međunarodnih konvencija i više različitih pravila o odgovornosti broдача a faktičko stanje je takvo da neke države pristupaju novim međunarodnim aktima a istovremeno ne otkazuju ranije, a neke države nisu ratifikovale ni jednu konvenciju pa primenjuju nacionalno zakonodavstvo, posledica je da je međunarodni pomorski prevoz regulisan različitim pravnim pravilima, što nije dobro rešenje jer stvara konfuziju i pravnu nesigurnost.

Imajući u vidu ovakvo stanje stručnjaci UNCITRALa su zatražili od Međunarodnog pomorskog odbora CMI da prikupi informacije o postojećoj regulativi i analizira konkretne probleme u pravnom regulisanju prevoza stvari morem.

Započeo je rad na izradi međunarodnog dokumenta kojim bi se modernizovao međunarodni prevoz i ujednačila pravila poslovanja.

Tako je 2005. izrađena poslednja verzija novog dokumenata nazvana Nacrt Konvencije o prevozu stvari (u celosti ili delimično) (morem)-Draft convention on the carriage of goods (wholly or partly) (by sea) (u nastavku rada Nacrt Konvencije). Na zasedanju u Beču 2006 Nacrt je dopunjen i izmenjen pravilima o ograničenu odgovornosti, a rad se nastavlja na budućem tekstu Konvencije.⁷ Pošto je centralno pitanje svake konvencije vezano za pravila o odgovornosti ukazujemo na ova rešenja iz Nacrta.

U pogledu vrsta šteta za koje prevozioc odgovara predviđeno je opšte prihvaćeno pravilo da su to štete zbog gubitka i oštećenja stvari kao i zbog zakašnjenja u predaji stvari. Prema Nacrtu prevozioc se oslobađa odgovornosti ako dokaze da se uzrok ili jedan od uzroka gubitka ili oštećenja ili zakašnjenja ne može pripisati njegovoj krivici ili krivici bilo koje osobe navedene u članu 19. Ovaj član je nešto drugačije stilizovan od odgovarajućih odredbi Haških i Hamburških pravila, pa se opravdano postavlja pitanje da li se radi samo o jezičkim ili su u pitanju i suštinske razlike.

Upoređujući rešenja člana 4. stav 2. Haških pravila i člana 5. Hamburških pravila sa odredom člana 19 nacrta, može se zaključiti a to je stav u pravnoj teoriji.⁸

Upotreba pojma krivica (fault) nije dodatno definisana, odnosno nije predviđeno koji stepen krivice se zahteva za odgovornost prevozioca (namera, gruba nepažnja, laka nepažnja i sl), pa je praksi ostavljeno da tumači njegov obim. Za utvrđivanje postojanja odgovornosti i nije vazna vrsta krivice, nego samo njeno postojanje, ali je stepen krivice važan pri utvrđivanju visine odgovornosti, a naročito kod prava na ograničenje odgovornosti.

⁷ Draft convention on the carriage of goods (wholly or partly) (by sea), United Nations Commission on the International Trade Law, A/CN.9/WG.III/WP.56, p.1-74; Ziel G. Multimodal aspects, *Il Diritto Marittimo* 106 (2004) 3, p. 907-916.

⁸ Skorupan Wolff, *Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu konvencije o prijevozu stvari (u celosti ili delimicno) (morem)*, *Pomorsko plovidbeno pravo*, god 46 (2007), 161) da je zadržan isti osnov pretpostavljene subjektivne odgovornosti prevozioca u sve tri konvencije. Sustina norme je da će prevozioc biti odgovoran osim ako dokaže da ni njegova *krivica* ni krivica lica koja izvršavaju njegovu funkciju, a to su podugovaraci, zastupnici i radnici, nije prizrokovala štetu.

Pošto pojam krivice nije definisan značajan je stav CMI da se radi o skrivljenom ponašanju ili propuštenom ponašanju (dakle skrivljeno činjene i nečinjenje).

Što se tiče tereta dokazivanja da se radi o pretpostavljenoj subjektivnoj odgovornosti vidi se iz formulacije prema kojoj tužilac dokazuje da je šteta nastala za vreme razdoblja prevoznikove odgovornosti. Kad tužilac to dokaze, na prevoziocu je teret dokaza da nije kriv odnosno da šteta nije nastala njegovom krivicom. Praktično, da bi se prevoznik i oslobodio od odgovornosti mora dokazati, s jedne strane da je preduzeo sve mere da bi izbegao štetni događaj ili da pokaže uzrok nastanka štete a koji je izvan onog za sta bi on odgovarao.

Zadržan je princip pretpostavljene subjektivne odgovornost u Nacrtu i to kombinacijom odredbi Haško- Visbijskih i Hamburških pravila.

U pogledu trajanja odgovornosti predviđen je period od prijema do isporuke robe, s tim što je definisano sta se smatra prijemom i isporukom i kako postupati ukoliko ne postoji saglasnost ugovornih strana o tom pitanju. Ovako definisan period trajanja prevoznikove odgovornosti znači primenu pravila konvencije na prevoze od vrata do vrata, a to je šire polje primene nego u Haškoj konvenciji koja predviđa odgovornost od ukrcaja do iskrcaja ili po Hamburškim pravilima koja predviđaju odgovornost od luke do luke.

Novina u Nacrtu je i u pogledu uvođenja odgovornosti prevozioca za povredu obaveze pravovremenog pružanja informacija krcatelju koje su prema prevoziočevom znanju razumno važne za krcatelja. Pored standardnih šteta zbog gubitka oštećenja robe i šteta zbog zakašnjenja uvodi se i ova odgovornost prevozioca za povredu obaveze informisanja krcatelja.

U našoj zemlji se primenjuje Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, 1998. čiji naziv upućuje da se radi o propisu u kome su regulisane i pomorska i plovidba unutrašnjim vodenim putevima, koji je više puta menjan. Opšte je obeležje našeg zakona da su u njega uključena mnoga dobra rešenja iz Haške konvencije, ali i Hamburških pravila, koja naša zemlja nije ratifikovala.⁹

UNUTRAŠNJA PLOVIDBA

Na međunarodnom planu je poslednjih desetak godina dosta učinjeno u unifikaciji prava unutrašnje plovidbe

⁹ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Sl List SRJ 12/98,44/99,73/2000,Sl glasnik RS 10/2005, 1/2006 .

Za regulisanje ugovornih odnosa u poslu prevoza robe unutrašnjim vodenim putevima najznačajnija je takozvana Budimpeštanska konvencija odnosno Konvencija o ugovoru o prevozu robe u unutrašnjoj plovidbi CMNI iz 2000. koja je stupila na snagu 2005.¹⁰

Ova Konvencija se primenjuje na svaki prevoz kojim se prevoznik obavezuje da preveze robu unutrašnjim plovnim putevima uz naplatu prevoznine. Međutim, posebnim članom je predviđena mogućnost da država izjavi da će ovu Konvenciju primenjivati i na besplatne prevoze.¹¹

Konvencija se primenjuje na svaki ugovor o prevozu prema kome se luka ukrcaja ili mesto preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mesto preuzimanja robe nalaze u dve različite države, od kojih je bar jedna ratifikovala Konvenciju. Ako ugovor predviđa izbor između više luka iskrcaja ili mesta isporuke, odlučujuća je luka iskrcaja ili mesto isporuke u kome je roba stvarno isporučena.

Interesantna je odredba¹² koja daje mogućnost državama ugovornicama da izjave da će ovu Konvenciju primenjivati i na nacionalni prevoz, što znači da ista pravila primenjuju i na međunarodni kao i na nacionalni ugovor o prevozu robe u unutrašnjoj plovidbi, što doprinosi pravnoj sigurnosti učesnika posla.

U našem pravu se još uvek primenjuje Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1998 koji sadrži u velikom broju slučajeva zajednička rešenja za pomorsku i unutrašnju plovidbu¹³

Brodar unutrašnje plovidbe odgovara na osnovu ugovora o prevozu stvari za štete koje nastanu na stvarima koje se prevoze a ispolje se kao gubitak, manjak ili oštećenje, kao i za štete zbog zakašnjenja.

U Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi iz 1998. godine su sadržana opšta pravila o odgovornosti broдача koja su zajednička za pomorski prevoz i prevoz unutrašnjim vodenim putevima, izuzev ako za prevoz unutrašnjim vodenim putevima nisu predviđena posebna pravila. U Konvenciji CMNI iz 2000. godine sadržana su pravila kojima se detaljno reguliše odgovornost broдача u unutrašnjoj plovidbi.

Pitanje pravne prirode odgovornosti u našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi kao i u Konvenciji CMNI je regulisano predviđanjem principa pretpostavljene subjektivne odgovornosti broдача. U Konvenciji CMNI (čl. 16) se kaže da prevozioc odgovara za štetu na robi,

¹⁰ECE/TRANS/CMNI/CONF/3.

¹¹Čl. 31 b CMNI

¹²Čl. 31 t a CMNI

¹³U Hrvatskoj je donet 1998 Zakon o plovidbi unutrašnjim vodama menjan 2003, ali ni on ne regliše sveobuhvatno ugovorne odnose.

oštećenje ili gubitak od trenutka preuzimanja robe do njene predaje ili za štetu nastalu kao posledicu prekoračenja roka isporuke (zakašnjenje), osim ako dokaze da bi šteta nastupila kao posledica okolnosti koje pažljiv prevoznik nije mogao da otkloni, odnosno izbegne. Slična formulacije je predviđena i u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (čl. 592) prema kojoj brodar ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zadocnjenje u predaji tereta, ako dokaze da oštećenje, gubitak ili zadocnjenje potiču iz uzroka koji nisu mogli da se spreče niti otklone pažnjom urednog brodara.

Da se radi o subjektivnoj odgovornosti brodara jasno proizilazi iz kvalifikacije događaja koji oslobađa brodara od odgovornosti elementima neotklonjivosti i neizbežnosti, koji ukazuju da se radi o „slučaju“. Npostojanje elementa „uticaj spolja“ govori o tome da se ne radi o višoj sili nego samo o slučaju, pa je reč o subjektivnoj odgovornosti. Razgraničenje pojmova više sile i slučaja koji prave razliku između objektivne i subjektivne odgovornosti je važno, jer se u sistemu objektivne odgovornosti ne odgovara se za visu silu a odgovara za slučaj, a u subjektivnoj odgovornosti ne odgovara za slučaj. Ovo razgraničenje nije uvek jednostavno ni u pravnoj teoriji a naročitu u praksi.

Pojam vise sile je veoma složen i tumači se na različite. U francuskom pravu nema razlike između jednostavnog slučaja (cas fortuit) i više sile (force majeure) i ta dva događa proizvode iste pravne posledice, tj. dovode do oslobađanja od odgovornosti.

Za razliku od Francuske u Nemačkoj pravnoj teoriji, prevladava shvatanje, inače prihvaćeno i u našem Zakonu o obligacionim odnosima, da je potrebno praviti jasnu razliku između vise sile i slučaja, pri čemu je za visu silu bitno da se radi o događaju koji potiče spolja, van stvari, izvan kruga obavljanja delatnosti i taj elemenat spoljašnosti je pored elementa nepredvidljivosti događaja koji se nije moga izbeći ili sprečiti, ono što čini visu silu.

U pravnoj teoriji je bilo mnogo manje spora o drugim elementima (nepredvidljivost, izvanrednost, neotklonjivost događaja), nego se spor vodio uglavnom oko elementa spoljašnost događaj, Ovaj elemenat spoljašnost jasno određuje događaj kao visu silu i ukazuje da se radi o objektivnoj odgovornosti.

Spoljašnost događaja se posmatra prvenstveno u odnosu na samu opasnu stvar, njene osobine, upotrebu i vršenje te opasne delatnosti, ali događaj mora biti spoljašan i u odnosu na ličnost koja vrsi tu delatnost. Spoljašnost se izražava u nedostatku uzročne veze između štetne radnje i sredine u kojoj je nastala. Događaj mora biti spoljašan u odnosu na odgovorno lice i stvar kojom se on služi odnosno kojom obavlja delatnost.

Za razliku od vise sile, slučaj je osnov za oslobođenje od odgovornosti u subjektivnoj odgovornosti i za ovaj događaj se ne trazi elemenat spoljašnosti. Neki autori prave nijansiranu razliku između običnog slučaja kao svakog neskrivljenog događaja i unutrašnjeg slučaja t. kvalifikovanog slučaja elementima nepredvidljivosti i neotklonjivosti uz primenu dužne pažnje.

U svakom slučaju u sistemu subjektivne odgovornosti slučaj je granica odgovornosti tj. za slučaj se ne odgovara.

Na osnovu ovoga jasno je da je u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi kao i u Konvenciji CMNI predviđen princip pretpostavljene subjektivne odgovornosti broдача unutrašnje plovidbe, koji znači da kada je šteta nastala i postoji uzročna veza između štete i radnje broдача, pretpostavlja se da je broдар kriv, a na njemu je teret dokaza da dokaze neodgovornost. Kod merila dužne pažnje uzima se u obzir objektivni kriterijum srednje sposobnog broдача.

U unutrašnjoj plovidbi su predviđeni razlozi za oslobođenje broдача od odgovornosti i to kroz institut posebnih opasnosti. Taksativno su nabrojani tipični rizici koji mogu da prouzrokuju štetu.¹⁴ U unutrašnjoj plovidbi broдар je odgovoran za nautičke i komercijalne radnje svog osoblja, tako da on odgovara za radnje i propuštanje zapovednika broда, drugih članova posade broда i ostalih lica koja rade za broдача u okviru vršenja njihovih dužnosti i za ove radnje i propuštanja odgovara kao i za svoje radnje i propuštanja.¹⁵ Međutim u čl. 25 st. 2 a CMNI je u pogledu odgovornosti prevozioca za nautičku grešku članova posade dopušteno ugovaranje odredbe kojom bi se prevozilac oslobodio od odgovornosti za štetu nastalu nautičkom delatnošću posade, ali uz uslov da je prevozilac ispunio sve obaveze u pogledu ulaganja dužne pažnje pri izboru posade kao i da šteta nije preduzeta s namerom da se ona prouzrokuje ili bezobzirno i sa znanjem da ce takva šteta verovatno nastati.

Ova klauzula nije jedini način da se broдар oslobodi od odgovornosti za nautičku grešku svoje posade. U čl. 32 CMNI je data mogućnost tzv regionalnog oslobođenja od odgovornosti za nautičku grešku putem izjave dve države potpisnice CMNI. Tako je data mogućnost državi ugovornici da izjavi kako u slučaju prevoza robe između luke ukrcaja ili mesta preuzimanja robe i luke iskrcaja ili mesta isporuke, od kojih se ili obe nalaze na njenoj teritoriji ili se jedno nalazi na njenoj teritoriji a drugo na teritoriji države koja je dala istu takvu izjavu, prevozilac neće biti odgovoran za nautičku gršku svoje posade, pod uslovom da je uložio dužnu pa-

¹⁴Čl. 596 ZPUP i čl. 18. CMNI.

¹⁵ Čl. 593 st. 1 ZPUP i čl. 17 CMNI.

žnju pri izboru posade ili da šteta nije učinjen s namerom ili bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta verovatno nastati.

Praktična posledica ovih mogućnosti isključenja odgovornosti brodarka za nautičke greške posade znači da načelna konvencijska odgovornost brodarka za štetu prouzrokovanu nautičkom greškom u praksi lako može biti pretvorena u njegovu neodgovornost.

Dakle brodar unutrašnje plovidbe se po našem pravu ne oslobađa od odgovornosti za nautičku delatnost, suprotno rešenju u pomorskoj plovidbi.

U pogledu odgovornosti za štete zbog zakašnjenja predviđena su ista pravila u ZPUP (član 591 i 592) i Konvenciji CMNI. (Član 16.) Utvrđen je isti princip odgovornosti tj. pretpostavljena subjektivna odgovornost za štete zbog zakašnjenja kao i za transportne štete. Činjenica postojanja zakašnjenja definisana je na sličan način i to kao prekoračenje ugovorenog roka predaje teret ili kad taj rok nije ugovoren predaja u primerenom roku. Gornja granica odgovornosti brodarka je visina vozarine koja se odnosi na teret predat sa zakašnjenjem. Zakašnjenjem mogu da nastanu štete na stvari (npr zbog zakašnjenja se roba pokvari) i indirektna šteta tj. ona koja koja je nastala samom činjenicom zakašnjenja (npr vezane za promene tržišne cene robe, povećanje troškova uskladištenja, izgubljena dobit) a ne neposredna šteta koja je nastala na stvari kao gubitak, manjak ili oštećenje robe. Dilemu mogu stvoriti formulacije Konvencije CMNI i ZPUP u kojima nije precizno definisani sta se smatrana štetama zbog zakašnjenja (kao što je to npr učinjeno u železničkom saobraćaju). Pitanje je da li se pod štetama zbog zakašnjenja podrazumevaju i indirektna šteta i transportne štete tj. oštećenje, što znači da oštećenje nastalo zakašnjenjem treba nadoknaditi po pravilima naknade štete za zakašnjenje ili se pod štetom zbog zakašnjenja podrazumeva samo indirektna šteta. Dobro je rešenje u železničkom saobraćaju gde je precizirano da zbog zakašnjenja mogu da nastanu štete uključujući i oštećenje, čime je otklonjena sumnja u značenje pojma zakašnjenje.

VAZDUŠNI PREVOZ

Varšavskom konvencijom iz 1929. (Konvencija za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni vazdušni prevoz) i Haškim protokolom iz 1955 (koji je prva revizija Varšavske konvencije a puni naziv je Protokol o izmeni Konvencije za izjednačavanja nekih pravila koja se odnose na međunarodni vazdušni prevoz) je predviđen princip pretpostavljene subjektivne odgovornosti vazdušnog prevozioca. Obe konvenci-

je je nasa zemlja ratifikovala. Prevozilac nije odgovoran ako dokaže da su on i njemu potčinjena lica preduzeli sve potrebne mere da bi izbegli štetu ili dokažu da im je bilo nemoguće da ih preduzmu. Dakle, nepostojanje bilo kakve krivice na strani prevozioca je osnov za oslobođenje od odgovornosti.

Haškim protokolom nije promenjen princip pretpostavljene subjektivne odgovornosti prevozioca, ali je njegova odgovornost pooštrena ukidanjem izvesnih razloga za oslobođenje prevozioca od odgovornosti koji su postojali u Varšavskoj konvenciji. Naškim protokolom je ukinut kao razlog za oslobođenje od odgovornosti za štete nastale usled navigacije, pilotiranja i vođenja aviona, koja je u Varšavskoj konvenciji bila osnov za neodgovornost vazdušnog prevozioca. Što se tiče limita odgovornosti za štete na robi oni ostaju isti u obe konvencije.

Za razliku od ove dve prethodne konvencije Montrealski protokol broj 4 iz 1975. (stupio na snagu 1998. dakle 23 godine posle donošenja i predstavlja i je treću reviziju Varšavske konvencije) predviđa objektivnu odgovornost vazdušnog prevozioca za štete na robi. To znači da je utvrđivanje krivice prevozioca nepotrebno, jer on odgovara uvek kada se ispune dva uslova, i to da je šteta nastala i da postoji uzročna veza između štete i radnje prevozioca.

Kao razlozi za oslobađanje od odgovornosti su predviđeni:

1. priroda ili svojevrstne mane robe,
2. nepropisno pakovanje robe od strane lica koje nije ni prevoznik niti neko od njegovih službenika,
3. rat ili oružani sukob,
4. neki postupak organa vlasti izvršen u vezi sa uvozom, izvozom ili tranzitom robe.

U našem Zakonu o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju iz je predviđen princip pretpostavljene subjektivne odgovornosti vazdušnog prevozioca.

U Varšavskoj konvenciji i Haškom protokolu je predviđen princip pretpostavljene subjektivne odgovornosti za sve štete, a to su oštećenje, manjak, gubitak robe, kao i štete zbog zakašnjenja. Međutim, u Montrealskom protokolu broj 4. je predviđen različit princip odgovornosti kada se radi o štetama na robi koje se ispoljavaju kao oštećenje, manjak ili gubitak, kada je predviđena objektivna odgovornost prevozioca, i za štete zbog zakašnjenja kada je ustanovljen princip pretpostavljene subjektivne odgovornosti prevozioca.

Značajna novina je izvršena donošenjem nove Konvencije o izjednačenju određenih pravila u međunarodnom vazdušnom prevozu 1999. (u daljem tekstu Montrealska konvencija 1999) koja je stupila na snagu

2003. Njenim stupanjem na snagu zamenjuje se sistem Varšavske konvencije iz 1929 sa brojnim protokolima.¹⁶

Razlozi za brzo stupanje na snagu je postojanje međunarodnih instrumenata, kao što su Sporazum udruženja vazdušnih prevoznika IATA iz Kula Lumpura 1995. i Uredba EU o odgovornosti vazdušnog prevozioca u slučaju nezgoda iz 1997. a njihova rešenja su uključena u tekst Montrealske konvencije. Takođe su za vazdušni prevoz stvari preuzeta rešenja i u Montrealskog sporazuma broj 4. iz 1975.

Sistem Varšavske konvencije sa brojnim protokolima nije ispunio cilj unifikacije vazduhoplovnog prava, pre svega zato što je iznos ograničene odgovornosti prevozioca za smrt ili telesno oštećenje putnika bio takav da nije odgovarao standardu života u pojedinim zemljama. Takođe sistem pretpostavljene subjektivne odgovornosti dovodio do dugih parnica koje su vodne pred sudovima mnogih zemalja. Montrealska konvencija 1999. uvodi objektivnu odgovornost i za prevoz stvari i prevoz putnika. Pretpostavljena subjektivna odgovornost je zadržana samo kod odgovornosti za štete od zakašnjenja kod prevoza putnik, prtljaga i tereta. Granice odgovornosti za štete na stvarima su snižene u odnosu prethodna rešenja iz Varšavske konvencija dok su granice odgovornosti u prevozu putnika u Montrealskoj konvenciji 1999 ukinute. Uveden je dvostepeni sistem odgovornosti prema kome do granice od 100.000 specijalnih prava vučenja odgovara prevozilac po principu objektivne odgovornosti, a iznos te svote do neograničene odgovornosti prevozilac plaća po principu pretpostavljene subjektivne odgovornosti.

ZAKLJUČAK

Celokupni sistem odgovornosti u saobraćajnom pravu se zasniva na dva principa. To su princip subjektivne i objektivne odgovornosti.

Unifikacija pravila o odgovornosti prevozioca je uspešno izvršena u brojnim međunarodnim konvencijama za svaku vrstu prevoza. Međutim, u okviru UNCITRAL a je pokusano da se kroz Nacrt konvencije o prevozu stvari (u celosti ili delimično) (morem) unifikacija proširi tako da vazi ne samo za pomorski prevoz nego i za sve vrste prevoza. O multimodalnom aspektu Nacrta ima puno neujednačenih stavova. Centralno pitanje

¹⁶Videti više Radionov-Novačić, Aktualnosti u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu 39, 2002 str 413 430, članke M., Will the Montreal Convention be able to replace the Warshav system and what the change be, Transportrecht 11-12 2003 436-443; Carić, Đurđev, Divljak, Međunarodno poslovno pravo, Novi Sad 2007 str. 420.

je da li buduću Konvenciju treba primenjivati jedino na pomorski prevoz ili i na delove prevoza koji prethode ili slede iz prevoza morem. Jedan broj autora zastupa jedinstveni režim odgovornosti koji se primenjuje na sve vrste prevoza, pa takav karakter daju i Nacrtu Međutim ima i suprotnih mišljenja, tako da je multimodalni karakter Nacrta je ocenjen kao naj-složenije pitanje.

Nezahvalno je procenjivati kada će biti završen posao na ovom dokumentu a pogotovo kad će doći do njene primene ali bez obzira na to Nacrt je važan korak u pokušaju jedinstvenog regulisanja prevoznikove odgovornosti.

*Dušanka Đurđev, Ph. D., Full Professor
Novi Sad, School of Law*

Legal nature of transport liability

Abstract

Unification of carriers liability rules has been made successfully in numerous international conventions for each mode of transport. However, within UNCITRAL attempt was made in 2005, through Draft convention on the carriage of goods (wholly or partly) by sea, to extend unification to all modes of transport. Despite result of that actability, this is an attempt to achieve unified regime of carriers liability, with different opinions relating to it.