

Др Небојша Јовановић,
ванредни професор Правног факултета,
Универзитета у Београду

UDK 347.7

Одговорност предузетника мешовитог превоза робе¹⁾

Резиме

Писац се у чланку бави одговорношћу предузетника мешовитог превоза робе, објашњавајући појам мешовитог превоза и његовог предузетника, теешкоће његовог правног уређивања, различите прилике одговорности предузетника, као и системе, основ, искључење, прајање и висину његове одговорности. Поред тога, разрађује се одговорност предузетника за закашњење и за његове помоћнике (пошпревозиоце), као и право на регрес и на уговорно ублажење законског режима одговорности. Писац се залаже да наша држава ратификује Конвенцију УН о међународном мултимодалном превозу робе из 1980. године, указујући на проблеме које би ратификација створила и на начине њиховог решавања. Чланак се заснива како на домаћем, тако и на уредном праву (САД, Британија, Немачка, Француска, Холандија, Венецуела), као и што разматра низ случајева из судске праксе.

Кључне речи: мешовити превоз; предузетник; одговорност.

1. Краћи део овог чланка објављен је као реферат у зборнику саветовања „Право и демократска култура“ у 2003. г. на Копаонику под насловом „Системи одговорности предузетника мешовитог превоза робе“ (Правни живот, Београд, бр. 11/2003, с. 465/480).

УВОД – Процес уједначавања јединица терета у превозу, чији је најочигледнији вид контејнеризација, снажно је подстакло развој мешовитог превоза средином XX века. Појава типизирања јединица за груписање терета у превозу (контејнери, палете, ро–ро возила и барже) путем њихове општеприхваћене стандардизације, битно је појефтинила и убрзала превоз, као и што му је смањила ризике.²⁾ Она је омогућила да се превоз организује од врата (прага, складишта) продавца до врата купца, без претовара или уз знатно једноставнији претовар терета са једног на друго превозно средство (нпр. камион – брод – железница - камион), и то између удаљених места, где не постоје природни и технички услови да се превоз обави једном врстом превозног средства (нпр. између континената).³⁾ Тако је *економска* потреба убрзања и појефтинјења превоза, као привредне делатности, и повећања његове сигурности, подстакла *технички* процес његове контејнеризације и стандардизације. То је довело до омасовљења мешовитог превоза и његовог издвајања као нове врсте превоза, уз постојеће гране морског, речног, железничког, друмског и ваздушног превоза. За *правнике* је, међутим, настала тешкоћа правног уређивања мешовитог превоза, јер се на њега нису могла да примене правила ниједне гране саобраћаја, а да подједнако буду заштићени интереси превозилаца и корисника њихових услуга. Тај проблем ни до данас није решен, нарочито у питању одговорности учествујућих превозилаца за штету која настане у случају губитка или оштећења терета или закашњења у превозу од врата до врата (енг. „*door-to-door transport*“).⁴⁾

МЕШОВИТИ ПРЕВОЗ – Мешовити превоз је врста превоза у коме се роба превози од полазишта до одредишта употребом најмање две врсте превозних средстава, одн. бар кроз две саобраћајне гране, али на основу једног уговора и једне превозне исправе (тзв. мешовита превозна исправа), при чему је само једно лице (тзв. предузетник) обавезно и одговорно за уредно извршење целог превоза према кориснику (наручиоцу или примаоцу).⁵⁾ Теоријски гледано, мешовити превоз може да обавља и само један превозилац.⁶⁾ У пракси, међутим, најчешће се

2. Назив „ро-ро“ возила потиче од енглеског техничког израза „*roll-on/roll-off vehicle*“ (уези/извези возило). Њиме се означава копнено теретно возило (тзв. шлепер и цистерна), које се само, својим погоном, укрцава и искрцава на специјалне бродове (нпр. трајекте и сл.), без употребе копнених или бродских дизалица или других справа за руковање теретом, као и без одвајања терета од возила током превоза. Барже су још економичније средство груписања терета у комбинацији речно-морског превоза. Стандардизоване барже, напуњене контејнерима, упловљавају вучом речних бродова у велике морске бродове (тзв. морске пчеле), ради превоза преко мора. Након тога из њих испловљавају, да би их речни бродови одвукли реком дубоко у унутрашњост копна, где контејнере преузима железница или камион ради превоза до крајњег одредишта. В. De Wit Ralph, *Multimodal Transport*, Lloyd’s of London Press Ltd., 1995., с. 8 – 10.
3. Good Roy, *Commercial Law*, Penguin Books, London, 1995., с. 1080; Павић Драго, *Пријевоз контејнерима*, Загреб, 1983., с. 13 – 34.
4. Од енгл. израза „*Door to door transport*“. В. Kiantou – Pampouki Alik, *The General Report on Multimodal Transport*, XV International Congress of Comparative Law, Bruxelles, 2000., с. 5.

обавља уз учешће више превозилаца, јер су ретки превозиоци који се баве превозом у више саобраћајних грана (нпр. авио компанија или железница, која има и друмска возила за допрему и отпрему). Тада се правно уређивање односа између учесника мешовитог превоза усложњава, јер се јавља питање одговорног лица између више превозилаца, као и питање регреса када један од њих обештети корисника.

Има мишљења да је превоз мешовит у правом смислу само кад се између учествујућих саобраћајних грана врши *прейовар* робе са једне на другу врсту превозног средства (нпр. са камиона на брод, па на железнички вагон), макар да постоји само један превозилац. У супротном, постоји само множина (прост збир) превоза у различитим гранама од полазишта до одредишта, без јединствене радње мешовитог превоза. Отуда ни превоз натовареног возила (нпр. камиона) другим превозним средством (нпр. бродом) на једном делу пута није мешовит у ужем смислу, већ посебна врста превоза, на који не могу да се примене правила о мешовитом превозу.⁷⁾ Други, међутим, оспоравају да је претовар терета битан састојак постојања чинидбе мешовитог превоза.⁸⁾ По њима је превоз терета кроз више различитих грана саобраћаја мешовит, и кад се обавио без претовара (нпр. превоз натовареног камиона бродом, или превоз хOVERKRAFTOM копно - море - река – копно). Чини се да је са правног становишта исправније друго становиште. Особеност мешовитог превоза је чињеница да се јединствена чинидба превоза обавља кроз више саобраћајних грана, пролазећи кроз различите саобраћајноправне режиме. Битно је да је уговором предвиђена предузетникова *јединствена* чинидба превоза робе

5. У писаним правним изворима се најчешће захтева да се мешовит превоз обавља путем бар два различита „начина“ превоза. Вид. Конвенција УН о међународном мултимодалном превозу робе из 1980. г. (даље у фуснотама: КМПП), чл. 1.1; Једнообразна правила за исправу комбинованог превоза робе Међународне трговинске коморе у Паризу из 1975. г. (даље у фуснотама: ЈП МТК 75), чл. 1(а); Правила Међународне конференције Уједињених нација за трговину и развој (скр. енг. UNCTAD) и Међународне трговинске коморе (скр. енг. ICC) за исправу мултимодалног превоза из 1991. г. (даље у фуснотама: Правила МТК/УНКТИР 91), чл. 2.1.
Могућ је и мешовити превоз *пyтника*, нарочито уз употребу ваздухоплова (нпр. полазиште - аутобус – авион – аутобус до хотела у одредишту). Начелно гледано, правна питања су иста као у превозу робе, али се овде не разматрају, због мањег економског значаја мешовитог превоза путника.
6. Kozuka Souichirou, „Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading“, XV International Congress of Comparative Law, Bruxelles, 2000., с. 149.
7. Тада се примењује право оне гране саобраћаја којој припада возило (нпр. друмски превоз), осим ако се докаже да је штета на терету, а могуће и на самом возилу, изазвана узроком својственим другој грани саобраћаја (нпр. морском водом), када су меродавна правила те друге гране. В. Kiantou-Pamruoki A., *op. cit.*, с. 8 и 10.
8. Delebeque Phillipe, „Le transport multimodal“, Multimodal Transport, XV International Congress of Comparative Law, Bruxelles, 2000., с. 100, 109; Слично, Pereyfitte, „Le regime juridique des transports combinés de marchandises“, *Le droit maritime Français*, 1973., р. 643, према Kiantou-Pamruoki, *op. cit.*, с. 8; Домановић Дубравка, магистарски рад „Одговорност у комбинованом превозу роба“, Правни факултет у Београду, 1991., с. 7.

до одредишног места, без обзира што превоз технички мора да се обави кроз више саобраћајних грана. За корисника превоза није битно како предузетник технички изводи превоз, те му није ни битно да ли употребљава једно или више различитих превозних средстава. Њему је битно само да предузетник терет неоштећен превезе до одредишта. Због тога је тешко да се брани став да је претовар терета битан састојак појма мешовитог превоза, иако је то технички најчешће нужан његов састојак. Свакако да друкчије може да се уговори (нпр. да предузетник не одговара за штету на роби насталу током претовара, због ризичности те радње), те да претовар постане битан састојак како уговора о мешовитом превозу, тако и самог мешовитог превоза, као радње испуњења уговора.

Постоје и сложенија схватања мешовитог превоза од изложеног, али су она обично у прописима одређена ради остваривања економско-политичких, управно-правних и пореских циљева. Рецимо, у Европској унији се мешовитим превозом сматра само „превоз између држава чланица, путем камиона, приколице, полуприколице или контејнера од бар 20 стопа, под условом да је друмска фаза почетна или завршна, а да остатак пута (железница, унутрашњи водени путеви или море) буде дужи од 100 km у правој ваздушној линији“. Такође се захтева да фаза друмског превоза буде или између места утовара одн. истовара и најближе погодне железничке утоварне одн. истоварне станице, или у оквиру подручја од најдаље 150 km ваздушне линије од укрцајне одн. искрцајне морске (речне) луке.⁹⁾ На превозе такве врсте све државе чланице су дужне да на прописани начин укину или смање све пореске дажбине и друге управноправне сметње (нпр. друмарине, забране, ограничења превоза и сл.).

НАЗИВ - Израз „мешовити“ превоз се ретко употребљава у упоредном праву. Осим код нас, у употреби је још у француском праву (*le transport mixte*). У упоредном и међународном саобраћајном праву највише се употребљава израз „комбиновани превоз“,¹⁰⁾ док се у последње време све више пробија израз „мултимодални превоз“.¹¹⁾ У англосаксонском праву, а посебно у САД, уобичајен је израз „интермодални превоз“.¹²⁾

9. Упутство ЕУ 92/106, ОЈ 1992 I 368/38, чл. 1(1). Више: Rosa Graves, *EC Transport Law*, London, 2000., с. 123 – 124.

10. Нпр. Једнообразна правила за исправу *комбиновано* превоза Међународне трговинске коморе у Паризу из 1975. г.; Упутство ЕУ бр. 92/106. У Јапану је уобичајен израз „*fukugou unsoi*“, што значи комбиновани превоз. В. Kozuka S., *op. cit.*, с. 149.

11. Конвенција УН о међународном *мултимодалном* превозу робе из 1980.

12. Вурдеља Мирослав, „Позетник мултимодалног пријеза као возар *sui generis*“, Право у господарству, Загреб, Свезак 2/97, стр. 278; Wood Stephen, „Multimodal Transportation: An American Perspective on Carrier Liability and Bill of Lading“, *Multimodal Transport*, XV International Congress of Comparative Law, Bruxelles, 2000., с. 235; Schaffer Richard, Earle Beverly, August Filiberto, McCarty William, Brown Erica, *International Business Law*, West Educational Publishing Company, Cincinnati, Ohio, 1999., с. 199.

ТЕШКОЋЕ – Мешовити превоз у праву ствара низ тешкоћа, посебно у питању одговорности за штету, од којих су неке узроковане техником одвијања ове врсте превоза, а друге су чисто правне. Техником узроковане тешкоће су углавном двојаке. Прва је честа немогућност утврђивања тачног места настанка штете у превозу. Мешовити превоз се углавном обавља путем затворених и запечаћених контејнера, који смеју да се отворе тек у одредишту. Услед тога се у одредишту, кад се прегледом робе утврди штета, најчешће не може да утврди у којој фази превоза је дошло до штете, те ни који је превозилац штетник и, тиме, одговорно лице. Други технички проблем постоји у вези са штетама које поступно настају кроз више фаза превоза (нпр. код кварљиве, расуте или течне робе). Кад се то деси, правнике још више „боли глава“, јер је често готово немогуће да се утврди удео у штети сваког учествујућег превозиоца. Посебан проблем је утврђивање превозиоцевих удела у закашњењу, нарочито кад га је више превозилаца изазвало, али су неки од њих успели и да га смање (нпр. и железница и брод су каснили, али је друмски превозилац успео да надокнади део изгубљеног времена).

Чисто правни проблеми су петоструки, а настају због несавршености саобраћајног права и неуједначености његових грана.

Први је различитост правног уређивања односа у појединим саобраћаним гранама, а нарочито у питању одговорности превозиоца. Основ одговорности (субјективна или објективна), могућности њеног искључења (законског и уговорног), граница и случајеви неограничене одговорности битно су различито уређени у појединим гранама саобраћаја, кроз које се одвија мешовити превоз. Ако се ради још о међународном превозу, онда је „правно клупко“ још замршеније, јер нема важеће међународне конвенције о мешовитом превозу, већ само шпедитерских исправа и шароликих националних права, која могу да буду меродавна по колизионим нормама, зависно од околности случаја.¹³⁾

Друга правна тешкоћа постоји кад се мешовит превоз обавља уз учешће више превозилаца, што је најчешће. Тада се јавља питање да ли су сви превозиоци одговорни (солидарно или подељено) општењеном кориснику, или само неки од њих. Ако нису сви, ко је одговорно лице? Да ли је то превозилац који је штету изазвао, или превозилац који је уговорио са наручиоцем мешовит превоз у своје име (тзв. предузетник), или обоје? Ако се узме да је одговоран предузетник, а он је шпедитер без својих возила, те не припада ниједној саобраћајној грани, није јасно да ли је меродавно опште одштетно право или саобраћајно право. Ако се прихвати да је меродавно саобраћано право, која је грана меродавна за одштету, кад он не припада ниједној?

Трећа тешкоћа настаје кад предузетник уговором искључи своју одговорност (нарочито уметањем клаузула у превозну исправу) за штету на роби, која настане при претовару. Пошто се штета најчешће дешава током претовара, таквим клау-

13. Грабовац Иво (ред. Царић Славко), Трајковић Миодраг, Пожар Данило, Јанковец Ивица, Филиповић Велимир, Шулејић Предраг, Станковић Предраг, Саобраћајно право, Београд, 1979., с. 476.

зулама се ризик у мешовитом превозу битно преваљује на корисника, који, будући да не прати робу, тешко може да докаже који је претоваривач штету изазвао.

Четврта правна тешкоћа се тиче различитих превозних исправа које се издају и прихватају у различитим саобраћајним гранама, кроз које пролази роба у мешовитом превозу. Неке од њих су хартије од вредности (нпр. теретница), док друге нису (нпр. непреносиви товарни лист, шпедитерска потврда). Исправе издате у једној грани од једног превозиоца (нпр. првог, који је уговорио мешовити превоз) важе само у грани у којој су признате, док се у другим тешко прихватају, нарочито због различите границе превозиочеве одговорности. Тако, корисници тешко прихватају теретницу, као исправу за цео мешовити превоз, ако се делом обавља и копном, јер је основ одговорности копнених превозилаца строжи, а граница одговорности виша него у морском саобраћају.

Најзад, пета правна тешкоћа се јавља у расподели ризика у мешовитом превозу између учествујућих превозилаца. Она се јавља кад један од превозилаца, по било ком правном основу, буде принуђен да обештети корисника. Ако није једини одговоран за штету, има право регреса према једном или више других одговорних превозилаца. Али, остварење исплатиоцевог права регреса бива посебно отежано, кад је узрок штете непознат, или кад је познат, али не могу да се утврде удели у штети сваког од одговорних превозилаца.¹⁴⁾

ПРАВНИ ИЗВОРИ – Ради заштите корисника и омасовљења мешовитог превоза, настао је низ правних извора, који настоје да га уреде, како би решили наведене тешкоће. Ретко који од тих извора подједнако задовољава интересе и превозилаца и корисника. Могу да се поделе на домаће и међународне.

Домаћи извори се примењују само на домаће мешовите превозе и евентуално на конвенцијама нерегулисане међународне превозе, ако колизионе норме упуте на домаће право. У нашем праву одредбе о мешовитом превозу садрже грански саобраћајни закони, као и Закон о облигационим односима из 1978. г. (даље: Закон о облигацијама).¹⁵⁾ Грански закони су: 1) Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају из 1995. г. (даље: Закон о друмским уговорима),¹⁶⁾ 2) Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају из 1995. г. (даље: Закон о железничким уговорима),¹⁷⁾ 3) Закон о поморској и унутрашњој пловидби из 1998. г. (даље: Закон о пловидби)¹⁸⁾ и 4) Закон о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају из 1998. г. (даље: Закон о ваздушном превозу).¹⁹⁾ Од страних националних права издвајају се Холандски грађански законик

14. Царић Славко (Јанковец Ивица, Шулејић Предраг, Трајковић Миодраг), Саобраћајно право, Нови Сад, 1998., с. 384, 385; Good R., *op. cit.*, с. 1081, 1083.

15. Сл. лист СФРЈ, 29/78, 39/85, 45/89, 57/89, Сл. л. СРЈ 31/93, чл. 671, 675, 677, 678. (даље у фуснотама: ЗОО).

16. Сл. лист СРЈ, 31/95 (даље у фуснотама: ЗДРУМ).

17. Сл. лист СРЈ, 31/95 (даље у фуснотама: ЗЖЕЛ).

18. Сл. лист СРЈ, 12/98 (даље у фуснотама: ЗПЛОВ).

19. Сл. лист СРЈ, 12/98 (даље у фуснотама: ЗВАЗД).

(са изменама из 1991. г., чл. 40 - 52), Немачки трговачки законик (са изменама из 1998. г., пар. 407. и даље) и Венецуеланска одлука о мултимодалном превозу из 1996. године.²⁰⁾ Они садрже посебна правила о мешовитом превозу, чијом применом се ефикасније решавају тешкоће, које изазива својим учесницима.

Међународни извори се примењују на међународне комбиноване превозе. То су углавном конвенције, али има и незваничних писаних извора, као што су исправе комбинованог превоза, сачињене од међународних струковних удружења превозилаца или шпедитера, па и комора. Све важеће конвенције су гранске и само узгредно регулишу мешовити превоз, ако је грана саобраћаја, која им је предмет регулисања, део конкретног мешовитог превоза. То су: 1) Конвенција УН о превозу робе морем из Хамбурга 1978. г. (даље: Хамбуршка конвенција), 2) Конвенција о изједначењу неких правила у међународном ваздушном превозу из Варшаве 1929. г. (даље: Варшавска конвенција),²¹⁾ 3) Конвенција о међународним железничким превозима, Додатак Б – Једнообразна правила о уговору о међународном превозу робе железницама из Берна 1980. г. (даље: Бернска конвенција),²²⁾ и 4) Конвенција о уговору о међународном друмском превозу робе из Женеви 1956. г. (даље: Женевска конвенција).²³⁾ Једино Конвенција УН о међународном мултимодалном превозу робе из Женеви 1980. године системски уређује мешовит превоз, али она још није ступила на снагу због недовољног броја ратификација.²⁴⁾ Бродарске земље тврде да су јој правила сувише наклоњена корисницима превоза.

Правну празнину, која постоји због непостојања важећег званичног међународног правног извора за мешовити превоз, попуњавају незванични извори пословног света. Најзначајни су правила о исправама мешовитог превоза, чија примена мора да се уговори у сваком поједином случају превоза, и то најчешће уно-

20. Van Beelen Anneliet, „Multimodal Transport“, XV Interantional Conference of Comparative Law, Bruxelles, 2000., с. 159 – 168; Pasche Marian, „Multimodal Transport Carrier Liability“, XV International Conference ..., с. 118 – 124; Bentata Bernardo, „Multimodal Transport Carrier Liability“, XV International Conference ..., с. 269. Француска, као и ми, нема посебан извор посвећен само мешовитом превозу, али успешно решава проблем одговорности, сваљујући је на комисионара у транспорту (тј. шпедитера), као предузетника, по правилима Трговинског законика из 1807. г. (чл. 96). Уједињено Краљевство нема законских правила о мешовитом превозу, већ се он уређује уговарањем Правила МТК/УНКТИР 91 или Стандардних правила Британског удружења међународних шпедитера (British Interantional Freith Association, скр. BIFA) у сваком поједином случају (Indira Carr, The Current State of Multimodal Transport Law in the UK, XV International Conference ..., с. 207). САД, такође, немају посебих прописа о мешовитом превозу, већ, исто као код нас, свака грана превоза има свој правни режим (Wood S., *op. cit.*, с. 237 – 242, 249).
21. Наша земља ју је ратификовала . В. Службене новине Краљевине Југославије, 124/1931.
22. Сл. лист СФРЈ, додатак „Међународни уговори“ 8/84; даље у фуснотама: СИМ.
23. Службени лист ФНРЈ, додатак „Међународни уговори“ 11/1958 (даље у фуснотама: СМР).
24. Према Конвенцији (даље у фуснотама: КМПП) потребно је 30 ратификација (чл. 36, ст. 1), а до 1999. г. их је било само седам (Kiantou-Ramprok A., *op. cit.*, с. 18). Наша земља је није ратификовала.

шењем одговарајуће клаузуле у исправу, коју издаје предузетник. Нека од њих су: 1) Једнообразна правила за исправу комбинованог превоза Међународне трговинске коморе у Паризу (скр. МТК) из 1975. г. (даље: Правила МТК 75), 2) истоимена правила МТК сачињена у сарадњи са UNCTAD-ом из 1991. г. (даље: Правила МТК/УНКТИР 91); 3) FIATA теретница за комбиновани превоз (скр. FBL), коју је израдио у виду обрасца, са одштампаним правилима, Међународни савез удружења шпедитера (фр. *Federation Internationale des Association de Transitaires et Assimiles*, скр. FIATA),²⁵⁾ 4) BIMCO теретница, коју је израдила Балтичка међународна поморска конференција (скр. COMBICONBILL), 5) Преносива исправа комбинованог превоза (скр. COMBIDOC), коју је израдила поменута Балтичка конференција у сарадњи са Међународним удружењем бродовласника и 6) низ тзв. контејнерских теретница (нпр. „NETWORK“ теретница, „SWITCHBACK“ теретница, „TSM“ теретница и др.).²⁶⁾

МОГУЋИ ПРИСТУПИ – Када мешовити превоз обавља више превозилаца, што је најчешће, за оштећеног корисника је од посебног значаја кога од њих, по правилима објективног права, може да сматра одговорним за штету коју претрпи током његовог одвијања. По *оппортуним* правним правилима могућа су три приступа у утврђивању одговорног лица (пасивне легитимације). Ови приступи по општим правилима би посебно били примењиви у случају кад штета не би настала губитком (потпуним или делимичним) или оштећењем терета, као ни услед закашњења у његовом превозу, јер извори *саобраћајног* права не уређују одговорност за такву штету.

Први је приступ *подељене* одговорности превозилаца. По њему, сваки превозилац, који учествује у обављању мешовитог превоза, треба да одговара кориснику самостално и независно од осталих превозилаца, само за штету коју сам изазове, а не и за штету коју изазове други учествујући превозилац. Ако је место штете непознато, онда би требало да сви превозиоци одговарају кориснику, али опет подељено, и то сразмерно својим уделитема у возарини. Најзад, сваки превозилац би одговарао само по правилима своје гране саобраћаја, изузев кад она не садржи посебна правила, кад би требало да се примене општа правила одштетног права. Овај приступ се заснива на схватању мешовитог превоза као простог скупа више гранских превоза, уместо као јединствене чинидбе испуњења уговора о мешовитом превозу. Приступ подељене одговорности је једино примењив, кад је превоз у свакој грани уговарао сам наручилац, или кад је он уговорном превозиоцу (предузетнику) одредио остале превозиоце. Тада је наручилац сам поделио, иначе јединствену чинидбу мешовитог превоза, те не може да очекује од учествујућих превозилаца, као дужника, да му недељиво (солидарно) одговарају за њено испуњење.²⁷⁾ Ако је, међутим, наручилац организовање мешовитог превоза и избор гран-

25. Удружење наших шпедитера је постало члан FIATA 1959. г. В. Царић С. и др., *op. cit.*, с. 382 – 396.

26. Васиљевић Мирко, Пословно право, Београд, 2001., с. 926; Павић Д., *op. cit.*, с. 199 – 202.

ских превозилаца уговором препустио предузетнику (било да је превозилац или шпедитер), као другој уговорној страни, онда је чинидба мешовитог превоза јединствена, те је приступ подељене одговорности превозилаца тешко прихватљив.²⁸⁾ То би значило да предузетник, као један уговорник, не одговара за цело испуњење чинидбе коју дугује наручиоцу, као другом уговорнику, док би наручилац одговарао за цело испуњење својих уговорних обавеза. Тиме би се завела битна неравноправност између уговорника, што би вређало начело једнакости узajамних чинидби у двостранообавезним уговорима.

Други приступ је приступ *солидарне* одговорности превозилаца. По њему сви превозиоци у мешовитом превозу треба солидарно и неограничено да одговарају кориснику за штету, без обзира у којој грани саобраћаја је наступила. Исплатилац има право регреса од стварног штетника, а ако је он непознат, онда од осталих превозилаца сразмерно величини њихових удела у возарини, ако нису друкчије уговорили расподелу одговорности између себе. Овај приступ у обављању мешовитог превоза види јединствену чинидбу свих учествујућих превозилаца, као дужника. Мешовит превоз је посебна врста (грана) превоза, поред постојећих класичних грана превоза.²⁹⁾ Како за њу нема посебних одредби саобраћајног права, важе општа правила одштетног права. Та правила код нас претпостављају да више дужника дељиве обавезе у уговору у привреди, какав је уговор о мешовитом превозу, одговара солидарно за њено испуњење. Такође, право наше земље појачано штити оштећеника, кад му више лица заједно нанесе штету (као што су превозиоци у мешовитом превозу), и кад не постоје услови за уговорну одговорност, тако што их проглашава солидарним дужницима, а нарочито кад су им удели у штети неодредиви. Најзад, наше право предвиђа да је превозилац поопштено одговоран за штету услед губитка, оштећења робе или закашњења, јер предвиђа његову *објективну* одговорност. Од ње може да се ослободи само ако докаже да је штета настала услед више силе, радње корисника превоза или својстава саме робе.³⁰⁾ Овај приступ је нашао примену у неким врстама превоза, истина до прописане границе, као што је железнички и друмски *узасјојни* превоз.³¹⁾ Главна мана приступа солидарне одговорности је право сваког учествујућег превозиоца, да се брани од одштеног захтева позивањем на правила своје гране саобраћаја, ради избегавања (тзв. ослобађајући разлози) или ограничавања своје одговорности. Како основи и границе одговорности у појединим гранама превоза нису уједначени (блажи су у воденом превозу, а строжи у копненом и ваздушном), онда је могуће да превозилац у саобраћајној грани, где је одговорност строжа и виша, буде принуђен да плати одштету, али да не буде у могућности да се регресира уопште или у једном делу

27. ЗОО, чл. 412. и 678.

28. Грабовац И. и др., Саобраћајно право, 1979., с. 475.

29. Царић и др., *op. cit.*, 1979., с. 382; Вурдеља М., *op. cit.*, с. 280.

30. ЗОО, чл. 216, 677, 671, 675.

31. ЗЖЕЛ, чл. 69; ЗДРУМ, чл. 102; СМР, чл. 34; СИМ, чл. 55.

од стварног штетника из друге гране, јер се овај ослобођа од одговорности или је више ограничава по блажим правилима своје гране.

Трећи приступ је приступ *усредсређивања* (концентрисања) одговорности на предузетника, као носиоца чинидбе мешовитог превоза. Овај приступ издваја једног превозиоца, међу учествујућим превозиоцима, дајући му положај *предузетника* и оптерећујући га одговорношћу за извршење целокупног мешовитог превоза, који је уговорио са наручиоцем, макар да је познато да је штету изазвао други превозилац. Остали учествујући превозиоци се сматрају потпревозиоцима (подговорницима), јер нису у непосредном уговорном односу са наручиоцем или другим корисником (нпр. примаоцем, који је накнадно стекао преносиву превозну исправу). Од њих оштећени корисник има право да захтева накнаду штете непосредно само по правилима деликтне (вануговорне) одговорности, онда кад може да докаже ко је од њих стварно проузроковао штету. Предузетник који обештети корисника, има право регреса од потпревозиоца, који је штету проузроковао.³² Приступ усредсређивања одговорности полази од става да је уговор о мешовитом превозу јединствен уговор, те да за цело испуњење обавезе превоза треба да одговора предузетник, као један уговорник (дужник), према наручиоцу, као другом уговорнику (повериоцу). То захтевају и разлози правне сигурности корисника превоза, јер он треба унапред да зна ко му је одговорно лице у превозу између више могућих превозилаца и штетника. У супротном, битно би му било отежано остваривање права на одштету, што би га наводило да сам организује превоз. Због његове неукости у том питању, организовање и одвијање превоза од врата до врата било би успорено, што би штетило привреди уопште. Приступ усредсређивања има и мане. Основна мана је што није јасно по којим правилима предузетник треба да одговара за штету. Да ли би то требало да буду правила саобраћајног права (одн. неке гране која „учествује“ у конкретном мешовитом превозу), или општа правила одшетног права? Ако би требало да буде меродавно саобраћајно право, није јасно која грана би требало да буде меродавна. Још већи проблем наступа кад предузетник није превозилац (нпр. шпедитер), јер нема превозних средстава, те није јасно да ли уопште може да се позива на правила саобраћајног права, иако организује превоз. Најзад, предузетник који исплати накнаду штете, може да има проблема у регресирању, кад одговорни превозилац истакне приговор искључења своје одговорности или њеног ограничења по правилима своје гране превоза.³³ Ове мане правни извори мешовитог превоза настоје да „савладају“ успостављањем одговарајућих система одговорности предузетника. За сада се, међутим, ниједан није показао довољно прихватљивим за све учеснике, да би био опште прихваћен.

32. ЗОО, чл. 677, ст. 1; ЗВАЗД, чл. 10, ст. 2; ЗЖЕЛ, чл. 77; ЗДРУМ, чл. 105; CMR, чл. 2; СИМ, чл. 48; КМПР, чл. 1, ст. 2.

33. Арсић Зоран, Комбиновани превоз робе, Београд, 1985., с. 79.

ПРЕДУЗЕТНИК – Предузетник (организатор, носилац, оператер, енг. *multi-modal transport operator*, фр. *entrepreneur de transport multimodal*) је лице које у своје име закључује уговор са наручиоцем, обавезујући се, за одговарајућу провизију, да организује мешовит превоз робе до одредишта кроз више саобраћајних грана, али уз сопствену одговорност за уредно извршење целог превоза.³⁴⁾

Могуће је, мада ретко, да предузетник обави цео превоз сам, кроз више саобраћајних грана. То је, рецимо, случај кад железница допреми камионом пошिल्ку, чији је превоз уговорила, до утоварне станице, а потом је, по обављеном железничком превозу, још и отпреми друмом од истоуварне станице до одредишта код примаоца. И бродар може да организује сам, без помоћи подбродара, речно-морски превоз. Данас су се и ваздушне компаније специјализовале за превоз мањих, али вредних пошilhки од врата до врата, користећи поред авиона и своја друмска возила ради допреме до аеродрома и отпреме до одредишта. Ако у таквом „неправом“ мешовитом превозу корисник претрпи штету на роби или закашњењем, јасно му је ко је одговорно лице, јер је предузетник и превозилац исто лице. Али, може да му не буде јасно која је грана саобраћајног права меродавна, нарочито ако је непозната фаза превоза у којој је штета настала.

Могућ је и обрнут случај, а то је да предузетник уопште не обавља превоз, јер нема својих возила, него да његово извршење поверава другим превозиоцима (потпревозиоцима), уговорима које са сваким од њих закључује.³⁵⁾ Будући да није превозилац, оправдано је да одговара по општим правилима о одговорности за штету, осим ако је друкчије уговорио. Ако је предузетник без возила шпедитер (отпремник), одн. фиксни шпедитер, што је најчешће, онда наручиоцу одговара по правилима одговорности у шпедицији.³⁶⁾ Предузетник мора да предузме све потребне радње како би обезбедио да роба стигне у непромењеном стању у одређеном месту. То значи да је обавезан не само да закључи уговоре о превозу са превозиоцима из одговарајућих грана превоза, него и да, по потреби, запакује или препакује робу, да је ускладишти, обави царинске и друге управноправне формалности у вези са њом и др. Ако те радње лично не обави, него их повери другом лицу, одговара не само за избор тог лица, већ и за његов рад, као да га је лично обавио.³⁷⁾ Да не би кориснику одговарао по општим правилима одштетног права, шпедитер у пракси обавезно издаје одговарајућу превозну исправу, која садржи правила о његовој одговорности (основу, граници, приговорима, застарелости и др.). Тако су и настале исправе мешовитог превоза робе, као што су поменуте теретнице и друге исправе.

Најчешћи случај у пракси је да предузетник сам обави превоз робе на делу уговореног пута (нпр. друмом), а да на осталом делу пута, где није способан лично

34. Слично, КМПР, чл. 1, ст. 2. Англосаксонско право наглашава да предузетник мора да уговара посао превоза као „газда“ (*principal*), у своје име, а не као заступник, у име превозиоца или наручиоца. В. Indira Carr, *op. cit.*, с. 207.

35. Англосаксонски правници такве предузетнике називају „превозиоци без возила“ (*non vessel owning carriers*, скр. NVOС). В. Indira Carr, *op. cit.*, с. 206.

да га обави, превоз повери једном или више других превозилаца. Тада за штету кориснику одговара не само као предузетник, за организовање превоза и за рад других превозилаца, него и као превозилац на свом делу пута.

СИСТЕМИ ОДГОВОРНОСТИ – Позитивноправни извори мешовитог превоза решавају проблем неуједначености појединих грана саобраћајног права, посебно у питању одговорности превозиоца, установљавањем различитих система одговорности. Постоје четири система, од којих је сваки прихваћен у неком од правних извора. То су систем сопствене (1), мрежасте (2), јединствене (3) и мешовите (4) одговорности.

Систем сопствене одговорности – По овом систему предузетник одговара кориснику за штету у мешовитом превозу искључиво по правилима гране саобраћаја којој припада. И кад је штета настала у другој грани саобраћаја, или је место наступања штете непознато, па и кад се не зна узрок штете, предузетник одговара по правилима „своје“ гране (нпр. друмски возар по друмском праву). Предност

36. ЗОО, чл. 834. У српској судској пракси позната је парница Кроација осигурања против Југоагента из 1977. г. (Пресуда Вишег привредног суда у Београду, Пж. 4512/77). Пресуда у тој парници је натерала удружење наших шпедитера, да преиспитају своју пословну политику, након чега су са осигурачима уговорили посебне услове осигурања у организовању мешовитог превоза. Југоагент је компанија која се бавила трговачким заступањем. Он се обавезао да организује превоз 725 кутија конзерви меса од места Сесвете (Југославија) до града Лонг Бич (*Long Beach*) у Калифорнији (САД). У том циљу је најпре закључио уговор са Траншпедом, ради друмског превоза пошिल्ке до једне јадранске луке, затим са компанијом „Силенд“ (*Sealand*), која ју је превезла морем до калифорнијске луке, и најзад, са Марфју Транспортејшном (*Marphu Transportation*), који је превезао робу до одредишта у САД. Купац је у свом складишту прегледом утврдио да недостаје 16 кутија, те је приговоривши тражио одштету од Кроација осигурања, које је било осигурач терета. Кроација осигурање је одштету исплатило, али је тужило Југоагент, као предузетника мешовитог превоза, тражећи регрес. Југоагент се бранио, истичући да није уговарао превозе у своје име, већ само као заступник пошљаоца (продавца) и превозилаца, те да није пасивно легитимисан. У парници је суд утврдио да је Југоагент са наручиоцем превоза уговорио фиксну шпедицију, наплативши фиксну провизију за своју услугу. Отуда је сматрао да је био предузетник мешовитог превоза, иако није наручиоцу издао било какву превозну исправу, те га је обавезао да накнади тужиоцу накнаду из осигурања, који је овај платио америчком купцу за мањак робе. В. Радовић Зоран, *Multimodal Transport*, XV International Conference of Comparative Law, Bruxelles, 2000., с. 298.
37. Француско право, слично нашем, инсистира да је предузетник мешовитог превоза, у ствари, фиксни отпремник, одн. комисионар у транспорту. Отуда он одговара свом клијенту (наручиоцу превоза) за рад учествујућих превозилаца, као за сопствени рад. Никавом клаузулом не може своју одговорност за рад превозилаца да искључи. Међутим, мана је што такав комисионар одговара наручиоцу за штету по правилима по којим би му одговарао и превозилац, код кога је штета настала. Тако, ако је штета настала код морског бродара, комисионар може наручиоцу да истиче све приговоре ради своје одбране, које би имао право да му истакне и морски бродар по поморском праву (нпр. повлашћене разлоге ослобођења, као што је наутичка грешка или палубни превоз, као и ниску границу одговорности). В. Delebeque P., *op. cit.*, с. 102.

овог система је што наручилац избором предузетника бира и правни режим одговорности превозиоца за цео мешовити превоз. Тиме се битно доприноси учвршћивању правне сигурности корисника мешовитог превоза. Мане система сопствене одговорности су двојаке. Прво, систем је непримењив кад предузетник није превозилац (нпр. отпремник без својих возила). Тада не припада ниједној саобраћајној грани, те нема ни „сопственог“ режима одговорности. Друго, предузетник који припада саобраћајној грани са строжим режимом одговорности (нпр. копнени превозилац), може да има тешкоћа у регресирању одштете, коју је исплатио кориснику, ако стварно одговорни превозилац припада грани са блажим режимом одговорности (нпр. морски превозилац). Тада се одговорни превозилац може да позове на „заштитна“ правила своје гране, да би искључио или ограничио одговорност и тиме дужност регреса. Због ових мана систем сопствене одговорности ни у једном правном извору није прихваћен у чистом виду. Ипак, у ублаженом виду, ради заштите корисника, прихваћен је у железничком и нашем друмском (тј. копненом) саобраћајном праву.

Код нас је предвиђено да копнени превозилац, као предузетник мешовитог превоза, одговара по правилима своје гране саобраћаја (железнички одн. друмски), и кад је штета настала код превозиоца из друге гране саобраћаја, чијим услугама се користио, али под два услова: 1) да се другим превозиоцем користио *без знања пошлџаоца* и 2) да су правила железничког одн. друмског права *повољнија* за корисника превоза, него правила гране саобраћаја у којој се десила штета (нпр. строжи основ одговорности, немогућност њеног искључења, виша граница, дуже време трајања, дужи рокови приговарања или застарелости и др.).³⁸⁾ Ако ти услови нису испуњени, железница одн. друмски превозилац одговара по правилима саобраћајне гране, где је штета настала (систем мреже). Ова правила нашег железничког и друмског права важе и кад се железнички вагони одн. друмска возила натоварена робом, без истоара, на једном делу пута превозе другим превозним средствима (нпр. бродом или ваздухопловом).

Бернска конвенција (СИМ) прихвата систем сопствене одговорности железнице у међународном комбинованом превозу. По њој, железнички режим одговорности железнице важи и у другим гранама саобраћаја у мешовитом превозу, али само на линијама из списка на које се та конвенција примењује.³⁹⁾ Изузетно, систем мреже важи у саобраћају железница-море, и то само у погледу искључења одговорности железнице за штету на морском делу пута.⁴⁰⁾ У комбинованом превозу железница – море (вероватно укључујући и трајектни превоз) железница може, ако хоће, да се позове на повлашћени морски режим одговорности бродара, како би се ослободила од одговорности. Услов је да докаже да је штета настала на морском делу пута од укрцаја робе на брод до искрцаја и да је железничко-морска

38. ЗЖЕЛ, чл. 77. ст. 2; ЗДРУМ, чл. 105, ст. 2.

39. Конвенција о међународним железничким превозима (COTIF, чији је СИМ, у ствари, додатак Б), чл. 2./2. и чл. 3/ 2, 3.

40. СИМ, чл. 48.

линија, на којој је штета настала, уписана у списак линија на које се примењује Бернска конвенција.⁴¹⁾ Ако је услов испуњен, железница, као предузетник, одговара за штету на морском делу пута по основу претпостављене кривице, а не објективно, уз могућност позивања на повлашћене „морске“ ослобађајуће разлоге, које Бернска конвенција набраја (наутичка грешка, неспособност брода за пловидбу, пожар на броду, опасности мора, спасавање и палубни превоз). Тиме се железница штити од немогућности остварења свог регреса према морском превозиоцу, који је штету проузроковао, због тога што се овај позива на повлашћене поморскоправне разлоге ослобођења, које не познаје железничко право. Ако железница већ не може да искључи одговорност тим морским ослобађајућим разлозима, одговара по правилима железничког права, без права да се позива на остала правила поморског права (нпр. бродареву нижу границу одговорности).

Женевска конвенција (CMR), међутим, у међународном друмском превозу предвиђа ограниченији вид сопствене одговорности друмског возара него наше право. По њој, друмски возар одговара за уредно испуњење целог превоза и кад се натоварено друмско возило, без истовара робе, на делу пута превозило „морем, железницом, унутрашњим воденим путевима или ваздушним путем“.⁴²⁾ Услов је да наручилац није дао друкчија упутства превозиоцу и да друмски возар не може да докаже да је штета на терету или закашњење настало услед узрока који је једино могућ у другој грани саобраћаја (нпр. морска вода). Ако ти услови нису испуњени, као и у свим другим случајевима мешовитог превоза, друмски превозилац одговара по правилима гране саобраћаја где је штета настала, макар да је лично у њој обављао превоз (нпр. железница, која има камионе; тзв. систем мреже).⁴³⁾ Ова правила Женевске конвенције неки правници сматрају „ноћном мором“ за праксу, јер изазивају низ тешкоћа у тумачењу.⁴⁴⁾ Тако, није јасно да ли друмски возар, који докаже да је штета настала услед „морског“ узрока, одговара по правилима Бриселске конвенције о теретници, која уређује одговорност морског бродара. Ако се заузме став да се примењује Конвенција о теретници, онда је тешкоћа што се она примењује само кад је издата теретница, коју друмски возар не издаје. Да ли то значи да онда друмски возар мора да уговори са наручиоцем примену Конвенције о теретници у сваком поједином случају мешовитог превоза, који укључује морски превоз, да би имао право да се на њу позива? Ако то није уговорио, онда се на његову одговорност на морском делу пута примењује меродавно национално право по колиззионим нормама, што опет може да изазове низ тешкоћа у практичној примени.⁴⁵⁾ Најзад, није јасно да ли друмски превозилац, по CMR, има

41. Уписивање у списак линија на које се примењује Конвенција се врши код Централног бироа у Берну, на захтев држава уговорница (ауторова напомена).

42. CMR, чл. 2.

43. Овај режим одговорности CMR се, рецимо, примењује на превозе натоварених друмских возила железницом кроз тунел испод мореуза (канала) Ла Манш између Француске и Уједињеног Краљевства, као и на превозе трајектима.

44. Carr I., *op. cit.*, с. 225, 226.

право да се позива на правила конвенција о ограничењу одговорности бродара по величини (тонажи) брода, ако сматра да му је то исплативо (тзв. масовне пловидбене незгоде). Ако се заузме став да има право, није јасно да ли се величина фонда рачуна по величини брода, на којем је камион био утоварен, или према носивости самог камиона.

Систем мреже (енг. *network principle*, фр. *system de reseau*) – У овом систему предузетник мешовитог превоза одговара кориснику по правилима гране саобраћаја у којој је штета настала. Тиме се над мешовитим превозом успоставља „мрежа“ важећих грана саобраћајног права, са готовим решењима за скоро сва могућа спорна питања, од којих је за питање одштете меродавна она на коју указује место настанка штете. Овај систем, у ствари, само „колизионим нормом“ одређује меродавну грану саобраћајног права, као материјално право, за одштету, слично „техници“ међународног приватног права.

Предност система мреже је, прво, у томе што је предузетникова одговорност у свакој учествујућој грани уређена правним режимом, који јој је најпримеренији, унапред свима познат, детаљно разрађен правилима и протумачен богатом судском праксом. Друго, не дира се у важећа правна правила сваке саобраћајне гране, чиме се избегавају погрешна тумачења и спорови. Треће, предузетник је правно сигуран да одштету коју, као одговорно лице, плати кориснику има право да целу поврати (регресира) од превозиоца, који је штету изазвао, јер и један и други одговарају по правилима исте гране саобраћаја. Четврто, због немењања важећих гранских режима одговорности, мешовити превоз не изискује промене у постојећем систему осигурања учествујућих грана, услед чега се трошкови осигурања у превозу не увећавају. Пето, отклања се могућност сукоба између међународне

45. У британској судској пракси познат је спор „Термоинжењери против Бродотрајекта“ (*Thermoengineers v. Ferrymasters*), који је пресуђен 1981. (в. 1981 1 Lloyd’s Rep. 200). Компанија „Термоинжењери“ (даље: наручилац) је уговорила мешовити превоз грејача за размену паре са Бродотрајектом (даље: возар) од Ејсберија, у Енглеској, до Копенхагена, у Данској. Укрцај друмског возила са грејачем на трајект се обављао у Феликстоу, при чему је била издата теретница. При утеривању возила на доњу палубу трајекта, грејач је ударио у свод, због своје висине, те је оштећен. Наручилац је у насталом спору тврдио да возар одговара по правилима друмског превоза (тачније, по CMR), а не по блажим правилима морског превоза. По његовом мишљењу морски превоз још није почео, јер се Конвенција о теретници примењује од укрцаја терета до искрцаја. По наручиоцу, укрцај у часу настанка штете још није био обављен, а друмски превоз се обављао, јер се камион кретао, те је меродавно друмско право, а не морско. Поступајући судија је одбио образложење наручиоца, сматрајући да се Конвенција о теретници примењује од почетка укрцаја до завршетка искрцаја терета. Како је у часу настанка штета укрцај већ започео, не може да се тврди да је због тога меродавна друмска конвенција. Ипак, судија је заузео став да је меродавно друмско право (CMR), пошто штета није настала из разлога својствених искључиво морском превозу, као и што Конвенција о теретници допушта пооштрављање одговорности превозиоца. Обавезавши туженог да плати одштету по друмском праву, суд га је онемогућио да се у целости обештети од бродара, због ниже границе одговорности у морском превозу. В. Саг I., *op. cit.*, с. 226, 227.

конвенције (нпр. о мешовитом превозу) и националног права државе, која је још није ратификовала, која иначе постоји у систему јединства.⁴⁶⁾

Главна мана система мреже је немогућност његове примене у случају кад не може да се утврди место настанка штете (тзв. нелокализоване штете). Тада не може да се утврди ни меродавна грана саобраћајног права за одговорност предузетника. Ако терет доказивања места настанка штете пада на корисника, честа је последица неодговорност предузетника и учествујућих возилаца. Будући да не прати робу у превозу, корисник често није у могућности да докаже у којој фази мешовитог превоза је штета наступила. Ово је нарочито могуће у превозу робе у закључаним и запечаћеним контејнерима, као најчешћем начину мешовитог превоза, јер се ту штете откривају тек након завршетка превоза, по предаји примаоцу. Друго, мрежа овог система се „мрси“ и код постепено насталих штета у више учествујућих грана, јер се тада не зна који грански режим одговорности треба да се примени, ако су они различити. То је нарочито случај са течном (хемијском или лако испарљивом), расутом и кварљивом робом. Треће, немогућност утврђивања места штете често постоји и у случају штете услед закашњења, јер га обично изазива више учествујућих возилаца, при чему је тешко утврдив удео сваког од њих.⁴⁷⁾ Најзад, четврто, и кад се може да утврди место штете, систем мреже може да буде тешко примењив у међународним превозима. То је посебно случај кад је до штете дошло на преласку робе између две учествујуће гране саобраћаја (нпр. при претовару или у складишту). У том међувремену је могуће да је престала примена једне међународне конвенције (нпр. чињеницом искрцаја робе са брода), важеће за једну грану превоза, а да још није почела примена друге конвенције (нпр. следећи возилац је још није примио). Тада је могуће да предузетник буде одговоран за штету, али да своје право регреса мора да остварује по правилима меродавног националног права. Оно је, међутим, у време закључења уговора непознато и предузетнику и кориснику, што им ремети правну сигурност. Све ове мане указују да систем мреже није толико сигуран и погодан за учеснике мешовитог превоза, колико на први поглед из његових врлина изгледа.⁴⁸⁾

Упркос манама, систем мреже је чест у националним правним изворима, а у међународним је углавном заступљен у комбинацији са системом јединства, творећи на тај начин нов, мешовит, систем правног уређивања мешовитог превоза. При томе се уочавају три врсте система мреже.⁴⁹⁾ Први је тзв. „чист“ систем мрежасте одговорности предузетника. Такав систем предвиђа Хамбуршка конвенција (чл. 1/6), кад је предузетник морски бродар, и Варшавска конвенција, кад је предузетник ваздушни возилац (чл. 31), јер свака предвиђа да се њена правила примењују само на морски одн. ваздушни део превоза, у случају кад се превоз обавља и другим гранама саобраћаја.⁵⁰⁾ То значи да морски одн. ваздушни возилац, као пре-

46. Kiantou-Pampruoki A., *op. cit.*, с. 28; Арсић З., *op. cit.*, с. 82; Павић Д., *op. cit.*, с. 218.

47. Good R., *op. cit.*, с. 1086; De Wit R., *op. cit.*, с. 215 – 217.

48. Kiantou-Pampruoki A., *op. cit.*, с. 29; Арсић З., *op. cit.*, с. 83; Павић Д., *op. cit.*, с. 218.

49. Слично Арсић З., *op. cit.*, с. 82; Kiantou-Pampruoki A., *op. cit.*, с. 30.

дузетник, одговара само по правилима морског одн. ваздухопловног права и кад се штета десила код других превозилаца (нпр. железнице). Исто предвиђа и наш Закон о пловидби (чл. 702), америчко саобраћајно право и национални извори већине осталих земаља.⁵¹⁾ Друга врста система мреже постоји кад се правила одређеног гранског закона одн. конвенције примењују само кад су повољнија за корисника превоза у односу на друга могућно примењива правила. Такав систем предвиђа Закон о друмским уговорима (чл. 105) и Закон о железничким уговорима (чл. 77) наше земље. Они предвиђају да за мешовит превоз примарно важе правила гране саобраћаја у којој је дошло до штете, кад год је корисник знао да ће друмски одн. железнички превозилац, са којим је закључио уговор, употребити и превозиоца из друге грана саобраћаја. Ако корисник није знао, а правила друмског одн. железничког превоза су за њега повољнија, важиће систем сопствене одговорности копненог превозиоца (секунарни режим одговорности). Најзад, трећа врста система мреже постоји кад правни извор, који га уређује, предвиђа посебне норме о одговорности предузетника у случајевима кад је „чист“ систем мреже непримењив (нпр. кад је неутврдиво место штете, као и при преласку робе из једне у другу грану превоза), или допушта да се у тим случајевима уговоре посебна правила.⁵²⁾

Пошто је систем мреже непримењив у случају кад је неутврдива грана превоза у којој је штета настала, упоредна судска пракса је заузела различите ставове о попуњавању те празнине. Неки од тих ставова су данас преузети у законе. Први је став немачке судске праксе, по којем предузетник одговара по правилима оне учествујуће гране саобраћаја, која су најповољнија за оштећеног корисника. Мотивисан је потребом заштите корисника, који може да докаже да је штета настала током мешовитог превоза, али не и у којој фази је настала.⁵³⁾ Овај став је унет у Холандски грађански законик у његовим изменама из 1996. г. (чл. 42, 43).⁵⁴⁾ Прихвата га и наш Закон о ваздушном превозу, јер предвиђа да ваздушни превозилац, који изврши мешовит превоз *без сагласности* наручиоца, одговара по правилима закона који је за наручиоца *најповољнији*, без обзира на ком делу пута је штета настала

50. С обзиром на релативну императивност Хамбуршке и Варшавске конвенције, у смислу да је допуштена уговорна измена њихових правила на штету превозиоца, али не и на штету корисника, треба узети да је допуштено да се уговором или превозном исправом предвиди и друкчији систем (режим) одговорности предузетника између уговорника у сваком поједином превозу (нпр. систем јединства или мешовит систем). Исто важи и за наш Закон о пловидби.

51. Wood S., *op. cit.*, с. 250 – 260; Kiantou-Pamruoki A., *op. cit.*, с. 23.

52. То је нпр. случај са клаузулама FIATA теретнице за комбиновани превоз робе.

53. В. пресуду Савезног врховног суда Немачке (Bundesgerichtshof) од 24. јуна 1987., по. Pasche M., *op. cit.*, с. 115. По схватању немачког суда овај став је последица претпостављене кривице превозиоца у мешовитом превозу и терета доказивања који лежи на њему, ако жели да је искључи или да се на њега примени блажи режим одговорности. Значи, чим корисник докаже да је терет предат у исправном стању на мешовити превоз, а да је примљен у лошијем стању, претпоставља се да је предузетник (онд. превозилац) крив и да је штета настала у грани са најстрожим режимом одговорности.

54. Van Beelen A., *op. cit.*, с. 166.

(значи, и кад је место штете утврдиво, чл. 10, ст. 3). Други став је заступљен у грчкој судској пракси, где је меродавно право последње фазе мешовитог превоза. Трећи став захтева примену права најзначајнијег или, бар, најдужег дела пута. Најзад, по четвртом ставу, примењује се поморско право на цео мешовит превоз, ако је морски превоз укључен у њега. Заступљен је у америчкој, јапанској и пољској судској пракси. Овај став је мотивисан заштитом предузетника, јер поморско право најблаже уређује одговорност превозиоца, у поређењу са осталим гранама саобраћајног права. Правда се чињеницом да је мешовити превоз настао из поморског превоза, кад су бродари преузели на себе обавезу да наручиоцу организују превоз робе и на остатку пута до одредишта. Такође, најчешће су бродари предузетници мешовитог превоза, те је оправдано и да одговарају по правилима своје гране саобраћаја.⁵⁵⁾

Систем јединства (енг. *uniform liability*, фр. *systeme de responsabilite uniforme*) – Систем јединствене (једнообразне) одговорности постоји кад предузетник одговара за штету по посебним (јединственим) материјалноправним правилима, важећим само у мешовитом превозу, независно од постојећих гранских режима одговорности превозилаца, и то од часа пријема робе на превоз до њене предаје кориснику. За разлику од система мреже, који „види“ у мешовитом превозу прост скуп више гранских превоза, који се настављају један на други до одредишта, систем јединства се заснива на схватању мешовитог превоза, као јединствене радње испуњења посебног уговора, различитог од гранских уговора о превозу, са предузетником као посебним носиоцем одговорности за цео превоз. Примењује се само у односу предузетника са корисником, док у односима предузетника са потпревозиоцима важи систем мреже. То значи да сваки потпревозилац одговара предузетнику, који обештети корисника, по правилима своје гране превоза, у којој је наступила штета, осим ако су што друго уговорили.⁵⁶⁾

Бројне су врлине система јединства. Прво, примењив је у случајевима у којим систем мреже није, као што су: 1) неутврдивост места штете,⁵⁷⁾ 2) постепене штете у више грана превоза; 3) вишефазно закашњење и 4) међуфазне (тзв. претоварне) штете.⁵⁸⁾ Његова правила садржински уређују одговорност за штету (случајеве, одговорно лице, услове, основ, висину, приговор и застарелост) у мешовитом превозу, без „колизивног упућивања“ на меродавну грану саобраћајног права, како је то у систему мреже. Отуда, за његову примену није правно значајно место штете, нити њено наступање у више фаза превоза или на прелазу између њих, јер је за штету увек одговоран предузетник, по правилима јединственим за све гране учествујућих превоза. Друго, тиме се битно доприноси правној сигурности кори-

55. Kiantou-Pampruoki A., *op. cit.*, с. 24.

56. Павић Д., *op. cit.*, с. 209.

57. Процењује се да је у 80% случајева штета на роби у контејнерском превозу неутврдиво место њиховог наступања. В. Филиповић Велимир, Одговорност подузетника мјешовитог превоза, Саветовање: „Неки проблеми мјешовитог превоза“, Сплит, 1975.

58. В. мане система мреже.

сника, јер је он унапред упознат са режимом одговорности предузетника, као саговорника и дужника. Треће, правна сигурност повлачи економичност, јер корисник и осигурач терета у систему јединства могу да лакше унапред израчунају ризик, те да тачно уговоре премију осигурања, што доводи до снижавања трошкова превоза у односу на неизвесност и непредвидивост која прати систем мреже. Осим тога, штеди се на трошковима истраживања у којој фази је дошло до штете, чиме се избегавају непотребни спорови само из тог разлога. Четврто, систем јединства је примењив и кад предузетник није превозилац, што је често проблем система мреже и система сопствене одговорности. Најзад, пето, систем јединства омогућава издавање јединствене исправе за комбиновани превоз, која важи у свим његовим фазама.⁵⁹⁾

Систем јединства има и мане. Прва је предузетников ризик немогућности регреса према одговорном потпревозиоцу. Ризик настаје због неуједначености „јединственог“ режима његове одговорности и „гранског“ режима одговорности потпревозиоца, који је штету проузроковао, и то пре свега у погледу основа и висине одговорности. Предузетников „јединствен“ режим одговорности може да буде строжи (нпр. објективна одговорност, виша граница, дужи рокови приговарања и застарелости), него што је грански режим одговорности потпревозиоца (нпр. субјективна одговорност, нижа граница, краћи рокови). Отуда је могуће да предузетник буде одговоран за штету по основу система јединства и да исплати одштету кориснику, а да нема уопште право на регрес од потпревозиоца (нпр. овај докаже да није крив или се позове на неки ослобађајући разлог или на застарелост) или да нема право на потпуни регрес, због ниже границе одговорности у потпревозиочевој грани, него што је „јединствена“ граница предузетникове одговорности.⁶⁰⁾ Друга мана је могућност повећаних трошкова „уходавања“ система јединства, као новог режима одговорности, уз постојеће гранске режиме, а нарочито због потискавања владајућег система мреже. То би изазвало трошкове састављања и штампања нових превозних исправа, преиспитивања односа превозилаца, потпревозилаца, шпедитера, осигурача и корисника, као и судске трошкове због спорова насталих услед неразумевања и грешака у тумачењу новог система.⁶¹⁾

Међу заговорницима система јединства води се расправа о основу и висини предузетникове одговорности, због њихове различите уређености у појединим саобраћајним гранама.⁶²⁾ Како је у воденом и ваздушном превозу основ одговорности блажи (претпостављена кривица), него у копненом (релативна узрочност),

59. Слично Павић Д., *op. cit.*, с. 209.

60. Има мишљења да би могло да се деси и обрнуто, ако би грански режим одговорности био строжи од јединственог. То значи да би предузетник, који исплати нижу одштету кориснику, могао да се регресира у већем износу од потпревозиоца, по правилима строжег гранског режима одговорности, него што је јединствен режим одговорности у мешовитом превозу (Павић Д., *op. cit.*, с. 210). То је правно недопустиво по општим правним начелима, јер би се иначе омогућавало правно неосновано обогаћење предузетника.

61. Арсић З., *op. cit.*, с. 85; Вурдеља М., *op. cit.*, с. 286.

62. Арсић З., *op. cit.*, с. 86 – 93; Павић Д., *op. cit.*, с. 211 – 217.

као и што је у воденом превозу висина одговорности нижа него у копненом и ваздушном превозу, системом јединства се настоји да се успостави „средња мера“ прихватљива за све могуће учеснике мешовитог превоза. У погледу основа, наука се углавном залаже да предузетник одговара релативно објективно (тј. по основу узрочности, уз предвиђање ослобађајућих разлога), али пракса, оличена у конвенцијама и незваничним правним изворима (типским превозним исправама), то одбија, успостављајући му одговорност по основу претпостављене кривице, са или без повлашћених ослобађајућих разлога (тз. „изузетих опасности“).⁶³⁾ Оправдање такве праксе је да се предузетнику омогући регрес од одговорног бродара одн. ваздушног превозиоца, који одговарају по основу претпостављене кривице. Ако би одговарао објективно, не би могао да се од њих регресира, ако докажу да нису криви у конкретном случају.⁶⁴⁾ У погледу висине, наука сматра да би било правично да је граница предузетникове одговорности једнака просеку (средњем износу) граничних износа одговорности у свим гранама саобраћаја. Практика, међутим, предвиђа нижу границу од просека, вероватно да би предузетнику омогућила што потпунији регрес (иако не потпун) од бродара.

Упркос залагању науке, чист систем јединства није прихваћен ни у једном важећем правном извору за мешовит превоз, па ни у Конвенцији УН.⁶⁵⁾ Правни извори мешовитог превоза углавном прихватају систем јединства у случају кад је место штете неутврдиво, а кад је познато, важи систем мреже. Тиме се ствара нов, мешовит, систем одговорности. Чини се да је главни разлог неприхватања чистог система јединства, упркос очигледним предностима, страховање шпедитера, превозилаца и осигурача од повећања премија осигурања од одговорности и робе у превозу и тиме повећања трошкова превоза.

Једино се Немачка изменама у 1998. г. Трговачког законика из 1897. г. приближила систему јединства. Тим закоником су општим правилима на јединствен начин уређени превози у свим гранама саобраћаја (друмски, железнички, ваздушни и речни), осим морског превоза, који је уређен посебним правилима. Та општа правила уређују само један општи уговор о превозу за све гране превоза, осим морског, са истим правима, обавезама, те основом и висином одговорности превозиоца (пар. 425 – 452). Уговор и одговорност превозиоца су уређене по угледу на Женевску конвенцију у друмском превозу, што значи да превозилац одговара релативно објективно, уз могућност доказивања повлашћених ослобађајућих разлога. Изузетно, морски бродар одговара по основу претпостављене кривице и са нижом границом одговорности од осталих превозилаца (пар. 559, 660). Ако је у питању мешовит превоз, важе општа правила о уговору о превозу, макар да мешовит превоз укључује делом морски превоз. Општа правила важе и за одговорност предузетника, и кад је он морски превозилац. Ипак, предузетник или корисник може да докаже да је штета настала током одређене фазе превоза, за коју важе друкчија

63. Исто.

64. Јанковец Ивица, Привредно право, Београд, 1999., с. 503.

65. Kiantou-Pampruoki A., *op. cit.*, с. 63.

правила о одговорности, него што је то по општим правилима (нпр. у морском превозу). Ако у томе успе, примењују се посебна правила важећа за ту грану превоза. Осим тога, Трговачки законик допушта у набројаним случајевима да уговорници споразумно одступе од његових правила, па и у питању висине одговорности, али само у допуштеним границама, под условом да споразум о висини одговорности буде постигнут пре отпочињања превоза.⁶⁶⁾ Описани режим одговорности важи само за домаће превозе, а у међународним превозима само ако није противан важећим конвенцијама.⁶⁷⁾

Систем мешовите одговорности – Овај систем, како је већ речено, предвиђа да систем јединства важи кад је непозната фаза мешовитог превоза у којој је дошло до штете, а систем мреже, кад је та фаза позната.⁶⁸⁾ При томе, основни систем одговорности је систем јединства, јер се његова примена претпоставља, чим је наступио губитак, оштећење или закашњење, док се систем мреже схвата као допунски, јер се примењује само кад предузетник успе да докаже фазу превоза у којој је штета наступила, како би искључио или више ограничио своју одговорност. Систем мешовите одговорности, и поред сложености у својој примени, данас преовлађује у односу на остале системе у правним изворима мешовитог превоза. Њега прихвата Конвенција УН, Правила МТК/УНКТИР 91, као и већина исправа о мешовитом превозу, које се данас највише употребљавају, као што су ВМСО теретница (тзв. COMBICONBILL) и Преносива исправа комбинованог превоза (тзв. COMBIDOC). Како Конвенција УН још није ступила на снагу, систем мешовите одговорности се примењује само ако се *уговори* његова примена у сваком поједином случају мешовитог превоза, најчешће путем издавања поменутих типских исправа. То му је највећа слабост, поред сложености у примени. Наше право га не познаје.

Према ширини примене система мреже, разликују се три врсте система мешовите одговорности. У једној, систем мреже се примењује само ако су правила гране саобраћаја, у којој се штета десила, *повољнија за корисника*, него правила система јединства (нпр. Правила МТК/УНКТИР 91 бр. 11 - 13). У другој врсти, систем мреже се примењује кад год то захтева било која уговорна страна, ако докаже фазу у којој се десила штета у мешовитом превозу, без обзира да ли су њена правила *сирожа или блажа* по предузетника (нпр. немачко право). Најзад, у трећој, систем мреже се примењује само кад је *граница* превозиочеве одговорности у грани превоза, у којој се штета десила, *виша* него граница јединственог система, док се на сва остала питања предузетникове одговорности примењују

66. Граница одговорности у морском превозу је 2, а у осталим гранама 8,33 посебна права вучења (енг. SDR) Међународног монетарног фонда по kg бруто тежине изгубљене или оштећене робе. Највиша допуштена уговорива граница одговорности износи три пута више од наведеног прописаног износа. Највиша граница не важи, ако је превозилац штету нанео намерно или крајњом непажњом (пар. 448).

67. Paschke M., *op. cit.*, с. 119 – 123.

68. Слично Павић Д., *op. cit.*, с. 219; Вурдеља М., *op. cit.*, с. 289.

материјалноправна правила система јединства (нпр. Конвенција УН, венецуеланско право).⁶⁹⁾

ОСНОВ – Основ предузетникове одговорности зависи од система који предвиђа правни извор меродаван за мешовити превоз. Ако је предвиђен систем *сои-сџивене* одговорности, као што је то у железничком и друмском праву (осим у међународном друмском праву), предузетник одговара по правилима копнене гране којој припада. То значи да одговара релативно објективно, јер има право да се ослободи одговорности доказујући постојање разлога њеног искључења.⁷⁰⁾ Ако је предвиђен систем *мреже*, онда предузетник, који је копнени превозилац, одговара релативно објективно, док предузетник који је бродар (морски одн. речни) или ваздушни превозилац, одговара субјективно, с тим што му се кривица претпоставља.⁷¹⁾ Најзад, ако је предвиђен систем *јединсџива*, предузетник одговара углавном субјективно, јер му већина правних извора тог система претпоставља кривицу.⁷²⁾ Систем мешовите одговорности, само преузима готова решења система мреже и јединства, комбинујући их зависно од утврдивости места штете.

ИСКЉУЧЕЊЕ ОДГОВОРНОСТИ – Предузетник се ослобађа одговорности за штету зависно од система одговорности, који утврђује правни извор меродаван за мешовити превоз. Битно је, међутим, да ниједан систем не допушта предузетнику да искључи своју одговорност доказом да је штету проузроковао потпревозилац, јер за радње потпревозилаца одговара као да их је лично обавио.⁷³⁾ У систему *сои-сџивене* одговорности, који се примењује у железничком и нашем друмском праву, као и у посебном облику у међународном друмском превозу, железница одн. друмски возар искључује своју објективну одговорност, доказивањем да је штета настала услед прописаних ослобађајућих разлога. Ти разлози могу да буду општи (неповлашћени), код којих превозилац мора да докаже да је неки од њих *заистџа* узрок штете (виша сила, радња корисника превоза, својства или мане робе), и посебни (повлашћени), где је превозиоцу довољно само да докаже да је неки од њих *веровајџно* узрок штете, па да искључи одговорност (тзв. „случајеви посебних опасности“, као што је превоз: отвореним колима; уз непрописно паковање; животиња; без обавезне пратње робе и др.).⁷⁴⁾ У систему *мреже*, предузетник искључује одговорност по правилима учествујуће гране превоза, у којој је до штете дошло. Ако је до штете дошло у копненом превозу, важе општи и посебни (повлашћени) разлози искључења одговорности копнених превозилаца.⁷⁵⁾ Ако је

69. Bentata B., *op. cit.*, с. 285.

70. ЗЖЕЛ, чл. 68; ЗДРУМ, чл. 89; СИМ, чл. 36.

71. ЗПЛОВ, чл. 592; ЗВАЗД, чл. 92; Варшавска конвенција, чл. 20; Конвенција о теретници из 1924., чл. 4; Хамбуршка конвенција, чл. 5/1.

72. КМПР, чл. 16.1; Правило МТК/УНКТИР 91 бр. 5.1; FIATA теретница, клаузула 6.2. Има мишљења да ВМСО и FIATA теретнице предвиђају објективну одговорност предузетника (Вурдеља М., *op. cit.*, с. 289).

73. В. поднаслов „Одговорност за помоћнике“.

до штете дошло у фази ваздушног превоза, предузетник, без обзира да ли је шпедитер, авио или други возар, искључује субјективну одговорност, ако докаже да је предузео све потребне мере да се штета избегне (спречи) или да их није било могуће предузети.⁷⁶⁾ Тиме доказује да није крив, при чему није потребно да докаже стварни узрок штете, јер ризик за непознат узрок штете сноси корисник. На исти начин се предузетник ослобађа одговорности по правилима Хамбуршке конвенције, ако је до штете дошло у морском превозу (чл. 51).⁷⁷⁾ Али, по Конвенцији о теретници (чл. 4) и нашем Закону о пловидби (чл. 592, 595) бродар, а тиме и предузетник мешовитог превоза, искључује поморску одговорност, само ако докаже да је штета *заиста* настала услед узрока који се није могао да спречи нити отклони пажњом уредног бродара. По њима, ризик штете од непознатог узрока сноси возар, а не корисник. Ипак, возар има и „повластицу“, да докаже да је штета *вероватно* настала услед неке „изузете опасности“ својствене морском превозу, која се онда узима као стварни узрок штете, за који не одговара, осим ако оштећеник не докаже да та опасност није узрок штете. Исти режим искључења одговорности важи у речном превозу, у случају кад је у њему настала штета у оквиру мешовитог превоза.⁷⁸⁾ У систему *јединства*, предузетник искључује одговорност по посебним правилима својственим мешовитом превозу, без обзира на фазу у којој је штета настала. Већина извора предвиђа његову субјективну одговорност. По једним изворима, међутим, може да искључи одговорност доказом да је предузео „разумне мере“ у датим околностима, иако је стварни узрок штете остао непознат,⁷⁹⁾ а по другим, мора да докаже стварни узрок штете, уз могућност позивања на листу повлашћених ослобађајућих разлога, због лакшег терета њиховог доказивања (вероватност, а не увереност суда).⁸⁰⁾ Ако предузетник успе да искључи одговорност, оштећеном кориснику остаје могућност да тражи накнаду штете од потпревозиоца, који је штету изазвао, по правилима деликтне одговорности. Већина правних извора, који прихватају систем јединства, међутим, штите потпревозиоце у тим случајевима, овлашћујући их да се позивају на иста правила ослобођења од

74. ЗЖЕЛ, чл. 68, 70; ЗДРУМ, чл. 89, 90; СИМ, чл. 36; СМР, чл. 17, ст. 2, 4, и чл. 15, ст. 2, 5. Изузетно, железница, као предузетник, у међународном превозу железница-море има право да се позива на морске разлоге ослобођења. Вид. систем сопствене одговорности у оквиру подналова „Системи одговорности.“ Више: Васиљевић Мирко, Одговорност железнице у међународном и домаћем превозу робе, Београд, 1987., с. 93 – 130, 136.

75. Исто.

76. ЗВАЗД, чл. 92; Варшавска конвенција, чл. 20.

77. Разлика хамбуршког режима у морском превозу у односу на варшавски је у томе што бродар не мора да докаже да је предузео све „потребне“ мере, већ само мере које су, у датим околностима, „разумно“ могле да се захтевају од уредног бродара, без обзира што узрок штете остаје непознат.

78. Повлашћени разлози искључења одговорности речног превозиоца робе слични су истим разлозима копнених грана превоза. В. ЗПЛОВ, чл. 596, Конвенција о уговору о превозу робе унутрашњим водама, Будимпешта, 2000., (даље у фуснотама: СМНИ), чл. 16, 18 (није још на снази).

79. КМПР, чл. 16.

деликтне одговорности, на која може да се позива предузетник. Исто важи и за ограничење одговорности.⁸¹⁾ Најзад, систем *мешовитије* одговорности, само комбинује систем јединства и систем мреже, зависно од утврдивости места штете. Отуда, оно што је написано о искључењу одговорности у оквиру тих система, важи и за систем мешовите одговорности.

ТРАЈАЊЕ ОДГОВОРНОСТИ – Посебан режим одговорности предузетника мешовитог превоза робе за њен губитак (потпуни или делимични) или оштећење и за штету услед закашњења важи само док се сматра да је има у државини. Већина правних извора, који уређују мешовити превоз, предвиђају да предузетникова одговорност по њиховим правилима траје од часа кад је преузео робу на превоз до часа док је није предао овлашћеном примаоцу.⁸²⁾ При томе, није потребно да он лично прими робу од наручиоца, нити да је лично преда примаоцу, већ то може и преко других лица (заступника, помоћника). Једино Конвенција о теретници изричито предвиђа да се примењује само од почетка укрцаја робе на брод до завршетка искрцаја (чл. 1/е). Ово њено правило о трајању одговорности може да буде значајно за предузетника, само ако се на одређени међународни мешовити превоз, који укључује морску фазу, примењује систем мреже. Оштећени корисник сноси терет доказивања да је штета настала за време трајања мешовитог превоза (од часа пријема до предаје робе). Ако у томе успе, претпоставља се да је предузетник одговоран за штету (објективно или субјективно, зависно од меродавног правног извора). Тада је на њему терет доказивања чињеница које му искључују одговорност.

ВИСИНА ОДГОВОРНОСТИ - Висина одговорности, као и остала материјалноправна питања одговорности предузетника, зависи од примењивог система према меродавном правном извору за мешовити превоз. Сви системи у начелу ограничавају висину одговорности предузетника, а само изузетно допуштају потпуну одговорност.

У систему *сојцијевне* одговорности, предвиђеним изворима копненог саобраћајног права, железница одговара за губитак и оштећење робе у ма којој фази мешовитог превоза до износа од 17 посебних права вучења (енг. *Special Drawing Rig-*

80. Правило МТК/УНКТИР 91 бр. 5.1. и 5.4. и нова FIATA теретница, клаузула 6. и 6.6., предвиђају као повлашћене разлоге наутичку грешку посаде и пожар на броду, док Нацрт токијске конвенције о комбинованом превозу робе из 1971. г., Правила МТК из 1975. год., стандардна (стара) FIATA теретница, ВМСО теретница, COMBICONBIL и COMIDOC предвиђају читаву листу повлашћених ослобађајућих разлога, по угледу на Конвенцију о теретници. В. Павић Д., *op. cit.*, с. 219; Good R., *op. cit.*, с. 1086; Kiantou-Pamruoki A., *op. cit.*, с. 47, 49.

81. Правило МТК/УНКТИР 91 бр. 12; КМПП, чл. 20; FIATA теретница, клаузула 10.

82. Правило МТК/УНКТИР 91 бр. 4.1; КМПП, чл. 14; FIATA теретница, клаузула 6.1; СИМ, чл. 36; СМР, чл. 17; Хамбуршка конвенција, чл. 4; СМНИ, чл. 16; ЗВАЗД, чл. 92, ст. 1, чл. 2, ст. 1. т. 14; ЗПЛОВ, чл. 589; ЗЖЕЛ, чл. 67, ЗДРУМ, чл. 89.

ht, скр. SDR; даље: ППВ) по kg бруто масе изгубљене или оштећене робе, а за штету услед закашњења до троструког износа превознине.⁸³⁾ У домаћем превозу, железница одговара до износа од 18 евра (у динарима по важећем курсу) по kg изгубљене или оштећене робе, а за штету услед закашњења до троструке превознине за закаснили део пошилике.⁸⁴⁾ Друмски возар, као предузетник међународног мешовитог превоза, одговара до износа од 8,33 ППВ по kg изгубљене или оштећене робе, а за штету услед закашњења до износа превознине. У домаћем превозу, друмски возар одговара до износа од 9 евра (у динарима по важећем курсу) по kg изгубљене или оштећене робе, а за закашњење до износа укупних трошкова превоза (укључујући и превознину), ако корисник докаже да је штету претрпео, а ако не докаже, онда плаћа кориснику 1/10 превознине за сваки дан закашњења, али највише до 1/3 укупне превознине.⁸⁵⁾

У систему *мреже* се примењује граница одговорности прописана за грану превоза, у којој се десила штета. Ако се штета деси у копненој фази, предузетник може да се позове на наведене границе одговорности копненог превозиоца (в. претходни пасус). Ако се штета деси у морској фази, граница је: 1) по Конвенцији о теретници (чл. 4.5), 100 енглеских златних фунти по колету или другој јединици изгубљеног или оштећеног терета; 2) по Протоколу из 1968. г. о измени Конвенције о теретници (чл. 2-а), 10.000 поенкаре франака (даље: ПФ) по јединици терета или 30 ПФ по килограму изгубљеног или оштећеног терета, зависно који износ је виши;⁸⁶⁾ 3) по Хамбуршкој конвенцији (чл. 6), 835 ППВ по јединици терета или 2,5 ППВ по kg, зависно који износ одштете је виши, по избору корисника; 4) по Закону о пловидби (домаћи превоз, чл. 606), 900 САД долара у динарима по јединици терета.⁸⁷⁾ Предузетник би имао право да се позива и на ограничење одговорности по величини брода, ако би у морској фази дошло до велике штете, нарочито услед пловидбене незгоде. Питање је да ли би му то било исплативо, јер су оснивање фонда ограничене одговорности и поступак ограничења скупи.⁸⁸⁾ Ако би штета настала у речној фази, граница одговорности по јединици терета у нашем праву је

83. Посебно право вучења је обрачунска јединица Међународног монетарног фонда, коју он свакодневно утврђује и објављује за потребе свог финансијског пословања, према просечном курсу националних валута чланица са најмање десетопостотним уделом у фонду (нпр. САД долар, евро, јен и британска фунта). Одштета се исплаћује у националној валути земље извршног суда, према њеном курсу у односу на ППВ (ауторова напомена).

84. СИМ, чл. 40, 43; ЗЖЕЛ, чл. 73, 74.

85. СМР, чл. 23; ЗДРУМ, чл. 95, 96.

86. Поенкаре франак је новчана јединица уведена у Француској 1929. г., ради стабилизације њеног финансијског система. Вреди колико 65,5 милиграма злата чистоте 900/1000. Протоколом из 1979. године ППВ је заменило ПФ, тако да је сада граница 666,67 ППВ по јединици терета или 2 ППВ по kg.

87. По Одлуци Савезне владе о новчаним износима ограничења бродареве одговорности из 1992. г. (Сл. л. СРЈ, 7/92), чл. 4. Наша земља није ратификовала Протокол из 1968. г., те наше поморско право не познаје ограничење по килограму. Чудно да наша земља, у општем сиромаштву и са пропалим бродарством, предвиђа вишу границу одговорности него важеће конвенције.

као у морском превозу (900 \$), а у међународном превозу нема важеће конвенције.⁸⁹⁾ Ограничење одговорности по величини брода у речном превозу је уређено сложеним системом рачунања границе зависно од врсте, величине и снаге брода.⁹⁰⁾ За штету у ваздушној фази, граница у међународном превозу, по Варшавској конвенцији, износи 250 ПФ (по тзв. Хашком протоколу из 1955. г., чл. XI) одн. 17 ППВ (по тзв. Монреалском протоколу бр. 4, чл. VII) по kg изгубљене или оштећене робе, а у домаћем превозу граница је 20\$ у динарима по kg робе.⁹¹⁾

У систему *јединица*, посебна граница одговорности предузетника зависи од извора који се примењује на одређени мешовити превоз. Тако, по Конвенцији УН, граница предузетникове одговорности је различита, зависно да ли мешовити превоз укључује фазу превоза водом (море и унутрашње воде). Ако има „водене“ фазе, граница је 920 ППВ по јединици терета или 2,75 ППВ по kg, зависно по ком износу се добија већа одштета, а ако је нема, граница је виша и износи 8,33 ППВ по kg (чл. 18).⁹²⁾ Правила МКТ/УНКТИР 91 (бр. 9.) и нова FIATA теретница из 1984. г. (клаузуле 7. и 8.) предвиђају да је граница предузетникове одговорности, кад мешовити превоз нема водену фазу, иста као у Конвенцији УН (8,33 по kg), а кад је има, онда је иста као у Хамбуршкој конвенцији (666,67 ППВ по јединици терета или 2 ППВ по kg).

У систему *мешовите* одговорности, гранска правила искључују примену јединствених норми мешовитог превоза кад заинтересована страна докаже фазу у

88. Такав начин би му можда био исплатив у случају кад би у морској фази употребио цео брод, који би претрпео незгоду. По Конвенцији о ограничењу одговорности власника морских бродова, Брисел, 1957., граница је 2100 ПФ по тони тонаже брода за материјалне штете (оштећење брода, других ствари, губитак или оштећење терета). Ако су једним догађајем изазване и телесне (смрт и телесна повреда) и материјалне штете, онда се у фонду уплаћује 3100 ПФ по тони тонаже брода, који је изазвао штетни догађај, с тим што је само 1000ПФ по тони тог брода намењено накнади материјалних штета, а остатак служи накнади телесних штета. По Лондонској конвенцији о ограничењу одговорности за поморске трајбине (СРЈ је није ратификовала, а на снази је од 1985. г.), граница одговорности за материјалне штете износи: 167.000 ППВ за бродове до 500 t носивости, 167 ППВ по t од 501 до 30.000 t, 125 ППВ по t од 30.001 до 70.000 t, 83 ППВ по t преко 70.000 t (чл. 6.1). ЗПЛОВ предвиђа границу од 650 \$ по тони тонаже брода за материјалне штете, а ако је исти догађај изазвао и телесне штете граница је 2000 \$ по t брода, али се за накнаду материјалних штета издваја само 650 \$ по t у фонду ограничене одговорности (чл. 419).
89. ЗПЛОВ, чл. 606. СМНИ предвиђа границу одговорности бродара у износу од 666,67 ППВ по јединици изгубљеног или оштећеног терета, или 2 ППВ по kg терета, зависно који износ је виши. Ако се превоз обавља контејнерима, а јединица терета у контејнеру није уписана у превозну исправу, граница је 1.500 ППВ по сваком контејнеру, увећано за 25.000 ППВ за робу коју садржи (чл. 20).
90. ЗПЛОВ, чл. 420; Конвенција о ограничењу одговорности власника бродова унутрашње пловидбе из 1973. г. (Женева), предвиђа граничне износе у фонду у жерминал францима. То је новчана јединица вредности 10/31 грама злата чистоће 9.000/10.000, по француском пропису из 1803. г., што је око 5 ПФ или 0,33 ППВ.
91. ЗВАЗД, чл. 96, по Одлуци Савезне владе из 1999. г. (Сл. л. СРЈ, 13/99). Износ од 250 ПФ је око 17 ППВ, јер 1 ППВ вреди око 15 ПФ (пишчева напомена).

којој је штета настала. У немачком праву свака страна (предузетник и корисник) има право да докаже место наступања штете, како би себи „привукли“ повољнији режим одговорности (грански или јединствени). Међутим, Правила МТК/УН-КТИР 91 (бр. 6.4) и Конвенција УН (чл. 19) утврђивање места штете допуштају само кориснику, како би га боље заштитили, а не и предузетнику.

Предузетник губи право на ограничену одговорност, кад год он или његов помоћник у превозу штету проузрокује *намерно или крајњом непажњом*, тако да одговара за стварно проузроковану штету (*испиритиона*, неограничена одговорност).⁹³⁾ То је један случај неограничене одговорности, који је на исти начин предвиђен у готово свим изворима саобраћајног права, у свим врстама превоза, па и у мешовитом превозу. Други случај је *вољно повишење* границе одговорности предузетника изнад предвиђених граница. Оно је уређено на различите начине у правним изворима, јер је у неким довољна једнострана изјава воље наручиоца превоза уписана у превозну исправу, а у другим се захтева превозиочева сагласност. У изворима *мешовитог* превоза захтева се да корисник уговори са предузетником повишење одговорности и да се тај уговор означи у превозној исправу.⁹⁴⁾ Извори појединих *гран* саобраћајног права су значајни, кад је превозилац одређене гране предузетник мешовитог превоза, а није уговорена примена система јединства. По Конвенцији о теретници (чл. 4.5) наручилац има право да повиси бродареву одговорност једностраним уписом у теретницу веће вредности терета, него што је прописана граница, али само до стварне тржишне вредности терета, уз дужност плаћања сразмерно веће возарине (тзв. декларација вредности робе). Једнострана декларација вредности робе у товарном листу постоји и у ваздушном превозу. У копненим превозу (железничком и друмском), пак, примењује се клаузула „обезбеђења уредног издавања“ (на износ и преко стварне вредности пошиљке), коју наручилац, такође, може једнострано да упише у товарни лист, уз обавезу плаћања сразмерно веће превознине.⁹⁵⁾ По Хамбуршкој конвенцији (чл. 6.4), у домаћем морском и речном

92. Под јединицом терета се сматра и контејнер или друго средство за збирни превоз терета у возилу (нпр. палета, сандук), ако буде оштећено или изгубљено, без обзира да ли је натоварено робом или није. Ако је роба у контејнеру назначена у превозној исправу, јединицом терета се сматра јединица назначене робе. Ако роба у контејнеру није назначена, цела количина робе у контејнеру се сматра једном јединицом терета, на коју се примењује прописана граница одговорности.

Јединствена граница предузетникове одговорности по КМПР, кад мешовити превоз има водену фазу, виша је него у морском и речном превозу, а нижа од границе у копненом и ваздушном превозу. Кад мешовити превоз нема водену фазу, граница по КМПР једнака је граници друмског превоза.

93. Правило МТК/УНКТИР 91 бр. 7. и КМПР, чл. 21; ЗОО, чл. 671. ст. 2. Нова FIATA теретница (кл. 10.2, 11) предвиђа потпуну одговорност предузетника само у случају кад је лично предузео намерно или крајње непажљиво штетну радњу. Ако је штета настала намерно или крајњом непажњом његовог помоћника, он одговара ограничено, а оштећеник има право да надокнади разлику до потпуне штете од одговорног потпревозиоца.

94. КМПР, чл. 18.6; Правило МТК/УНКТИР бр. 11; нова FIATA теретница, клаузула бр. 8.3.

превозу наручилац може да повиси границу превозиочеве одговорности само уз његову сагласност.⁹⁶⁾

ЗАКАШЊЕЊЕ – На предузетникову одговорност за штету услед закашњења сходно се примењују норме о његовој одговорности за губитак и оштећење робе (основ, начин ослобођења, неограничена одговорност, рокови, регрес).⁹⁷⁾ Ипак, постоји разлика, прво, у врсти штете за коју се одговара и, друго, у начину одређивања границе одговорности. У случају губитка и оштећења робе предузетник одговара само за стварно нанету штету, и то само на превоженој роби, а не и за штету у осталој имовини оштећеног корисника (тзв. пратећа штета). За разлику од тога, у случају закашњења одговара за сву штету коју корисник претрпи, без обзира да ли се ради о штети на закаснелој роби или о пратећој штети, укључујући и измаклу корист. Таква одговорност предузетника је ограничена, при чему се граница одговорности у правним изворима углавном везује за висину уговорене превознине, уместо за јединицу мере терета, као у случају његовог губитка или оштећења. Правила МТК/УНКТИР 91 предвиђају да предузетник одговара највише до висине превознине, коју је уговорио за мешовит превоз (чл. 6.5), а Конвенција УН, до износа 2,5 превознине за робу предату са закашњењем, али највише до укупне превознине уговорене са наручиоцем за превоз целог терета (чл. 18.4). По новој FIATA теретници из 1984. г. (клаузула 9) предузетник одговара за штету услед закашњења највише до двоструке возарине предвиђене за превоз за који је теретница издата, или до тржишне вредности закаснелог терета у месту испоруке, зависно који износ је нижи.

Ако је за закашњење меродаван систем мреже, онда су значајне „гранске“ границе одговорности. Конвенција о теретници не уређује изричито границу одговорности бродара за закашњење, што изазива спорове у пракси.⁹⁸⁾ Хамбуршка конвенција утврђује границу као и Конвенција УН (чл. 6, ст. 1/б). У речном превозу нема важећих конвенција, али Будимпештанска конвенција успоставља границу одговорности у висини превознине (чл. 20, ст. 3). Закон о пловидби установљава морском бродару границу одговорности за штету услед закашњења до износа границе предвиђене за губитак или оштећење, рачунајући је по свакој закаснелој јединици терета (значи, 900\$), а речном бродару, у висини возарине за закаснели терет (чл. 606, ст. 1, 2). Варшавска конвенција установљава границу одговорности „авио-возара“ на исти начин као и за губитак и оштећење робе, рачунајући је по килограму закаснеле робе (значи, 250 ПФ одн. 17 ППВ; чл. 22, ст. 2).⁹⁹⁾ Закон о

95. Варшавска конвенција, чл. 22.2; ЗВАЗД, чл. 99; СИМ, чл. 46; СМР, чл. 24; ЗЖЕЛ, чл. 76; ЗДРУМ, чл. 98.

96. ЗПЛОВ, чл. 607.

97. Изузетно, Правила МТК о комбинованом превозу робе из 1975. г. предвиђају да предузетник одговара за губитак и оштећење робе по систему јединства, а за закашњење по систему мреже.

98. Трајковић Миодраг, Поморско право, Београд, 1995., стр. 136.

99. Слично Васиљевић М., Пословно право, с. 690.

ваздушној пловидби у домаћим превозима установљава границу одговорности возара до износа двоструке превознине (чл. 96, ст. 3). У железником превозу, граница одговорности је у висини троструке превознине за закаснили део пошилике.¹⁰⁰⁾ Граница одговорности друмског возара у међународном превозу је у висини износа превознине. У домаћем превозу, друмски возар одговара до износа укупних трошкова превоза (укључујући и превознину), ако корисник докаже да је штету претрпео, а ако не докаже, онда плаћа кориснику 1/10 превознине за сваки дан закашњења, али највише до 1/3 укупне превознине.¹⁰¹⁾

Ако је уз закашњење роба оштећена или делимично изгубљена, корисник има право да тражи накнаду штете по свим основима, али највише до границе предвиђене за потпуни губитак робе.¹⁰²⁾ Да се предузетник не би изговарао закашњењем, у намери смањивања одштете, у случају кад роба веома касни, а корисник не може да докаже да је заиста изгубљена, правни извори успостављају претпоставку губитка робе, ако не буде издата кориснику у прописаном року. У правним изворима мешовитог превоза, претпоставља се да је роба изгубљена кад кориснику није предата у року од 90 узастопних дана од дана истека рока уговореног за предају, а ако рок није уговорен, онда од истека „разумног“ рока у којем би уредан предузетник обавио мешовит превоз.¹⁰³⁾ Наше право не успоставља претпоставку губитка робе у мешовитом превозу. Ипак, могућа је примена правила о претпостављеном губитку појединих грана превоза, којим припада предузетник, ако је меродаван систем мреже. Исто важи и за међународни комбиновани превоз.¹⁰⁴⁾ Протеком наведених рокова предузетник одговара за губитак робе, а не за закашњење. Ако по исплати одштете робу нађе, дужан је да о томе обавести обештећеног корисника. Тада корисник има право избора или да одбије накнадни пријем

100. У нашем праву железница одговара до четвороструке превознине, ако корисник докаже да је претрпео штету, осим у случају кад уз закашњење наступи и мањак пошилике, јер тада одговара до троструке превознине за део пошилике који није изгубљен (СИМ, чл. 43; ЗЖЕЛ, чл. 74).

101. СМР, чл. 23; ЗДРУМ, чл. 96.

102. Правило МТК/УНКТИР бр. 6.6.; КМПР, чл. 18.5; FIATA теретница, клаузула 11.3; ВМСО теретница, клаузула 16.3.

103. Правило МТК/УНКТИР бр. 5.3; КМПР, чл. 16.3; FIATA теретница, клауз. 18; COMBIDOC, правило 15.

104. По Хамбуршкој конвенцији сматра се да је бродар робу изгубио, ако је није предао кориснику у року од 60 дана по истеку уговореног одн. разумног рока (чл. 5.3). ЗПЛОВ не предвиђа претпоставку губитка робе. Претпоставка губитка не постоји ни у речном превозу. У ваздушном превозу се претпоставља да је авио-возар изгубио робу, кад је није предао у року од седам дана од истека уговореног одн. уобичајеног рока за испоруку кориснику (Варшавска конвенција, чл. 13.3; ЗВАЗД, чл. 93). Железничко право претпоставља губитак кад железница не преда пошилику кориснику у року од 30 дана од истека рока за испоруку (СИМ, чл. 39; ЗЖЕЛ, чл. 64), а друмско, кад возар не преда робу у року од 30 дана по истеку уговореног рока, а ако рок за предају није уговорен, кад је возар не преда у року од 60 дана од дана кад је примио на превоз (СМР, чл. 20; ЗДРУМ, чл. 93).

робе уз задржавање исплаћене одштете, или да прими накнадно пронађену робу уз обавезу враћања одштете (умањену за износ накнаде штете за закашњење).

ОДГОВОРНОСТ ЗА ПОМОЋНИКЕ – Предузетник често не обавља лично мешовит превоз у целини, већ користи услуге других лица, као својих помоћника. Помоћници су не само предузетникови запослени, већ и лица која упошљава по основу уговора, као што су заступници, складиштари и „грански“ превозиоци (потпревозиоци).¹⁰⁵⁾ Приступ усредсређивања одговорности код предузетника, који је прихваћен у савременим изворима права за мешовит превоз, предвиђа да предузетник одговара према кориснику не само за избор, већ и *за рад* помоћника, под условом да су они поступали у границама својих овлашћења и дужности у испуњавању предузетникових обавеза из уговора о мешовитом превозу.¹⁰⁶⁾ То значи да одговара за штету коју помоћници изазову кориснику, као да ју је лично проузроковао својим радњама.¹⁰⁷⁾ Ако му више одговара, оштећени корисник има право да тражи накнаду штете непосредно од помоћника, уместо од предузетника, али само по правилима њихове деликтне одговорности, јер са њима није у уговорном односу. По изворима права за мешовити превоз, помоћници тада имају право да се позивају на правни режим уговорне одговорности предузетника, ако им режим деликтне одговорности или режим одговорности гране саобраћаја, у којој се штета десила, пружа слабију заштиту од оштећениковог захтева.

У морском превозу, међутим, бродар често не одговара за губитак, оштећење или закашњење терета, које његови помоћници (нпр. посада), изазову у обављању наугичке делатности брода (тзв. наугичка грешка).¹⁰⁸⁾ Исто правило важи и за штету услед пожара на броду. Таквих разлога искључења превозиочеве одговорности нема у осталим гранама саобраћајног права. Ако је за одређени мешовити превоз меродаван систем мреже, а предузетник је бродар, што је у пракси често, онда он не одговара за наугичку делатност својих помоћника, као ни за штету услед пожара на броду, који они изазову. За штете у тим случајевима, бродар одговара, само ако их је лично изазвао.

РЕГРЕС – Предузетник који, по правилима мешовитог превоза, буде присиљен да плати накнаду кориснику, за штету коју му је проузроковао неки од његових помоћника, има право да тражи накнаду (повраћај) исплаћеног износа од одговорног помоћника (регрес). Ако је помоћник запослени, у нашем праву предузетник, као послодавац, има право на повраћај исплаћене одштете само ако је овај штету проузроковао намерно или крајњом непажњом.¹⁰⁹⁾ Ако је помоћник, који је штету изазвао, друго лице, предузетник има право регреса према правилима, која

105. КМПР, чл. 14.3.

106. В. поднаслов „Могући приступи“.

107. Правило МТК/УНКТИР 91 бр. 4.2; КМПР, чл. 15.

108. Конвенција о теретници, чл. 4. ст. 2/а; ЗПЛОВ, чл. 593, 594.

109. ЗОО, чл. 171, ст. 2.

важе за уговор, којим га је упослио у испуњавању својих обавеза у мешовитом превозу. Значи, ако је потпревозилац изазвао штету, одговара предузетнику према нормама своје гране саобраћаја, јер су оне меродавне за уговор о превозу, који је закључио са предузетником. Како гранске норме превоза могу да буду блаже од режима одговорности мешовитог превоза, могуће је да предузетник, као наручилац „гранског“ превоза нема право регреса уопште или у једном делу од одговорног превозиоца. Таква могућност је још очигледнија кад место штете није утврдило, јер тада предузетник не може да открије регресног дужника. Због тога би било корисно да у сваком потпревозном уговору посебном одредбом уреди своје право регреса са потпревозиоцем у случају неутврдивости места штете.

Ако је више помоћника изазвало за штету, јер је она поступно настајала (нпр. у више фаза превоза), предузетник има право регреса од свих штетника, сразмерно уделу сваког од њих у укупној штети. Ако су им удели у штети неодредиви, могућа су два начина попуњавања правне рупе, јер важећи извори саобраћајног права то питање не уређују. По првом, штета се дели на једнаке делове између свих потпревозилаца, а по другом, које се у науци више заговара, потпревозиоци су дужни да учествују у регресу према предузетнику сразмерно величини свог удела у укупној превозини за мешовит превоз.

Потпревозиоци се не налазе ни у каквом међусобном правном односу, јер је сваки од њих само у уговорном односу са предузетником. Отуда, ако један потпревозилац причини штету другом, одговоран му је непосредно само по правилима деликтне одговорности. По правилима уговорне одговорности, оштећени потпревозилац би могао да се обештети само од предузетника, као наручиоца свог превоза, а овај би имао право регреса од штетника. Такав начин обештећења је нарочито могућ у случају штете услед закашњења. Рецимо, један или више потпревозилаца касне у својим фазним превозима, а други кашњење, по налогу предузетника, уз своје повећане трошкове, надокнади или смањи, тако да укупан рок издавања робе примаоцу у одредишту није прекорачен или је прекорачење смањено. „Заслужни“ потпревозилац има право накнаде повећаних трошкова било од одговорног потпревозиоца, по правилима деликтне одговорности, или од предузетника, по правилима уговорне одговорности, јер га је овај својим налогом натерао на повећано залагање и трошкове.

ЗАСТАРЕЛОСТ – Предузетникова дужност обештећења корисника застарева у року, који је по правилу краћи од рокова застарелости одговорности превозилаца у појединим гранама превоза. Извори права мешовитог превоза су скратили тај рок на девет месеци од дана испоруке одн. од кад је она требало да уследи.¹¹⁰⁾ Тиме су корисника натерали да постави одштетни захтев предузетнику, пре истека гранских рокова застарелости. Предузетнику се омогућава да постави регресни захтев у преосталом времену од одговорног потпревозиоца према правилима његове гране превоза, јер би му у супротном застарело право регреса.¹¹¹⁾

РЕЛАТИВНА ПРИНУДНОСТ – Начелно, правила конвенција и закона која уређују одговорност предузетника, као и она која уређују одговорност превозилаца у појединим саобраћајним гранама су релативно принудна за учеснике превоза. То значи да се она уговором о превозу могу да мењају само у корист корисника, а не и на његову штету. Отуда се одговорност предузетника одн. превозилаца појединим уговором може да поопштрава, али не и да ублажава, осим у допуштеним изузецима.¹¹²⁾ Супротне уговорне одредбе или одредбе превозне исправе су ништаве.

ЗАКЉУЧАК - Иако закључена пре више од две деценије, Конвенција УН још није ступила на снагу, због тога што је није ратификовао довољан број држава (седам од потребних 30, по чл. 36). Два су главна разлога недовољног броја ратификација ове конвенције. Први је што је главне земље извознице превозничких услуга на међународном тржишту (углавном развијене државе, са моћним бродарима) сматрају сувише наклоњеном корисницима превоза, који углавном потичу из неразвијених држава. Ако је та њихова тврдња тачна, чудно је што је само пар неразвијених држава ратификовало. Други је страх струковних организација превозилаца и осигурача, да ће се њеним увођењем у пракси уобичајити двоструко осигурање (и одговорности, и робе) у мешовитом превозу, што би довело до његовог поскупљења.¹¹³⁾ Страх је изгледа неоправдан, јер већина данашњих типских исправа мешовитог превоза предвиђа систем одговорности из Конвенције УН, а до његовог поскупљења није дошло.

Ако се имају у виду разлози нератификације Конвенције, питање је да ли треба да је наша држава ратификује. Чини се да је наше оклевање неоправдано, како економски, тако и правно. Економски је неоправдано, јер смо ми давно престали да будемо (ако смо икад били) земља извозница превозничких услуга. Напротив, са пропалим бродарством (морским и речним), железницом и друмовима, свакако да нисмо значајан такмац на међународном тржишту превозничких услуга. Осим тога, већ деценијама смо земља са замашним спољнотрговинским губитком, јер знатно више увозимо него што извозимо робе. Због тога смо често принуђени да

110. Правило МТК/УНКТИР 91 бр. 10; FIATA теретница, клаузула 119; COMBIDOC, правило бр. 19. КМПП предвиђа да корисник мора да судски захтева одштету од предузетника у року од две године од дана испоруке робе одн. од истека рока за испоруку, ако је није било, под условом да му је претходно истакао писмени приговор најкасније у року од шест месеци од дана испоруке одн. од дана кад је испорука требало да се деси (чл. 25).

111. У морском превозу право на накнаду штете застарела по истеку рока од годину дана, према Конвенцији о теретници, одн. две године, према Хамбуршкој конвенцији, од испоруке одн. од кад је она требало да се деси. У ваздушном превозу застарелост наступа у року од две године, а у железничком и друмском превозу у року од годину дана, а само изузетно у року од две године (намера или крајња непажња и сл.) од дана испоруке робе одн. од кад је она требало да се изврши (пишчева напомена).

112. То исто важи и за правила КМПП (чл. 28).

113. Kiantou-Pamruoki A., *op. cit.*, с. 38; Павић Д., *op. cit.*, с. 228.

користимо услуге превозника извозних земаља. Отуда нема потребе да страхујемо, да бисмо били економски оштећени ратификацијом Конвенције УН и њеним увођењем у наш правни систем. Напротив, вероватно бисмо више заштитили наше привредне субјекте. Правна неоправданост одбијања ратификације Конвенције УН лежи у чињеници да би се тиме мало изменили постојећи домаћи грански режими одговорности на штету превозилаца. Конвенцијски основ одговорности предузетника је исти као у домаћем пловидбеном праву (претпостављена кривица), а блажи је у односу на копнени превоз (релативна узрочност). Једино је конвенцијска граница одговорности предузетника у систему јединства, примењивом у случају неутврдивости места штете, нешто изнад „домаће“ границе одговорности бродара (920 ППВ према 900\$ по јединици терета), док је испод граница одговорности осталих гранских превозника.¹¹⁴⁾ Осим тога, ратификацијом Конвенције УН попунила би се значајна правна празнина код нас у мешовитом превозу. Познато је да је макар какав ред бољи од нереди.

Ако бисмо се одлучили да прихватимо Конвенцију УН, створили бисмо два правна проблема.

Први је сукоб (неусклађеност) система јединствене одговорности предузетника мешовитог превоза са важећим гранским режимима одговорности потпревозилаца, којим се служи у његовом обављању, услед којег би предузетник могао да остане без регреса од одговорног потпревозиоца. Тај сукоб би у нашем праву могао да се реши на један од два начина. Први је да се систем јединствене одговорности, у случају неутврдивости места штете, по закону примењује не само у односу предузетника са корисницима, већ и у односу предузетника са његовим потпревозиоцима, под условом да су били *свесни* да учествују у послу мешовитог превоза. Слично је поступила Немачка, уједначивши правила свих грана превоза, осим морског. Други начин решавања је завођење система диспозитивности законских правила о мешовитом превозу, у смислу да се примена система јединствене одговорности предузетника претпоставља, кад год није друго уговорено. О овом другом начину треба озбиљно да се размисли, поготово ако се има у виду да сви корисници превоза нису мали и економски слаби, да би требало да се штите од моћних и „дрских“ превозилаца. Ако је појачана заштита ситних корисника превоза оправдана, не значи да моћне компаније, које користе туђи превоз, треба да буду исто тако заштићене. Обрнуто, ако би се укинула појачана заштита великим корисницима превозничких услуга, онда би и превозницима, када раде за њих, било нужно да се укине заштита у виду ограничења одговорности и кратких рокова за приговор и застарелост.¹¹⁵⁾

114. У пракси је 1 ППВ приближно једнако 1\$ (пишчева напомена).

115. Такво схватање је прихваћено и у праву САД, где је уговорницима мешовитог превоза допуштено да клаузулом у превозној исправи изаберу правни режим саобраћајног права (поштрен основ одговорности и ограничена одговорност предузетника) или грађанског права (блажи основ одговорности и неограничена одговорност) у сваком поједином случају превоза. В. Wood S., *op. cit.*, с. 237 – 241.

Други пробем би био правно-технички, јер није јасно у који закон би се увеле норме Конвенције УН. Иако су по Уставној повељи Србије и Црне Горе правила ратификованих конвенција непосредно примењива на правне субјекте на нашој територији, чини се да би, због боље обавештености, ваљало да се конвенцијска правила уносе у важеће законе. Тај проблем би могао да се реши на три начина. Први је да се у сваки грански закон уведу истоветне норме о мешовитом превозу, чиме би се постигла њихова уједначеност у том питању. Изгледа да би овај „папагајски“ начин био законодавски нерационалан и неекономичан. Други начин би био да се донесе посебан закон о мешовитом превозу, као посебној грани превоза, пошто већ имамо законе у осталим, класичним, гранама превоза. Иако је овај начин усклађен са постојећом законодавном логиком у саобраћајном праву, не значи да је најпааметнији, поготово што је противан логици кодификације права, која нужно осваја развијене правне системе. Чини се да би трећи начин био правно најприхватљивији. Он би се састојао у увођењу норми Конвенције УН у Закон о облигационим односима, и то у делу о уговорима о превозу, слично Немачкој и Холандији, које су мешовит превоз уредиле у својим трговинским законима.

Nebojša Jovanović,
Professor at the Faculty of Law, University of Belgrade

Liability of the Operator of Multimodal Carriage of Goods

Summary

In this article the author deals with liability of the operator of multimodal carriage of goods, explaining the notion of multimodal transport and its operator, problems of legal regulation, different approaches to the operator's liability, as well as the systems, basis, exclusion, duration and limits of its liability. Besides, particular stress was on the questions of the operator's liability for delay and for its servants, as well as its right to recourse and to contractual mitigation of its liability. The author supports ratifying the UN Convention on International Multimodal Transport of Goods from 1980, pointing to the possible problems of that ratifying and the ways of their solving. The article is based on the national and comparative law (US, UK, Germany, France, Holland, Venezuela), as well as on judicial practice.

Key words: Multimodal Transport; Operator; Liability.