

УДК 347.447.52/.54:347.763]:656.2

др **Брайислав СТАНКОВИЋ**
доцент Државног универзитета у Новом Пазару

УГОВОРНА ОДГОВОРНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА

Резиме

Предмет овог рада је одговорности превозника, с посебним освртом на одговорности железничког превозника за шипетиу у домаћем и међународном превозу робе и путника. У раду је, након уводног дела, обрађена објективна одговорности у нашем праву. Централни део рада садржи компаративни приказ одговорности железничког превозника за шипетиу у унутрашњем и међународном превозу, и то кроз разматрања питања основа одговорности, ослобођења и ограничења од одговорности, уз краћи осврт на судску праксу и критичко разматрање неких решења у домаћем законодавству.

Кључне речи: одговорности превозника, шипетиа у превозу, основ одговорности, ослобођења од одговорности, ограничења од одговорности.

І Увод

С обзиром да је област превоза путника и робе у унутрашњем саобраћају регулисана посебним законима за поједине врсте саобраћаја, отуда је мали практични значај општих одредаба Закона о облигационим

односима (у даљем тексту: ЗОО)¹ о уговору о превозу и одговорности превозника, као општег закона (*lex generalis*), за уређивање уговора о превозу и одговорности превозника, с обзиром на постојање посебних закона и примену начела *lex specialis derogat legi generali*.²

Тако је област превоза путника и робе у унутрашњем железничком саобраћају регулисана Законом о уговорима о превозу у железничком саобраћају,³ а на међународне железничке превозе примењује се Конвенција о међународним железничким превозима (у даљем тексту: СОТИФ), односно прецизније речено њени додаци А (Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу путника – CIV) и Б (Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу робе – CIM).⁴

Посебан режим одговорности железничког превозника за штету у превозу путника и робе, карактерише умањење одговорности превозника. Умањење одговорности железничког превозника јавља се у виду ослобођења и ограничења од одговорности.

II Објективна одговорност у нашем праву

1. Појам опасне ствари и опасне делатности

Пре разматрања посебног режима одговорности железничког превозника, поставља се питање како је регулисана одговорност за штету од опасне ствари и опасне делатности у нашем праву?

1 Закон о облигационим односима (*Службени листи СФРЈ*, бр. 29/78, 29/79 (исправке), 39/85 (измене), 45/89 (измене), 57/89 (измене) и *Службени листи СРЈ*, бр. 31/93; даље: ЗОО).

2 Ако је одређен облигациони однос регулисан другим законом, примењује се тај закон као специјални, а одредбе Закона о облигационим односима само у питањима која нису регулисана тим законима (Решење Врховног суда Србије, Рев. 3216-98 од 16.3.1999).

3 Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају (*Службени листи СРЈ*, бр. 26/95; даље: ЗУПЖ).

4 Конвенција о међународним железничким превозима измењена је Протоколом из Виљнуса од 3. јуна 1999. године, који је ступио на снагу 1. јула 2006. године, након ратификације, прихватања или одобрења више од две трећине држава чланица, односно 27 држава.

Ова конвенција је ратификована Законом о потврђивању Протокола од 3. јуна 1999. године о изменама Конвенције о међународним железничким превозима (СОТИФ) од 9. маја 1980. године (Протокол из 1999) и Конвенције о међународним железничким превозима (СОТИФ) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године, *Службени гласник РС*, Међународни уговори, бр. 102 од 7. новембра 2007. године, стр. 153-224.

Како су дефинисани појмови опасне ствари и опасне делатности?
ЗОО не дефинише ове појмове.

Под опасним стварима не сматрају се све ствари, већ само оне ствари од којих прети прекомерна опасност штете.⁵ Под опасном ствари сматра се „покретна или непокретна ствар, чији положај, или употреба, или особине, или само постојање представљају повећану опасност штете за околину“.⁶

И под појмом опасне делатности може се одредити свака делатност од које прети прекомерна опасност штете. У питању је „свака делатност човекова од које прети већа, неуобичајена опасност штете, која се не може увек избећи ни уз највећу пажњу посленикову“.⁷

Када је реч о појмовном одређењу опасне ствари и делатности, треба истаћи да је „појам опасне ствари шири од појма делатности која представља повећану опасност за околину, и он га потпуно обухвата. Јер, практично говорећи, при свакој делатности која ствара повећану опасност за околину, ми се служимо стварима, које, ако већ нису опасне по својој природи, постају опасне употребом.“⁸

2. Одговорност за штету од опасне ствари и делатности према ЗОО

У нашем праву објективна одговорност регулисана је одговарајућим одредбама ЗОО. ЗОО, најпре, предвиђа одговорност без обзира на кривицу, и то за штету проузроковану употребом опасне ствари или обављањем опасне делатности, путем једне генералне клаузуле. Наиме, према члану 154 ЗОО одговара се без обзира на кривицу „за штету од ствари или делатности, од којих потиче повећана опасност штете за околину“ (став 2), као и у „другим случајевима предвиђеним законом“ (став 3) а то су уговори о превозу.

Затим, одредбама чл. 173–177 ЗОО ближе уређује садржај и смисао објективне одговорности. „Суштина објективне одговорности по ЗОО се састоји у томе: да се за штету одговара без обзира на кривицу;

5 Ј. Радишић, *Облигационо право, Ойштин део*, Београд, 2004, стр. 244.

6 Оваква законска дефиниција опасне ствари била је предвиђена у Скици за законик о облигацијама и уговорима (чл. 136 ст. 1) проф. Константиновића, као и у неусвојеном предлогу о изменама ЗОО из 1993. год. Наведено према: Н. Михаиловић, *Објективна одговорност за штету*, Будва, 1998, стр. 14.

7 О овој дефиницији Јакова Радишића, видети код: С. Перовић и други, *Коментар Закона о облигационим односима*, Београд, 1996, стр. 402.

8 М. Константиновић, „Основ одговорности за проузроковану штету“, *Правни живот*, бр. 9–10, 1992, стр. 1157.

да штета потиче од ствари или делатности; да од ње потиче повећана опасност штете по околину.“⁹

3. Штета и узрочна веза

Одговорност за штету и право на накнаду штете регулише ЗОО.

ЗОО не садржи дефиницију штете, већ прописује да се штета састоји 1) у умањењу друштвених средстава или нечије имовине (обична штета) или у спречавању њиховог повећања (измакла добит), као и 2) наношењу другог физичког или психичког бола или страха (нематеријална штета).¹⁰ Дакле, предвиђене су две врсте штета: материјална (имовинска) и нематеријална (неимовинска), које се, пак, могу испољити и као постојећа и као будућа.

Материјална (имовинска) штета може се јавити као 1) стварна, обична, позитивна или постојећа (*damnum emergens*), тј. умањење нечије имовине или као 2) измакла добит, тј. будућа или негативна штета (*lucrum cessans*), а то је она корист коју би оштећени вероватно остварио да није дошло до предузимања штетне радње.

Материјална штета редовно доводи до губитка употребе ствари, тиме што је она оштећена или уништена.

Узрочна веза је однос између штетне радње и штете, при чему штета настаје као последица предузете радње.

Постојање узрочне везе се не претпоставља, већ је доказује оштећени.

Међутим, узрочност има другачију улогу код субјективне одговорности од објективне одговорности. „Када је у питању одговорност по принципу кривице, меру и обим одговорности учиниоца не одређује сама по себи узрочност већ у вези са њоме структура кривице (нехат, намера и слично). Према томе, редуцију одговорности у мноштву узрока врши сама кривица. (...) Потпуно је другачија улога узрочности код објективне одговорности, јер је узрочност разлог и услов постојања ове врсте одговорности. Учиниоца одговара зато што поседује опасну ствар или врши опасну делатност и чим је штета настала с тим у вези претпоставља се да је штета производ такве ствари, делатности. (...) Редуција одговорности се дакле врши на оне штетне последице које су одговарајућем услову њиховог наступања еквивалентне, адекватне или типичне.“¹¹

9 Б. Благојевић, В. Круљ, *Коментар Закона о облигационим односима*, Београд, 1983, стр. 636.

10 Члан 155 ЗОО.

11 Ј. Салма, „Узрочност као детерминанта субјекта и обима одговорности за штету“, *Правни живот*, бр. 10/1997, стр. 538-539.

„Даља последица другачије улоге узрочности код разних врста одговорности јесте могућност претпостављања узрочности у случају када је штета настала употребом опасне ствари или делатности.“¹²

ЗОО прописује обориву претпоставку узрочности.¹³ И у судској пракси прихваћено је да се узрочност претпоставља, кад је штета настала од опасне ствари или делатности, али се та претпоставка може обарати противдоказима.¹⁴

Дакле, у систему објективне одговорности узрочност се претпоставља. Међутим, овде се ради о тзв. законској оборивој претпоставци.

III О посебном режиму одговорности железничког превозника

1. Одговорност железничког превозника за штету у домаћем и међународном превозу робе

а) Основ одговорности и ослобођење од одговорности

Објективна одговорност железничког превозника подразумева одговорност за накнаду штете без обзира на кривицу, по основу опасне ствари и опасне делатности. Овакав посебан режим одговорности железничког превозника произлази из чињенице да он обавља саобраћајну делатност железничким превозним средствима (вучним, вученим и возилима специјалне намене) која се сматрају опасном ствари.

За постојање објективне одговорности превозника за штете на роби потребно је да се испуне два услова, и то: први, да је штета настала и други, да постоји узрочна веза између штете и радње превозника. При томе, као што је речено, у систему објективне одговорности (одговорност без кривице, каузална одговорност) кривица превозиоца се не утврђује.

Међутим, правну природу одговорности, односно да ли је она субјективна или објективна одређују разлози за ослобођење од одговорности.

12 З. Петровић, Н. Мрвић-Петровић, „Одговорност и накнада штете због повреде физичког интегритета“, *Правни информатор*, 2006, стр. 17.

13 Члан 173 ЗОО.

14 Одлука Врховног суда Србије, Рев. 4206/94.

Објективна одговорност, као строжија одговорност, се ублажава прописивањем две врсте разлога: општих („непривилегованих“) и посебних („привилегованих“) ослобађајућих разлога.¹⁵

Железнички превозилац који је примио робу на превоз одговара за штету насталу 1) због губитка или оштећења робе, као и 2) због прекорачења рока испоруке (чл. 67 ст. 2 ЗУПЖ), осим ако докаже да је штета настала због (1) радњи или пропуста корисника превоза, (2) својстава робе или (3) других узрока који се нису могли предвидети, избећи или отклонити (чл. 68 ЗУПЖ).

Поред ова три општа разлога, ЗУПЖ прописује и седам посебних ослобађајућих разлога услед којих се превозилац ослобађа одговорности (члан 70).

С друге стране, на међународне железничке превозе робе примењује се Конвенција о међународним железничким превозима, односно прецизније речено њен Додатак Б – Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу робе СИМ (у даљем тексту: ЈР/СИМ-В), која садрже слична решења о основу одговорности и разлозима за ослобођење.¹⁶

ЈР/СИМ-В предвиђају да је превозилац одговоран, по начелу објективне одговорности, за три врсте транспортних штета: губитак робе, оштећење робе и прекорачење рока испоруке (чл. 23 ст. 1). Док закашњење наступа истеком уговореног рока, губитак или оштећење робе морају наступити у периоду од преузимања робе на превоз до издавања. При томе, превозник одговара независно од тога која инфраструктура се користи.

Као што је напред речено, ЈР СИМ прописује три општа основа (чл. 23 ст. 2) и седам посебних опасности (чл. 23 ст. 3), као разлоге због којих се превозник ослобађа одговорности.

Која су три општа основа за ослобађање од одговорности у ЈР/СИМ-В?

Први основ према ЈР СИМ-В се тиче кривице или захтева имаоца права. У питању је настанак штете „кривицом имаоца права или неким његовим захтевом који није заснован на кривици превозника“. Овде се ради, не само о кривици имаоца права, већ и о неком његовом захтеву који није заснован на кривици железничког превозника, и то зато што је железнички превозник дужан да поступа по упутствима и наредбама корисника превоза, „а штетне последице властитог деловања или пропуста мора сносити она страна која је то учинила, а не их пребацивати

15 О разлозима за ослобођење у систему објективне одговорности више видети: Д. Ђурђев, *Одговорности железничкој превозиоца*, Београд, 1987, стр. 40-55.

16 Према чл. 23 ЈР СИМ.

на суконтрахента“.¹⁷ У ЗУПЖ-у се прецизније наводи да је ослобођење од одговорности могуће ако превозник „докаже да је штета настала због радњи или пропуста корисника превоза“, без обзира на кривицу.

Као други основ у ЈР СИМ-В наводи се сопствена мана робе (унутрашње кварење, калирање, итд.), и то она која је видљива. Дакле, овде није реч о природном, уобичајеном својству робе, које је предвиђено у оквиру посебних опасности,¹⁸ већ се својство робе ограничава само на случај видљиве мане робе. У ЗУПЖ-у је овај разлог као штета настала „због својстава ствари“. Оваква разлика у формулацијама овог основа не може се разумети као да се ради о два потпуно различита узрока.

И у овом случају је терет доказивања на железничком превознику, тако да он мора да докаже постојање и сопствене мане робе и узрочну везу између такве мане и настале штете.

Трећи основ, према ЈР СИМ-В, виша сила је одређена као „околности које превозник није могао да избегне нити да отклони њихове последице“.

Тако је у ЈР СИМ-В (члан 23 став 2) појам „виша сила“ описно одређен, без навођења елемента „спољашност“ догађаја. Ова недореченост у формулисању више силе дала је поводе за различита тумачења садржине више силе сходно њеном одређењу у националним правним системима, с једне стране, а непостојање елемента „спољашност“ догађаја у појму више силе доводило је чак у питање карактер одговорности, односно да ли се ради о објективној или субјективној одговорности, с друге стране.

Овако недоречен појам више силе последица је различитих интереса држава да се одговорност железнице ублажи или да се задржи строга објективна одговорност. Оваква дефиниција више силе у ЈР/СИМ-В настала као резултат компромиса између држава континенталног и англо-америчког правног поретка којим се обезбеђује већи број ратификација Конвенције о међународним превозима железницама, захевала је појашњење путем званичног саопштења ОТИФ-а у коме се прецизира да се ради о догађају који се сматра вишом силом. Дакле, у питању је објективна одговорност.

У том смислу, овде треба истаћи да прецизнију дефиницију више силе, која недвосмислено указује на објективну одговорност, садрже ЈР/СИМ-А у којима је регулисана одговорност у превозу путника.¹⁹

17 Б. Јакаша, *Койнено и зрочно саобраћајно право*, Загреб, 1969, стр. 382.

18 ЈР СИМ-В, чл. 23 ст. 3 алинеја д).

19 Када се ради о одговорности за смрт и повреде путника према члану 26 став 2 тачка а) Превозник се ослобађа одговорности ако је удес проузрокован околностима изван обављања превоза које превозник, и поред потребног настојања имајући у

Према ЗУПЖ-у ради се о штети која је настала због „других узрока који се нису могли предвидети, избећи или отклонити“. На први поглед чини се да се у обе ове формулације ради о класичном појму више силе.

Међутим, само одредбе ЗОО недвосмислено захтевају да се ради о спољном догађају, који се дефинише као „узрок који се налази ван ствари“, односно „страни узрок“, да би имао карактер више силе. Наиме, у области објективне одговорности за штету од опасне ствари или опасне делатности, према члану 177 ст. 1 ЗОО, ималац опасне ствари се ослобађа одговорности ако докаже да штета потиче од више силе, тј. од „неког узрока који се налазио ван ствари, а чије се дејство није могло предвидети, ни избећи или отклонити“. Слично решење садржи члан 671 став 1 о искључењу одговорности превозиоца за губитак или оштећење пошиљке ако је проузрокована „страним узроцима који се нису могли предвидети, или избећи или отклонити“.

Овом приликом треба истаћи и да је у ЗОО, правној доктрини и судској пракси прихваћено објективно-субјективно схватање о појму више силе. Да би догађај имао карактер више силе, према овом схватању, он мора имати спољашњи карактер, бити несавладив, непредвидљив и искључивати кривицу одговорног лица.

Поред општих основа, ЈР СИМ-В (члан 23 став 3) предвиђа и посебне опасности, као разлоге за ослобођање од одговорности. Ради се о типичним случајевима, у погледу робе или превозника, који у пракси чешће доводе до настанка штете. Посебне опасности се односе на: 1) превоз у отвореним колима, 2) паковање робе, 3) утовар односно истовар робе од стране пошиљаоца или примаоца, 4) извесна својства робе, 5) неисправно, нетачно или непотпуно назначење или број комада, 6) превоз живих животиња и 7) праћени превоз.

У новим ЈР/СИМ-В извршено је прецизирање неких посебних (привилегованих) основа за ослобођање од одговорности, нарочито превоза у отвореним колима, када се ради о утовару од стране пошиљаоца или истовару од стране примаоца.²⁰

Може се рећи да ЈР СИМ-В и Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају прописују идентичне посебне разлоге, као нарочите опасности за ослобођање од одговорности.²¹ Међутим, суш-

виду особености случаја, није могао да избегне нити да отклони њихове последице. С друге стране када је у питању одговорност због непридржавања реда вожње из члана 32 став 2 тачка а) Превозник се ослобађа одговорности ако је отказивање, кашњење или изгубљена веза последица околности које су ван обављања превоза које превозник, упркос уложеним напорима због посебних околности случаја, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи.

20 ЈР/СИМ, чл. 23 тач. 3 а) и б).

21 ЈР/СИМ-В, чл. 23. тач. 3; ЗУПЖ, чл. 70.

тинска разлика није толико у врсти разлога који су предвиђени као основ за ослобођење од одговорности, колико у терету доказивања тих разлога.²²

Уколико се осврнемо појединачно на три општа разлога за ослобађање од одговорности из члана 23 став 2 ЈР СИМ-В, за све три врсте транспортних штета, можемо констатовати да је релативно тежак терет доказивања за железничког превозника. Наиме, превозник мора, најпре да докаже постојање једног од три разлога, а затим и узрочну везу између тог разлога и конкретно настале штете.

С друге стране, код посебних опасности железнички превозник има олакшан терет доказивања. То значи да железнички превозник треба само да докаже да је штета могла да настане из једне од нарочитих опасности (нпр. превоз у отвореним колима, неупакована или недовољно пакована роба,²³ превоз живих животиња и сл.) па да се претпостави да је штета заиста због тога настала, а узрочну везу треба само да учини вероватним. Наравно корисник превоза може да докаже да је штета евентуално настала из неког другог разлога. Дакле, код посебних опасности прихваћен је олакшан терет доказивања.²⁴

На основу овог приказа посебних разлога за ослобођење од одговорности и терета доказивања, може се закључити да је објективна одговорност железничког превозника много блажа од одговорности превозника који одговарају на основу кривице, „јер је много лакше учинити вероватним каузалну везу између штета и одређеног догађаја него доказати своју некривњу или некривњу свијих људи“.²⁵

С друге стране, када се ради о посебним основима за ослобођење од одговорности, поставља се питање оправданости њиховог постојања. Оправданост њиховог постојања се састоји у томе што прецизно набра-

22 З. Арсић, Д. Ђурђев, *Нове њојаве у саобраћајном праву*, Нови Сад, 1989, стр. 50.

23 Превозилац се не може ослободити одговорности за штету у саобраћају, без обзира што приликом примопредаје у опису стања робе његов радник назначује лоше паковање као узрок штете, ако у товарном листу нема примедби на начин паковања, а роба је преузета у оригиналном фабричком паковању (Одлука Врховног суда Црне Горе, Пж. 364-91 од 8.10.1991. године).

24 Наиме, ако се као повећани ризик у железничком превозу подразумева онај ризик који се не може сматрати уобичајеним, онда се поставља питање ко сноси овај ризик. С једне стране, није праведно да одговорност буде на страни корисника превоза, али је, с друге стране, потребно олакшати положај железничког превозника. Положај превозника може се олакшати на два начина: изменом основа одговорности из објективне у субјективну одговорност (на основу претпостављене или доказане кривице), или пак остајући на објективној одговорности олакшати терет доказивања. Овај други начин, објективна одговорност железничког превозника уз олакшан терет доказивања прихваћен је код посебних опасности.

25 О овоме видети више код: Б. Јакаша, *нав. дело*, стр. 387.

јање посебних опасности као разлога за ослобођење смањује сва могућа спорна питања у погледу утврђивања разлога због којих железница може да се ослободи од одговорности, као и да набрајање типичних опасности обавезује имаоца права да предузме одговарајуће мере предострожности, како би избегао штету коју би морао сам да сноси. Друго је, пак питање постојања свих посебних основа за ослобођење од одговорности.

б) Ограничење одговорности у превозу робе

1) Ограничење одговорности за губитак и оштећење робе

Кад је реч о одговорности, треба истаћи да је практично најважније питање за железничког превозника који је одговоран за штету на роби, или који је због прекорачења рока испоруке проузроковао примаоцу будућу штету, питање висине новчане накнаде. Овде треба имати у виду да је за разлику од грађанског права, у транспортном праву накнада штете смањена у погледу обима и висине накнаде. У том смислу, може се рећи, прво, да железнички превозник одговара у начелу²⁶ само за стварну штету (*damnum emergens*), а не и за будућу штету која због губитка или оштећења робе настане на другим добрима или имовини корисника превоза (*lucrum cessans*).

У погледу врсте штета и њихове накнаде важе општа правила саобраћајног права. Надокнађују се штете на роби под којом се подразумевају оштећење, мањак,²⁷ губитак као и штете због закашњења. За висину накнаде штете, као правило је усвојен систем ограничене, односно лимитиране одговорности превозиоца, а као обрачунска јединица је предвиђено специјално право вучења које примењује Међународни монетарни фонд.

ЈР СИМ-В поводом питања ограничења износа одговорности за штету, утврђује у члану 30, да превозник одговара за потпуни или делимични губитак ствари до износа до 17 обрачунских јединица (посебних права вучења) по килограму бруто масе која недостаје. При томе се вредност домаће валуте државе чланице Међународног монетарног

26 Кажемо у начелу, јер штета због закашњења по својој природи јесте измакла добит, тј. будућа штета. У већини случајева у пракси се, међутим, ради о накнади штете због губитка или оштећења ствари, а одштета због закашњења остаје једна практично ретка, али теоретски важна могућност.

27 Железница која је преузела ствари на превоз одговара за извршење превоза и за губитак дела пошиљке предате на превоз (мањак) па и у случају када је пропустом железнице изостало мерење робе у времену њеног преузимања у упутној станици (Пресуда Врховног суда Србије, Прев. 330-01 од 14.11.2001. године).

фонда, у специјалном праву вучења, израчунава према поступку за одређивање вредности који примењује Међународни монетарни фонд у свом пословању и трансакцијама, док се вредност домаће валуте државе нечланице Међународног монетарног фонда у специјалном праву вучења израчунава на начин који утврди та држава. Међутим, наш ЗУПЖ ограничења одговорности рачуна у националној валути.

Да би се израчунало ограничење накнаде штете потребно је, најпре, одредити вредност робе која је изгубљена или оштећена. Према члану 30 став 1 ЈР/СИМ-В, накнада штете у случају губитка робе одређује се према берзанском курсу, а у недостатку тог курса по тржишној вредности. Ако се не може одредити накнада штете према наведеним начинима, узима се уобичајена вредност робе исте врсте и квалитета на дан и у месту њеног преузимања на превоз. Осим ове накнаде штете, железнички превозник је дужан да врати превознику, царинске и друге дажбине који су плаћени у вези с превозом изгубљене робе.

Друго, висина стварне штете је ограничена одредбама ЗУПЖ и СОТИФ-а, које су когентне природе, и чија примена се искључује само у случају проузроковања штете намером или крајњом непажњом железничког превозника, када он губи право на ограничење одговорности. о чему ће касније бити речи.

2) Ограничење одговорности за закашњење

Као што је већ истакнуто, у транспортне штете код превоза робе, осим губитка и оштећења робе, спада и закашњење. Накнаде штете због закашњења, као специфичан облик права на накнаду, постоји и ако штета на самој роби ради чијег превоза је закључен уговор о превозу није настала.

Ризик од одговорности за ову штету, која ће због прекорачења рока испоруке настати на осталој имовини оштећеног, за превозника је огроман због врло ограничене могућности његовог утицаја на разноврсне узроке закашњења, па је разумљиво да у том случају прописи предвиђају другачије рачунање ограничења одговорности које је за њега знатно повољније, а износи ограничења много нижи.

С обзиром на природу ове штете, ограничење одговорности неће зависити од вредности превожене робе, већ од превознине. Могућност накнаде за губитак или оштећење робе као доказане последице прекорачења рока испоруке према члану 33 ЈР/СИМ-В ограничена је до износа четвороструке превознине, при чему се ова накнада не може компензовати са оном предвиђеном у члану 30 ЈР/СИМ-В за потпуни губитак робе.

И на крају, за надокнаду штете у случају навођења вредности робе предате на превоз уводи се ново решење у члану 34, према које је декларисани износ замена за највећи износ.

3) Посебни случајеви ограничења

Када је реч о ограничењу одговорности железничког превозника у превозу робе, треба имати у виду постојање посебних случајева ограничења.

У међународном железничком превозу постоји изузетно и неколико случајева код којих се одступа од наведених општих граница одговорности железнице.

Прво одступање од општих граница одговорности железнице било је ограничење одштете у случају превоза под сниженим тарифама, само на основу раније важећег члана 45 СИМ-а. Ради се о случају када железница вози јефтине, па је оправдано да јој се допусти снижење сопствене одговорности. Наиме, ако железница специјалним или изузетним тарифама одобри посебне услове превоза који представљају снижење превознине у односу на опште тарифе, она може ограничити одштету у случају прекорачења рока испоруке, уколико је то ограничење назначено у тарифи. Ако се ти посебни услови превоза примењују само на једном делу превозног пута, ово ограничење се може применити само ако је основа за одштету настала на том делу превозног пута. Ово снижење може бити сразмерно снижењу превознине.

На крају треба навести, да превозник може и изван ЈР СИМ-В да прошири своју одговорност и своје обавезе (члан 5). Ова одредба се, пре свега, користи у случају када се у договорима о квалитету превоза уговарају посебне одредбе за одговорност.

Други случај одступања представља обезбеђење уредног издавања према члану 35 ЈР/СИМ-В. Наиме, на основу изјаве пошиљаоца којом он захтева од железнице да повећа границе своје одговорности до износа наведеног у товарном листу, железница заузврат има право да повећа превознину.

Код обезбеђења уредног издавања, железница одговара за сваку доказану штету до висине назначеног износа.²⁸

4) Губитак права на ограничење одговорности

Када се ради о губитку права на ограничење одговорности, према ЈР/СИМ-В, треба указати, најпре, да се ради о следећим случајевима

28 Видети више код: Б. Јакаша, *Компјаративни приказ одговорности превозиоца за превоз робе у појединим државама саобраћаја*, Београд, 1978.

одштете, и то: због губитка или неправилне употребе исправа (члан 15 тачка 3), за последице неизвршења или нетачног извршења захтева у случају губитка робе (члан 19 тач. 6 и 7), због губитка робе (члан 30), због оштећења робе (члан 32), прекорачења рока испоруке (члан 33), у случају декларације о вредности (члан 34) и обезбеђења уредног издавања (члан 35).

До губика права на ограничење одговорности у наведеним случајевима долази ако се докаже да је штета настала због радњи, односно пропуста железничког превозника, учињених било са намером да проузрокује такву штету, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати (члан 36).

Дакле, ако железнички превозник проузрокује штету намерно (*dolus*) или крајном непажњом (*culpa lata*) не може се позивати на право на ограничење одговорности и прописане висине одштете, већ ће његова одговорност бити до пуног износа настале штете, што је у складу са грађанскоправним начелом *dolus omnia corrumpit*.

У том смислу поставља се питање када је одређено понашање намерно, а када оно прелази у крајњу непажњу. Управо због тога је ЈР/СИМ-В предвиђено да се губитак права на ограничење одговорности протеже и на тзв. *dolus eventualis*, случај када је штетник свестан могућности наступања штетне последице с чијим наступањем се помирио, али га не жели. У томе је разлика према осталим облицима *dolus*-а где штетник начелно жели наступање штетне последице.

Оваквим тумачењем један случај који је досад најчешће тумачен као крајња непажња, сада је изричито укључен у строги режим намере, са последицом губитка права на ограничење одговорности.

Међутим, када превозник делује у уверењу да поступа исправно са робом, али до штете дође јер не улаже дужну пажњу која се од њега у превозу захтева, ЈР/СИМ-В иде у корист превозника и не предвиђа губитак права на ограничење, већ прописује висине одштета у случају губитка робе, оштећења робе, прекорачења рока испоруке, уредног издавања и декларације о вредности.

5) Остваривање права

У остваривању права (Део IV ЈР/СИМ-В) одређени су превозници против којих се судским путем могу остварити права. Права из уговора о превозу могу се остварити само против првог, последњег или оног превозника, који је извршио део превоза, у току кога је настала штета (члан 45 тачка 1).

Уколико је у оквиру модела о заједничком превозу, обавезујући (одговорни) превозник, уз давање своје сагласности, уписан у товарни

лист, онда против њега може судским путем да се тражи остваривање права, чак и у случају да он није примио ни товарни лист ни робу (члан 45 тачка 2).

2. Одговорност железничког превозника за штету у домаћем и међународном превозу путника

а) Сличности у реулисању између одговорности железничког превозника у домаћем и међународном превозу путника

Железнички превозник у домаћем превозу путника одговара за две врсте штета, и то: за штету насталу због смрти, телесне повреде и оштећење здравља путника, и за штету насталу због закашњења или прекида путовања (члан 16 став 1 ЗУПЖ).

Одговорност за штету у случају смрти, телесне повреде и оштећења здравља путника условљена је постојањем удеса или незгоде у току превоза, односно док се путник налазио у возу или док је улазио у воз или излазио из воза.

Слично као и у области превоза робе, ЗУПЖ прописује три (општа, без посебних) разлога услед којих се железнички превозник (потпуно или делимично) ослобађа одговорности због смрти, телесне повреде и оштећења здравља путника (члан 17). Превозник се ослобађа одговорности ако је удес или незгода:

- 1) проузрокована околностима изван превоза које он, и поред настојања, имајући у виду особености случаја, није могао да избегне нити да отклони њихове последице,
- 2) настала кривицом путника или понашањем које није у складу са уобичајеним понашањем путника, и
- 3) настала кривицом трећег лица, а железнички превозник, и поред настојања, имајући у виду особености случаја, није могао да избегне нити да отклони његове последице.²⁹

Друга врста штете у превозу путника јесте штета настала због закашњења или прекида путовања. Железнички превозник одговара за ову штету, „осим ако докаже да до закашњења, односно прекида путовања није дошло његовом кривицом“ (члан 18).

29 Према члану 17 тачка 3 Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају превозилац се потпуно или делимично ослобађа одговорности за штету ако је удес или незгода настала кривицом трећег лица, а превозилац и поред настојања, имајући у виду особености случаја, није могао да избегне нити да отклони његове последице (Врховни суд Србије, Рев. 6497-98 од 3.11.1999. године).

И поводом одговорности због закашњења или прекида путовања се поставља питање ограничења одговорности железничког превозника. У овом случају превозник „одговара до износа двоструке превознине“ (члан 20 став 3).

Слична решења о основу одговорности и разлозима за ослобођење садржана су у одредбама чл. 26–31 (Одговорност за смрт и повреде путника) и чл. 32 (Одговорност у случају непридржавања реда вожње).

б) Посебно о одговорности железничког превозника у међународном превозу путника

При коначном упоређивању постојећих резултата у унификацији правила о одговорности железнице за штете на роби и путницима, општа је констатација да је једнообразно регулисање потпуније остварено у области превоза робе. Имајући у виду вредност људских живота изгледа да се међу уговорницама лакше постигла сагласност о потреби да се пружи већа гаранција путницима.³⁰

Према ЈР CIV-А железнички превозник у међународном железничком превозу путника одговара у три случаја, и то за: смрт и повреде путника, непридржавања реда вожње и ручни пртљаг, животиње, пртљаг и возила.

1) Одговорност железничког превозника за смрт и телесно оштећење путника

Као основ одговорности, у међународном железничком превозу путника, као и у превозу робе, предвиђена је објективна одговорност железничког превозника.

Слично као и у области превоза робе, тако и у случају одговорности за смрт и повреде путника ЈР CIV-А прописана су три општа основа за ослобођење од одговорности.

Први основ, виша сила, је у складу са тенденцијама израженим у другим саобраћајним гранама, јасно формулисан појам, који садржи елемент спољашности догађаја.

Други општи основ је кривица путника. Наиме, железнички превозник се ослобађа одговорности за смрт и повреде путника ако је удес наступио кривицом путника. Овде се ради о таквом понашању путника које не одговара нормалном.

Позивањем на кривицу путника превозник је у повољнијем положају него у случају више силе. Код више силе, као сложеном правно-

30 Д. Ђурђевић, *Хармонизација железничког права*, Београд, 2005, стр. 296.

техничком појму, потребно је више кумулативних елемената, док се код кривнице путника не тражи неизбежност и неотклоњивост последица, па је терет доказивања код више силе тежи за превозника.

Као трећи основ за ослобођење у ЈР CIV-A предвиђена је радња трећег лица. У питању је такво понашање путника, које превозник, и поред предузимања потребних мера у посебним околностима није могао да избегне и чије последице није могао да спречи.

Дакле, предвиђени су исти услови и код више силе и код радњи трећих лица. Из тога произлази да су радње трећих лица само један појавни облик више силе. Ово издвајање радњи трећих лица у посебан основ за ослобођење је учињено због тога што у неким правним системима виша сила не обухвата и људске радње него само природне догађаје (*Act of God*).³¹

За разлику од одговорности железнице у случају штете на роби где је предвиђен институт посебних опасности, код одговорности железнице за смрт и повреде путника нема таквих олакшавајућих основа за ослобођење.

Због тога што се национални прописи међусобно знатно разликују није остварено једнообразно регулисање свих врста накнада штете. У ЈР CIV-A регулисана су права на накнаду штете у случају смрти и повреде путника, док се друге штете како нематеријалне штете, тако и материјалне штете које нису предвиђене Конвенцијом, надокнађују по правилима националног права. У ЈР CIV-A предвиђена су правила о ограничењу накнаде штете, само за одређене штете. Висине накнаде ових штета се одређује према националном праву уз услов да не смеју бити ниже од прописаних у ЈР CIV-A.

Што се материјалне садржине правила о одговорности тиче и ако је и код превоза путника и робе предвиђен исти принцип објективне одговорности превозника, анализа појединих основа за ослобођење од одговорности показује да је у области одговорности железнице за смрт или повреде путника предвиђено извесно поштравање одговорности. Ова тврдња се заснива на следећим чињеницама, и то, најпре, јасна и изричита формулацаја догађаја који се квалификује као виша сила која недвосмислено указује да железница одговара по принципу објективне одговорности. Затим, непостојање института посебних опасности који у превозу робе постоје и стављају превозиоца у битно повољнији положај. Даље, и накнада појединих штета у случају смрти и повреде путника у пуном износу, показују да железнички превозник строже одговара када се ради о штетама насталим у превозу путника.

31 Видети детаљније код: Д. Ђурђевић, *нав. дело*, стр. 296.

Када се ради о ограничењу одговорности железничког превозника у превозу путника, висине накнаде штете утврђене су у знатно већим лимитима, тако да у случају смрти или повреде путника повећан је лимит са 70.000 на 175.000 обрачунских јединица, за губитак или оштећење предмета је повећан са 700 на 1.400 обрачунских јединица, а накнада за губитак пртљага је повећана на 1.200 обрачунских јединица а раније је била 600 обрачунских јединица. При томе, обрачунска јединица је специјално право вучења које примењује Међународни монетарни фонд, а износ изражен у обрачунској јединици обрачунава се у домаћу валуту односне државе, и тренутно једна обрачунска јединица износи један евро.

Друго, у случају потпуног или делимичног губитка аутомобила, ималац права има право на накнаду за доказану штету, која се израчунава на основу уобичајене вредности возила, и при томе не може да буде већа од 8.000 обрачунских јединица. Овде се приколица са или без товара сматра као једно возило.

2) Одговорност железничког превозника за закашњење путника

Правни основ одговорности железничког превозника у међународном превозу путника због непридржавања реда вожње садржан је у одредбама 1) Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF), односно Јединственим правилима за уговор о међународном железничком превозу путника (CIV Додатак А Конвенције); 2) Општих услова превоза (АВВ – CIV) који заједно са Посебним превозним и тарифским условима (ВВТ), чине уговор о превозу; 3) Споразума о односима између превозника у међународном железничком превозу путника (AIV) и 4) Повеље из железничког путничког саобраћаја.

(1) Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу путника (CIV – Додатак А Конвенције)

Унификација правила о одговорности железнице због закашњења путника је извршена први пут у Јединственим правилима за уговор о међународном железничком превозу путника (CIV – додатак А Конвенције).

Конвенција о међународним превозима железницама која регулише одговорност превозиоца на основу уговора о превозу путника углавном ово питање није регулисала уопште, до једнообразних правила уз COTIF из 1980, или је упућивала на националне прописе. Тако је у ЈР/CIV из 1980. године, било предвиђено да одговорност железнице за штете проузроковане закашњењем или изостајањем воза или губитком везе, подлеже законима и прописима државе у којој се случај десио.

Међутим, JP/CIV из 1999. године, у Глави II насловљеној као „Одговорност у случају непридржавања реда вожње“, у члану 32, уводи ново решење којем је прописана одговорност у случају отказивања, кашњења или губитка везе. Превозник је одговоран путнику за штету која настане због отказивања, кашњења или изгубљене везе, када путник не може да настави своје путовање истог дана или ако се у датим околностима не може на рационалан начин наставити путовање. Обештећења обухватају разумне трошкове за смештај и обавештавање особа које чекају путника.

JP/CIV предвиђа три општа ослобађајућа разлога због непридржавања реда вожње у случају отказивања, кашњења или губитка, као и у случају смрти и телесног оштећења путника, и то: 1) вишу силу, као околности које су изван обављања железничког превоза, које превозник и поред предузимања мера потребних у посебним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи; 2) кривицу путника, и 3) понашање трећег лица, које превозник и поред предузимања мера потребних у посебним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи.

Друго предузеће или предузетник које користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећим лицем и нема право на компензацију.

Унутрашњим правом се осим накнаде штете које обухватају трошкове смештаја и обавештавања, утврђује да ли и у којој мери превозник мора да надокнади штету. Ово правило не утиче на члан 44 који се односи на одштету у случају закашњења код издавања возила.

(2) Општи услови превоза у међународном железничком путничком саобраћају (ABB – CIV) из 2006. године

За превознике који су прихватили Повељу железничког путничког саобраћаја CER/UIC/CIT-а,³² чл. 32 тачка 13 је ступила на снагу 12. децембра 2004. године. Ова тачка 13 ABB – CIV која носи назив „Непридржавање реда вожње“, прописује значајна правила.

Најпре, у тачки 13.1. предвиђено је да приликом отказивања, кашњења или губитка везе на међународним релацијама, превозник надокнађује одговарајуће трошкове ноћења и такси-вожње као и трошкове настале за обавештавање лица која чекају путника уколико путник не може наставити своје путовање истог дана или није био у стању да настави путовање под постојећим условима.

32 Превозници који су прихватили повељу ATOS, ČD, CFL, CIE, SP, DB, DSB, EVR, LG, LDŽ, MAV, NS, NSB, OBB, OSE, PKP, RENFE, SNCB, SNCF, SJ, SBB/CFE, SŽ, Trenitalia, VR, ŽSSR.

Затим, у тачки 13.2. прописан је повраћај превознине тако да уколико неки међународни дневни воз касни више од једног сата, или међународни ноћни воз касни више од два сата, тада путнику уговорни превозници, који су прихватили Повељу у путничком железничком саобраћају CER/UIC/CIT, враћају износ у вредности 20% од цене вожње за путовање уједном смеру, уколико цена превоза (укључујући и додатке за путовање у једном смеру) износи најмање 50 евра и почетна и упутна станица се налазе у оквиру Европске заједнице, Норвешке или Швајцарске. Повраћај се реализује у облику бона или услуге у истој вредности.

Даље, у тачки 13.3. прописано је да је за оцену непридржавања реда вожње меродавно одступање између стварног времена доласка у упутну станицу и времена предвиђеног редом вожње.

Путник користи своје право у року од два месеца након завршетка путовања са оригиналом важеће и поништене возне карте и резервације код учествујућих превозника. Уколико је превозник то предвидео, резервацију може да замени потврда о кашњењу.

Уместо наведених права путник може, у смислу тачке 13.5, 1) да одустане од даље вожње и захтева повраћај цене превоза за релацију на којој није извршен превоз, 2) да одустане од даље вожње и врати се до почетне станице следећим погодним возом превозника који учествује у превозу и захтева повраћај целокупне цене превоза, 3) да настави своје путовање возом превозника који учествује у превозу, са којим ће стићи у одредиште са најмањим могућим закашњењем.

Путник нема право на обештећење у случајевима из тачке 13.6. У питању су следећи узроци ниспуњења реда вожње: 1) околности које се налазе изван железничког саобраћаја које превозник, упркос савесном обављању дужности, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи, 2) благовремена најавна саобраћајног ограничења услед грађевинских радова или одржавања, 3) благовремено најављен штрајк или неочекивани штрајк, 4) кривица путника, 5) понашање трећег лица које превозник, упркос савесном обављању дужности, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи.

Предузеће које управља инфраструктуром или неко друго предузеће које користи исту железничку инфраструктуру не сматрају се трећим лицем.

(3) Споразум о односима између превозника у међународном железничком превозу путника (AIV)

Споразум о односима између превозника у међународном железничком превозу путника (AIV),³³ регулише, најпре, тзв. законске накна-

33 Важи од 1. јула 2006, замењује Споразум од 1. марта 2000. године са свим додацима.

де штете (Глава 2) у случају одговорности према члану 32 CIV, затим, комерцијалне накнаде за случај одговорности према члану 13 ABB-CIV у Повељи, као и комерцијалне накнаде по другом основу.

Тзв. законске накнаде штејше. Одговорност железничког превозника у међународном превозу путника због непридржавања реда вожње се јавља у два случаја. У првом случају ради се о непридржавању реда вожње код последњег преседања у истом дану. Други случај односи се на непридржавање реда вожње током дана.

Питање накнаде штете у случају непоштовања реда вожње код последњег преседања у том дану према члану 32 CIV 1999, регулисано је у Глави 2 Споразума. Због значаја овог правног питања, разматрана су решења у Споразуму којима се регулише основ за накнаду штете, мере или накнаде, ослобађање од одговорности, и накнада штете из других разлога.

Основ за накнаду штејше. Превозник сноси одговорност према путнику за штету насталу због тога што, из разлога отказивања, кашњења или губитка везе, на међународним релацијама (1) путовање није могло бити настављено истог дана или (2) због тога што наставак путовања није остварен истог дана због датих околности (члан 32 тачка 1 JP CIV 1999)

Сматра се да је догађај који је проузроковао одговорност превозника настао у тренутку када, односно у месту одакле путник, због отказивања, кашњења или губитка везе, не може да настави путовање истог дана или ако се наставак путовања не може обавити истог дана због датих околности.

Мере или накнада трошкова. Уколико је то могуће, превозник превози путника до његовог одредишта или омогућава наставак његовог путовања овлашћујући га да користи, без увећања цене: заобилазни превозни пут, воз који подлеже посебним условима превоза, специјални воз, воз неког другог превозника, неко друго превозно средство копненог саобраћаја.

Односне потврде према Приручнику за путнички саобраћај (GTV), Поглавље 1, треба ставити на возне исправе.

Ако наведене мере нису могуће, превозник ће надокнадити трошкове: за смештај и доручак у одговарајућем хотелу средње категорије, и за обавештавање особа које чекају путника. У овом случају, превозник сам врши резервацију хотела и директно плаћа трошкове смештаја, такси услуга итд. У случају потребе, наведене мере могу се комбиновати.

Ослобођење од одговорности. Превозник се ослобађа од одговорности када је до отказивања, кашњења или губитка везе дошло због неког од предвиђених разлога.

Први ослобађајући разлог представљају околности које су изван обављања железничког превоза, које превозник, упркос савесног обављања дужности, није могао да избегне и на чије последице није могао да утиче (члан 32 тач. 2а) CIV). Такве околности су на пример: природне непогоде (олује, лавине, поплаве, клизање тла, одрон итд), штрајк, превоз обилазним путем најављен на време због природне непогоде или штрајка (тачка 2.1.4. Споразума AIV).

Други разлог за ослобађање од одговорности јесу благовремено најављена транспортна ограничења услед грађевинских радова и радова на одржавању.

Трећи разлог тиче се штрајка, односно ако је у питању благовремено најављен штрајк или неочекиван штрајк.

Кривица путника из члана 32 тач. 2а) CIV, односи се на непоштовање рокова за прелазак из једног воза у други, чекање на погрешном перону за улазак у воз, када путник пропусти воз, изbacивање путника.

Пети ослобађајући разлог подразумева поступке трећих лица које превозник, упркос савесном обављању дужности, није могао да избегне и на чије последице није могао да утиче. При томе, под трећим лицем не сматра се друго предузеће које користи исту инфраструктуру (члан 32ц) CIV), као ни предузеће које управља инфраструктуром (тач. 13.6. АBB – CIV). У вези са овим ослобађајућим разлогом су, на пример следећи случајеви: сметње у саобраћају због самоубиства, несреће на прелазима у нивоу, затварање пруге проузроковано друмских путничким моторним возилом, када путник у истом возу активира кочницу за случај опасности, полицијске мере, мере царинских органа (нарочито приликом преласка границе), сметње у железничкој експлоатацији које проузрокују трећа лица, превоз обилазним путем најављен на време због горе наведених разлога.

Нема сумње да је прецизно набрајање најважнијих разлога за ослобађање од одговорности са прецизним примерима од значаја, не само у случају решавања спорних питања у пракси, већ и за превозника у предузимању мера предострожности како би избегао штету.

Потребно је још једном истаћи, због значаја питања одговорности, да се управљач инфраструктуром, извршни превозник, као и друга предузећа која пружају услуге а која су у уговорном односу према превознику, не сматрају трећим лицима.

б) Накнада за штећу изређиљену због других разлога

Споразум упућује на националне прописе уређивање питања накнаде штете због других разлога. Тако је унутрашњим правом могуће

прописати да ли, и у којој мери, превозник треба да накнади штету претрпљену због других разлога који нису наведени у јединственим правилима, у смислу члана 32 тачка 3 CIV. При томе, овај Споразум се не примењује на ове накнаде штете.

в) Комерцијалне накнаде

Комерцијалне накнаде као повраћај дела превознине, односно обештећења путника од стране превозника у случају непоштовања реда вожње током дана, прописане су Повељом о железничком путничком саобраћају и чланом 13 АBB-CIV.

Подручје њимене. Општи услови превоза у међународном железничком путничком саобраћају (АBB-CIV) (тачка 13) и Споразум о односима између превозника у међународном превозу путника (AIV) (Глава 3), са Прилогом 4 – Повеља CER/UIC/CIT о превозу путника железницом уређују повраћај дела превознине, односно обештећење путника због непоштовања реда вожње.

Одредбе ових извршних прописа CIT-а се односе на међународна путовања чија се полазна и крајња станица налазе на територији држава Европске уније, Норвешке или Швајцарске. С друге стране, ове одредбе се не примењују на заједнице прекограничног саобраћаја.

Услови. Превозник одобрава повраћај превознине путницима када међународни воз изостане, или када дневни међународни воз касни дуже од једног сата, односно када ноћни међународни воз касни дуже од два сата. Висина накнаде износи 20% од цене за путовање у једном смеру односно међународне возне исправе (возна карта, резервација, додаци), а овај износ се заокружује у складу са комерцијалном праксом. Меродавно је место, у коме путник напушта међународни воз.

Превозник може, такође, извршити повраћај и већег износа али неће моћи да га укључи у поделу удела према тачки 3.4 без сагласности односних железничких предузећа.

Основи за ослобађање од одговорности због непоштовања реда вожње код последњег преседања у истом дану примењују се и у случају непоштовања реда вожње током дана.

4) Повеља о услугама у железничком путничком саобраћају

С правом се овде поставља, најпре питање правног основа за примену Повеље о услугама у железничком путничком саобраћају (у даљем тексту: Повеља).³⁴

34 Повеља о услугама у железничком путничком саобраћају (CER/ UIC/ CIT Charter on Rail Passenger Services, Union internationale des chemins de fer, Adopted on 22 October 2002).

Повеља из железничког путничког саобраћаја, настала је након препорука у Белој књизи и „Разговора Европске комисије о услугама од општег значаја“ из 2001. године,³⁵ и као резултат упорног инсистирања органа и институција Европске уније на недовољним правима путника у железничком превозу који се одвија у складу са Конвенцијом COTIF, односно њеним Додатком А – Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу путника (CIV).

Наиме, и ако измењена JP/CIV, у складу са Протоколом из Виљнуса из 1999. године, пружају већа права корисницима железничких услуга, по мишљењу органа Европске уније не испуњава захтеве држава њених чланица у погледу нивоа и стандарда саме железничке услуге. Због тога су уследиле заједничке активности кључних међународних железничких организација као што су Заједница европских железница (CER), Међународна железничка унија (UIC) и Међународни комитет за железнички транспорт (CIT) у циљу унапређења квалитета услуга које железнице пружају корисницима и обезбеђивања одговарајућих стандарда.

Међународни комитет за железнички транспорт (CIT) је као надлежан за стандардизацију железничких прописа и праћење њихове јединствене примене, пристао да буде потписник Повеље заједно са Заједницом европских железница (CER) и Међународном железничком унијом (UIC), под условом да Повеља ступи на снагу истовремено са измењеним COTIF-ом и након доношења извршних прописа из међународног путничког саобраћаја, који практично врше њену правну реализацију.

Међутим, како се ступање на снагу измењеног COTIF-а временски одужило због недовољног броја ратификација, након инсистирања CER-а, одлучено је да се на Комисији за путнички саобраћај CIT-а, нађе правно решење, да део Општих услова превоза у међународном железничком путничком саобраћају који се односи на конкретизацију Повеље ступи на снагу пре самог COTIF-а и пратећих извршних прописа, на основу уговорног, односно, тарифског права. На примедбу неких чланица Комисије да то није баш „правно чисто“ решење, правни експерти CIT-а су дали тумачење да то заиста није најидеалније решење али да је правно коректно с обзиром да је уговорно/тарифска основа правни институт често примењиван у сличним ситуацијама.

Тако је Извод (тачка 13) из Општих услова превоза (ABB-CIV) који представља правно/комерцијалну реализацију Повеље, ступио на снагу 12. децембра 2004. године, али само за превознике који су прихватили Повељу.

35 *White paper COM (2001) 370 on Common Transport Policy-European Commission (EC); European Commission's Communication on services of General Interest (EC,COM-580).*

Сама Повеља, иначе, у структури извршних прописа СИТ-а представља Прилог 4 Споразума из међународног путничког саобраћаја (AIV). Повеља обухвата све железничке услуге путницима у међународном и унутрашњем саобраћају, осим услуга у случају другачије прописаних посебних услова у уговорима о јавном превозу. Повеља је првенствено настала због квалитета услуга у међународном даљинском саобраћају, али она служи и као модел за услуге у унутрашњем саобраћају.

Прихватањем и применом принципа и стандарда Повеље,³⁶ железнички превозици унапређују квалитет превозних и пратећих услуга у железничком путничком саобраћају. Националне повеље, прилагођавају Повељу својим приликама и условима, а неке утврђују и повољније услове превоза. Повељу подржава „Шема за компензацију услуга у међународном путничком саобраћају због кашњења“.³⁷ Ова UIC „Шема“ има правно дејство преко Јединствених правила CIV, прецизније преко општих услова и рокова (GTC-CIV) и Споразума о међународном превозу путника. „Шема“ предвиђа накнаде за кашњење међународних возова дуже од 1 сата, односно 2 сата за ноћни воз, у висини 20% од наплаћених трошкова услуге.

Повеља као Прилог 4 AIV-а, у тачки 10 Закашњења, препоручује као права путника у железничком превозу, најпре у случају закашњења (1) освежење, у случају да прекид услуге премашује три сата (2) преноћиште, када је немогуће наставити путовање истог дана и када је други начин превоза немогуће реализовати са разумним трошковима.

Затим, да у случају одговорности искључиво железничког предузећа: (1) путник има право на надокнаду у виду финансијске надокнаде или као ваучер за будућа путовања ако закашњење прелази одређену временску границу; (2) у случају прекида услуге путницима се може понудити обештећење или смештај у други воз (у шта је укључена и доплата за воз вишег ранга) или алтернативно превозно средство са прихватљивом ценом коштања.

ЈП „Железнице Србије“ (у даљем тексту: ЈП „ЖС“), чланица CER/UIC/SIT, су превозник који је усвојио Повељу о превозу путника железницом, која се примењује на међународна путовања у Европској унији, Норвешкој и Швајцарској. ЈП „ЖС“, по први пут, формално доноси Повељу за међународни путнички саобраћај ограниченом са Упутством за њену примену, која је ступила на снагу 11. децембра 2005. године,³⁸ али

36 Имплементација Повеље у Европи, дата је у CER-овом Извештају о стању, *Implementation of The Charter on Rail Passenger in Europe, Progress Report, September 2005*. Примена Повеље у државама чланицама, где се одвија 93% укупног путничког саобраћаја у Европи, износи око 85%.

37 *Delay compensation scheme for international rail passenger services, UIC, 12.12.2004.*

38 Повеља и Упутство „Железнице Србије“, бр. 132/05-110, Желнид, 2005.

чак и површна анализа решења поводом питања о одговорности превозника за закашњење показује да није постојала стварна воља да се из ради и донесе Повеља у складу са извршним прописима Међународног комитета за железнички транспорт (СИТ), СОТИФ-а, и сл.

Критичке примедбе се односе на услове и основе за ослобађање одговорности. Повеља предвиђа у три случаја право путника на обештећења због закашњења међународног путничког воза.

Први, за закашњење дуже од једног часа путник има право на повраћај 20% плаћене возне цене, а за закашњење дуже од два часа 30% од плаћене возне цене.

Други, уколико је закашњење воза дуже од три сата и има за последицу губитак везе и одустајање од даљег путовања, односно потребу за преноћиштем да би се путовање наставило наредног дана, путник има право на трошкове преноћишта.

Трећи, ако је закашњење воза дуже од три часа и путник нема могућности скорог наставка путовања возом, а да коришћењем алтернативног превозног средства може стићи у упутну станицу пре него што би могао стићи возом, путник се може отпремити алтернативним превозним средством (аутобус, такси, авион).

С друге стране, поводом питања ослобођења од одговорности, према Повељи ЈП „ЖС“, нису дужне да обештете путника 1) уколико је сам путник крив за изгубљену везу, као и 2) ако је до закашњења или искључења воза или до изгубљене везе дошло из разлога који железница није могла предвидети, избећи или спречити.³⁹ Осим тога, раније најављене рестрикције саобраћаја, тј. оне које обухватају закашњења или повремене прекиде као и потпуну обуставу саобраћаја, спадају у групу разлога који искључују обавезу железнице на надокнаде из Повеље.

3. Одговорност у превозу железничких возила као робе

За железничка возила, која се предају као роба, уводи се нова врста одговорности за превозника, насловљена као „Одговорност у случају превоза железничких возила као робе“ (члан 24). Предвиђено је да у случају превоза железничких возила која се крећу на својим властитим точковима и која су предата као роба, превозилац је одговоран за губитак или оштећење као резултат штете или губитка железничког возила или његових покретних делова које настану од времена преузимања на пре-

39 У складу са Повељом о квалитету у међународном путничком саобраћају, за надокнаду дела плаћене цене превоза, „Железнице Србије“ су у 2006. години вратиле путницима око 100 хиљада динара, док су трошкови ноћења у железничким смештајним објектима у Београду због кашњења међународних возова кроз нашу земљу, коштали око 400 хиљада динара, „Пруга“, 31. јануар 2007. год.

воз до испоруке, као и за губитак или штету насталу прекорачењем рока испонике, осим ако докаже да је штета изазвана без његове кривице.

4. Одговорност узастопног и извршног превозника

Протоколом из Виљнуса уведена је потпуна новина у регулисању узастопног превоза (члан 26) и извршног превоза (члан 27), и с тим у вези одговорност превозника.

Тако је предвиђено да ако превоз према само једном уговору обавља неколико узастопних превозника, сваки превозник, самим тим што је преузео робу уз товарни лист постаје страна у уговору о превозу, у складу са условима из тог документа и преузеће обавезе које из тог произлазе. У овом случају, сваки превозник је одговоран у погледу превоза на читавом путу до испоруке.

За извршног превозника, коме превозник повери обављање превоза, или у потпуности или делимично, уводе се посебне одредбе у члану 27. Такође, и у случају када извршни превозник нема уговорни однос са корисником превоза, он је одговоран кориснику превоза за своје сопствене услуге. Превозник, са своје стране, одговара за целокупну вредност робе предате на превоз.

Превозник или извршни превозник, одговарају кориснику превоза и за активности управљача инфраструктуром, на кога се гледа као на помоћно особље, сходно члану 40, уз задржавање права на регрес у односу на управљача инфраструктуром (члан 8, тачка 1ц) Јединствених правила за уговор о коришћењу инфраструктуре у међународном железничком саобраћају – CUI).

IV Закључак

Објективна одговорност железничког превозника подразумева одговорност за накнаду штете без обзира на кривицу по основу обављања саобраћајне делатности железничким превозним средствима (вучним, вученим и возилима специјалне намене) која се сматрају опасном ствари. Ова строга одговорност ублажена је постојањем карактеристичног умањења одговорности. Умањење одговорности железничког превозника за штету у превозу јавља се у два вида, и то као ослобођење од одговорности и као ограничење висине накнаде штете.

Ослобођење и ограничење од одговорности железничког превозника за штету у међународном превозу путника и робе регулишу Конвенција СОТIF и њени извршни прописи. ЈР/СИМ предвиђају три општа основа (кривица или захтев имаоца права, сопствена мана робе и

виша сила без елемента спољашности догађаја) и седам посебних опасности, као типичних који се тичу робе или превозника, као разлоге за ослобођење од одговорности.

Разлика између општих основа и посебних опасности је у терету доказивања. Терет доказивања посебних опасности је олакшан.

JP/CIM прописују ограничење одговорности за губитак и оштећење робе до 17 обрачунских јединица, односно до четвороструког износа превознине за закашњење.

С друге стране, у превозу путника, слично као и код превоза робе, JP/CIV предвиђају три општа разлога за ослобођење од одговорности за смрт и телесно оштећење (виша сила уз спољашност догађаја, кривица путника и радња трећег лица). Међутим, није предвиђен институт посебних разлога.

Три разлога за ослобођење од одговорности за закашњење путника предвиђени JP/CIV, проширени су на пет (саобраћајно ограничење и штрајк) Општим условима превоза, а Споразумом превозника су таксативно наведени са прецизним примерима. Овим прописима су предвиђене и накнаде штета због закашњења.

Bratislav STANKOVIC, PhD
Assistant Professor, University of Novi Pazar

CONTRACTUAL RESPONSIBILITY OF RAILWAY CARRIER

Summary

The subject of this paper is the responsibility of the carrier, with special emphasis on the responsibility of rail carrier for damages in domestic and international transport of goods and passengers. The paper, after the introductory part, discusses the responsibility in our law. The central part of the paper contains a comparative view of rail carrier liability for damages in domestic and international transport and consideration of questions regarding the basis of liability, exemptions and limitations of liability, with a short review of the jurisprudence and critical review of some solutions in domestic legislation.

Key words: *carrier liability, damage in transport, base liability, exemptions from liability, limitation of liability.*