

Др Светислав ЈАНКОВИЋ
асистент Правног факултета Универзитета у Београду

ОДГОВОРНОСТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ ЗА ЗАКАШЊЕЊЕ У ПРЕДАЈИ РОБЕ*

Резиме

У чланку се разматра одговорност железничког превозиоца за закашњење у испоруци робе. Ова одговорност постаје нарочито актуелна имајући у виду нови правни оквир железничког права који настаје променом системских закона у овој области. Иако на први поглед одговорност превозиоца за закашњење остаје истоветна оној која је постојала по претходном истоврсном закону (из 1995. године), она се унеколико мења чињеницом раздвајања управљачке од превозничке функције у Железницама Србије. Наиме, управо је један од разлога усвајања новог правног оквира у овој области било усклађивање са међународним тенденцијама отварања железничког превоза тржишту, тј. омогућавањем постојања више различитих превозилаца у једној земљи. Ускладивши се са Виљнуским протоколом из 1999. године, српско железничко право се суочава са новим проблемом код одговорности за закашњење, у оквиру које превозилац одговара и ако је до прекорачења рока испоруке дошло услед радњи/пропуста управљача железничке инфраструктуре. У раду се износе закључци који овакав правни режим чине неоснованим и недопустивим, а посебно имајући у виду да управљач инфраструктуре не може да буде лице којим се превозилац приликом обављања своје делатности служи, с обзиром да га не може бирати, нити давати упутства и контролисати. Због тога, предлаже се својеврсни систем „мреже“ у оквиру кога ће сваки субјект одговарати за пропусте у делу своје надлежности, што би као последици водило томе да железнички превозилац не може да одговара за пропусте које је учинио управљач инфраструктуре.

У првом делу рада, аутор разматра нови правни оквир у области железничког саобраћаја, осврћући се на статусну промену коју је извршила Железница Србије усклађујући се са новим прописима. У другом, централном, делу рада одређује се појам закашњења, различите врсте роко-

ва које чине јединствени рок испоруке, као и врсте штета које могу да настану услед закашњења. На крају, у трећем делу, аутор износи закључак залажући се за идеју неодговорности превозиоца за закашњење које настаје искључиво због грешака управљача инфраструктуре.

Кључне речи: железнички превозилац, управљач инфраструктуре, закашњење, ограничена одговорност за штету, накнада штете.

I Нови правни оквир у српском железничком праву

У Републици Србији је у априлу 2015. године донесен Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају.¹ Основни разлог доношења овог закона је био усклађивање са тзв. Виљнуским протоколом COTIF-а од јуна 1999. године,² а пре свега, са правилом о одвајању железничког превозиоца од управљача железничком инфраструктуром.³ Доношењем поменутог закона, у Србији су се и формално створили услови за издвајање превозничке од организационе „функције“ у железничком саобраћају, а што је употпунило, такође, новоусвојене железничке законе попут За-

* Рад је настао као резултат рада на пројекту Правног факултета Универзитета у Београду под називом „Идентитетски преображај Србије“.

1 Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају – Закон о превозу железницом, *Службени гласник РС*, бр. 38/2015.

2 Детаљније о Виљнуском протоколу (енг. 1999 *Protocol for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 8 May 1980*), доступно на адреси: <file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/4UnifLRevns732.pdf>, 4.3.2016. О развоју међународног режима железничког права вид. Мара Барун, „Одговорност жељезничког пријевозника за смрт и тјелесне озледе путника након уласка Републике Хрватске у Еуропску Унију“, *Поредбено поморско право*, 167/2013, 184 и даље.

3 Виљнуски протокол је почео са применом од јула 2006. године, а Република Србија га је потврдила 2007. године. Више података доступно на адреси: [file:///C:/Users/Korisnik/Desktop/dva%20zakona%20o%20zeleznickom%20prevozu/Zakon%20o%20potvr%20C4%91ivanju%20Protokola%20od%203.%20juna%201999.%20godine%20o%20izmenama%20Konvencije%20o%20me%20C4%91unarodnim%20C5%BEelezni%20C4%8Dkim%20prevozima%20\(CO-TIF\)...pdf](file:///C:/Users/Korisnik/Desktop/dva%20zakona%20o%20zeleznickom%20prevozu/Zakon%20o%20potvr%20C4%91ivanju%20Protokola%20od%203.%20juna%201999.%20godine%20o%20izmenama%20Konvencije%20o%20me%20C4%91unarodnim%20C5%BEelezni%20C4%8Dkim%20prevozima%20(CO-TIF)...pdf), 1.3.2016. О основној сврси Виљнуског протокола у погледу развијања конкуратности између различитих железница вид. Indira Carr, Peter Stone, *International Trade Law*, 5th ed., New York, 2014, 337. Иначе, приликом расправе о овом закону у српском парламенту били су испољени и сасвим банални разлози за његово доношење попут тога да је стари Закон о правозу робе у железничком саобраћају, *Службени лист СРЈ*, бр. 26/95, донесен док је постојала још СР Југославија (1995. године), па би га требало и из тога разлога изменити, иако је он све време на снази у Републици Србији која постаје самостална отцепљењем Црне Горе 2006. године. Више података о томе на адреси: <http://www.otvoreniiparlament.rs/2015/04/21/649193/page/3/>, 2.3.2016.

кона о железници и Закона о безбедности и интероперабилности железнице.⁴ Увођење новог правног оквира у српско железничко право има за циљ да „пробуди већ неколико деценија уснулу железницу“, односно да учини овај вид копненог превоза корисницима услуга превоза привлачнијим.⁵ То би требало да се постигне путем јачања конкурентности у железничком саобраћају између више различитих, приватних, железничких превозилаца, а што је омогућено, управо новим Законом о превозу железницом путем кога се одвајају организациона и превозничка компонента у железници. У том смислу, након усвајања поменутог закона, у августу 2015. године дошло је до статусне промене у „Железницама Србије“, тако што су из овог привредног друштва уз издвајање основана још три привредна друштва акционарског типа: „Инфраструктура железница Србије“, „Србија воз“ и „Србија карго“.⁶

Међутим, чини се да се, управо, оваквим правним издвајањем, осамостаљивањем превозиоца од организатора железнице, тј. инфраструктуре отвара нови проблем у погледу одговорности железничког превозиоца за закашњење, јер према новим правилима, превозилац одговара за закашњење и ако је до тога дошло кривицом управљача инфраструктуре. Ово се, према закону, сматра оправданим из разлога што је управљач инфраструктуре само једно од лица чијим се услугама превозник служи приликом обављања своје основне делатности превоза.⁷

4 Закон о железници, *Службени гласник РС*, бр. 45/2013 и 91/2015; Закон о безбедности и интероперабилности железнице, *Службени гласник РС*, бр. 104/2013, 66/2015 – др. закон и 92/2015.

5 Чини се поражавајућим податак да се путем железничког саобраћаја превезе тек неких 10% од укупне количине робе, док је удео железнице у превозу роба 1990. године износио 29%.

6 Више података доступно на адреси: http://www.zeleznicesrbije.com/active/sr-latin/home/glavna_navigacija/o_preduzecu/organizacija.html, 1.3.2016. Издвајање организационе од превозничке функције у железничком саобраћају, те више, одвојених, различитих, конкурентских железничких превозилаца, показало се добрим решењем у европским земљама. Вид. Brian Harris, *Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, London, 2010, 116.

7 Закон о превозу железницом, чл. 18, ст. 2. и 3. Делује да би проблем могло да ствара то што превозилац и управљач инфраструктуром више нису једно, исто, правно лице у оквиру којег се из једног центра доносила одлука, него два одвојена лица. При том, да би наведено правило о одговорности превозиоца и за грешке управљача инфраструктуром било потпуно основано, чини се да је неопходно да је превозилац тај који је надређен управљачу инфраструктуре, тј. да га овај потоњи заиста „служи“ пружајући му своје услуге. Супротно, пракса показује да је управљач инфраструктуром тај који организује и на неки начин намеће темпо рада железница, а што је и нужно да би се овај вид превоза, пре свега, безбедно одвијао. Због тога, чини се да, барем када је реч о одговорности за закашњење, ова одговорност не би требала да буде искључиво на превозиоцу, него подељена између њега и управљача инфраструктуре.

II Правни режим одговорности железнице за закашњење у испоруци пошиљке

1. Опште особине

Железнички превозилац одговара за закашњење у испоруци, односно за штету која је настала услед прекорачења рока предвиђеног за издавање робе примаоцу. Штета која настаје неиздавањем робе у време предвиђено за испоруку представља штету услед закашњења, тзв. даљну штету, од које треба разликовати штету на роби. Због тога, одговорност железнице за закашњење није ограничена вредношћу робе (односно другим мерилима везаним за робу, попут њене бруто тежине), већ висином превознине, као наплаћене накнаде за услугу превоза. При том, у циљу заштите положаја корисника превоза износ штете због закашњења се ограничава не на једну, него на четири превознине. Са друге стране, накнађује се само доказана, а не и законом претпостављена, штета настала услед прекорачења рока испоруке чиме се штити положај железнице као превозиоца.

Железница се може ослободити одговорности за штету насталу закашњењем у испоруци доказом да је штета настала због радњи или пропуста корисника превоза (његове кривице), својстава робе (као предмета превоза), као и околности које превозник није могао да избегне, нити да отклони њихове (штетне) последице.⁸

2. Појам закашњења

Кључни појам у одређивању одговорности превозиоца за штету услед закашњења у испоруци пошиљке представља, управо, закашњење. Његовим одређивањем долази се до полазне тачке у одговорности превозиоца за закашњење у испоруци. Закашњењем се сматра прекорачење рока предвиђеног за испоруку, односно закашњење је задоцнела испорука. При томе, само закашњење као централни и полазни корак у утврђивању одговорности превозиоца има свој почетни и крајњи тренутак у своме одређивању, тј. испорука робе пре и после тог периода се не сматра закашњењем. У том смислу, ако се изврши испорука пре почетка тог периода, неће се сматрати да је наступило закашњење у испоруци, као што се то

8 Закон о превозу железницом, чл. 92, ст. 2. Поједини аутори заступају схватање да се железница не може позивати на посебне (повлашћујуће) разлоге како би се ослободила од одговорности. Вид. Михаило Велимировић, *Уговори у привреди*, Београд, 1994, 311; Душанка Ђурђевић, *Одговорност железнице на основу уговора о превозу*, докторска дисертација, Нови Сад, 1983, 210.

неће сматрати ако је испорука извршена након тог периода. Тај период износи 30 дана и рачуна се од тренутка када је испорука требала да се изврши (догоди).⁹ Након овог периода, сматраће се да је роба изгубљена, чиме ће се са правног режима одговорности за закашњење прећи на правни режим одговорности за (претпостављени) губитак робе.

Рок испоруке, чијим прекорачењем долази до одговорности железнице, сложен је појам.¹⁰ Обухвата редовни и допунски рок испоруке, а некада, услед изузетних околности може да обухвати и тзв. рок продужења испоруке. Редовни рок испоруке у себи обухвата отправни рок (време које је потребно железничком превозиоцу за припрему почетка превоза у смислу утовара робе и слично) и превозни рок (обухвата сам превоз у смислу услуге превозиоца као путујућег складиштара, али и обавештење корисника превоза о приспећу пошиљке у упутну станицу и спремности за њено издавање).

Допунски рок испоруке представља могућност за железницу да продужи редовни рок испоруке и тако избегне одговорност, ако се конкретни превоз нашао у ситуацијама које су унапред предвиђене као околности које отежавају или успоравају железнички саобраћај.¹¹ Допунски рокови се деле на сталне и привремене, имајући у виду њихову предвиђеност у прописима. У том смислу, стални допунски рокови су предвиђени у прописима као редовне околности које овлашћују превозиоца на продужење рока испоруке, док су привремени они који изненада настају спрам одређене непредвиђене околности (временске непогоде, акти јавне власти, ратови). При томе, потребно је имати у виду разлику између допунских рокова и продужетка рока испоруке на који железница има пра-

9 Рок од 30 дана од дана када је испорука требала да уследи је једнообразно решење и за домаћи и за међународни превоз. Упор. ЗОЖ, чл. 89, ст. 1; СМ, чл. 29, ст. 1; СМГС, чл. 20, ст. 2.

10 Рок испоруке се може одредити као „унапред прописан максимални временски период у ком је железница дужна, под претњом накнаде штете, превести пошиљку од утоварне станице до упутне станице и извршити одређене додатне радње неопходне за њено преузимање од стране примаоца“. Вид. Мирко Васиљевић, *Одговорност железнице у домаћем и међународном превозу робе*, Београд, 1991, 36.

11 Вид. СМ, чл. 27, ст. 4. У ове (допунске) околности се, између осталог, увршћује и превоз прагама или железницама (у смислу средства превоза) које нису опремљени за брз превоз пошиљака, што, имајући у виду стање српске железничке инфраструктуре, указује да железнички превозилац, практично, никада неће закаснити у испоруци (*sic!*), односно одговарати, јер ће се увек позивати на допунске рокове. Чини се, да би у том смислу, било сврсисходно вратити се корак уназад и, у овом транзиторном периоду српског железничког саобраћаја, искључити допунске рокове из рокова испоруке, а рокове испоруке, донекле продужити, тј. учинити релативним, спроводљивијим.

во ако није крива за настанак околности услед којих долази до продужетка рокова.¹² Околности које проузрокују настанак тзв. рокова продужетка превоза настају након отпочињања конкретног превоза, док околности које проузрокују настанак допунских рокова настају пре отпочињања конкретног превоза, тј. морају се имати у виду пре закључења уговора о превозу.¹³

На крају, потребно је имати у виду да је рок испоруке јединствена категорија спрам корисника превоза, а да је појединачно прекорачење наведених елемената рока испоруке (редовни, допунски, отправни итд.) неважно спрам одговорности железнице, ако јединствени рок испоруке као такав није прекорачен.¹⁴ Прекорачењем рока испоруке долази, дакле, до доцње у испуњењу чинидбе железнице, а сама доцња има, у суштини, особину објективне доцње, а само изузетно субјективне (када се ради о продуженим роковима превоза до којих долази неvezано за кривицу железничког превозиоца).¹⁵

3. Основ одговорности

У погледу основа одговорности железнице, уопште, па и за штету насталу прекорачењем рока испоруке, преовлађује мишљење да железница одговара објективно, тј. без обзира на своју кривицу. Овакав, строг, основ одговорности постоји још од настанка железничког права и правдан је тиме што железница има свој самосталан простор (територију, пут) за превоз, те у том смислу и предвидљиве ризике чије несавладавање, тј. немоћ у савладавању треба да погоди њене интересе.

12 СІМ, чл. 27, ст. 7. Поједини аутори сматрају да, управо, установа продужетка рока испоруке утиче на одређивање основа одговорности за закашњење, односно за његов преображај од класичне објективне у субјективну одговорност са претпостављеном кривицом. Вид. Мирко Васиљевић, *Трговинско право*, 14. издање, Београд, 2014, 280.

13 М. Васиљевић (1991), 39.

14 Јединственост рока испоруке се примењује како за појединачни, тако и за узаstopни железнички превоз, а истоветна правила се односе и на комбиновани превоз када је рок јединствен спрам корисника, а подељен међу самим превозиоцима. Вид. Kurt Grönfors, „Liability for delay in combined transport“, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 3/1974, 485.

15 Српско грађанско право предвиђа правило о објективној доцњи, односно да дужник пада у доцњу чињеницом кашњења у испуњењу обавезе, без обзира да ли је крив за то. Детаљније вид. Небојша Јовановић, *Увод у Common Law уговорно право*, Београд, 2015, 126. Правило о објективној доцњи је, у суштини, примењиво и на доцњу железничког превозиоца, осим у случају тзв. продужетка рока испоруке.

Одговорност железнице се сматра објективном, односно одговорношћу на начелима тзв. каузалитета. То значи да железнички превозилац одговара на основу повезивања само две чињенице – настанка штете и узрочне везе железничког превозиоца са штетом. При том, „каузалитет“ код железнице је релативан, а не апсолутан, с обзиром да се железница може ослободити одговорности доказивањем неког од тачно одређених ослобађајућих разлога.¹⁶ Овакав основ одговорности, према домаћем и међународном праву, важи како за штете на роби, тако и за штете које настају услед закашњења.¹⁷ Међутим, међународноправни режим превоза робе железницом није једнообразан, па правила СМГС споразума донекле одступају од оваквог основа одговорности за закашњење. Наиме, према правилима СМГС споразума, раздвојени су основи за штету на роби и штету услед закашњења. Док је основ одговорности за штету на роби усклађен са објективном одговорношћу превозиоца према правилима, у свету најшире прихваћене, СИМ конвенције, дотле је основ одговорности за штету од закашњења другачије регулисан – као одговорност на основу претпостављене кривице.¹⁸ Српско право изричито прихвата релативну објективну одговорност железничког превозиоца и за штете настале закашњењем, с тим што јасност оваквог режима „мути“ право превозица на продужење рока испоруке.¹⁹ Наиме, превозилац има право на

16 Супротно, код апсолутног каузалитета не постоји могућност ослобођења од одговорности, осим доказа да је штету изазвао сам оштећени, а што је у складу са општим правним начелом да се нико не може користити властитим неправом. У том смислу, код апсолутног каузалитета не постоји могућност да се превозилац ослободи одговорности да је штета настала услед више силе, природних својстава ствари, лошег паковања и слично, што је својствено за релативни каузалитет. Вид. Бранко Јакаша, *Копнено и зрачно саобраћајно право*, Загреб, 1969, 365. За све ослобађајуће разлоге вид. М. Васиљевић (1991), 93. и даље; СИМ, чл. 23, ст. 2; Закон о превозу железницом, чл. 92, ст. 2.

17 Овакав основ одговорности, у суштини, важи и за превоз путника. Међутим, чини се да је основ одговорности у погледу превоза путника, ипак, строжи, јер се тада железнички превозилац може ослободити одговорности доказом околности „изван погона“ које није могао да предвиди (избегне и отклони), док се у погледу превоза робе ослобађа доказом *било које* (?) околности коју није могао да предвиди (избегне и отклони). Због тога, могло би да се закључи да се у случају превоза робе, железнички превозилац може ослободити одговорности и доказом случаја, а не само више силе. Опширније о томе вид. Душанка Ђурђев, „Појам више силе у конвенцији о међународним железничким превозима (СОТIF)“, *Зборник радова Правног факултета у Новом саду*, 1985, 238. и даље.

18 Упор. СИМ, чл. 23, ст. 1; СМГС, чл. 22. Међутим, чини се да је тенденција да и у оквиру СМГС режима основ одговорности буде једнообразан и за штете на роби и оне услед закашњења у испоруци. Вид. чл. 30 нацрта ове конвенције – Нацрт СМГС 2015, доступно на адреси: [file:///C:/Users/Korinik/Downloads/Konwencja%20Eng%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Korinik/Downloads/Konwencja%20Eng%20(3).pdf), 1.4.2016. године.

19 Закон о превозу железницом, чл. 78, ст. 2.

продужење рока испоруке ако је дошло до застоја у превозу мимо (тј. у одсуству) његове кривице. Оваквим правним режимом се прихвата субјективни појам доцње железничког превозиоца чиме се, у ствари, правни основ одговорности за закашњење у испоруци преображава из објективног у субјективни са претпостављеном кривицом.²⁰

Са друге стране, оваква одговорност железничког превозиоца важи и за лица чијим услугама се служи приликом обављања превоза. То значи да превозилац одговара за ова лица, односно ако је узрок штете нека њихова радња. Међутим, усвајањем новог Закона о превозу железницом 2015. године, у круг ових лица се сврстао и управљач железничком структуром.²¹ Проблем се састоји у томе што је управљач железничком структуром једно лице, са повереним јавним пословима организације железничког саобраћаја и које своју делатност обавља самостално и независно у односу на железничке превозиоце. У том смислу, поставља се питање по ком основу железница одговара и за штете које су последица грешке управљача инфраструктуре. У закону о превозу железницом, недвосмислено је предвиђено да је управљач инфраструктуре лице којим се железница служи у пружању услуге превоза. Отуда и произлази тзв. викарна одговорност железничког превозиоца за управљача инфраструктуре, односно за његове грешке које проузрокују штету кориснику превоза (примера ради, нестанак струје проузрокује застој или, пак, грешка у организацији више различитих врста железничког превоза доведе до застоја на једном колосеку, чиме конкретни превозилац прекорачи рок испоруке итд.).²² Међутим, чини се да је немогуће пронаћи основ по коме железнички превозилац одговара за радње управљача инфраструктуре. Наиме, одговорност за другога се, у суштини, своди на грешку лица које одговара, а она може да буде грешка у избору другога, грешка у надзору другога и грешка у давању упутстава другоме.²³ С обзиром на ситуацију да железнички превозилац не бира управљача инфраструктуре,²⁴ не надзире његов рад, нити му даје инструкције, чини се да не постоји правна веза таквог квалитета која би указивала да је управљач инфраструктуре

20 М. Васиљевић (1991), 42.

21 О надлежности управљача железничке инфраструктуре вид. Закон о железници, чл. 2.

22 О тзв. викарној одговорности железничког превозиоца вид. Nebojša Jovanović, *Transport Law of Serbia and Montenegro*, Kluwer Law International, Hague, 2005, 333.

23 Детаљније о *culpa in vigilando, eligendo, instruendo*, као и одговорности за другог вид. Марија Караникић Мирић, *Објективна одговорност за штету*, Београд, 2013, 218.

24 Тај избор му је практично немогућ, јер постоји само један управљач инфраструктуре на територији Републике Србије.

лице којим се превозилац служи у извршењу свога посла. Из тог разлога, делује као једино логично, да се предложи да железница не одговара за грешке управљача инфраструктуре, а које се, испољавају нарочито у погледу кашњења у испоруци пошиљке, с обзиром да је управљач инфраструктуре тај који организује читаву мрежу превоза и одлучује о прихvatљивости реда вожње. Зато би требало постојеће правило изменити у смеру да се железнички превозилац ослобађа одговорности за штету у закашњењу, ако докаже да је до закашњења дошло услед грешке управљача инфраструктуре.

4. Појам штете

Одређивање појма штете услед закашњења је неопходно из разлога постојања разлике у ограниченој одговорности железнице за штете оштећења робе и штете закашњења у испоруци. Разлика међу овим режимима се састоји у томе што је критеријум ограничене одговорности за штете оштећења робе – бруто тежина робе или јединица пошиљке, док је то код штета насталих закашњењем – јединица возарине (2, 3 или 4 возарине као лимит одговорности). Премда је разлика са становишта висине накнаде штете битна, важно је тачно одредити шта спада у појам штете услед закашњења.

Услед закашњења у превозу могу да настану две врсте штета. То су штете на роби, тзв. транспортне (директне) штете (губитак и оштећење ствари) или индиректне (даљне) штете које су такође последица закашњења, али је њихов појам донекле нејасан. Наиме, спорно је да ли даљне, тј. индиректне штете, негативно одредити као оне које настају услед закашњења, али које се нису ипољиле директно на роби проузрокујући јој неко физичко оштећење. Ово би био вид супротности од тзв. стварних штета на роби (када је роба физички оштећена) и испољавао би се само у економском виду попут пада цена робе која се превози (које не би погодило корисника превоза да му је роба предата на време), промашеност употребе ствари (закашњења на сајам, изложбу, спортско такмичење итд.), губитка очекиване провизије, те настанка обавезе плаћања уговорне казне другом лицу коме је роба требало да буде препродата (фискне продаје).²⁵ Неспорно је да наведене штете представљају штете које настају услед закашњења у испоруци робе и да на њих треба применити критеријум возарине приликом одређивања висине накнаде штете.

²⁵ Детаљније о примерима даљне штете вид. М. Васиљевић (1991), 43.

Са друге стране, спорно је да ли стварне штете, тј. физичке промене (оштећења) на роби могу да буду последица закашњења у испоруци, односно да ли је могуће / потребно на ове штете применити режим тежине робе / јединице терета као одређујући приликом одлучивања о висини накнаде штете. Правна теорија и пракса по овом питању су врло неуједначене и чини да је веома тешко доћи до општеприхватљивог одговора. Наиме, делује да није истоветна ситуација ако би услед прекорачења рока испоруке дошло до пропасти / кварења лако кварљиве робе попут животних намирница са оном у којој би у периоду након прекорачења рока испоруке дошло до оштећења техничке робе услед поплава које су могле да буду избегнуте да је превоз извршен на време. И у једном и у другом случају долази до физичких промена на роби, само је разлика у томе што је у првом случају закашњење у испоруци као узрок ближе последици, док у другом није толико испољено као непосредни узрок штете. Додатну дилему ствара (не)могућност примене општих и посебних основа ослобођења железнице од одговорности у случајевима настанка штете на роби након протекла рока предвиђеног за испоруку, а посебно имајући у виду да „строга одговорност постаја још строжија у доцњи“. Међутим, чини се да је примењивост општих и посебних основа ослобођења од одговорности временски неограничена, јер се они могу применити, формално посматрано, у свим случајевима када је штета настала од тренутка преузимања на превоз до тренутка предаје (издавања робе). Дакле, закључак је да се могу применити и у периоду када је закашњење већ наступило.²⁶

Одлучујући о питању да ли оштећење робе подвести у штету насталу закашњењем, делује да би одговор требало да буде одричан из следећег разлога. Наиме, кориснику превоза је свеједно да ли му је роба предата оштећена на време или са закашњењем, јер му је, пре свега, битно да буде обештећен због оштећења робе, а потом због закашњења. Дакле, ако корисник превоза може да трпи штету ако му је роба неоштећена стигла са закашњењем (и према томе да добије накнаду штете због закашњења), нема разлога да не добије накнаду штете због оштећења робе (према правилима о обештећењу за оштећење робе), чак и ако је она стигла са закашњењем.²⁷ У том смислу, потребно је закључити да ће се кориснику превоза накнађивати штета због закашњења само ако су наступиле трговинске, даљне ште-

26 Д. Ђурђев (1983), 199.

27 Б. Јакаша, 375; Д. Ђурђев (1983), 203.

те,²⁸ а ако је наступила и штета на роби, онда ће се надокнађивати штета само према правилима за обештећење оштећења пошилке.²⁹

5. Накнада штете због закашњења

а) Различити интереси

Приликом одлучивања о висини накнаде штете која настаје закашњењем у испоруци робе, могу се уочити три различите групе интереса. То су интерес превозиоца, интерес корисника превоза и, најзад, интерес друштвене заједнице као такве.

Интерес превозиоца се састоји у томе да накнада штете услед закашњења буде што мања, ако не и да је уопште не буде. Превозиоци као интересна група (ако би се могли као такви одредити) оправдавају овакав став чињеницом да би их превелики износи накнада оваквих штета (када је дошло до прекорачења рока испоруке, а не и до оштећења робе) могли демотивисати у обављању њихове делатности. У том смислу, у почетку 20. века, када су обликована прва општеприхваћена правила о превозу (у разним гранама) ишло се ка томе да се апстрахује (изузме) ова одговорност превозиоца или, пак, да се сведе на најмању могућу меру.³⁰ Ако би се уговор о превозу у својој правној природи посматрао као уговор о делу, налогу и остави, чини се да је ово био период када је преовладала особина оставе у уговору о превозу, односно претежности обавезе очувања робе у превозу (превозилац као складиштар).

Са друге стране, развој технологије је неминовно утицао на испољавање интереса брзине у превозу, односно интереса потребе у трговин-

28 Српски Закон о превозу железницом изричито предвиђа да ће се према режиму накнаде штете за закашњење намиривати и штете оштећења на роби. Овакво решење се чини спорним, јер се штете оштећења и закашњења поистовећују, иако се ради о различитим штетама које се накнађују према различитим критеријумима (тежина пошилке и возарина). Вид. Закон о превозу железницом, чл. 102, ст. 2.

29 Иначе, сама штета због закашњења неће постојати ако је пошилка у потпуности изгубљена, односно ако је делимично изгубљена, штета због закашњења ће постојати само на оном, неизгубљеном, испорученом делу пошилке. Вид. Закон о превозу железницом, чл. 102, ст. 3.

30 Овакав став потврђују међународни извори саобраћајног уговорног права тога доба, а пре свега, у поморском праву, где оваква одговорност превозиоца уопште није постојала, али и у железничком праву где се „висина“ одговорности сводила само на износ једне превознине. О развоју овог типа одговорности вид. Петар Крагић, „Закашњење у предаји терета у СМТ-јевим „питањима пријевозног права“, *Поредбено поморско право*, бр. 156/2002, 18 и даље; Весна Фолић Фоглар, „Одговорност за закашњење у пријевозу робе у садашњој поморској пракси и према Ротердамским правилима“, *Поредбено поморско право*, бр. 166/2012, 206.

ском, предузетничком смислу (потреба за робом како би се на тржишту у тачно одређено време препродала или прерадила). Такав интерес корисника превоза постаје све јачи, па чак и у таквој мери, да му потреба за робом престаје ако му она не буде испоручена у предвиђено, очекивано време. Тако испољен став корисника превоза чини да се уговор о превозу у својој правној природи сагледава све више кроз компоненту уговора о делу, односно услугу превоза изоловано посматрану у смислу брзине, тачности њеног пружања. Због тога, одговорност превозиоца за кашњење у испоруци добија све више на значају, а што се изражава кроз више износе накнаде штете. Штавише, сама метода обрачуна овакве штете се ставља под сумњу, јер се разматра да ли је оправдано да се штета настала закашњењем обрачунава спрам превознине, док се она на роби обрачунава спрам вредности / тежине робе. Због тога, у једном периоду, у железничком саобраћају се установљава обавеза превозиоца да исплаћује одређене, казнене, износе за сваки дан закашњења, без обзира да ли је корисник заиста и претрпео штету.³¹ Међутим, такво решење се учинило анахроним у савременом железничком праву, па је из тог разлога изопштено из система накнаде штета због закашњења. Са друге стране, постоје схватања, која су сасвим оправдана, да би „казнену“ одговорност железнице за закашњење у испоруци (када штета није доказана) требало оставити у домаћем правном систему због „традиционалне нередовности нашег железничког саобраћаја“.³² Штавише, чини се да не постоје само традиционални разлози за опстанак овакве одговорности, него, пак, и савремени, који се огледају у све већој потреби за брзином и угрожености не више једино интереса корисника превоза, него и читаве друштвене заједнице.

31 Д. Ђурђевић (1983), 187 и даље. Оваква начин обештећења корисника у савременим, важећим правилима железничког уговорног права више не постоји у погледу превоза робе, а опстаје само у превозу пртљага. Иако је у раду већ поменута различитост самих основа одговорности у погледу превоза путника и робе (у погледу строжег тумачења више силе код превоза путника, вид. Д. Ђурђевић (1985), 238), чини се да у случају превоза пртљага и робе не би требало правити разлику у погледу начина обештећења. Наиме, питање је ко трпи већу штету услед кашњења у испоруци – путник у погледу пртљага или предузетник који очекује да настави започети производни, трговачки процес (препраде, препродаје). У том смислу, могло би се заузети становиште да је ситуација када испорука робе касни предузетнику, као кориснику превоза, знатно озбиљнија, јер тада нису угрожени само његови лични интереси (као у случају путничког пртљага), него и интереси његових пословних сарадника, али и друштва као целине. Због тога, делује оправдано да се таква „казнена“ одговорност железнице васпостави, односно у изменама постојећег правног режима поново уведе, како би се, како тако, заштитили сви интереси у питању. Упор. Закон о превозу железницом, чл. 102, ст. 2 и чл. 26, ст. 1, тач. 2.

32 М. Васиљевић (1991), 45.

Како брзина одвијања производно-потрошачких односа утиче на уочавање важности све бржег, тј. тачнијег испуњавања уговора о превозу, тако се испољава и трећи интерес који може да буде угрожен доцњом у испоруци робе. То је интерес друштва као целине, а могао би се изразити једноставно као интерес за доступношћу роба у време када је потреба за њима најизраженија, а што је економски потврђено кроз тзв. теорију о преференцијама.³³ И супротно, опадање интереса за робом након тог времена. Примера ради, то је интерес за сезонском робом, интерес за одржавањем одређених манифестација и слично. У том смислу, могло би се рећи да железница има својеврсну друштвену одговорност у компанијско-правном смислу, при чему би проблем могао да представља како би се штета накнађивала у случајевима закашњења.³⁴ С обзиром да су системи накнаде („казнени“ за недоказану штету и ограничени спрам возарине за доказану) окренути, пре свега, кориснику превоза, уочава се проблем начина на који би ова „друштвена“ штета могла да се накнађује. Чини се да би у погледу изневерених очекивања друштва у погледу тачности превоза требало стварати норме које ће такве штете спречавати, а не накнађивати, с обзиром да их је тешко економетријски одредити. То је питање које се тиче не само превозиоца као таквог (јер, да је тако, лако би се решавало увођењем све строже одговорности), него и инфраструктуре,³⁵ односно планирања система железнице као неодвојивог дела произвођачко-потрошачког процеса, али и саме организације тржишта, односно његовог снабдевања.

б) Важећи режим накнаде штете

Ако се установи одговорност превозиоца за прекорачење рока у испоруци робе, онда могу да настану две ситуације. Прва, у којој је корисник превоза претрпео штету услед задоцнелог пријема робе и, друга, у којој корисник превоза није претрпео штету. У првој ситуацији, када корисник претрпи штету (а превозилац је истовремено одговоран), та штета ће моћи да му се накнади само ограничено, тј. до износа четвороструке

33 Gary S. Becker, Casey B. Mulligan, „The endogenous determination of time preference“, *Quarterly Journal of Economics*, бр. 3/1997, 731 и даље; Peter C. Fishburn, Ariel Rubinstein, „Time preference“, *International Economic Review*, бр. 3/1982, 677 и даље.

34 О појму друштвене одговорности компанија вид. Мирко Васиљевић, *Корпоративно управљање – изабране теме*, Београд, 2013, 119 и даље.

35 Проблем одвајања железнице као превозиоца од организатора железничког превоза у смислу инфраструктуре, овај проблем чини израженијим.

превознине која је плаћена за превоз конкретне робе.³⁶ При томе, накнада се дугује само за робу која је са доцњом испоручена, а не и за ону која је изгубљена или, пак, оштећена.³⁷ Наравно, износ накнаде штете може бити и виши ако је корисник превоза приликом закључивања уговора (односно приликом попуњавања товарног листа) о превозу назначио износ за посебно обезбеђење уредне испоруке, када ће превозилац одговарати до тог износа.³⁸

У другој ситуацији, када је превозилац одговоран за закашњење у превозу, а корисник није претрпео конкретну штету, спорно је да ли превозилац дугује накнаду. Наиме, према раније важећим прописима, превозилац је и у оваквим случајевима (одсуства испољавања конкретне штете услед закашњења) дуговао одређену накнаду обрачувану за сваки дан закашњења.³⁹ То се чинило оправданим, јер се сматрало да железница има мање ризике закашњења у односу на друге врсте превоза, с обзиром да јој је пут познат и да га једино она као превозилац користи. Међутим, овакав правни режим тренутно не постоји у изричитом виду, иако би се могло супротно протумачити с прам важећег Закона о превозу железницом. Наиме, у овом пропису је предвиђено да ће ималац права имати право на накнаду према тарифи у случају прекорачења рока превоза за које је одговоран превозилац. С обзиром да се у следећем ставу истог члана овог прописа предвиђа одговорност превозиоца у случају када је корисник превоза претрпео штету, могао би да се изведе закључак да превозилац дугује накнаду штете, чак, и када корисник превоза није претрпео штету, а превозилац је одговоран за закашњење у испоруци. На

36 Закон о превозу железницом, чл. 102, ст. 2. Тренутно важећи износ ограничења накнаде штете на највише четири конкретне превознине је некада био на нивоу једне, две и три превознине, односно постоји тенденција повећања износа накнаде за ове штете услед све већег значаја брзине (правовремене испоруке) у трговини.

37 Поставља се питање да ли би требало да постоји тзв. кумулација одштетних захтева, односно сабирање накнада штета, када је роба са оштећењем задоцнело испоручена. Чини се да у оваквим случајевима нема места кумулацији захтева из разлога што да је оваква роба и на време испоручена, корисник превоза не би могао у том тренутку да је користи, јер би морао да је мења или оправља, а у сваком случају би имао право на накнаду због оштећења (не и закашњења). Са друге стране, поставља се оправдано питање зашто корисник превоза коме је оштећена роба пристигла на време не би имао право на накнаду (једнаку оној из обештећења закашњења), због времена које је морао да употреби да би оштећену робу вратио својој намени. Очигледно је да и у таквим случајевима корисник превоза трпи због губитка времена. Вид. П. Крагић, 13 и даље.

38 Закон о превозу железницом, чл. 103.

39 Д. Ђурђев (1983), 187 и даље.

овај начин Закон о превозу железницом из 2015. године уводи правило кога није било у Закону о превозу железницом из 1995. године чиме се усклађује са појединим теоријским схватањима о неопходности одговорности и у оваквим случајевима из разлога „дисциплиновања“ железнице.⁴⁰ Међутим, ово правило је бланкетног, тј. ослањајућег карактера, јер предвиђа да ће превозилац у оваквим случајевима одговорности за „непретрпљену“ штету дуговати износе предвиђене тарифама које сам превозилац доноси.

III Закључак

Доношењем новог правног оквира железничком праву, Република Србија је отворила могућност развијања тржишних односа у, овој, за привреду сваке земље врло важној грани превоза. Посебно се то испољава у омогућавању оснивања више различитих железничких превозилаца који могу међусобно да конкуришу у обављању делатности, за разлику од, до скоро, монополистичког положаја Железница Србије. Међутим, раздвајање функција јединственог државног предузећа на више правних лица, а посебно на управљача инфраструктуре и превозиоца, у постојећем правном режиму ствара проблем код одговорности за закашњење у испоруци робе. Чинећи искључиво превозиоца одговорним за штете закашњења које је проузроковао управљач инфраструктуре, постојеће српско право намеће превелик и неправедно наметнут терет превозиоцима. Неправедост, и уједно неоснованост, оваквог решења се састоји у томе што превозилац не може да утиче, а тиме ни да спречи да управљач инфраструктуре не проузрокује кашњење у железничком саобраћају. Наиме, управљач инфраструктуре је тај одлучилац који утиче на распоред кретања у железничкој мрежи и, сходно томе, превозиоци не могу да утичу на његове одлуке јер му нису формалноправно надређени. Тиме се основ одговорности железнице од релативног каузалитета преображава у овом, једином, случају у апсолутни каузалитет, када се превозилац не би могао да ослободи одговорности ни једним другим разлогом до кривице самог корисника превоза. С обзиром на недопустивост оваквог правног режима, чини се сврсисходним поделити одговорности превозиоца и управљача инфраструктуре, управо, онако како су подељене и њихове надлежности (функције). Сходно томе, превозилац не би требало да одговара за грешке управљача инфраструктуре, с обзиром, како је већ по-

40 Упор. Закон о превозу железницом, чл. 102, ст. 1. и Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају, *Сл. лист СРЈ*, бр. 26/95, чл. 74.

менуто, он не може да утиче на њега ни у ком погледу, попут избора, надзора и давања упутстава.

Са друге стране, у погледу накнаде штете коју дугује превозилац, чини се да би у српском Закону о превозу железницом требало да буде јасније регулисана ситуација тзв. казнене одговорности превозиоца, када би он дуговао одређене износе иако штета није стварно наступила, а на основу саме чињенице закашњења. Тренутно законско правило у овом погледу се ослања на превозиочеве тарифе (тј. опште услове пословања), чиме се правним режим одгорности, као кључна установа у превозу робе, чини зависним од слободне воље железничког превозиоца. Јасно се да је то недопустиво, посебно ако се има у виду строгост режима одговорности, уопште у саобраћајном праву, а посебно у железничком превозу, поводом које је недопустиво да превозилац самостално мења висину своје одговорности. Овакво решење би, под неким другим условима, могло да се прихвати као ваљано, јер подстиче конкурентност међу превозиоцима (корисници превоза би увек бирали оног превозиоца који нуди веће обештећење и накнаду кад штета услед закашњења не настане). Међутим, имајући у виду, још увек, у траговима монополистичке манире српске железнице, чини се да би се у Закону о превозу железницом требало јасније одредити спрам тога постоји ли одштета у оваквим случајевима или не, односно не ослањати се искључиво на превозиочеве опште услове пословања (тарифе).

Svetislav JANKOVIĆ, PhD

Junior Faculty Member at the Faculty of Law University of Belgrade

LIABILITY OF RAILWAY CARRIER FOR DELAY IN DELIVERY OF GOODS

Summary

In this article, the author initially, in introductory note, explains a new legal regime in Serbian railway law. It is consisted of three new laws which brought about division of Serbian railway, as one unit, one company, into four separated companies, from which is especially important separation of infrastructure management function from function of carriage. In combination with new Serbian railway legal regime it causes the biggest problem in liability of carrier

for delay, because it makes responsible carrier for fault and mistakes of manager of railway's infrastructure, despite of impossibility of carrier to control or make directive to manager of infrastructure. Actually, on this way, the carrier is imposed with a duty of manager of infrastructure to perform timetable and other organizational function in railway network. This legal solution seems unfairly due to carrier neither can choose nor control manager of infrastructure in its operation and from that reason the author proposes new solution which would lead to separation of liability of involved legal persons in railway traffic according to network principle. Network principle, by the way, makes responsible only those in whose part of route (time, way) damage occurred. Consequently, this would make railway carrier responsible only for operation of carriage, but not for above mentioned function of making schedule which is dominantly function of manager of railway infrastructure.

In the second and central part of the article, the author explains and specifies what is actually meant by the term of delay, what types of exceeding the referent time exist and, finally, what sort of damages could arise from exceeding the delivery time (especially regarding to commercial and real damage on goods). It is concluded that carrier, in case of delay, should be compensated only with commercial but not real damages on goods, because of existence of different criteria of limiting these damages.

Key words: *liability of railway carrier, exceeding of time delivery, manager of infrastructure, delay, limitation of damage.*