Андреа **ЂУРОВИЋ***

О ПОКРИВЕНИМ ШТЕТАМА КОД ОСИГУРАЊА ОД ОДГОВОРНОСТИ У ДРУМСКОМ ТРАНСПОРТУ РОБЕ

Резиме

Како вредност робе у транспорту може бити од велике вредности, у случају наступања штете, трошкови накнаде били би једноставно неиздрживи за превозиоца. С тим у вези, неопходно је и постојање адекватних осигурања, како би се штитили сви учесници у транспорту, а нарочито интерес лица на чији ризик се роба превози, имајући у виду бројне ризике који је прате док је у превозу. Као инструмент заштите појављује се транспортно осигурање, а прва идеја о таквој расподели ризика на све учеснике у транспорту се проналази још у Хамурабијевом Законику. На основу тога, ову врста осигурања можемо сматрати најстаријом и то са улогом од огромне важности у редовном одвијању трговине. Сходно томе, у овом раду, ауторка се бави питањем покривених штета код осигурања од одговорности у друмском превозу, које спада у врсту трасншортног осигурања. Кроз представљене основне карактеристике осигурања од одговорности се објашњава сам појам ове врсте транспортног осигурања, анализирајући појам одговорности друмског превозиоца, ширину покрића, као и накнаду штете. Осим тога, у раду се указује и на појаву одређених проблема у овојобласти и могућа решења.

Кључне речи: *одговорност превозиоца, осигурање од одговорности, друмски транспорт, штете*

1. Уводна разматрања

Током вршења своје основне делатности, обављања превоза робе, превозилац је изложен бројним ризицима. Стога, превозилац, као меру заштите, закључује уговор о осигурању своје одговорности, на основу

* Ауторка је мастер правних наука

кога осигуравач преузима обавезу накнаде износа штете лицима, којима је нанета штета у превозу, у име превозиоца (на основу његове одговорности), услед остваривања неког од осигураних ризика. Тако се осигуравач обавезује да накнади износ штете лицима којима је нанета штета у превозу, у име превозиоца, на основу његове одговорности. У складу са проценом свих података о потенцијалним ризицима у одређеном периоду, осигуравач одређује премију, а полиса је прилагођена специфичним условима превоза и интересима конкретног превозиоца.[1] Осигурање од одговорности је врста имовинског осигурања и представља заштиту од ризика изазивања штете и губитка робе која му је поверена на превоз. Ова врста гаранције је неопходна због постојања режима стриктне одговорности која се намеће превозиоцу.

2. О одговорности друмског превозиоца

Из уговора о превозу друмом произилази одговорност превозника, која се огледа у његовој обавези да надокнади штету наручиоцу превоза (или неком другом овлашћеном лицу) у случају настанка штете на роби или њеног губитка (потпуног или делимичног), као и у случају доцње испоруке. Битно је разликовати одговорност у домаћем превозу од одговорности у међународном превозу, пре свега због различитог положаја превозиоца. Дакле, у међународном превозу робе друмом, превозилац одговара за штету на роби по правилима *објективне одговорности* (без кривице), док у домаћем превозу, за њега важи *претпоставка одговорности* за губитак и оштећење робе, као и за кашњење (субјективна одговорност).[2]

Према правилима CMR конвенције[3], која представља најважнији извор права у међународном превозу робе друмом, превозилац ће се сматрати одговорним за све врсте штета, које настану за време превоза робе, осим за оне за које је његова одговорност изричито искључена.

---

1 Nikoleta Radionov, "Odgovornost cestovnog prijevoznika za robu i poslovi osiguranja", *Dani hrvatskog osiguranja*, Opatija 2008.

2 Наташа Петровић Томић, "Одговорност и осигурање друмског превозиоца по CMR конвенцији," *Усклађивање пословног права Србије са правом ЕУ*. Београд: Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2013, 346.

3 Конвенција о уговору за међународни превоз робе друмом је закључена у мају 1956. године у Женеви, на француском језику, а ступила је на снагу 2. јула 1961. године, и до данас је ратификована од стране 55 држава. Србија ју је ратификовала 12. марта 2001. године, доношењем Уредбе о ратификацији о конвенцији о уговору за међународни превоз робе друмом (Службени лист ФНРЈ – Међународни уговори и други споразуми, бр.11/58).

Губитак и оштећење робе у превозу изазивају нестанак или умањење њене вредности за корисника превоза и с обзиром на то да се испољавају на самој ствари називају се штетама на ствари (непосредним штетама).[4] У случају настанка неке друге штете услед повреде обавезе превозиоца сматра се посредном штетом, и таква штета обухвата поред изгубљене користи и сваку стварну штету која није штета на ствари која се превози (штета на другим стварима превозиоца).[5] Превозилац у случају даљње штете неће одговарати осим ако је таква штета проузрокована закашњењем. Међутим, уколико је превозилац даљњу штету изазвао губитком или оштећење ствари у превозу, биће одговоран у случају када је такав губитак или оштећење проузроковано са намером или грубом непажњом и када је то уговорио са пошаљиоцем или му је таква одговорност наметнута од стране пошаљиоца једностраном изјавом воље.[6]

У пракси се често наилази на проблем утврђивања тачног момента настанка штете с обзиром на бројне радње које чине превоз или су са њим повезане.[7]

2.1. Губитак робе

Губитак робе настаје када је дошло до потпуног физичког нестанка робе која је осигурана због наступања осигураног случаја, заправо, превозилац након обављеног транспорта робе је не може предати јер је престала да постоји. Губитак се разликује према:[8] *начину утврђивања губитка* (стварни и претпостављени) и *према обиму губитка (* потпуни и делимични).

Према правилима Конвенције CMR, до губитка је дошло у случају да роба није достављена у року од 30 дана од истека рока уговореног рока. Уколико нема уговореног рока, рок од 60 дана од дана преузимања робе ће се сматрати важећим доказом о губитку робе.[9]

4 Небојша Јовановић, Саобраћајно право, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2017, 275.

5 *Ibid.*

6 *Ibid.*

7 Irène Nzoyem, *Les remedes apportés par l'assurance pour proteger le transporteur routièr des risques de perte et d'avarie*, Faculté de Droit et de Science politique D'Aix-Marseilles, 2007-2008, 7.

8 Н. Јовановић, 278.

9 CMR конвенција, чл.20. ст. 1.

2.2. Оштећење робе

Под оштећењем се подразумева погоршање (физичког) стања ствари, које је настало током превоза, чиме се умањује његова вредност, али не престаје да буде врста ствари која је осигурана. Овај појам се разликује у односу на делимичан губитак (мањак) јер се код оштећења ради о ваљаности, односно квалитету ствари.[10] Према уочљивости за примаоца у тренутку пријема ствари од превозиоца, разликује се *видљиво* и *скривено* оштећење.[11]

2.3. Закашњење

Под закашњењем (доцњом) испоруке се подразумева ситуација када роба није испоручена у уговореном року или у случају да он није био уговорен, када ефективно трајање превоза прелази време, које је под нормалним околностима, потребно за превоз и предају робе, које се оправдано може одобрити превозиоцу. Дакле, поред губитка и оштећења робе, превозилац је одговаран и за штете настале као директна последица прекорачења рока испоруке и тада има дужност накнаде даљње штете (као што је напоменуто у питању је штета која је настала на осталој имовини корисника превоза, а не само на роби која је предата на превоз). [12]

2.4. Ограничење и ослобођење од одговорности

Као што је напоменуто, у међународном превозу робе, превозилац одговара по основу објективне одговорности (без кривице). Наиме, превозилац одговара за штету коју корисник претрпи у превозу само због тога што је та штета настала у току превоза. Његова кривица је ирелевантна и биће одговоран и ако није крив или је узрок штете остао неутврђен.[13] Међутим, ако је штета настала током одвијања превоза на територији републике Србије, превозилац ће одговорати на основу субјективне одговорности, односно одговараће за штету кориснику јер је крив за њен настанак.[14] Посматрајући из теоријског аспекта, то значи да је превозилац под мањом одговорношћу од оне прописане правилима CMR конвенције (субјективна одговорност отежава положај корисника превоза јер он мора доказати кривицу превозиоца, у супротном сам ће сносити

10 Н. Јовановић, 281.

11 *Ibid.*

12 Н. Петровић Томић, 346-347.

13 Н. Јовановић, 288.

14 *Ibid.*, 297.

штету). Заправо, у стварности је другачије, јер CMR конвенција експлицитно садржи и појам посебних опасности које такође доводе до ослобођења одговорности (клаузуле егзонерације). Тако да, постојање 4 основна разлога за ослобођење, као и појам посебних опасности, ублажава стриктни став објективне одговорности превозиоца у међународном превозу. Превозилац мора доказати постојање узрочне везе између неког од штетних догађаја и конкретне штете уколико жели да се ослободи одговорности, дакле на њему је терет доказивања.[15]

Основни (општи) разлози за искључење одговорности превозиоца су:[16]

1) кривица учињена радња или непажња наручиоца превоза;
2) упутства наручиоца превоза која нису дата као последица грешке превозиоца;
3) природне мане на роби, односно природна својства робе;
4) виша сила.

Осим тога, превозилац и стварни превозилац се могу ослободити одговорности када су губитак, штета или кашњење, настали као последица једне или више посебних опасности наведених у CMR конвенцији. Ове *посебне опасности*, су првобитно биле уведене Бернском конвенцијом о железничком саобраћају, и таксативно су наведене:[17]употреба отвореног возила, непокривеног цирадом, када је то било изричито уговорено и наведено у товарном листу; неупотреба или употреба лоше амбалаже за робу која је по својим својствима подложна кварењу ако није запакована или је неадекватно запакована; руковање, утовар, слагање или истовар робе од стране пошаљиоца, примаоца, или лица која делују у њихово име; природа робе која је својим својствима подложна потпуном или делимичном губитку, оштећењу, нарочито услед лома, рђања, цурења, нормалног растура или напада инсеката или глодара;[18]непотпуност или неисправност ознака или бројева колета; и превоз живих животиња.

У складу са одредбама Конвенције, превозилац се може ослободити своје одговорности ако докаже постојање једног од наведених посеб-

15 *Ibid.*

16 CMR конвенција, чл.17. ст. 2.

17 CMR конвенција, чл.17. ст. 4.

18 Овде се ради о производима исте врсте која је истоветно изложена већим ризицима због њихових генеричких карактеристика.

них разлога у случају утврђеног губитка, односно штете. Оваква претпоставка важи само у одсуству чињеница које утврђују узрок губитка или оштећења.

3. Ширина покрића

Како би штета на пошиљци била покривена осигурањем од одговорности, односно, да би оштећени користио ово осигурање, потребно је да предузме одређене радње:[19] изврши преглед робе, и да упути превозиоцу резерве са назначењем губитка или штете најкасније у тренутку испоруке када је реч о видљивим недостацима или у року од 7 дана када су у питању невидљиви недостаци.

Један од проблема код осигурања од одговорности друмског превозиоца се огледа у виду неусклађености суме осигурања и износа ограничења одговорности превозиоца према домаћем праву или CMR конвенцији.[20] Дакле, осигурана сума мора бити одређена тако да може покрити највиши могући износ одговорности превозиоца. У супротном, осигуравајућа заштита биће само делимична. У таквим случајевима, превозилац може да: сам плати накнаду штете, иако је осигуран, или да се одлучи на допунско покриће, а самим тим и на већи износ премије.[21]

Такође, узимајући у обзир да се домаћи превозилац углавном не одлучује на плаћање високих премија, покриће које тиме добија је прилично мало и засигурно не покрива његову целокупну одговорност.[22] Овде се може уочити неповољан положај превозиоца. Узрок тога је неусклађеност начина дефинисања искључених штета са разлозима особођења, због чега превозилац остаје у сфери своје одговорности и имаће дужност наканде штете (али без права на накнаду из полисе осиурања)[23]. Такви ризици су на пример свих врста крађа и отимачине тертета или возила са теретом, које су се догодиле на одређеном подручју (државе бишег СССР-а, Пољске, Румуније, Бугарске, Албаније), ако је до штете дошло због паркирања возила на неадекватно чуваном осветљеном месту током прекида путовања због одмора возача и слично, штете због преоп-

19 Н. Петровић Томић, 355.

20 Н. Петровић Томић, 367.

21 *Ibid., 368.*

22 *Ibid.*

23 N. Radionov, Opatija 2008.

терећења возила, због тог што је рок превоза био краћи од уобичајног за ту врсту робе на тој релацији.[24]

Ширина осигураног покрића подразумева обезбеђење осигураника уговором на основу кога осигуравач има могућност да надокнади последице наступања неког штетног догађаја. У домаћем превозу важе иста правила као и у правилима које предвиђа CMR конвенција у вези са трајањем и ширином покрића, ограничењем осигурања, премије осигурања и надлежности суда. Међутим, наилази се на неусклађеност у виду три елемента:[25]

1) право на директну тужбу се не признаје за штете произашле из одговорности према трећим лицима са којима осигураник није у уговорном односу;

2) покриће које пружају домаћи осигуравачи исто је за домаћи и међународни превоз, упркос разликовању прописа;

3) проблем неусклађености суме осигурања и износа ограничење одговорности према меродавним прописима.[26]

Када је у питању ширина обима покрића штете, разликују се две врсте уговора:[27] **уже покриће** (покрива ризике од саобраћајних незгода, пожара, експлозија, осим штете настале као последица самозапаљења или ексползије саме робе, ризике од провалничких, разбојничких крађа, и сл.), када осигуравач покрива све износе које превозилац треба да плати по основу одговорности ако је штета настала као последица наведених узрока, и **шире покриће**, на које чешће наилазимо у пракси, када осигуравач надокнађује све износе које превозилац треба да плати или их је већ платио за штете за које је одговоран (all risks осигурање).

У првом случају, терет доказивања је на осигуранику, односно превознику, који мора да докаже да је штета настала као последица наступања једног од наведених осигураних ризика, док је у другом случају, терет доказивања на осигуравачу, који треба да докаже да је штета настала због наступања ризика искљученог из покрића. Осигуравач има обавезу да осигуранику надокнади све износе који су основани и које

24 N. Radionov, Opatija 2008.

25 Ива Тошић,"Основне карактеристике CMR конвенције", *Страни правни живот*, Београд 2016, 273-274.

26 Н. Петровић Томић, 368-370.

27 Н. Петровић Томић, 358-359.

осигураник треба да плати на основу своје одговорности ако је до штете дошло услед наступања наведених околности.

Покриће које пржају домаћи осигуравачи за домаћи и међународни превоз је врло уско и подразумева само: основне ризике (саобраћајна незгода и пожар и/или експлозија) и допунске ризике (провална крађа, разбојничка крађа и крађа целог возила са робом)

Потребно је посебно обратити пажњу на прецизно дефинисање покрића, јер се у пракси често дешава да, осигуравајућа друштва која пружају осигурање одговорности превозиоца, покривају само наведене ризике, дакле од пожара, саобраћајне незгоде и крађе. Овакво покриће није у складу са правилима CMR конвенције, иако се називају CMR осигурањем.[28]

Дакле, евидентно је зашто се покриће, које нуде осигуравајућа друштва, сматра веома уским, имајући у виду да ризици од крађа спадају у допунске ризике. Имајући у виду се наведено, јасно је зашто превозилац треба да води посебно рачуна, о ширини покрића током закључивања уговора о осигурању од одговорности.

4. Накнада штете

Како би оштећени корисник превоза остварио своје право на накнаду штете, неопходно је да утврди њено наступање и то *заједничким прегледом* или и*стицањем приговора*. Накнада штета подразумева радњу којом превозилац као штетник отклања штету коју је проузроковао оштећеном кориснику.

Када, као последица наступања осигураних ризика, настане штета, осигураник је, чим сазна за постојање штете, пријављује осигуравачу наведеном у полиси осиграња. Да би осигураник остварио право на накнаду штете, неопходно је да приложи одговарајуће доказе. Дакле, мора доставити оригиналну полису и теретницу, фактуру за пошиљку као и записник о прегледу робе.[29] Пожељно је, као додатне доказе, приложити и фотографије оштећене робе, места несреће, и слично. Осигуравач утврђује да ли је штета која је настала покривена уговором о осигурању, а затим обрачунава штету и обавља исплату накнаде на основу приложе-

28 Кристина Бабић, "Important characteristics of carrier liability insurance", *Third Logistics International Conference*, Београд 2017, 168.

29 Милорад Килибарда, "Осигурање робе у транспорту,"*Шпедиција и агенцијско пословање*, Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, 2006.

них докумената уз одштетни захтев. [30]Заправо, сва неопходна упутства о констатацији штете и комплетирању одштетних захтева су редовно наведена у уговору о транспортном осигурању. [31]

У случају потпуног или делимичног губитка и оштећења ствари у превозу, наканда штете се одређује према цени која је уговорена (уговорена цена), у супротном, одредиће се према тржишној цени коју је предата ствар имала у време и у месту отпреме. Питање обима штете коју је превозилац дужан да надокнади разликује се у случајевима када је одговоран за губитак, оштећење или кашњење. Ипак, максимални износ накнаде је лимитиран на 25 жерминал франака по килограму бруто тежине.[32]

У CMR-у су прописана два правила:

1) накнада штете се обрачунава према вредности робе у месту и у времену у време њеног преузимања на превоз; [33]

2) вредност робе се одређује према берзанском курсу, према тренутној тржишној цени или ће се вредност одредити према уобичајној вредности робе исте врста и квалитета;[34]

Осим тога, трошкови превознине, царине и остали трошкови се надокнађују у целости код потпуног губитка, док код делимичног такви трошкови надокнађују у односу према губитку.[35] Ако дође до доцње у испоруци, и лице овлашћено за располагање робом успешно докаже да је штета настала као последица кашњења, превозилац је дужан да плати накнаду за такву штету. Али, она не може бити већа од превозне цене.

Дакле, под обавезом превозиоца се подразумева накнада две врсте штета: због доцње или оштећење које је настало на роби. У случају губитка робе, штета се обрачунава утврђивањем разлике између вредности робе у месту поласка и вредности робе, која недостаје на одредишту, и представља стварно насталу штету, односно, максимални износ одштетног захтева.[36] Из наведеног, превозиоци могу извести закључак да ће им се целокупна штета надокнадити. Међутим, у реалности то углавном није

30 *Ibid.*

31 *Ibid.*

32 CMR конвенција, члан 23.ст. 3.

33 CMR конвенција, члан 23.ст. 1.

34 CMR конвенција, члан 23.ст. 2.

35 CMR конвенција, члан 23.ст. 4.

36 Н. Петровић Томић, 361.

случај због прописаног новчаног ограничења од 25 франака по килограму недостајуће бруто тежине килограму бруто тежине. Наиме, новчано ограничење одговорности превозиоца детаљно је описано у члану 23. који је измењен Протоколом Конвенције CMR-а, закљученом у Женеви 1978. године, а који је ступио на снагу 1980.године[37] Протокол, наравно, има утицаја само на оне земље које су уговорнце, а нажалост Србија не спада у једну од држава које су га ратификовале. Првобитним чланом 23. став 3. је било предвиђено да износ накнаде не прелази 25 жерминал франака по килограму недостајуће бруто тежине", а жерминал франак означава "златни франак" тежине од 10/31 грама финоће 0,900.[38] Међутим, Протоколом промењен члан 23. став 3. прописује да износ накнаде не може прећи 8.33 СПВ[39] по килограму бруто тежине, која представља највећи могући износ. Вредност СПВ-а се, свакодневно, обрачунава од стране Међународног Монетраног Фонда, и представља просек на бази корпе валута пет држава, највећих извозника, (у последњих пет година) на свету.[40] Данас, би наведено ограничење износило око 10 EUR/kg по килограму недостајуће бруто тежине. Као што смо напоменули, Србија није ратификовала Протокол, тако да се, у овом случају, узима у обзир стара одредба, дакле ”златни франак”. Овде, пак, долази до настајања неколико проблема. Као прво, начин израчунавања износа ограничења, с обзиром на то да се овакав начин израчунавања захтева у јединици која није деценијама у употреби .[41] Као друго, колико до ког износа ће се тако доћи, имајући у виду раст цене злата у последњих неколико година (цена злата знатно одксаче од СПВ-а).[42] Страна која је претрпела штету мора доказати вредност штете до тог износа и тек када се тај износ прекорачи, на снагу ступа наведено ограничење.[43] Складно томе, и осигурање је по висини ограничено на наведени лимит одговорности превозиоца из CMR конвенције, премда се такав лимит се може повећати уговарањем допунског осигурања.[44]

37 Takis Kalogerakos, Compensation due from the carrier under C.M.R. Convention, https://www.linkedin.com/pulse/compensation-due-from-carrier-under-cmr-convention-takis-kalogerakos, 20. новембар, 2017.

38 Н. Јовановић, 325.

39 „Специјална Права Вучења“ служи као обрачунска јединица лимита одговорности превозиоца код међународног друмског превоза робе.” Н. Јовановић, 325.

40 К. Бабић, 168.

41 N. Radionov, Opatija 2008.

42 *Ibid.*

43 T. Kalogerakos, 2017.

44 Н. Петровић Томић, 360.

Такође, треба напоменути и изузетак, када за превозиоца не важи начело ограничења одговорности. Наиме, у случају изазивања штете са намером или грубом непажњом, превозилац ће одговарати неограничено.[45] Поред тога, пошаљиоцу је дозвољено да може тражити већи износ од максмималног износа надокнаде, изјавом своје воље или у споразуму са превозиоцем. Када се ради о оваквом случају, заинтересована страна је дужна да достави доказе да претрпљена штета достиже висину уговорене вредности.

Правилима CMR конвенције је формулисано да "у случају оштећења, превозилац плаћа износ умањења обрачунат према вредности одређене робе, али да накнада не може да пређе:[46] износ који би се добио у случају потпуног губитка робе; и износ који би се добио у случају губитка дела чија је вредност умањена."

Према нашем праву, у домаћем превозу превозилац је у случају кашњења у превозу и предаји робе, дужан да плати 1/10 превознине за сваки дан закашњења, а највише до 1/3 укупне превознине (ипак у уговору о превозу може се назначити и већи износ накнаде штете од прописаног износа) и у случају да овлашћено лице докаже да му је закашњењем проузрокована штета, превозилац је дужан да је надокнади, у износу који не може бити већи од износа трошкова превоза.[47] У пракси није ретко да се деси да превозилац толико касни са отпочињањем превоза да пошаљилац изгуби свој интерес и тада му је дозвољено да одустане од уговора о превозу, а може да захтева и накнаду штете. Такође, Законом је регулисан и рок за подношење захтева за накнаду штете у случају потпуног или делимичног губитка или оштећења ствари који траје 60 дана од дана сазнања за штету, док се захтев за накнаду штете у случају закашњења у превозу и предаји ствари примаоцу подноси се у року од 30 дана од дана предаје ствари примаоцу.[48]

Дакле, осигурана сума наведена у полиси осигурања, представља максималну обавезу осигуравача за сваку штету, али и укупну накнаду за све штете током осигураног периода, за свако возило.[49]

45 Н. Јовановић, 327.

46 CMR конвенција, чл. 25. ст. 2.

47 Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, чл. 96.

48 Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, чл. 97.

49 К. Бабић, 168.

4.1. Искључене штете и искључене обавезе осигуравача

Уговором о осигурању се одређује максимална обавеза осигуравача по једном штетном догађају и по превозном средству. Осигуравач неће надокнадити штете које су искључене из осигурања, а могу се поделити на:[50] *објективна искључења* (штете настале независно од воље осигураника, и које нису покривене осигурањем), и *субјективна искључења* (штете на чији је настанак осигураник могао да утиче).

Обавеза осигуравача је да поред накнаде штете, накнада и свих трошкова за радње које је превозилац предузео у циљу смањења или спречавања настајања штета на роби, (за коју би био одговоран), у случају да такви трошкови су виши од његове редовне обавезе извршења превоза. Осим тога, осигуравач, на основу уговора о осигурању, има обавезу да наканди трошкове спорова, као и осталих правних радњи.

4.2. Тужбе и рекламације

На основу закљученог уговора о осигурању, лице која претрпи штету због губитка или оштећења или због доцње у испоруци, може поднети директну тужбу према осигуравачу превозиоца (лица која имају интерес у операцији превоза немају право на директну тужбу, изузев лицца које је закључило уговор о превозу).[51] Наиме, за све спорове у вези са превозом који је регулисан CMR конвенцијом, тужилац може поднети тужбу и покренути поступак не само код сваког суда Државе уговорнице о чему су се странке споразумеле, већ и код судова земље на чијој територији:[52]тужена страна има своје редовно место боравка, или има пословно седиште, или огранак или заступништво преко кога је уговор о превозу закључен, или где је место преузимања робе или где се налази место предвиђено за испоруку.

5. Закључак

Да резимирамо - уговарањем осигурања од одговорности у вршењу своје делатности, учесници у међународној трговини и транспорту осигуравају свој положај у случају настајања штете.

Код осигурања од одговорности друмског превозиоца робе, уочљиви су проблеми у виду неусклађености домаћих правила са CMR кон-

50 Н. Петровић Томић, 363.

51 Н. Петровић Томић, 365.

52 CMR конвенција, чл. 31.

венцијом. Наиме, искључене штете нису усклађене са разлозима за ослобођење одговорности (покриће је исто за домаћи и међународни превоз, иако се прописи разликују), па је због тога је покриће које нуде домаћа осигуравајућа друштва прлично уско. Последица тога је велика могућност да превозилац остане без покрића, упркос томе што је закључио уговор о осигурању.

Поред тога, потребно је нагласити да Србија није ратификовала Протокол CMR из 2011. године, којима су модернизована правила Конвенције. Одредба, која се тиче максималног износа накнаде штете, узрокује недоумице код превозиоца. Разлог томе су превисоки износи ограничења одговорности превозиоца, због, као што смо напоменули, пораста вредности злата помоћу које се обрачунава "златни франак." Тако да ће, у неким случајевима, превозилац бити одговоран за целокупни износ штете када вредност роба не прелази одређени износ. Положај друмског превозиоца у домаћем превозу је прилично незавидан, када се пореди са превозиоцем, који има закључен уговор на основу правила CMR конвенције, са одговорајућим покрићем. Наиме, превозилац у домаћем друмском превозу, неретко, може остати без права на наканду из полисе осигурања. Међутим, превозилац има интерес за осигурањем своје одговорности и поред закљученог карго осигурања, јер се тиме обезбеђује за штете за које је одговоран и које могу утицати на његово вршење делатности.

Као решење за проблеме код осигурања одговорности друмског превозиоца намеће се потреба осавремењивањем правила одговорности, како би домаћа правила ишла у корак са међународним. Пре свега, најважније је прилагодити суму осигурања износу огрничења према CMR-у, како би превозиоцу била пружена одговрајућа заштита. Поред тога, важно је и ускладити широко одређене искључене штете из уговора са одредбама о ослобођењу одговорности из CMR конвенције како превозилац не би остајао без покрића у прилично великом броју случајева у пракси. Осим тога, потребно је и размишљати о усвајању Протокола CMR, чиме би се увео e-CMR, чија је улога стандардизација и хармонизација товарног листа. Користећи се наведеним предлозима, дефинитивно би се модернизовао начин пословања, превозилац би се осећао заштићенијим, чиме би се створили подстицаји за превозиоца да редовно закључује уговоре о осигурању одговорности.

***Andrea* DJUROVIĆ**

DAMAGES IN ROAD CARRIER'S LIABILITY INSURANCE

Summary

As the goods in transport can be of great value, in the event of damage, the cost of compensation would simply be untenable for the carrier. In this regard, the existence of adequate insurance is necessary in order to protect all transport participants. In particular, the interest of persons responsable for transport, bearing in mind the numerous risks that accompany it while in transport. Transport insurance is emerging as a mean of protection, and the first idea of such a risk allocation for all transport participants is found already in the Hamuraby Code. On this basis, this type of insurance can be considered as one of the oldest types of insurance, with enormous importance in the world trade. Consequently, in this paper, the author deals with the issue of damages in the road carrier's insurance liability insurance. Through the presented basic characteristics of road carrier's liability insurance, this type of transport insurance is explained, analyzing the road carrier's responsability, the coverage and the damages. In addition, the paper also points to the emergence of specific problems in the field and possible solutions.

Keywords: *carrier's liability, liability insurance, road transport, damage.*