

FUNKCIJA OSIGURANJA KOD ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA ZA ŠTETE NA ROBI U DRUMSKOM PREVOZU U REPUBLICI SRPSKOJ

REZIME: Odgovornost prevoznika za štete na robi u drumskom prevozu proizilazi iz ugovora o prevozu koji se zaključuje sa naručiocem prevoza. Oblik i vrsta te odgovornosti definisana je važećim propisima za takvu vrstu prevoza, odnosno propisima koji uređuju odgovarajući ugovor o prevozu. Ukoliko tokom prevoza dođe do štete na robi za koju je odgovoran prevoznik, on će takvu štetu morati nadoknaditi. Imajući u vidu širok spektar transportnih rizika koji mogu dovesti do nastanka štete na robi, sa jedne strane, kao i visok iznos potencijalnih šteta, sa druge strane, prevoznici svoj ekonomski interes mogu zaštititi ugovaranjem osiguranja. Zaključivanjem osiguranja od odgovornosti za štete na robi koju prevoze, prevoznici štite svoj interes na način da nastalu štetu, za koju su oni odgovorni, umjesto njih treba da nadoknadi društvo za osiguranje. Cilj rada je da se na jednom mjestu ukaže na problematiku odgovornosti prevoznika u Republici Srpskoj sa aspekta aktuelnih zakonskih propisa, kao i na veoma značajnu ulogu osiguranja odgovornosti prevoznika. U zaključku se daje kratak osvrt na uočene probleme u postojećoj zakonskoj regulativi posmatranog problema, te mogućnostima obezbjeđenja adekvatne zaštite prevoznika kroz ugovaranje osiguravajućeg pokrivača.

Ključne reči: prevoznik, odgovornost, osiguranje, Republika Srpska

* Doktor ekonomskih nauka, Brčko-gas osiguranje d.d., e-mail: radivojk@teol.netrs

Uvod

Prevoznici u drumskom prevozu robe² suočeni su sa brojnim rizicima koji svojim djelovanjem mogu dovesti do oštećenja ili uništenja robe, njenog gubitka ili, pak, do zakašnjenja u isporuci. Nastupanje štete na robi za koju je odgovoran prevoznik, kao i štete u slučaju zakašnjenja u isporuci, dovodi do obaveze prevoznika da oštećenom nadoknadi pretrpljenu štetu. Vrsta i obim odgovornosti prevoznika u drumskom prevozu definisani su odgovarajućim zakonskim propisima koji ujedno regulišu i ugovor o prevozu robe putem koga prevoznik i naručilac prevoza uređuju svoja prava i obaveze. Previsoka šteta na robi koju bi prevoznik morao da nadoknadi oštećenom može da ugrozi njegovu finansijsku stabilnost ili da dovede do njegove ekonomske propasti. Stoga je prevoznik u obavezi da traži prihvatljiv način svoje ekonomske zaštite u slučaju šteta koje mogu nastati prilikom obavljanja profesionalne djelatnosti. Jedan od najboljih načina ekonomske zaštite prevoznika u slučaju previsokih šteta na robi jeste osiguranje koje će pokrivati njegovu odgovornost. Osiguranjem od odgovornosti prevoznika za štete na robi društvo za osiguranje preuzima imovinske posljedice unaprijed određenog štetnog događaja, pri čemu se prevoznik oslobađa posljedica građanske odgovornosti, dok se oštećeniku nadoknadom iz osiguranja vrši obeštećenje u slučaju da iz istog štetnog događaja pretrpi štetu.³ To praktično znači da osiguranjem svoje odgovornosti prevoznik prenosi na društvo za osiguranje imovinske posljedice u vezi nastalih šteta na robi za koje on odgovara po osnovu ugovora o prevozu. Pri tome, prava i obaveze između društva za osiguranje i prevoznika u slučaju nastupanja štetnog događaja definišu se ugovorom o osiguranju. Ovdje treba napomenuti da, iako društvo za osiguranje preuzima obavezu nadoknade štete, prevoznik treba imati u vidu da postoje i slučajevi kada je obaveza nadoknade štete od strane društva za osiguranje isključena ili kada prevoznik odgovara u većem iznosu u odnosu na osiguravajuće pokriće. Obezbjedenje osiguravajućeg pokrića za sve rizike i u punom iznosu potencijalne štete za koju odgovara prevoznik po osnovu ugovora o prevozu bilo bi preskupo za njega ili društva za osiguranje nemaju u ponudi takvu vrstu sveobuhvatne zaštite. Zbog toga prevoznik mora pronaći adekvatnu vrstu osiguravajuće zaštite prihvatljive u finansijskom smislu, kao i u smislu zaštite od najvažnijih i najbrojnijih rizika koji mogu dovesti do štete na robi za koju odgovara.

² Pojam „roba“ ne odnosi se samo na robu u smislu stvari u trgovačkom prometu (trgovini), već na bilo koju stvar čijim bi oštećenjem, uništenjem ili gubitkom nastupila finansijska šteta.

³ Šulejić, P. (2005). Pravo osiguranja, Beograd, Pravni fakultet, str. 383.

Pojam i osnove odgovornosti prevoznika

Pod prevozničkom odgovornošću podrazumijeva se obaveza prevoznika da naručiocu prevoza ili drugoj ovlaštenoj osobi nadoknadi štetu na robi ili gubitak robe koji su nastali kao posljedica povrede obaveza iz ugovora o prevozu, kao i da nadoknadi štetu koja je nastala uslijed zakašnjenja u isporuci. Iz navedene definicije može se zaključiti da odgovornost prevoznika za štetu na robi preuzetu na prevoz proizilazi iz ugovora o prevozu koji je sklopio sa naručiocem prevoza. Odredbe ugovora o prevozu koje se odnose na obaveze prevoznika predstavljaju osnovu prevozničke odgovornosti u slučaju nastanka štete na robi. Ukoliko sve obaveze iz ugovora prevoznik nije ispunio u potpunosti, tada dolazi do njegovi odgovornosti za eventualno nastalu štetu i uspostavlja se obaveza njene nadoknade.

Podjela drumskog prevoza robe na međunarodni i domaći prevoz je najraširenija podjela u teoriji i praksi. Shodno navedenoj podjeli, možemo razlikovati propise koji uređuju ugovore o prevozu u međunarodnom prevozu i propise koji se odnose na ugovore o prevozu u domaćem prevozu. Različitost ovih propisa različito određuju vrstu i obim odgovornosti prevoznika što opet može dovesti domaćeg prevoznika u različit položaj u odnosu na druge prevoznike, i to je, pored osiguravajuće zaštite prevoznika, glavni predmet naše analize.

Međunarodni drumski prevoz robe uređen je Konvencijom o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom – CMR koja je sklopljena u Ženevi 19. maja 1956. godine i stupila je na snagu 2. jula 1961. godine. Tadašnja Federativna Narodna Republika Jugoslavija (FNRJ) ratifikovala je ovu Konvenciju 1958. godine⁴ (Uredba o ratifikaciji Konvencije o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom, 11/58). Konvencijom o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom – CMR (u daljem tekstu: Konvencija CMR) definisano je područje njene primjene na način da se ona primjenjuje „na svaki ugovor za prevoz robe uz nadoknadu, drumom, na vozilima, kada se mjesto preuzimanja i mjesto opredjeljenja nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je bar jedna ugovorna država, bez obzira na mjesto sjedišta i nacionalnosti stranaka“.⁵

⁴ Konvencija CMR se u Bosni i Hercegovini primjenjuje nakon izvršene notifikacije o sukcesiji, prihvatanju ili pristupanju na osnovu čl. 1. I dio, stav 4. tačka 6, Uredbe sa zakonskom snagom o preuzimanju i primjenjivanju saveznih zakona koji se u Bosni i Hercegovini primjenjuju kao republički zakoni (*Službeni glasnik Republike BiH*, br. 2/92). Treba istaći i to da su propisi bivše SFRJ preuzeti i primjenom odredbe čl. 12 Ustavnog zakona o primjeni Ustava srpskog naroda u Bosni i Hercegovini (*Službeni glasnik srpskog naroda u Bosni i Hercegovini*, br. 21/92).

⁵ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), član 1.

Uzimajući u obzir navedeno, Konvencija CMR se ni u kom slučaju ne može primjeniti na domaći prevoz robe.

Imajući u vidu da ne postoji poseban zakon (*lex specialis*) kojim se detaljnije uređuje pitanje ugovora o prevozu i odgovornosti prevoznika kod domaćeg prevoza robe u Republici Srpskoj, odnosno Bosni i Hercegovini, ovo pitanje se može posmatrati jedino kroz primjenu odredbi Zakona o obligacionim odnosima (u daljem tekstu: ZOO), kao opšteg propisa (*lex generalis*). Različitost velikog broja odredbi ZOO u odnosu na Konvenciju CMR, kojima se uređuju vrste, obim i ograničenja odgovornosti prevoznika, dovodi do različitog položaja prevoznika u domaćem prevozu u odnosu na međunarodni prevoz. S obzirom da postoji veliki broj razlika među odredbama ZOO i odredbama Konvencije CMR, mi ćemo se u daljem radu fokusirati na tri ključne razlike, i to: odredbe koje definišu oštećenje, odnosno gubitak robe i zakašnjenje u isporuci, ograničenja odgovornosti prevoznika, te odredbe o oslobađanju prevoznika od odgovornosti.

Prevoznik se ugovorom o prevozu obavezuje da dostavi robu „na vrijeme, na određite, u količini i stanju kako je je preuzeo na prevoz“.⁶ Obaveza nadoknade štete domaćeg prevoznika proizilazi iz odredbi ZOO koji definiše da neko „ko drugome prouzrokuje štetu dužan je nadoknaditi je, ukoliko ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivice“.⁷ Ako navedenu odredbu primjenimo na prevoznika tada je, prema odredbama ZOO, prevoznik odgovoran za gubitak ili oštećenje pošiljke koji bi se dogodili od časa preuzimanja do njene predaje, osim ako su prouzrokovani radnjom ovlašćenog lica, svojstima pošiljke ili stranim uzrocima koji se nisu mogli predvidjeti ili otkloniti.⁸ Pri tome, pod štetom se podrazumijeva umanjjenje nečije imovine (obična šteta) i sprečavanje njenog povećanja (izmakla korist). Pored nadoknade u vezi oštećenja robe, prevoznik je odgovoran i za nadoknadu štete na robi uslijed njenog gubitka. Pod gubitkom robe podrazumijeva se situacija kada prevoznik nakon obavljenog prevoza ne može predati robu primaocu koju je preuzeo na prevoz. Ako pogledamo odredbe ZOO u pogledu definisanja gubitka robe u odnosu na odredbe Konvencije CMR, možemo vidjeti da postoje bitne razlike. Konvencijom CMR određeno je da je nastao gubitak robe ako ista „nije isporučena u roku od 30 dana nakon isteka ugovorenog roka ili, ako

⁶ Radionov, N. (1998). Osnova i vrsta odgovornosti prijevoznika za štetu u cestovnom prijevozu stvari. *Zbornik radova Pravnog fakulteta Sveučilišta Zagreb* 48 (1-2), str. 206.

⁷ Zakon o obligacionim odnosima, *Službeni list SFRJ*, br. 29/78, 39/85, 45/89, 57/89 i *Službeni glasnik Republike Srpske*, br. 17/93, 3/96, 39/03 i 74/04, član 154.

⁸ Zakon o obligacionim odnosima, *Službeni list SFRJ*, br. 29/78, 39/85, 45/89, 57/89 i *Službeni glasnik Republike Srpske*, br. 17/93, 3/96, 39/03 i 74/04, član 671. stav (2).

ugovoreni rok ne postoji, rok od 60 dana od dana kada je prevoznik preuzeo robu smatraće se punovažnim dokazom o gubitku robe⁹. Za razliku od odredbi Konvencije CMR gdje je tačno vremenski razgraničen gubitak robe od zakašnjenja u isporuci, kod ZOO ne postoje odredbe koje precizno definišu u kom slučaju je došlo do gubitka robe, a u kom slučaju do zakašnjenja u isporuci. Prema Konvenciji CMR zakašnjenje u isporuci je nastupilo kada roba nije isporučena u dogovorenom roku ili kada u nedostatku roka prelazi vrijeme koje se može priznati jednom marljivom prevozniku, dok kod ZOO ni u ovom slučaju uopšte se ne pominju rokovi.

Ograničenje odgovornosti prevoznika za štetu na robi predstavlja njegovu ekonomsku i finansijsku zaštitu u slučaju prevelikih šteta. U domaćim zakonskim propisima ne postoji regulisano pitanje ograničenja odgovornosti prevoznika u pogledu iznosa do koga prevoznik odgovara. U tom smislu možemo zaključiti da domaći prevoznik u slučajevima u kojima je odgovoran, odgovara za puni iznos štete.

Po pitanju međunarodnog prevoza, iznos nadoknade u slučaju odgovornosti prevoznika ograničena je i ista, ne može preći 25 franaka po kilogramu bruto mase oštećene ili izgubljene robe.¹⁰ Pod „frankom“ podrazumijeva se franak u zlatu težine 10/31 grama i finoće 0,900. Međutim, 1978. godine usvajanjem Protokola Konvenciji o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom – CMR (u daljem tekstu: Protokol Konvenciji CMR) izmijenjena je odredba o ograničenju odgovornosti prevoznika na način da je franak u zlatu zamijenjen novom obračunskom jedinicom pod nazivom Posebna prava vučenja (eng. SDR – Special Drawing Right). Obračunsku jedinicu SDR utvrđuje Međunarodni monetarni fond (MMF). Na taj način je, u državama koje su ratifikovale Protokol Konvenciji CMR, za prevoznike izmijenjeno ograničenje iz 25 franaka u 8,33 SDR po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe. S obzirom da Bosna i Hercegovina još uvijek nije ratifikovala ovaj Protokol Konvenciji CMR,¹¹ tako da u njenom slučaju i dalje važi ograničenje definisano u Konvenciji CMR iz 1956. godine, tj. 25 franaka po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe.

Razlika u utvrđivanju ograničenja odgovornosti prevoznika prema SDR u odnosu na raniji franak u zlatu proizilazi iz tržišne cijene zlata u odnosu na

⁹ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), član 20.

¹⁰ Ibid, član 23. stav 3.

¹¹ Od 55 država koje su ratifikovale Konvenciju CMR iz 1956. godine, svega 13 država, među kojima je i Bosna i Hercegovina, nije ratifikovalo Protokol Konvenciji CMR iz 1978. godine. Neke države su već u postupku ratifikacije (o spisku država više detalja na United Nations Treaty Collection: <https://treaties.un.org>).

vrijednost SDR koju utvrđuje MMF. Trenutna cijena grama zlata finoće 0,900 iznosi 33,94 USD¹² pa bi shodno tome 25 franaka iznosilo 273,71 USD ili 477,89 KM¹³ po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe. Nasuprot tome, prema obračunskoj jedinici SDR gdje trenutno 1 SDR vrijedi 2,453784 KM¹⁴ odgovornost prevoznika bi iznosila 20,44 KM po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe (8,33 SDR x 2,453784 KM). Prema navedenom, domaći prevoznik bi odgovarao do iznosa od 477,89 KM po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe, dok bi strani prevoznik čija je država ratifikovala Protokol Konvenciji CMR odgovarao do iznosa od 20,44 KM/kg ili čak 23,38 puta manje od domaćeg prevoznika. Neratifikovanje Protokola Konvenciji CMR iz 1978. godine od strane Bosne i Hercegovine dovodi do toga da domaći prevoznik odgovara čak 23 puta više nego prevoznici čije su države ratifikovale ovaj Protokol.

Pored toga, odgovornost prevoznika štete u slučaju zakašnjenja u isporuci je različito definisana u domaćim propisima u odnosu na Konvenciju CMR. U tom smislu, Konvencija CMR određuje da iznos štete koju treba platiti prevoznik ne može preći iznos troškova prevoza, dok sa druge strane ograničenje iznosa štete zbog zakašnjenja u isporuci u domaćim propisima nije precizno definisano što domaćeg prevoznika stavlja u nepovoljniji položaj.

Treća, ključna razlika između domaćeg propisa i Konvencije CMR sadržana je u odredbama koje definišu slučajeve u kojima se prevoznik može osloboditi svoje odgovornosti za štetu na robi ili gubitak robe, odnosno odgovornosti za zakašnjenje u njenoj isporuci. Prevoznik prema odredbama domaćih propisa odgovara u slučaju nastanka štete (objektivna odgovornost) pri čemu, da bi se oslobodio odgovornosti, mora dokazivati da nije kriv za nastalu štetu. Prema Konvenciji CMR, prevoznik u međunarodnom prevozu će pored opštih razloga oslobađanja (navedenih u članu 17, stav 2.) biti oslobođen i u slučaju nastupanja specifičnih razloga navedenih u članu 17, stav 4. (upotreba otvorenih nepokrivenih vozila, nedostatak ili rđavo stanje ambalaže u slučaju prevoza robe koja je po svojoj prirodi podložna rasturu ili oštećenju ako nije spakovana ili upakovana, kao i manipulacija, utovar lagerovanje i istovar robe, priroda izvjesne vrste robe i dr.). Upravo postojanje ovih specifičnih razloga dodatno olakšava oslobađanje prevoznika od odgovornosti jer u brojnim slučajevima šteta i nastaje zbog navedenih specifičnih razloga

¹² Cijena zlata utvrđena na osnovu specijalizovane internet stranice www.goldvalue.co (na dan 26.06.2015.), ali se mogu koristiti i drugi relevantni načini utvrđivanja cijene zlata.

¹³ Preračunato u KM prema srednjem kursu Centralne banke Bosne i Hercegovine na dan 25.06.2015. godine.

¹⁴ Vrijednost SDR prema kursu Centralne banke Bosne i Hercegovine na dan 25.06.2015. godine.

koji su izvan kontrole prevoznika. U procesu dokazivanja dovoljno je da se prevoznik pozove na te specifične opasnosti i uzročna veza se podrazumijeva, uz neophodan uslova da takvu specifičnu, odnosno posebnu opasnost mora biti dokazano da je postojala. Samo na osnovu toga prevoznik dokazati uzročnu vezu između specifične opasnosti i nastanka štete u konkretnim okolnostima¹⁵. Sa druge strane, u odredbama ZOO ne postoje nikakvi specifični razlozi oslobađanja odgovornosti prevoznika, već samo opšti razlozi koju su u najvećoj mjeri slični¹⁶ kao i u Konvenciji CMR. U smislu svega navedenog, možemo konstatovati da postoji značajna razlika u pogledu i broju razloga za oslobađanje odgovornosti između domaćeg i međunarodnog propisa, pri čemu je domaći propis znatno strožiji i nepovoljniji za prevoznika. Pored toga, zahvaljujući preciznijim i detaljnijim odredbama Konvencije CMR, te razvijenijoj međunarodnoj transportnoj i sudskoj praksi, prevoznik će se u najvećem broju slučajeva lakše osloboditi krivnje.

Osiguranje od odgovornosti prevoznika za štetu na robi prilikom drumskog prevoza

Osiguranje od odgovornosti razvilo se iz potrebe prebacivanja odgovornosti sa pojedinca na grupu. Ovo je relativno novija vrsta osiguranja koja je nastala kao posljedica razvoja propisa u oblasti građanske odgovornosti. Suština definisanja odgovornosti u tim propisima je u zakonski zasnovanoj odgovornosti pojedinca ili organizacije za povredu drugih lica ili oštećenje njihove imovine. Odgovornost nastaje kao posljedica pogrešnog djelovanja u određenoj situaciji što dovodi do određene štete, odnosno gubitka.¹⁷ Sa stanovišta prevoznika, namjera da se odredi lice koje je odgovorno za štetu na robi koja se prevozi rezultirala je uspostavljanjem njegove objektivne odgovornosti (odgovornosti bez krivice). Iz uspostavljanja ovakve odgovornosti prevoznika proizilazi i njegova obaveza nadoknade štete oštećenom licu. S obzirom da su štete na robi postajale brojnije i sve veće u modernim uslovima odvijanja drumskog prometa, postojala je opasnost da prevoznik neće moći nadoknaditi sve štete. U uslovima kada je imovinski interes prevoznika izložen odgovornosti za štetu, kako bi se zaštitili od prevelikih odštetnih zahtjeva, nastala je ideja da se teret isplate štete sa prevoznika prebaci na društvo za

¹⁵ Eraković, A. (1990). Posebne opasnosti kao razlog isključenja odgovornosti prijevoznika. *Privreda i pravo* 29(1-2), str. 81-83

¹⁶ Određene razlike, na primjer, mogu proizaći iz tumačenja pojma „prirodna greška robe“ kod Konvencije CMR u odnosu na pojam „svojsva robe“ kod ZOO, koji se navode kod razloga za oslobađanje od odgovornosti.

¹⁷ Kozarević, S., Kovač, R., (2013). *Ekonomika osiguranja*. Tuzla, Off-set, str. 3-43.

osiguranje. Kao posljedica takve ideje razvilo se osiguranje od odgovornosti prevoznika. Suština ovog osiguranja ogleda se u tome da se prevoznici oslobađaju obaveze nadoknade štete oštećenom licu jer će to umjesto njih učiniti društvo za osiguranje.

Osiguranjem od odgovornosti prevoznika za štetu na robi definišu se odnosi između tri strane: prevoznika, društva za osiguranje i oštećenog lica. Prevoznik se kupovinom polise osiguranja¹⁸ oslobađa svoje odgovornosti u smislu nadoknade štete jer društvo za osiguranje preuzima imovinske posljedice u slučaju nastupanja štetnog događaja, dok se oštećenom licu isplaćuje nastala šteta. Ugovorom o osiguranju od odgovornosti prevoznika mora se precizno definisati osiguranik, odnosno fizičko ili pravno lice čiji su rizici profesionalne odgovornosti pokriveni. Društvo za osiguranje ovim putem obavezuje se da osiguraniku pruži zaštitu od zahtjeva za nadoknadu štete koje prema njemu podnesu treća lica nastankom osiguranih slučajeva predviđenim ugovorom o osiguranju.

Društva za osiguranje u Republici Srpskoj putem ove vrste osiguranja osiguravaju građansko-pravnu odgovornost prevoznika za dokazani potpuni ili djelimični fizički gubitak, odnosno uništenje ili oštećenje robe stvarno preuzete na prevoz, kao i gubitak za zakašnjenje u isporuci. Možemo konstatovati da je obim pokrića kod društava za osiguranje u najvećoj mjeri usklađen sa aktuelnim zakonskim propisima. Takođe, iz navedene definicije vidljivo je da predmet osiguranja može biti samo roba koja je stvarno preuzeta na prevoz, a to je ona roba za koju postoji odgovarajuća prevozna isprava.¹⁹ Pod prevoznom ispravom, u smislu uslova osiguranja od odgovornosti prevoznika, smatra se odgovarajući dokaz o sklopljenom ugovoru o prevozu koji sadrži sve zakonom propisane podatke (pošiljalac robe, prevoznik, podaci o kvalitetu i kvantitetu robe, mjesto isporuke i otpreme, primjedbe i dr.). Tovarni list je najzastupljenija prevozna isprava i to je isprava kojom se, u suštini, potvrđuje da je zaključen ugovor o prevozu. Međutim, tovarni list ne predstavlja ugovor u prevozu i u slučaju kada on nije izdan, postojanje ugovora mora se dokazivati drugim ispravama ili dokumentima.²⁰

¹⁸ Polisa osiguranja predstavlja ispravu o ugovoru o osiguranju i služi kao dokaz o zaključenom ugovoru o osiguranju.

¹⁹ Kupman, A., Marin, J. (2009) Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu. *Comparative Maritime Law*, 48 (163), str. 60.

²⁰ Suma osiguranja (limit pokrića) predstavlja najveći iznos obaveze društva za osiguranje, koja se najčešće definiše po pojedinačnom štetnom događaju ili kao najveći iznos obaveze za sve štetne događaje nastale u toku perioda osiguranja (agregatna suma osiguranja)

Prevoznici se uglavnom odlučuju za zaključivanje ugovora o osiguranju svoje odgovornosti na godišnjem nivou, pri čemu se ovim ugovorom definišu i vozila koja su izvor osigurane opasnosti. Sa stanovišta obima pokrića u pogledu rizika čijim ostvarenjem može doći do štete, društva za osiguranje su diferencirala svoju ponudu. U tom smislu, najčešće se u ponudi nalaze dvije varijante, i to tzv. uži obim pokrića (pokrivaju se određeni osnovni rizici, kao što su npr.: saobraćajna nezgoda, požar, eksplozija, provalna krađa) i tzv. širi obim pokrića, koji obuhvata pokriće svih rizika (pokrivaju sve nastale štete osim šteta nastalih iz uzroka koji se isključeni iz osiguravajućeg pokrića odgovarajućim uslovima za osiguranje). Društva za osiguranje, na osnovu svih relevantnih podataka značajnih za projekciju rizika (obim pokrića, teritorijalno pokriće, vrsta robe koja se prevozi, broj vozila i njihova nosivost, trajanje osiguranja, prethodni rezultati osiguranika u pogledu šteta, eventualno učešće osiguranika u šteti – franšiza), kao i na osnovu sume osiguranja (limita pokrića)²¹ određuju premiju osiguranja koju prevoznik treba da plati. Uzimajući u obzir navedene elemente koji određuju ugovor o osiguranju, možemo konstatovati da svaki prevoznik zajedno sa društvom za osiguranje treba kreirati osiguravajuće pokriće koje najviše odgovara njegovom interesu u uslovima u kojima obavlja prevoz robe. Međutim, ako uporedimo slučajeve u kojima postoji osiguravajuće pokriće sa slučajevima u kojima će prema zakonskim propisima odgovarati prevoznik možemo zaključiti da društva za osiguranje mnogo uže definišu svoju obavezu. Shodno tome, prevoznik će u određenim slučajevima biti u obavezi da nadoknadi štetu dok istovremeno neće imati pravo na nadoknadu takve štete po ugovoru o osiguranju svoje odgovornosti.²² Dakle, iako društva za osiguranje u ponudi imaju tzv. širi obim pokrića (pokriće svih rizika), time ipak nisu obuhvaćeni svi slučajevi po kojima je odgovoran prevoznik u skladu sa zakonskim propisima. To praktično znači da postoji mogućnost da nastupi šteta na robu od rizika koji nije pokriven osiguranjem ali za koju zakonski odgovara prevoznik gdje postoji obaveza prevoznika da nadoknadi tu štetu. Stoga izbor dovoljno širokog osiguravajućeg pokrića, treba biti primarni cilj prevoznika. Mogući problem jeste da društva za osiguranje uglavnom ne nude dovoljno široko osiguravajuće

²¹ Društva za osiguranje definišu slučajeve u kojima osiguranik gubi pravo iz osiguranja (npr. ako vozilom upravlja lice pod dejstvom alkohola ili droga, lice bez vozačke dozvole, itd), kao i slučajeve koji su isključeni iz osiguravajućeg pokrića (štete nastale uslijed: zle namjere ili grube nepažnje osiguranika, prekoračenja dopuštene nosivosti vozila, lošeg održavanja vozila, isporuke robe licu koje nije ovlašteno primalac robe, itd.).

²² Sume osiguranja po štetnom događaju kod društava za osiguranje uglavnom se kreću do maksimalno 250.000 EUR, dok u velikom broju slučajeva prevoznici za osiguranje svoje odgovornost ugovaraju sume osiguranja do 100.000 EUR po štetnom događaju.

pokrće u odnosu na one rizike za koje može zakonski odgovarati prevoznik. To dodatno otežava i usložnjava problem izbora adekvatne osiguravajuće zaštite prevoznika.

Pored osiguravajućeg pokrća u smislu osiguranih rizika, prevoznik mora voditi računa i o sumi osiguranja koju ugovara sa društvom za osiguranje. Već ranije smo utvrdili visinu štete za koju odgovara prevoznik prema zakonskim propisima, pri čemu suma osiguranja iz ugovora o osiguranju ne mora odgovarati zakonskom iznosu. Po pitanju sume osiguranja, osnovno načelo u osiguranju odgovornosti je da se ugovorom o osiguranju društvo za osiguranje obavezuje nadoknaditi onaj iznos štete koji je osiguranik dužan platiti oštećenoj osobi, ali najviše do iznosa sume osiguranja. Međutim, imajući u vidu visoke zakonske iznose odgovornosti prevoznika, društva za osiguranje u Republici Srpskoj u ponudi uglavnom imaju sume osiguranje koje su nekoliko puta niže od zakonskih.²³ Potpuno osiguravajuće pokrće zakonskog iznosa do koga odgovara prevoznik, a koji može biti i višemilionski, predstavlja prevelik rizik za društvo za osiguranje i takvo pokrće bi najkraće rečeno bilo preskupo.

U slučaju nastanka štete na robi, oštećenik može zahtijevati od prevoznika da nadoknadi štetu po osnovu svoje odgovornosti koja proizilazi iz ugovora o prevozu. Princip osiguranja od odgovornosti podrazumijeva da prevoznik može pozvati svoje društvo za osiguranje da na osnovu ugovora o osiguranju umjesto njega nadoknadi štetu vlasniku robe (ili nekom drugom ovlaštenom licu). Istovremeno, obaveza društva za osiguranje da umjesto prevoznika nadoknadi takvu štetu utvrđuje se na osnovu odredbi ugovora o osiguranju. Društvo za osiguranje zahtijeva da ga prevoznik, u najkraćem vremenskom roku, obavijesti o nastaloj šteti i ispostavljenim zahtjevima za nadoknadu štete. Kod podnošenja zahtjeva za nadoknadu štete, prevoznik je obavezan da društvu za osiguranje obezbijedi sve dostupne dokumente i informacije potrebne za njeno rješavanje.

Prema podacima društava za osiguranje koja posluju na tržištu osiguranja Republike Srpske,²⁴ može se konstatovati da domaći prevoznici vrlo malo osiguravaju svoju profesionalnu odgovornost. Učešće premije osiguranja od odgovornosti prevoznika u ukupno ostvarenoj premiji mjeri se u promilima, što ni u kom slučaju ne može biti zadovoljavajuće. Iz navedenog proizilazi da samo izuzetno mali broj prevoznika štiti svoj finansijski položaj putem

²³ Na tržištu osiguranja Republike Srpske posluje 21 društvo za osiguranje koje može zaključivati ugovore o osiguranju odgovornosti prevoznika za robu u drumskom prevozu.

²⁴ Prema podacima Agencije za osiguranje Republike Srpske, u 2014. godini je zaključeno samo 463 ugovora o osiguranju robe u prevozu (2015, Septembar 01). Preuzeto sa: <http://www.azors.rs.ba>.

osiguranja. To dovodi do situacije da domaći prevoznici nezaštićeni i da u slučaju odgovornosti za štetu na robi mogu biti pogođeni velikim finansijskim gubicima, što u krajnjem slučaju može dovesti u pitanje i njihov opstanak. Ali time nisu pogođeni samo prevoznici, već i naručioci prevoza robe jer neće biti u mogućnosti da naplate štetu od prevoznika. Postojeću situaciju dodatno otežava činjenica da je i osiguranje robe u prevozu vrlo malo zastupljeno.

Uprkos brojnim problemima koje smo konstatovali u ovom radu, prevoznici i naručioci prevoza robe moraju preduzeti sve neophodne mjere u pravcu obezbjeđenja adekvatne zaštite svojih imovinskih interesa. Važnu ulogu u ovom procesu imaju i regulatorni organi koji trebaju detaljnije urediti domaće propise u pogledu preciziranja obima i visine odgovornosti prevoznika, pri čemu treba izvršiti njihovo usklađivanje sa međunarodnim propisima (posebno Konvencijom CMR). Takođe, značajnu ulogu trebaju odigrati i društva za osiguranje, posebno sa aspekta prilagođavanja ponude osiguranja u skladu sa međunarodnim standardima i zakonskim propisima, te podizanja svijesti prevoznika o neophodnosti njihove finansijske zaštite.

Zaključak

Vrsta, odnosno oblik i obim odgovornosti drumskog prevoznika za štetu na robi koju prevozi proizilazi iz propisa kojima se uređuje takva vrsta prevoza. Ukoliko su propisi jasniji i precizniji time je olakšano prevoznicima da dokazuju da nisu odgovorni za nastalu štetu, ali i da obezbijede finansijsku zaštitu kupovinom osiguranja. Na žalost, Republika Srpska nema odgovarajući poseban zakonski propis koji jasno i detaljno uređuje problematiku odgovornosti prevoznika. Po pitanju domaćeg prevoza, trenutno postoji situacija u kojoj je odgovornost prevoznika regulisana kroz ZOO kao opšti propis, koji sadrži vrlo kratke i neprecizne odredbe o odgovornosti prevoznika. Istovremeno, po pitanju međunarodnog prevoza, Republika Srpska, odnosno Bosna i Hercegovina je vezana Konvencijom CMR iz 1956. godine. Takođe, neratifikovanjem Protokola Konvencije CMR iz 1978. godine od strane Bosne i Hercegovine, domaći prevoznik je stavljen u izuzetno neravnopravan položaj jer za nastalu štetu odgovara u daleko većem iznosu nego što odgovara strani prevoznik.

Nedovoljna uređenost domaćih zakonskih propisa u pogledu odgovornosti prevoznika negativno utiče i na djelatnost osiguranja u predmetnoj oblasti. U interesu društava za osiguranje, isto kao i u interesu prevoznika, jesu razvijeni i precizni propisi u transportnoj oblasti. Trenutni nezavidan položaj

prevoznika u sferi odgovornosti reflektuje se i na osiguranje. Teška mogućnost oslobađanja prevoznika od odgovornosti nije samo njegov problem, već problem i društva za osiguranje kod koga je osiguran. Uspješno oslobađanje prevoznika od odgovornosti rezultuje i oslobađanjem društva za osiguranje od nadoknade štete. Sa druge strane, previsok iznos odgovornosti domaćih prevoznika, u odnosu na prevoznike u državama koje su ratifikovale Protokol CMR Konvencije, rezultuje skupljim osiguranjem od odgovornosti jer su prevoznicima potrebne mnogo veće sume osiguranja. Visoke premije osiguranja koju prevoznici moraju platiti smanjuju njihovu konkurentnost jer prevoznici premiju moraju ukalkulisati u cijenu vozarine. Stoga u najvećem broju slučajeva imamo situaciju da i oni domaći prevoznici koji kupuju osiguranje svoje odgovornosti imaju prilično male sume osiguranja u odnosu na zakonsku odgovornost. Kada se tome doda veliki broj razloga za gubitak prava (ili isključenja) iz osiguranja u odnosu na mnogo manji broj razloga za zakonsko oslobađanje odgovornosti prevoznika, oni ostaju prilično nezaštićeni. Na žalost, najveći broj prevoznika uopšte nema osiguranje od odgovornosti, a kao najvažniji razlog možemo navesti nedovoljno poznavanje i slabu svijest o značaju ove vrste osiguranja. Praksa pokazuje da postoji vrlo malo ili nimalo interesa od strane prevoznika za osiguranjem njihove odgovornosti. Nepoznavanje principa i suštine osiguranja, kao i nerazumijevanje uloge osiguranja u finansijskoj zaštiti prevoznika jedan je od ključnih razloga zašto su prevoznici zanemarili ovu vrstu osiguranja.

Na osnovu provedene analize možemo pouzdano zaključiti da domaći prevoznici i društva za osiguranje, ali i državne institucije trebaju u što kraće vrijeme, svako iz svoje nadležnosti, preduzeti potrebne korake ka uređenju oblasti odgovornosti prevoznika. Kroz jasnije i preciznije zakonsko uređivanje odgovornosti prevoznika, podizanje svijesti o značaju osiguranja od odgovornosti kod prevoznika, te ugovaranje osiguranja odgovornosti treba se obezbijediti adekvatna finansijska i ekonomska zaštita. Možda je potrebno urediti propise i na način da osiguranje odgovornosti prevoznika bude obavezna vrsta osiguranja, naročito imajući u vidu njegove sličnosti sa osiguranjem od odgovornosti za motorna vozila u pogledu upotrebe vozila kao opasne stvari. U suprotnom, položaj domaćih prevoznika će biti još teži i neizvjesniji, a djelatnost osiguranja neće moći pružiti pravi doprinos njihovoj finansijskoj zaštiti.

Radivoj Kovač

PhD in Economics, Brčko-the gas insurance, a joint-stock company

***THE FUNCTION OF THE INSURANCE IN
CARRIERS' LIABILITY FOR LOSSES ON
GOODS IN THE ROAD TRANSPORT
IN REPUBLIC OF SRPSKA***

A b s t r a c t

The carriers' liability for losses on goods in the road transport results from the contract of carriage concluded with the party who ordered the transport. The form and type of such a liability are defined by valid regulations for such a type of transport, i.e. by regulations for the corresponding contract of carriage. If during the transport there incurs a loss on goods for which the carrier is liable, he will have to compensate such a loss. Taking into consideration the wide range of transport risks which can lead to the loss occurrence on goods, on one side, as well as the high amount of possible losses, on the other side, the carriers can protect their interests by signing the contract on insurance. By signing the contract on insurance against the liability for losses on goods being transported, the carriers protect their interests in the way the incurred loss, for which they are liable, shall be compensated by the insurance company instead of them. The goal of this paper is to point out, in one place, a very important role of the carrier's liability insurance, as well as to point to the issues of the carrier's liability in Republic of Srpska from the aspect of current legal regulations. The conclusion provides a brief review of the noticed problems in the existing legal regulations regarding the observed problem, and the possibilities for providing of the adequate protection of carriers by means of insurance coverage

Key words: *carrier, liability, insurance, Republic of Srpska*

Literatura

1. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (2015, Mart 01). Preuzeto sa: http://www.unece.org/trans/conventn/cmr_e.pdf
2. Eraković, A. (1990). Posebne opasnosti kao razlog isključenja odgovornosti prijevoznika. *Privreda i pravo* 29 (1-2), str. 75-86
3. Haak, K.F. (1986). The liability of the carrier under the CMR, The Hague, Stichting Vervoeradres
4. Kozarević, S., Kovač, R. (2013). Ekonomika osiguranja, Tuzla, Off-set
5. Kupman, A., Marin, J. (2009) Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu. *Comparative Maritime Law* 48 (163), str. 57-63
6. Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (2015, Mart 01) Preuzeto sa: http://www.unece.org/trans/conventn/CMR_prot.pdf
7. Radionov, N. (1998). Osnova i vrsta odgovornosti prijevoznika za štetu u cestovnom prijevozu stvari. *Zbornik radova Pravnog fakulteta Sveučilišta Zagreb* 48(1-2), str. 199-220
8. Šulejić, P. (2005). Pravo osiguranja, Beograd, Pravni fakultet
9. Uredba o ratifikaciji Konvencije o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR), *Službeni list FNRJ – međunarodni ugovori i drugi sporazumi*, br. 11/58
10. Zakon o obligacionim odnosima, *Službeni list SFRJ*, br. 29/78, 39/85, 45/89, 57/89 i *Službeni glasnik Republike Srpske*, br. 17/93, 3/96, 39/03 i 74/04
11. Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju Republike Srpske, *Službeni glasnik Republike Srpske*, br. 111/08, 50/10, 12/13
12. Zakon o međunarodnom i međuentitetskom drumskom prevozu, *Službeni glasnik Bosne i Hercegovine*, br. 1/02, 14/03