

ODGOVORNOST PREVOZIoca ZA LICA KOJIMA SE SLUŽI U PREVOZU

REZIME: Po opštem načelu građanskog prava, svako odgovara samo za svoja dela, odnosno propuste, ali u svim pravima usvojeno je načelo prema kome poslodavac odgovara za protivpravne radnje i propuste svojih pomoćnika, tj. osoba kojima se u svom poslovanju služi. U našem zakonu je određeno da prevozioc odgovara za lica koja su po njegovom nalogu radila na izvršenju prevoza. Za dela i propuste svojih pomoćnika usled kojih je nastupila povreda telesnog integriteta putnika prevozioc i prema odredbama građanskog prava odgovara kao za sopstvena dela. Po pravilu ne postoji odgovornost za drugoga već svako odgovara za svoje radnje i propuste. Osnovno pravilo, da svako odgovara za svoje radnje i propuste i da po pravilu ne postoji odgovornost za drugoga, ima svoje odstupanje u pogledu odgovornosti prevozioca. Od ovog pravila se prave značajna odstupanja u određenim situacijama tako što se ono konkretizuje u pogledu odgovornosti prevozioca za lica koja su po njegovom nalogu umesto njega učestvovala u izvršenju prevoza. Ustanovljena je obaveza odgovornosti prevozioca putniku za štetu koju mu prouzrokuje lice koje radi po njegovom nalogu na izvršenju obaveza iz ugovora o prevozu.

Ključne reči: odgovornost prevozioca, lica koja rade po nalogu prevozioca

Uvod

Pravilo o „odgovornosti za pomoćnike prevozioca“, je nastalo kao odgovor na potrebe prakse, jer prevozilačke organizacije i individualni prevozioci obavljaju prevoz pomoću raznih lica. To mogu biti radnici prevoznicike organizacije, zastupnici, agenti, razno osoblje koje izvršava pojedine operacije prevoza, lučki slugači (stivadori) lica koja organizuju prihvat ili otpremu putnika.

Kako prevozioc koristi usluge drugih lica u izvršenju svojih obaveza iz ugovora o prevozu putnika, javljaju se pitanja koja lica se smatraju pomoćnicima,

* Doktor pravnih nauka, docent na Ekonomskom fakultetu Univerziteta u Kragujevcu.

da li on odgovara za njihove radnje, da li treba da odgovara za sve njihove radnje, kako odgovara (ako odgovara), da li može da izbegne odgovornost i da li njegovi pomoćnici mogu da budu odgovorni za štetu koju pretrpi putnik. Pomoćnici su lica koja prevoziac koristi u izvršenju svojih ugovornih obaveza, stojeći sa njima u ravnopravnom ili drugom ugovornom odnosu. U „pomoćnike prevozioca“, spadaju i lica koja su radila po nalogu drugih prevozioca koje je on angažovao za prevoz. Radeći za prevozioca, pomoćnici mogu da trećim licima (putnicima) pričine štetu. Kao što je napred rečeno, danas je opšte prihvaćeno načelo da za tu štetu odgovara prevoziac.

Sa stanovišta građanskog prava ovo je vrsta odgovornosti za drugog. Ako je za štetu prevoziac lično kriv, tada će odgovarati po načelima građanskog prava, ukoliko u pojedinim granama saobraćajnog prava nije drugačije određeno. Prevoziac odgovara za dela svojih radnika bez obzira na njihovu krivicu, jednako kao i za sopstvena dela i propuste.

Ovakvo rešenje koje proizilazi iz primene načela kauzalne odgovornosti, prihvaćeno je i u železničkom, drumskom i vazduhoplovnom saobraćaju. Opravdanje ovakve prevoziocove odgovornosti nalazi se u tome što on u prevoznjoj delatnosti izvlači ekonomske koristi iz rada svojih pomoćnika, pa se smatra da treba da snosi i rizik za štete koje iz toga proiziđu. Šteta koja nastane trećim licima radom pomoćnika može da bude tako velika da ovaj ne može da je nadoknadi, jer nema dovoljno imovine.

Prevoziac je obično ekonomski jak subjekt, pa je pravednije da on štetu nadoknadi, zbog zaštite interesa oštećenog i zbog obezbeđenja pravne sigurnosti. Uostalom, prevoziac je često i pravno lice koje isključivo vrši radnje preko fizičkih lica, koja su njegovi organi ili radnici. Zbog toga je opravdana fikcija da su radnje pomoćnika, ujedno njegove radnje. U uporednom pravu prevoziac često odgovara za radnje svojih pomoćnika po osnovu krivice.

Odgovornost prevozioca za lica kojima se služi u prevozu po međunarodnim konvencijama

U JP/CIV u članu 45, pod naslovom „odgovornost železnice za svoje službenike“ je regulisana ova vrsta odgovornosti tako što se navodi da železnica odgovara za svoje službenike kao i za druga lica, koja koristi pri vršenju prevoza. Međutim, ako na zahtev putnika ovi službenici i druga lica čine usluge koje ne spadaju u dužnosti železnice, smatra se da rade za račun putnika kome čine te usluge. Odgovornost železnice prema ovom članu JP/CIV zasniva se na principu objektivne odgovornosti za radnje svojih lica i u onom obliku koji je predviđen ovom konvencijom bez obzira da li su postupci ovih lica skrivljeni.

Železnica se i ovde kao i kod prevoza robe ne može osloboditi odgovornosti ukazivanjem da štetu nije prouzrokovala železnica, kao pravno lice, već da su štetu prouzrokovali njeni ljudi. Odgovornost železnice za svoje ljude omogućeno

je da imalac prava ostvari svoj zahtev, iako železničko osoblje nije u ugovornom odnosu sa njim. Osim toga, odgovornost železnice za svoje ljude znači da imalac prava nije doveden u situaciju da snosi eventualnu platežnu nesposobnost železnice. Po JP/CIV i JP/CIM nisu regulisani regresni zahtevi železnice u odnosu na njene ljude kojima se služi u izvršenju prevoza. Ovi zahtevi se ostvaruju po nacionalnim pravnim pravilima.

U JP/CIV se govori o nameri i krajnjoj nepažnji same železnice ali veoma neprecizno¹. Postoji mišljenje da u članu 42, stav 1, JP/CIV treba dodati da se radi o nameri i gruboj nepažnji železnice i njenih ljudi. S'tim u vezi ovaj član treba razumeti tako da se misli i na nameru i grubu nepažnju kako ljudi tako železnica (prema članu 45.) odgovara za radnje svojih ljudi, kao i za sopstvene radnje.

Ponašanje ljudi železnice treba shvatiti kao da je u pitanju sopstveno ponašanje železnice. Značaj ovog pravila se vidi i u tome što je moguće podići tužbu zbog odgovornosti po ma kom osnovu protiv ljudi železnice pod uslovima i ograničenjima koja se odnose na JP/CIV². U JP/CIV nije regulisana odgovornost železničkog osoblja u odnosu na putnike. U članu 45. se formuliše odgovornost železnice za službenike i za druga lica.

Postavlja se pitanje da li postoji razlika između službenika i drugih lica. Po mišljenju nekih autora postoji razlika između ove dve kategorije lica³. Oni smatraju da železnica odgovara za štetne radnje službenika a koji sa prevozom određenog putnika nisu imali veze, pod uslovom da je nesrećan slučaj stajao u unutrašnjoj vezi sa železničkim pogonom. Nasuprot tome, odgovornost železnice za druga lica je pravna odgovornost za pomoćnike izvršenja i ona pretpostavlja da je počinilac štete prilikom prouzrokovanja delovao u izvršenju prevoza. Znači, da po ovom shvatanju železnica ne odgovara ako druga lica prouzrokuju štetu ne u izvršenju, već izvan kruga delatnosti koje su joj naložene.

Postoji i drugo mišljenje, ispravnije, po kome nije opravdano praviti razliku između ove dve kategorije lica, jer železnica za njih odgovara jednako i to po principu objektivne odgovornosti za sve štete zbog smrti ili povrede putnika koje nastanu kao posledica nesrećnog slučaja u vezi sa železničkim pogonom i to za vreme dok je putnik u vozu ili ulazi tj. izlazi iz njega⁴. Ne prihvata se, po ovom mišljenju, da se odgovornost prevozioca sužava za druga lica.

U JP/CIV se predviđa da, ako na zahtev putnika ovi službenici i druga lica čine usluge koje ne spadaju u dužnosti železnice, da je to rađeno za račun putnika kome čine te usluge⁵.

U CVR je predviđeno da je prevozilac odgovoran za dela i propuste svojih agenata i svojih drugih lica čijim se uslugama koristi u vršenju obaveza iz

¹ Član 42. JP/CIV.

² Član 46. stav 2. JP/CIV.

³ R. Van Roy.

⁴ Mutz G.

⁵ Član 45. stav 2. JP/CIV.

ugovora o drumskom prevozu kada ti agenti ili ta lica deluju u okviru svog za-
posljenja, u istoj meri kao da je on sam izvršio ta dela ili propuste⁶. Prevoznik se
ne oslobađa odgovornosti samo se poziva na neku grešku ili nehat lica čijim se
uslugama koristi u izvršenju ugovornih obeveza⁷.

Varšavska konvencija pominje „lica podređena prevoziocu“ u članu koji go-
vori o ograničenju odgovornosti avio-prevozioca⁸. Smisao Varšavske konvencije
je u tome da se kod odgovornosti i oslobođenja od odgovornosti uzimaju u obzir
i radnje odnosno greške osoba koje rade za transportera. Međutim, iako je jasna
namera člana 20. Konvencije ipak nije jasno ko sve spada u kategoriju takvih
lica. U vazduhoplovnom pravu i Varšavskoj konvenciji se upotrebljava pojam
„potčinjenih lica“ koji nastao iz prevoda francuske reči „proposé“, koja se navodi
u tekstu člana 20 Varšavske konvencije. Govoreći o mogućnosti oslobođenja od
odgovornosti, član 20. izjednačuje transportera u pogledu preduzimanja nužnih
mera sa potčinjenim licima „preposé“, ali uopšte ne utvrđuje značenje tog pojma,
prepuštajući ga tumačenju pravne doktrine i prakse.

Po našem ubeđenju bilo bi normalno da putnik bude zaštićen na isti na-
čin protiv svake štete, bez obzira da li je do nje došlo radnjom u okviru vršenja
određene funkcije ili radnjom, koja predstavlja zloupotrebu funkcije od strane
transporterovog službenika ili zastupnika. Trebalo bi da odgovornost transportera
bude angažovana, u svakom slučaju kada šteta nastupi zbog radnje transporteru
počinjenog lica. Varšavska konvencija u članu 25. određuje da radnje potčinjenih
lica treba posmatrati u toku vršenja funkcija. Takvo sužavanje njihove delatnosti,
značajno za odgovornost i oslobađanje od odgovornosti transportera, istovreme-
no onemogućava slobodno tumačenje člana 20. Konvencije. Ipak, postoji ubeđe-
nje da položaj putnika i potreba njegove veće zaštite nalažu ukidanje pomenute
odredbe iz člana 25. Na ovaj način bi se napravio veliki korak ka objektivnoj
odgovornosti vazdušnog prevozioca.

Teorija daje različite stavove u pogledu ovog pitanja⁹. Najispravnije je sta-
novište da kategoriji potčinjenih lica svrstavamo zastupnike, i predstavnike, kao
sve službenike koji po prirodi svog posla i statusu, bez obzira na formalna ovla-
šćenja, obavezuju transportera, poslodavca.

Problem stvarnog definisanja pojma „preposé“ je nastao odmah nakon do-
nošenja Varšavske konvencije. Mada Konvencija jasno ne utvrđuje, u zemljama
kontinentalnog prava prevoznik je odgovoran za radnje i propuste svojih službe-
nika ili agenata, „potčinjenih lica“, bez obzira na to da li je osoba zaposlena kod

⁶ Član 4. CVR.

⁷ Član 12. CVR.

⁸ Član 25. stav 1. i 2. Varšavska konvencija.

⁹ M. Litvene, „Précis élémentaire de droit aérien“, Bruxelles, 1953, n. 355.

prevozioca ili pak njegov nezavisni zastupnik na osnovu posebnih ovlašćenja iz ugovora¹⁰.

Slično kontinentalnom, i u zemljama anglosaksonskog prava je bilo različitog tumačenja pojma „potčinjenog lica“ odnosno „agenta, servant“, i to u prvom redu zato što se smatralo da se odredbe Varšavske konvencije ne odnose na ugovornog, već samo na stvarnog prevozioca. Ovi slučajevi su bili jedan od povoda da se pristupi dopuni Konvencije tako da se na Diplomatskoj konferenciji u Gvadalahari, 1961. godine po kojoj se usvaja da se prava i obaveze stvarnog i ugovornog prevozioca izjednačavaju, kao i njihovih potčinjenih lica, odnosno agenata. U članu III „1. Postupci i propusti stvarnog prevozioca ili njegovih agenata u obavljanju njihove delatnosti u pogledu prevoza koji je obavio stvarni prevoznik, smatraju se postupcima i propustima i ugovornog prevozioca. 2. Postupci i propusti ugovornog prevozioca ili njegovih agenata u obavljanju njihove delatnosti u pogledu prevoza koji je obavio stvarni prevoznik, smatraju se postupcima i propustima i stvarnog prevozioca“.

Mora se reći da u anglosaksonskom pravu kod većine slučajeva je utvrđivana odgovornost prevozioca za radnje i propuste svojih agenata i ugovornog zastupnika, odnosno svojih službenika, što je i normalno očekivati s obzirom na stepen razvoja vazdušnog saobraćaja u tim zemljama i sa veličinom kompanija i podeljenost poslova na više izvršioca. Anglosaksonski sudovi zahtevaju da radnje potčinjenih lica budu obavljane u okviru vršenja određenih funkcija, jer u suprotnom, transporter neće biti odgovoran.

Odgovornost prevozioca za lica kojima se služi u prevozu u našem i uporednom pravu

U Zakonu o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju predviđeno je da prevoznik odgovara za štetu koju putniku prouzrokuje lica koje je po njegovom nalogu radilo na izvršenju prevoza¹¹. Ova formulacija je ista kao i formulacija ovog zakona u kome je predviđena ova odgovornost u slučaju prevoza robe. U Zakonu se ne pravi razlika između lica kojima se železnica koristi u poslovanju prema tome da li su u stalnom radnom odnosu ili u privremenom.

Različita su pravila u ovoj odgovornosti prevozioca u raznim pravnim sistemima. Negde se ova odgovornost posmatra kao objektivna a negde kao odgovornost na osnovu krivice. Ukoliko je zastupljena subjektivna odgovornost krivica se nalazi u izboru pomoćnika, ili u nadgledanju njihovog rada, ili u davanju loših upustava¹².

¹⁰ Trajković, M., „Odgovornost prema putniku u vazduhoplovnom pravu“, Beograd, 1971, str. 103.

¹¹ Član 16. stav 2. Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju.

¹² CULPA IN ELIGIENDO; CULPA IN VIGILEND; CULPA IN INSTRUENDO.

Da bi ova odgovornost postojala potrebno je da je pomoćnik radio u okviru svojih funkcija, tj. po nalogu prevozioca, s tim da ti nalozi mogu biti generalni i posebni. To znači da ne postoji odgovornost prevozioca u slučaju kada je do štete došlo iz usluga koje su njegovi radnici pružili na zahtev korisnika prevoza, a koje ne spadaju u njegovu delatnost¹³.

Opšti principi transportnog prava je znači da prevoznik odgovara za sopstvene radnje kao i za radnje lica kojima se u svom poslovanju služi¹⁴. Izuzetak je bio u pomorskom pravu u kome brodar nije odgovarao za štetu zbog radnji ili propusta zapovednika broda ili članova posade u plovidbi i rukovanju brodom i zbog požara¹⁵.

Naš Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju daje isto rešenje tj. određuje da prevoznik odgovara za štetu koju putniku prouzrukuje lice koje je po njegovom nalogu radilo na izvršenju prevoza¹⁶.

Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju predviđa odgovornost avio-prevozioca za štetu nastalu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili povrede putnika za vreme prevoza u vazdušnom saobraćaju, za štetu nastalu zbog odlaganja, neizvršenja i prekida putovanja ili zbog zakašnjenja u prevozu vazduhoplovom; kao i odgovornost avio-prevozioca za štetu napred navedenu koju prouzrukuje lice koje je po njegovom nalogu ili za njegov račun radilo na izvršenju prevoza vazduhoplovom¹⁷. U vazdušnom saobraćaju za štetu nastalu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili povrede putnika, kao i za štetu nastalu zbog odlaganja, neizvršenja i prekida putovanja ili zakašnjenja u prevozu vazduhoplovom, avio prevoznik ne odgovara ako dokaže da su on ili lice koje je po njegovom nalogu ili za njegov račun radilo na izvršenju prevoza preduzeli sve potrebne mere da se šteta izbegne ili ako dokaže da nije bilo moguće te mere preduzeti¹⁸. Prevoznik se ne može pozivati na ograničenje svoje odgovornosti za štetu ako je štetu prouzrokovao namerno ili grubom nepažnjom. U tim slučajevima, kada na strani prevozioca imamo kvalifikovanu krivicu, odgovara se po pravilima obligacionog, a ne saobraćajnog prava¹⁹.

¹³ Član 39. CIM.

¹⁴ Član 17. stav 2. Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju; Član 16. stav 2. Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju; Član 26. stav 2. Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju.

¹⁵ Član 4. Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici 1924;

Član 593. stav 2. i član 594. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

¹⁶ Član 17. stav 2. Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju.

¹⁷ Član 26. stav 1. i stav 2. Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju.

¹⁸ Član 27. Zakon o obligacionim odnosima i osnovnim svojinsko-pravnim odnosima u vazdušnom saobraćaju.

¹⁹ Član 32. stav 1. Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju.

U Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi brodar odgovara za štetu koju pretrpi putnik ako se šteta može pripisati krivici lica koja rade za brodara i to ukoliko su štetu prouzrokovala za vreme vršenja svojih dužnosti²⁰. Lice koje radi za brodara može da se koristi odredbama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi o ograničenju i isključenju odgovornosti kojima može da se koristi brodar²¹. U pomorskom prevozu putnika i u prevozu putnika na unutrašnjim vodama brodar odgovara za štetu putniku koju su prouzrokovala lica koja rade za brodara u obavljanju njihovih dužnosti samo ako su ona kriva za to²².

Brodar će biti kriv za radnje ili propuste ovih lica ako nije uložio potrebnu pažnju u njihovom izboru, nije nadzirao njihov rad ako mu je to bilo moguće, nije im davao potrebna uputstva za rad u situacijama kod kojih je morao pretpostaviti da su ona potrebna, ako je davao pogrešna naređenja koja su prouzrokovala štetu. Budući da se brodareva odgovornost temelji na krivici, brodar odgovara samo za krivicu svojih ljudi.

Istim Zakonom se propisuje, da brodar odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili telesne povrede putnika, ako se šteta može pripisati krivici brodarka ili osoba koje rade za brodara, a isto tako brodar odgovara ako štetu prouzrokuju svojom krivicom osobe koje rade za brodara pri obavljanju njihovih dužnosti. Ali, brodar odgovara i za neskrivljena dela odnosno propuste svojih pomoćnika ako je on lično kriv za njihov rad.

Prevoziac će biti odgovoran ako:

- Nije uložio dužnu pažnju prilikom izbora svojih pomoćnika (*culpa in eligendo*). Smatra se da je prevoziac uložio dužnu pažnju ako je za obavljanje posla izabrao osobu koja ima potrebne kvalifikacije, a kod poslova za koje se ne traže formalne kvalifikacije, ako je izabrao osobu koja je po svojim fizičkim i psihičkim osobinama sposobna obavljati te poslove²³.
- Nije vršio opšti nadzor nad radom svojih pomoćnika (*culpa in vigilando*). Načelno, nije dužan niti je u mogućnosti vršiti posebna nadzor. Izborom odgovarajućih pomoćnika, prevoziac može pretpostavljati da će oni stručno izvršiti svoje obaveze, obzirom da se on ne nalazi na mestu u kojem se po prirodi stvari odvijaju ovi poslovi.
- Nije dao potrebno uputstva svojim pomoćnicima kako treba preduzeti potrebne mere, ili nije upozorio svoje pomoćnike na one okolnosti za koje se može pretpostaviti da im nisu bile poznate (*culpa in instruendo*).
- Po njegovom nalogu pomoćnici postupe na određeni način, pa upravo usled takvog njihovog postupanja bude uzrokovana šteta (*culpa in inspiciendo*).

²⁰ Član 659. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

²¹ Član 671. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

²² Član 659. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

²³ Jakaša, dr B., „Sistem plovidbenog prava Jugoslavije“, III knjiga, Čakovec, 1983, str. 57.

U navedenim slučajevima, pored prevozićeve krivice može ali ne mora postojati i krivica njegovih pomoćnika. Brodar odgovara za svaku radnju odnosno propust članova posade broda, bez obzira na to da li su izvršene odnosno propuštene u službi ili izvan službe ali na brodu. To proizilazi iz činjenice da je članovima posade brod ne samo radno mesto, već prostor na kome borave izvan službe.

U vezi sa odgovornošću brodarka za radnje osoblja kojima se u svom poslovanju služi, postavlja se pitanje koje su to delatnosti posade i zapovednika.

Posada može obavljati dve vrste delatnosti; nautičku i komercijalnu a u zavisnosti od toga iz koje delatnosti je nastala šteta zavisi i brodarkova odgovornost.

Pod nautičkom delatnošću se podrazumeva delatnost koja se odnosi na rukovanje brodom i na plovidbu (npr. briga o održavanju plovidbene sposobnosti broda, određivanje plovidbene rute, pridržavanje pravila o izbegavanju sudara, plovidba u skladu sa pravilima navigacije)²⁴.

Pod plovidbom se podrazumeva tehničko upravljanje brodom u njegovom kretanju po vodi kojim rukovodi zapovednik, a izvršava ga brodsko osoblje.

U rukovanje spada sve što se tiče staranja i održavanja broda (trupa, mašina).

Pod komercijalnom delatnošću se podrazumeva ona delatnost koja se odnosi na manipulisanje teretom (ukrcaj, iskrcaj).

Iako je pojmovno razlikovanje ovih delatnosti prilično jednostavno, u praksi se često ove dve radnje prepliću, tako da je teško razgraničenje između njih.

U pomorskom pravu i pravu unutrašnje plovidbe su predviđena različita rešenja.

U pomorskom pravu, je u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi²⁵, ovo pitanje regulisano tako što brodar pomorskog broda ne odgovara za nautičku grešku posade, tj. za štete zbog radnji ili propusta zapovednika broda i članova posade u plovidbi i rukovanju brodom. Navode se razlozi kojim pokušava da se opravda pravilo o neodgovornosti brodarka za nautička dela posade. Smatra se da brodar ne može da utiče na radnje svoje posade, jer je zapovednik u poslovima sigurnosti nezavistan od brodarka, tj. radi se o greškama koje nastaju u toku putovanja kad brod praktično nije u kontroli brodarka i prepušten je zapovedniku i posadi.

Mišljenje je da se radi o praktično tolerisanoj greški posade u pomorstvu koja se smatra propustom stručnog rasuđivanja a ne skrivenom radnjom brodske posade²⁶. Uprkos tome što su navedeni razlozi tačni, oni ne opravdavaju brodarkovu neodgovornost za nautičku grešku. Slični razlozi postoje i u drugim granama saobraćaja, pa ipak nije predviđena neodgovornost prevozioca. Pravi razlog ovakog rešenja je kompromis između brodarka i korisnika a pokušaji da se ovo stanoviše pravno opravda nisu imali uspeha, jer se radi o rešenju koje se protivi načelu

²⁴ Špehar, dr F., „Odgovornost brodarka s’osvrtnom na Haška pravila“, Zagreb, 1939, str. 178.

²⁵ Član 593. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

²⁶ Trajković, dr M., „Pomorsko pravo“, Beograd, 1977, str. 126.

ugovornog prava. Zato smatramo da se radi o tradicionalnoj grešci i kompromisnom rešenju u pomorskom pravu za koje se ne mogu naći pravni argumenti.

U Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi se za unutrašnju plovidbu ne pravi razlika između odgovornosti za nautičku i komercijalnu delatnost, odnosno brodar unutrašnje plovidbe odgovara za nautičku delatnost svojih ljudi za razliku od brodar pomorske plovidbe. Brodar unutrašnje plovidbe se ne oslobađa odgovornosti za nautičke greške posade i zapovednika, suprotno rešenju za pomorsku plovidbu.

Assist. Prof. Mirjana Knežević, Ph.D.

Faculty of Economy, Kragujevac

Responsibility of transporter for the persons that he uses in transportation

A b s t r a c t

The question of responsibility of the transporter becomes in time one of the most interpreted legal questions, because the users of the transportation want to know everything about legal consequences of traffic accidents, rights that in case of their death would have the members of their family or the reimbursement that they would have in case of surviving the accident. The responsibility of transporter for the persons that he uses in transportation, is considered in this paper at all types of transportation, through the overlook of international conventions, our and comparative law. Transporter is responsible for the actions of his workers no matter of their guilt, as well as for his own deeds and omits.

This solution is derived from the application of the rule of casual responsibility and it is accepted in railroad, road and air transportation. Justification of such transporter's responsibility there is in economic benefit from the work of his assistants in transportation activity, so it is considered that he should bear the risk from the damages derived from it. Damages for the third parties due to the work of the assistants can be so big that it could not be compensated, because he does not have enough property. Transporter is usually economically strong subject, so it is more fair that he compensates the damage, because of the protection of the interest of damaged and providing the legal safety. Besides, transporter is often legal entity that performs activities through physical entities totally, as his organs or workers. Therefore it is justified the fiction that deeds of the assistant are his own deeds at the same time. In comparative law transporter is often responsible for the deeds of his assistants according to the guilt.

Key words: responsibility of the transporter, persons that he uses in transportation

Literatura

1. Carić, S., Šogorov, S., Vilus, J., Đurđev, D., *Međunarodno privredno pravo*, Novi Sad, 2008.
2. Carić, S., Jankovec, I., Trajković, M., Đurđev, D., *Saobraćajno pravo*, Novi Sad, 2006.
3. Jakaša, B., *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, III knjiga, Čakovec, 1983.
4. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, „Sl. list SFRJ“, br. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89, 29/90, 34/92, 24/94, 28/96; „Službeni list SRJ“ br. 12/98, 44/99, 74/99, 33/00, 73/00.
5. Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju, „Službeni list SRJ“, br. 26/95.
6. Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju, „Službeni list SRJ“, br. 26/95.
7. Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju, „Službeni list SRJ“, br. 12/98, 15/98.