

Prof. dr Zdravko Petrović*
Mr Vladimir Kozar**

UDK: (347.426+658-789):656.1
BIBLID: 0352-3713(2008)25,42-53

ODGOVORNOST ZA ŠTETU PROUZROKOVANU GUBITKOM, OŠTEĆENJEM ILI ZADOCNENJEM POŠILJKE U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

REZIME: U radu su prikazani domaći i međunarodni propisi, mišljenja pravne teorije, kao i stavovi sudske prakse, o odgovornosti prevozioca za gubitak, oštećenje i zadoćenje pošiljke u drumskom saobraćaju. Analizirane su odgovarajuće odredbe Zakona o obligacionim odnosima, Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju¹ kao i Konvencije o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR).² Posebno su razmotrena pitanja koja se odnose na *limit odgovornosti* i teret dokazivanja stepena odgovornosti, na odgovornost za oštećenje pošiljke usled nepropisnog utovara ili prilikom delimičnog istovara, na odgovornost za štetu od opasne stvari i zbog nedostatka pakovanja, na obavezu postupanja sa pažnjom dobrog stručnjaka pri izvršenju prevoza, na *pretpostavku gubitka robe* u drumskom transportu, na odgovornost za *zakašnjenje* u prevozu, kao i na *mesnu nadležnost* u sporu za naknadu štete.

Ključne reči: odgovornost, šteta, pošiljke, drumski saobraćaj, gubitak i oštećenje

1. Limit odgovornosti prevozioca

Odgovornost prevozioca za transportnu štetu *ograničena* je do određenog iznosa – *limita*.

Prema članu 95. *Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju*, *naknada štete* za potpun ili delimičan gubitak i oštećenje stvari predate na prevoz određuje se *prema ugovorenoj ceni*, a ako nije ugovorena – *prema tržišnoj ceni* koju je stvar imala u vreme i u mestu otpreme, ali ta naknada štete *ne može biti veća* od: 1) *iznosa* koji bi prevozioc morao da plati u slučaju *potpunog gubitka stvari* – ako je cela stvar oštećena; 2) *iznosa* koji bi prevozioc morao da plati u slučaju *gubitka oštećenog dela stvari* – ako je oštećen samo jedan deo stvari. U članu 96. ovog zakona propisano je da za štetu nastalu zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja stvari prevozioc *odgovara po kilogramu bru-*

* Advokat u Beogradu.

** Sudija Trgovinskog suda u Beogradu.

¹ *Službeni list SRJ*, br. 26/95.

² *Službeni list FNRJ*, Dodatak, broj 11/1958.

to mase izgubljene ili oštećene stvari *do 18 nemačkih maraka* u dinarskoj protivvrednosti po važećem kursu na dan isplate. Pored navedenog iznosa, prevoznik je dužan da pošiljaocu *naknadi plaćenu prevozniku* i druge *troškove* nastale u prevozu stvari, i to u potpunosti ako je reč o gubitku stvari, a u srazmernom iznosu – ako je reč o oštećenju stvari.

Slične odredbe o limitu odgovornosti sadržane su u članu 23. *Konvencije o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR)* prema kome se visina naknade štete takođe obračunava *po vrednosti robe*, u vreme i u mestu u kome je roba bila primljena za prevoz, a vrednost robe ima se utvrditi *prema berzanskoj ceni* robe ili, ako takva cena ne postoji, prema tekućim tržišnim cenama ili, ako ne postoji berzanska cena robe ili tekuća tržišna cena, onda na osnovu normalne vrednosti robe iste vrste i kvaliteta. Naknada, *ne može preći 25 franaka* po kilogramu bruto težine manjka. „*Franak*” znači *franak u zlatu* težine 10/31 grama i finocće 0,900 – tzv. Žerminal franak. U pravnoj teoriji ukazuje se na jedinu izmenu Konvencije CMR, koja se upravo odnosi na obračunsku jedinicu limita koja iznosi 8,33 Specijalna prava vučenja po kilogramu bruto težine.³ Pored toga, troškovi prevoza, *carina* i drugi troškovi u vezi sa prevozom robe imaju se nadoknaditi u potpunosti u slučaju potpunog gubitka, a u slučaju delimičnog gubitka u odnosu prema gubitku. U ovom članu izričito je propisano da sem navedenih, imaocu prava *nikakve druge odštete* ne pripadaju.

U pravnoj teoriji ističe se da odgovornost prevozioca *iznad limita* postoji i u slučaju *namere* ili *grube nepažnje*.⁴ Smatramo da se takav stav može prihvatiti kada je u pitanju međunarodni transport, jer je u članu 29. stav 1. Konvencije CMR propisano da prevoznik neće imati pravo da se koristi navedenim odredbama koje *isključuju* ili *ograničavaju* njegovu odgovornost ili koje *prebacuju dužnost dokazivanja*, ako je šteta prouzrokovana njegovim *hotimičnim neispravnim postupkom* ili takvim propustima s njegove strane koja se po postupku nadležnog suda smatra *zlonamernom*. Takvu odredbu, međutim, ne sadrži važeći Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju (*Službeni list SRJ*, br. 26/95),⁵ za razliku od ranijeg Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju⁶ koji u članu 102. propisivao odgovornost prevozioca iznad limita u slučaju namere ili grube – krajnje nepažnje, slično rešenju iz Konvencije CMR.

Postavlja se pitanje da li bi se na domaći transport moglo primeniti opšte odredbe iz člana 265. *Zakona o obligacionim odnosima o ugovornom ograničenju* i isključenju odgovornosti, a u okviru toga i pravilo iz stava 4. istog člana, u kome je propisano da u slučaju ograničenja visine naknade poverilac ima pravo na *potpunu naknadu* ako je nemogućnost ispunjenja obaveze prouzrokovana *namerno* ili *krajnjom nepažnjom* dužnika.

³ Vasiljević, *Poslovno pravo*, Savremena administracija d.d, Beograd, 1997, str. 619. i 623.

⁴ Vasiljević, *Poslovno pravo*, Savremena administracija d.d, Beograd, 1997, str. 619. i 623.

⁵ Vasiljević, *Poslovno pravo*, Savremena administracija d.d, Beograd, 1997, str. 619. i 623.

⁶ *Službeni list SFRJ*, br. 2/74.

U domaćem prevozu, odgovornost iznad limita može biti ustanovljena tako što se, u smislu člana 98. navedenog zakona, u ugovoru o prevozu može *naznačiti i veći iznos* naknade štete od iznosa iz člana 96. stav 1, i u kom slučaju prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog potpunog ili delimičnog gubitka ili oštećenja stvari *do označenog iznosa*. Ali, ako je vrednost stvari označena na opisan način, prevoznik ima pravo na *povećanje prevoznine*.

U pravnoj teoriji se ističe da u međunarodnom drumskom prevozu postoje još dva osnova odgovornosti iznad limita i to: *deklaracija vrednosti robe* koja se primenjuje na gubitak i oštećenje i u tom slučaju *iznos deklarisanе vrednosti zamenjivaće ograničenje* (član 24. CMR) i deklaracija „*specijalnog interesa* u pošiljci u slučaju gubitka ili oštećenja ili prekoračenja utvrđenog roka” (član 26. CMR).⁷

2. Limit visine štete prema cenama u vreme donošenja sudske odluke i teret dokazivanja stepena odgovornosti

U sudskoj praksi zauzet je stav o utvrđivanju limita visine štete prema cenama u vreme donošenja sudske odluke i *teretu dokazivanja stepena odgovornosti*. Prema stavu prakse, prevoznik u drumskom saobraćaju dužan je *naknaditi štetu* na robu preuzetoj na prevoz *po cenama u vreme donošenja sudske odluke*, ako ne dokaže da šteta nije prouzrokovana namerno ili krajnjom nepažnjom.

U obrazloženju ovog stava ističe se da je prvostepeni sud pravilno postupio kada je vrednost kafe izračunao po cenama u vreme suđenja. Prema odredbi člana 99. stav 1. (ranijeg) Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju (*Službeni list SFRJ, br. 2/74*), iznos odštete za gubitak ili oštećenje stvari predate na prevoz određuje se prema određenoj *tržišnoj ceni* koju je stvar imala *u mestu i vreme otpreme*. Međutim, tuženi se u smislu člana 102. istog zakona ne može pozivati na ovo *ograničenje odgovornosti*, ako ne dokaže da šteta *nije prouzrokovana namerno ili krajnjom nepažnjom*, a što je u skladu i sa odredbom člana 265. stav 4. Zakona o obligacionim odnosima. Tuženi na kome je *teret dokazivanja*, nije dokazao da ne postoji navedeni stepen njegove odgovornosti, pa je dužan naknaditi štetu čija visina se utvrđuje u smislu člana 189. stav 2. u vezi sa članom 269. Zakona o obligacionim odnosima.⁸

Kao što je rečeno, važeći Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju,⁹ ne propisuje odgovornost prevozioca iznad limita u slučaju namere ili grube nepažnje, za razliku od člana 102. ranijeg Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju¹⁰ pa se izloženi stav sudske prakse o *dokazivanju stepena odgovornosti*, po našem mišljenju, sada može primeniti samo na međunarodni drumski transport robe, jer je slično pravilo o odgovornosti prevozioca iznad

⁷ Vasiljević, Poslovno pravo, Savremena administracija d.d, Beograd, 1997, str. 625

⁸ Iz odluke Vrhovnog suda Bosne i Hercegovine, Pž. 229/89 od 18. januara 1990.

⁹ *Službeni list SRJ*, br. 26/95.

¹⁰ *Službeni list SFRJ*, br. 2/74.

limita u slučaju namere ili grube nepažnje sadržano samo u članu 29. stav 1. Konvencije CMR. Smatramo da u slučaju primene ove konvencije **teret dokazivanja** povećanog stepena odgovornosti prevozioca leži **na imaocu prava**, jer se namera ili gruba nepažnja ne pretpostavlja.

3. Odgovornost za oštećenje pošiljke usled nepropisnog utovara

Poseban – *privilegovani razlog* za oslobođenje prevozioca od odgovornosti za transportnu štetu iz člana 90. stav 1. tačka 3) *Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju*, koji se odnosi propuste učinjene prilikom utovara robe od strane **pošiljaoca**, našao je svoju primenu u sudskoj praksi.

Prema stavu prakse, prevozioc *nije odgovoran* za oštećenje *usled nepropisnog utovara* i neobezbeđenja pošiljke ako vozač vizuelnim pregledom nije mogao da uoči nedostatke učinjene tokom utovara, već za štetu odgovara špediter koji kao pošiljalac i utovarivač tereta mora da zna kako se koji teret utovara i obezbeđuje tokom transporta.

U konkretnom slučaju, pobijanom presudom odbijen je tužbeni zahtev kojim je tužilac PP „P...” u U... tražio da mu tuženi plati određeni novčani iznos na ime *naknade štete* na robu u prevozu. Tužilac je u žalbi naveo da je za štetu koju je tražio tužbom obuhvatio kako tuženog - DP „T...” u P., koji je izvršio prevoz, tako i trgovinsko preduzeće „T...” u B., kao špeditera. Tokom postupka odbijen je tužbeni zahtev prema špediteru, uz obrazloženje da do štete nije došlo njegovim propustima. U nastavljenom postupku odbijen je tužbeni zahtev i prema prvotuženom, kao prevoziocu, jer do štete nije došlo njegovom krivicom, već krivicom špeditera koji je vršio *utovar* a prema kome je tužbeni zahtev pravosnažno odbijen. Prvostepeni sud je pozivajući se na nalaz veštaka zaključio da je do *pada tereta* sa prevoznog sredstva došlo zbog toga što teret *nije bio propisno utovaren*. Tužilac smatra da prevozioc odgovara za gubitak ili oštećenje stvari od momenta preuzimanja pošiljke. Prema tome, po mišljenju tužioca, pogrešan je zaključak prvostepenog suda, jer je prema *Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima*, pre otpočinjanja prevoza, vozač dužan da se uveri da je teret na prevoznom sredstvu *propisno učvršćen*. U konkretnom slučaju vozač je mogao običnim pregledom utvrditi mane kod utovara tereta. Žalilac smatra da su za nastalu štetu solidarno odgovorni prevozioc i špediter. U odgovoru na žalbu tuženi prevozioc je istakao da je do štete na robu, odnosno loma, došlo iz razloga što pošiljalac robe nije prilikom utovara preduzeo odgovarajuće mere za obezbeđenje tereta na vozilu. Po navodima tuženog, veštak je potvrdio da vozač koji je vršio prevoz nije mogao da oceni pravilnost izvršenog utovara. *Žalba je neosnovana*. Navodi žalbe da je prvostepeni sud pogrešno postupio kada je odbio tužbeni zahtev za naknadu štete protiv tuženog kao prevozioca pošiljke, ne mogu se prihvatiti, iz razloga što je *do oštećenja* pocinkovanog lima došlo *usled nepropisnog utovara* i neobezbeđenja pošiljke, koji je vršio pošiljalac PP „T...” u B., što je utvrđeno na osnovu nalaza i mišljenja veštaka. Veštak je potvrdio i činjenicu da

vozač koji je prevezio oštećeni teret nije bio u mogućnosti da tačno oceni da li je teret prema važećim standardima i propisima fiksiran na tovarnom sanduku njegovog vozila, jer špediter kao utovarivač tereta mora da zna kako se koji teret utovara i obezbeđuje tokom transporta, što znači da *vozač vizuelnim pregledom ne mora da uoči nedostatke* učinjene tokom utovara. Prema tome, tuženi kao prevoznik tereta – pocinkovanog lima – nije odgovoran za nastalu štetu pričinjenu prilikom nastalog događaja – udesa.¹¹

4. Odgovornost prevozioca za štetu zbog oštećenja pošiljke prilikom delimičnog istovara

U sudskoj praksi zauzet je stav o odgovornosti prevozioca za štetu zbog oštećenja pošiljke prilikom *delimičnog istovara*. Prema stanovištu prakse, ako je tokom prevoza robe po nalogu pošiljaoca deo robe (banana) istovaren u toku prevoza, a pre mesta određenog za istovar robe, pa na preostaloj robi u toku prevoza dođe do kvara i štete *zbog lošeg pakovanja*, za štetu se ne može kriviti isključivo pošiljalac koji je dao nalog za delimični istovar, jer je i prevoznik kao dobar privrednik nakon *delimičnog istovara* robe bio dužan da *ostatak robe zapakuje* onako, kako je bio pakovan pre istovara i tako spreči nastupanje moguće štete.

U konkretnom slučaju, iz utvrđenih dokaza prvostepeni sud je izveo pravilan zaključak da je tuženi odgovoran za štetu koju je tužilac pretrpeo *zbog oštećenja pošiljke* koju je prevezio tuženi. Prema nalazu veštaka do oštećenja robe došlo je usled toga što banane nisu bile zaštićene nakon istovara jednog dela pošiljke u mestu S... Kod ovako utvrđenog činjeničnog stanja, neosnovan je navod žalbe da je za štetu isključivo kriv tužilac jer je on dao nalog da se roba delimično istovari u mestu S... Po stanovištu drugostepenog suda, tuženi je bio dužan da se ponaša kao dobar privrednik i da nakon istovara robe, *ostatak zapakuje* onako kako je bio pakovan pre istovara. Ne učinivši to, tuženi je prouzrokovao štetu u visini koju je utvrdio prvostepeni sud. Visinu štete utvrdio je veštak, te kako tuženi u toku postupka nije prigovorio nalazu veštaka, u pogledu visine štete, navodi žalbe u pogledu visine štete, nisu od uticaja na drugačije rešenje ove pravne stvari. Drugostepeni sud je cenio i navode žalbe da *šofer tuženog nije prisustvovao istovaru robe*, ali ni ovaj navod žalbe ne utiče na drugačije rešenje ove pravne stvari, jer se iz dokaza izvedenih u toku prvostepenog postupka vidi da je *predstavnik tuženog* bio prisutan prilikom sačinjavanja zapisnika od strane organizacije ovlašćene za kontrolu kvaliteta pri preuzimanju pošiljke od strane tužioca.¹²

5. Odgovornost za štetu od opasne stvari i nedostatak pakovanja

Domaći i međunarodni propisi sadrže određena pravila o odgovornosti za štetu nastalu zbog prevoza **opasne stvari** i posebnoj proceduri za postupanje sa takvim stvarima.

¹¹ Iz presude Višeg privrednog suda u Beogradu Pž. 8624/96 od 26. februara 1997.

¹² Iz presude Višeg privrednog suda u Beogradu, Pž. 1782/94 od 14. jula 1994.

Prema članu 94. Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju, prevozičar *ne odgovara za štetu* nastalu zbog prevoza *opasne stvari* ako pri preuzimanju te stvari na prevoz *nije znao* niti je mogao znati da je u pitanju opasna stvar.

U članu 22. Konvencije o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR) propisano je da kad pošiljaoc preda robu *opasne prirode prevoziocu*, on ima obavestiti prevozioca o tačnoj prirodi opasnosti i ako je potrebno, naznačiti kakve mere opreznosti treba preduzeti. Ako ovo obaveštenje *nije naznačeno u tovarnom listu*, onda *teret dokazivanja*, drugim putem, da je prevozioc znao tačnu prirodu opasnosti skopčane prevozom pomenute robe pada na pošiljaoca ili adresata. Roba opasne prirode za koju, u navedenim okolnostima, *prevozioc nije znao da je opasna*, može biti, ma gde i ma kada, istovarena, uništena ili učinjena neopasnom od strane prevozioca bez naknade. Štaviše, pošiljaoc biće odgovoran za sve troškove, gubitak ili štetu prouzrokovanu predavanjem robe prevoziocu za prevoz ili njenim prevozom.

U sudskoj praksi zauzet je stav o odgovornosti za štetu od opasne stvari do koje je došlo *usled nedostataka na pakovanju*. Prema stavu prakse, za *štetu od opasne stvari* odgovara njen imalac i od opasne delatnosti odgovorno lice koje se njome bavi. Stoga kada *prevozičar* kao specijalizovana organizacija primi *opasnu stvar* na prevoz (sona kiselina) pa *nedostatak na pakovanju* ne konstatuje u tovarnom listu niti to dokazuje u toku postupka, *odgovoran je za štetu koja nastane u prevozu*. U obrazloženju ovog stava ističe se da je kod utvrđene činjenice da je do curenja sone kiseline došlo u toku prevoza i da je cisterna u donjem delu kojim se oslanja na patos tovarnog sanduka, pravilno primenjeno materijalno pravo kada je na osnovu člana 93. (ranijeg) Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju („*Službeni list SFRJ*”, br. 2/74) tužbeni zahtev usvojen. Tuženi tokom postupka nije tvrdio niti dokazao da postoje okolnosti iz člana 94. ovog zakona koje ga *oslobađaju odgovornosti* za nastalu štetu. Prevozičar je *specijalizovana organizacija*, koja je preuzela sonu kiselinu, pa je znao i morao znati da se radi o opasnoj stvari. Odredbe člana 659. Zakona o obligacionim odnosima se odnose na prevozioca, a ne na fizičko lice koje obavlja prevoz. Ako nedostaci na pakovanju *nisu uneti u tovarni list*, onda je prevozičar dužan *da dokaže te nedostatke*, što u ovom predmetu nije učinjeno. Za štetu od opasne stvari odgovaraju po članu 174. Zakona o obligacionim odnosima njen imalac, a od opasne delatnosti odgovorno lice koje se njome bavi. Tuženi je opasnu stvar primio na prevoz, pa se ne može pozvati na ovaj propis da bi izbegao odgovornost za nastalu štetu.¹³

Navedenim pravilima iz čl. 93. i 94. ranijeg zakona odgovaraju odredbe čl. 89. i 90. važećeg Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju (*Službeni list SRJ*, br. 26/95), što znači da izloženi stav sudske prakse koji je nastao u primeni ranijeg zakona, nije izgubio aktuelnost.

¹³ Iz presude Višeg privrednog suda Pž. 5961/95 od 18. januara 1996. godine, objavljene u biltenu *Sudska praksa privrednih sudova*, broj 2/96, PS "Grmeč", Beograd.

6. Osiguranje sa klauzulom „Protiv svih rizika” (AAR) i nedostatak ambalaže

U pogledu pitanja koji se tiču nedostataka ambalaže sudska praksa zauzela je odgovarajuće stavove, prilikom rešavanja konkretnih sporova. Prema stavu prakse, osiguravač ne može uskratiti isplatu naknade štete iz ugovora o osiguranju robe u prevozu, ako je bila pakovana na način kojim se takva roba redovno stavlja u promet.

U konkretnom slučaju, iz polise osiguranja i računa špeditera proizilazi da je roba bila osigurana kod tuženog u smislu odredbe člana 2. Uslova za osiguranje pošiljaka u međunarodnom kopnenom, rečno-jezerskom i vazdušnom prevozu sa klauzulom „Protiv svih rizika” (AAR). Pravilan je činjenični i pravni zaključak prvostepenog suda da iz provedenih dokaza ne proizilazi da je do štete odnosno cepanja vreća došlo zbog nepropisnog pakovanja, a usled čega ne bi bio moguć dalji prevoz robe, kao i da ne postoje razlozi koji isključuju primenu člana 10. navedenih Uslova. Termoplastični granulat je bio pakovan u četvoroslojne papirne vreće i tako pakovan inače se redovno stavlja u promet. To je uobičajena ambalaža za tu vrstu robe, a ne plastična folija, kako se u žalbi navodi. Stoga su neosnovani navodi u žalbi, da je prvostepeni sud u konkretnom slučaju trebao primeniti odredbe člana 13. pomenutih Uslova. Obzirom da tužilac, a ni špediter, kao ugovarač osiguranja, nisu izazvali osigurani slučaj namerno ili prevarnom radnjom, u kojem slučaju bi trebalo primeniti odredbu člana 13. navedenih Uslova, odnosno 920. Zakona o obligacionim odnosima, tuženi je kao osiguravač dužan da isplati tužiocu naknadu iz osiguranja u visini nastale štete.¹⁴

7. Obaveza postupanja sa pažnjom dobrog stručnjaka pri izvršenju prevoza

U sudskoj praksi zauzet je stav o obavezi prevozioca da pri izvršenju prevoza postupa sa povećanom pažnjom – sa pažnjom dobrog stručnjaka, jer je reč o izvršenju obaveza iz njegove profesionalne delatnosti, usled čega se i njegova odgovornost za transportnu štetu ceni prema strožijim kriterijumima.

Prema stavu prakse, autoprevoznik odgovara za štetu zbog oštećenja stvari preuzetih na prevoz, usled pogrešne procene vozača da će bezbedno proći ispod betonskih konstrukcija, iako ga je do mesta isporuke robe vodilo treće lice po nalogu naručioca prevoza.

U konkretnom slučaju, prilikom prolaska kamiona ispod visećih betonskih konstrukcija, tužiočeve stvari koje su se nalazile na kamionu „zapele” su o pomenutu konstrukciju i tom prilikom je došlo do njihovog oštećenja. O pojedinstima nastanka ove saobraćajne nezgode i okolnostima prouzrokovanja štete u razlozima nižestepenih presuda dati su dovoljni i sasvim određeni razlozi iz kojih sledi da je do ove nezgode došlo zato što tuženi nije pravilno procenio visinu

¹⁴ Iz presude Vrhovnog suda Bosne i Hercegovine, Pž. 540/88 od 16. novembra 1989.

visećih betonskih konstrukcija. Kako se tuženi zaključenjem ugovora o prevozu tužiočevih stvari obavezao da će ih prevesti na određeno mesto (čl. 648. i 653. Zakona o obligacionim odnosima), to su prilikom ocene njegovog ponašanja u ispunjenju ugovorne obaveze, nižestepeni sudovi s razlogom pošli od toga da je tuženi, u izvršenju obaveza *iz njegove profesionalne delatnosti*, bio dužan da postupi s *povećanom pažnjom* prema pravilima struke (*pažnja dobrog stručnjaka* propisana odredbom člana 18. stav 3. Zakona o obligacionim odnosima), pa je postupajući na način koji je doveo do saobraćajne nezgode odgovoran za štetu, koju je u toj nezgodi tužilac pretrpeo (član 671. stav 1. Zakona o obligacionim odnosima). Stoga sve da je i tačan navod tuženog da se prilikom štetnog događaja sa njim u kamionu nalazio tužiočev rođak, koji mu je „pokazivao put i navodio ga na adresu tužioca”, ne postoji osnov za isključenje odgovornosti, pa ni za podeljenu odgovornost.¹⁵

8. Pretpostavka gubitka robe u drumskom transportu

Domaći i međunarodni propisi sadrže pravila o *pretpostavci gubitka robe* u drumskom transportu.

U pravnoj teoriji ističe se da u drumskom transportu postoje *dva roka* za pretpostavku gubitka robe. Naime, prema članu 93. *Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju*, stvar se *smatra izgubljenom* u prevozu ako je prevoznik *nije predao* primaocu u roku od 30 dana od dana isteka ugovorenog roka, a ako ugovoreni rok nije predviđen – u roku od 60 dana od dana kad je prevoznik preuzeo stvar. Imalac prava može, do trenutka prijema naknade štete za izgubljenu stvar, postaviti pismeni zahtev da bude *obavešten* ako se *stvar pronađe* u roku od jedne godine od isplate naknade štete. O tom zahtevu će mu se izdati pismena potvrda. U roku od 30 dana od dana prijema obaveštenja o pronalženju stvari, imalac prava može zahtevati da mu se stvar preda, *uz povraćaj naknade štete* koju je primio.

Slična pravila predviđena su u članu 20. *Konvencije o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR)*. Činjenica da roba nije isporučena u roku od 30 dana nakon isteka ugovorenog roka, ili, ako ugovoreni rok ne postoji, roku od šezdeset dana od dana kada je prevoznik preuzeo robu *smatraće se punovažnim dokazom o gubitku robe*, i lice ovlašćeno da postavi zahtev moći će je posle toga smatrati izgubljenom.

9. Odgovornost prevozioca za štetu prouzrokovanu zakašnjenjem u prevozu i predaji robe

Prema mišljenju pravne teorije, drumski prevoznik odgovara za štetu prouzrokovanu *zakašnjenjem* u prevozu, s tim što se može osloboditi odgovornosti, kao i za transportne štete (štete zbog oštećenja i gubitka robe), dokazujući uzroč-

¹⁵ Iz odluke Vrhovnog suda Bosne i Hercegovine, Rev. 343/88 od 23. marta 1989.

nu vezu opštih oslobađajućih razloga i nastalog zakašnjenja, odnosno štete koja je iz toga proizašla.¹⁶ Reč je o primeni opšte odredbe iz člana 675. *Zakona o obligacionim odnosima*, prema kojem prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog zadoćenja, izuzev ako je zadoćenje prouzrokovano nekom činjenicom koja isključuje njegovu odgovornost za gubitak ili oštećenje stvari. U pravnoj teoriji ističe se da prevoznik odgovara ako je do zakašnjenja došlo usled kvara vozila, čak i ako je uložio potrebnu pažnju da vozila osposobi za putovanje, uz istovremeno ukazivanje na stavove sudske prakse prema kojim u slučaju zakašnjenja zbog kvara na vozilu prevoznik odgovara samo ako je kriv.¹⁷

Prema članu 97. stav 2. *Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju*, zahtev za naknadu štete u slučaju zakašnjenja u prevozu i predaji stvari primaocu podnosi se u roku od 30 dana od dana predaje stvari primaocu.

U članu 96. stav 2. *Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju* propisano je da je u slučaju zakašnjenja u prevozu i predaji stvari, prevoznik dužan da plati 1/10 prevoznine za svaki dan zakašnjenja, a najviše do 1/3 ukupne prevoznine, dok je u stavu 3. predviđeno da ako ovlašćeno lice dokaže da mu je zakašnjenjem prouzrokovana šteta, prevoznik je dužan da je nadoknadi, u iznosu koji ne može biti veći od iznosa troškova prevoza. Prema mišljenju pravne teorije, na ovaj način, u domaćem drumskom prevozu postoje dva sistema odgovornosti za zakašnjenje i to sistem penala i sistem dokazane štete nastale zakašnjenjem u prevozu, ali najviše do iznosa troškova prevoza.¹⁸ To znači da prema sistemu penala ovlašćeno lice nije dužno da dokaže postojanje i visinu štete, već mu za svaki dan zakašnjenja pripada određeni novčani iznos, dok u sistemu dokazane štete ovlašćeno lice ima pravo da dokazuje da je šteta, koja mu je zakašnjenjem prouzrokovana, viša od iznosa penala, ali naknada štete je ograničena jer ne može prevazići iznos troškova prevoza.

Kada je u pitanju međunarodni drumski transport postoji samo sistem ograničene dokazane štete, jer je u članu 23. stav 5. *Konvencije o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR)* propisano da u slučaju zakašnjenja, ako potražioc dokaže da je šteta prouzrokovana usled toga, onda prevoznik ima platiti naknadu za takvu štetu koja ne može preći iznos troškova prevoza.

Domaći propisi nemaju posebne odredbe o tome kada se smatra da je nastupilo zakašnjenje u prevozu, već se imaju primeniti opšte odredbe iz *Zakona o obligacionim odnosima* o vremenu ispunjenja i docnji dužnika. Prema članu 314, ako rok nije određen, a svrha posla, priroda obaveze i ostale okolnosti ne zahtevaju izvestan rok za ispunjenje, poverilac može zahtevati odmah ispunjenje obaveze, a dužnik sa svoje strane može zahtevati od poverioca da odmah primi ispunjenje. U članu 324. propisano je da dužnik dolazi u docnju kad ne ispunji obavezu u roku određenom za ispunjenje, a ako rok za ispunjenje nije određen, du-

¹⁶ Vasiljević, *Poslovno pravo*, Savremena administracija d.d, Beograd, 1997, str. 624.

¹⁷ Vasiljević, *Poslovno pravo*, Savremena administracija d.d, Beograd, 1997, str. 624.

¹⁸ Vasiljević, *Poslovno pravo*, Savremena administracija d.d, Beograd, 1997, str. 624.

žnik dolazi u docnju kad ga poverilac *pozove da ispuni obavezu*, usmeno ili pismeno, vansudskom opomenom ili započinjanjem nekog postupka čija je svrha da se postigne ispunjenje obaveze.

Međutim, kada je u pitanju *međunarodni drumski transport* u članu 19. Konvencije CMR propisano je da se smatra da je *zakašnjenje* u isporuci nastupilo kad *roba nije isporučena u dogovorenom roku* ili kad, u nedostatku dogovorenog roka, stvarno trajanje prevoza, s obzirom na konkretne okolnosti, i naročito u slučaju delimičnog tovara, vreme potrebno za sastavljanje potpunog tovara u normalnim uslovima, *prelazi vreme* koje se može priznati jednom marljivom prevoziocu.

10. Odbijanje prijema robe zbog zakašnjenja u prevozu

O odgovornosti prevozioca za kašnjenje u prevozu i predaji robe, kao i o drugim pravnim posledicama zakašnjenja, u sudskoj praksi zauzeti su odgovarajući stavovi. Po stanovištu prakse, prevoziac je dužan da stvar koju je primio na prevoz preda na određenom mestu primaocu, pa ako to ne učini u određeno, odnosno uobičajeno vreme, odgovara za propuste u izvršavanju ugovora i nema pravo na cenu prevoza i druge troškove prevoza, koje je dužan da vrati naručiocu prevoza.

U konkretnom slučaju presudom Privrednog suda, koju je potvrdio Viši privredni sud, obavezan je tuženi prevoznik da *vrati tužiocu cenu* za naplaćeni prevoz sa drugim troškovima prevoza, kao i da mu plati *naknadu štete*. Revizija tužioca nije osnovana. Iz utvrđenog činjeničnog stanja proizilazi da su parnične stranke zaključile ugovor o prevozu. Tuženi je primio robu na prevoz ali je primaocu (*u inostranstvu*) robu isporučio sa znatnim *zakašnjenjem* zbog čega je ovaj odbio prijem robe, tako da je ista vraćena pošiljaocu. Na osnovu ovako utvrđenog činjeničnog stanja pravilno su privredni sudovi primenili materijalno pravo, kada su obavezali tuženog da vrati tužiocu cenu prevoza sa drugim troškovima. Naime, do *kašnjenja* u prevozu i predaji robe primaocu došlo je isključivo krivicom tuženog, pa kako je zbog toga inostrani primalac *odbio prijem robe*, a roba vraćena i predata tužiocu, to tužilac od tuženog osnovano potražuje sporni iznos. Prema odredbi iz člana 653. Zakona o obligacionim odnosima prevoziac je dužan da stvar koju je primio u cilju prevoza da *preda na određenom mestu primaocu*, pa kako to tuženi nije učinio u određeno, odnosno uobičajeno vreme, to je *odgovoran za propuste* u takvom ponašanju, odnosno dužan je da vrati isplaćenu cenu prevoza pošiljaocu. Na pravilnost pobijane drugostepene presude nema značaja isticanje tuženog u reviziji, da je po prijemu robe došlo do *kvara na vozilu* i do njegove popravke. Ovakva tvrdnja tuženog, ako se uzme i da je tačna, ne bi imala uticaja na pravilnost pobijane drugostepene presude, jer o tome tuženi *nije obavestio tužioca*, a što je bio dužan da učini prema odredbi iz člana 662. Zakona o obligacionim odnosima. Prema tome, tuženi kao prevoznik nije izvršio obaveze iz ugovora o prevozu u skladu sa zaključenim ugovorom, pa

zbog toga nema pravo na cenu prevoza i druge troškove, odnosno primljene iznose po tom osnovu, koje je dužan da vrati tužiocu.¹⁹

Izloženi stav sudske prakse zasniva se na odredbama o obavezama prevozioca u slučaju pojave *smetnji* pri izvršenju prevoza iz člana 662. stav 1. Zakona o obligacionim odnosima, u kome je propisano da je prevoziac dužan da *obaveštava* pošiljaoca o svim okolnostima koje bi bile od uticaja na izvršenje prevoza i da postupi po uputstvima koje od njega dobije.

11. Mesna nadležnost prema mestu ispunjenja ugovora u sporu za naknadu štete i subrogacija osiguravača

U sudskoj praksi postavilo se pitanje da li je u sporu za naknadu transportne štete moguće zasnovati mesnu nadležnost *prema mestu ispunjenja ugovora* o prevozu, tj. prema mestu opredeljenja robe. Prema stavu sudske prakse, *osiguravač* koji je isplatom štete svome osiguraniku ušao u njegova *regresna prava* u vezi sa ostvarivanjem *naknade štete* ima pravo da, u smislu člana 492. Zakona o parničnom postupku, tužbu podnese, pored suda opšte mesne nadležnosti, i sudu gde je po sporazumu ugovornih strana (iz ugovora o prevozu) *tuženi bio dužan da izvrši ugovor* (šteta iz ugovora u prevozu).²⁰

Ovde je reč o primeni posebnih pravila postupka u privrednim sporovima iz člana 492. ranijeg Zakona o parničnom postupku (*Službeni list SFRJ*, br. 4/77...) u kome je predviđena mesna nadležnost prema mestu ispunjenja ugovora. Isto pravilo sadržano je i u članu 480. stav 1. važećeg Zakona o parničnom postupku (*Službeni glasnik RS*, broj 125/2004), što znači da izloženi stav sudske prakse koji je nastao u primeni ranijeg zakona, nije izgubio aktuelnost.

Prema odredbi ovog člana, za sporove radi utvrđenja postojanja ili nepostojanja ugovora, radi izvršenja ugovora, u sporovima radi *naknade štete usled neizvršenja ugovora*, pored opšte mesne nadležnosti, mesno je nadležan sud mesta gde je *po sporazumu* stranaka *tuženi dužan da izvrši ugovor*.

Navedena odredba posebnog postupka u privrednim sporovima može se primeniti kada tužbu protiv prevozioca podnosi imalac prava iz ugovora o prevozu ili njegov *osiguravač*, na koga su *subrogacijom* u smislu člana 939. stav 1. Zakona o obligacionim odnosima, nakon naknade iz osiguranja (isplate štete svome osiguraniku) po samom zakonu, do visine isplaćene naknade *prešla* sva *osiguranikova prava* prema licu koje je po ma kom osnovu odgovorno za štetu.

¹⁹ Iz presude Vrhovnog suda Srbije, prev. 180/94 od 22. juna 1994.

²⁰ Iz odluke Višeg privrednog suda, Pž. 2958/86 od 21. avgusta 1986.

**Prof. Zdravko Petrović, Ph.D.,
Vladimir Kozar, LL.M**

A b s t r a c t

Responsibility for damage caused by losses, impairment or delay of goods in road transport

In the work are displayed national and international regulations, different opinions on legal theory, as well as different attitudes responsibility of a transporter for losses, impairment and delay of goods in road transport.

In the work are analyzed certain regulations, like the law of obligations, the law on contracts in road transport, as well as Covention on the Contract on International Carriage of Goods by Road. Special attention is given to the matters regarding the limit of responsibility and evidential burden on degree of responsibility, liability for impairment of goods due to false shipment or partial offloading, liability for damage for hazardous goods and shortage of packing, liabilities for applying the practice of a good transporter, presumptions on losses of goods in road transport, liability on tardiness in transport, as well as competence of a court *ratione loci* in a litigation for reimbursement of damages.

Key words: resposibility, damage, goods, road transport, lasses and impairment

Literatura

1. Vasiljević, *Poslovno pravo*, Savremena administracija, Beograd, 1997.
2. Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju, *Sl. list SRJ*, 25/95.
3. Konvencija o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom, *Sl. list FNRJ*, 11/58.
4. Zakon o obligacionim odnosima, *Sl. list SFRJ*, 29/78; 39/85, 45/89; 57/89.
5. *Bilten sudske prakse trgovinskih sudova*, 2/96, PS „Grmeč”, Beograd.