

OSNOVNE KARAKTERISTIKE CMR KONVENCIJE

Apstrakt

U ekonomski razvijenim zemljama delatnost osiguranja tradicionano predstavlja važan instrument socijalne zaštite i najznačajniju oblast privrednog života. O njegovom značaju govori pre svega veliki broj propisa, bogata sudska praksa i pravna doktrina. U ovom radu autor se bavi pitanjem uslova za osiguranje od odgovornosti prevozioca, kako u nacionalnom, tako i u međunarodnom pravu. Najpre će biti reči o značaju transportnog osiguranja, pre svega u drumskom prevozu zatim o izvorima prava, a najveći akcenat stavljen je na osiguranje od odgovornosti prevozioca u svetlu CMR konvencije, uz osvrt na domaće pravo. Sa aspekta harmonizacije i unifikacije prava pitanje odgovornosti prevozioca je od ključnog značaja, s obzirom da zauzima centralno mesto prilikom regulisanja određene grane saobraćaja. U okviru pitanja o osiguranju od odgovornosti prevozioca analizaraće se: predmet osiguranja, osnov osiguranja, širina pokrića, dopunsko osiguranje, ograničenje osiguranja, pokriće stete, premija osiguranja itd.

Cljučne reči: *CMR konvencija, osiguranje, drumski transport, odgovornost*

1. Značaj transportnog osiguranja

Osiguranje kao privredna delatnost u savremenom značenju razvilo se tokom XVIII i XIX veka, dakle, svoj puni razvoj dostiglo je u razvijenom kapitalizmu.² Transportno osiguranje je jedna od najstarijih vrsta osiguranja. Rudimentarni oblici snošenja rizika na rekama, dakle u transportnom osiguranju, javili su se još pre tri hiljade godina u Kini, odnosno pre dve hiljade godina u Vavilonu. Rodski zakon sadržao je odredbu da šteta koja nastane izbacivanjem tereta u more da bi se sprečila veća šteta, mora biti nadoknađena od strane svih učesnika u tom pomorskom poduhvatu. Sa daljim razvojem trgovine na kopnu i moru razvijalo se i osiguranje.

¹ Student master studija, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu; e-mail: iva_tosic@hotmail.com

² B. Ivošević, *Transportno osiguranje*, Tivat 2010, 17

U zavisnosti od razvoja proizvodnih snaga društva mogu se razlikovati tri kvalitativno odvojene faze razvoja transportnog osiguranja. Prva faza obuhvata vreme od pojave prvih elemenata i primitivnih oblika osiguranja u robovlasničkom i feudalnom sistemu, pa do prvih samostalnih ugovora o osiguranju krajem srednjeg veka. Druga faza obuhvata vreme od pojave prvih samostalnih ugovora o osiguranju, pa do osnivanja krupnih kapitalističkih osiguravajućih društava u XVIII veku. Treća faza obuhvata period od osnivanja krupnih osiguravajućih društava do danas.

O transportnom osiguranju u savremenom smislu reči možemo govoriti tek od razvoja pomorskog osiguranja vezanog za londonski Lloyd. Danas Lloyd predstavlja jedno od najvažnijih tržišta osiguranja u svetu. Lloyd nije osiguravajuće društvo već skup inokosnih osiguravača, od kojih svaki odgovara samo za svoje obaveze. Pri tome Lloyd pruža svojim članovima (kojih ima preko 28000) dragocene usluge koje im omogućavaju uspešno poslovanje i konkurenciju s velikim osiguravajućim društvima.

U današnje vreme međunarodna trgovina i transport robe, naročito pomorskim putem, ne može se uopšte zamisliti bez transportnog osiguranja. Transportno osiguranje je važno naročito iz razloga što je vrednost pojedinih brodova i pošiljaka nesrazmerno veća, nego što je bila ranije. Ono pruža svim učesnicima u međunarodnoj trgovini sigurnost, bez koje se moderni instrumenti spoljne trgovine ne mogu ni zamisliti, a polisa osiguranja dokument bez kojeg se dokumentarna prodaja danas više ne može realizovati.

Osnovni cilj transportnog osiguranja sastoji se u tome da se pruži obezbeđenje osiguranicima kao i da se u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja da naknada za eventualne štete koje su osiguranici usled toga pretrpeli.

Kada govorimo o opštoj podeli transportnog osiguranja mislimo na: 1) Kasko osiguranje - osiguranje prevoznih sredstava (pomorski, rečni i avionski) i 2) Kargo osiguranje – osiguranje robe u prevozu.

Transportno osiguranje je od velikog značaja za međunarodnu trgovinu iz više razloga:

- 1) Velika vrednost sredstava uključenih u odvijanje operacija drumskih prevoza
- 2) Fenomen “kumuliranja rizika“: suština kumuliranja rizika sastoji se u tome da su opasnostima i rizicima u isto vreme izložene stvari koje pripadaju različitim licima. Nastupanje osiguranog slučaja može u isto vreme naneti štetu i vlasniku drumskog prevoznog sredstva i vlasniku tereta.
- 3) Obezbeđenje sigurnosti: u uslovima distancione prodaje kupac često nema mogućnost da sam vidi robu koja je predmet ugovora o prodaji. Roba koja je predmet trgovinskih transakcija u toku prevoza često prelazi iz ruke u ruku. Ako se ima vidu da se roba može naći u rukama

različitih lica jasno je da u mnogim slučajevima neće biti lako utvrditi u kom trenutku je šteta nastupila i ko je za nju odgovoran. U takvim situacijama teško je potraživati i ostvariti naknadu od odgovornog lica.³

2. Izvori prava

Glavni nosioci unifikacije saobraćajnog prava su međunarodne institucije (vladine i nevladine) putem bilateralnih i multilateralnih sporazuma, konvencija, direktiva i drugih propisa kojima se međusobno usaglašavaju nacionalni propisi. Pitanja međunarodnog drumskog saobraćaja su regulisana većim brojem međunarodnih i nacionalnih propisa. Srbija kao naslednik bivše Jugoslavije, potpisnik je velikog broja međunarodnih konvencija, multilateralnih i bilateralnih sporazuma kojima su regulisana pitanja iz domena međunarodnog saobraćaja. Sve konvencije i sporazumi koje je naša zemlja ratifikovala su integrisani u njen pravni sistem i praktično se primenjuju.

2.1. Nacionalni propisi

Značajan broj nacionalnih propisa reguliše problematiku međunarodnog drumskog transporta putem zakona, bilateralnih sporazuma, odluka, uredbi, rešenja i drugih dokumenata koji se koriste u regulativi naše zemlje. Osnovnu pravnu regulativu donosi Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Repulike Srbije, Sektor za drumski transport, puteve i bezbednost saobraćaja, pri čemu:

- obavlja poslove koji se odnose na pripremanje i izvršavanje propisa, u vezi sa uspostavljanjem i funkcionisanjem međunarodnog drumskog, železničkog, vazdušnog i cevovodnog transporta,
- učestvuje u pripremi bilateralnih sporazuma i prati njihovo sprovođenje sa svim državama sa kojima postoji zajednički interes u bilateralnom transportu roba i putnika,
- priprema zaključivanje međunarodnih ugovora i sporazuma iz oblasti međunarodnog transporta, saraduje sa drugim državama i inostranim institucijama u kojima je Srbija članica,
- dogovara kontigente bilateralnih i CEMT dozvola (multilateralna dozvola na osnovu koje je dozvoljeno obavljanje međunarodnog prevoza tereta između država članica ITF-a ili u tranzitu preko državnog područja jedne ili više država članica CEMT-a vozilima koja

³ N. Petrović Tomić, "Odgovornost i osiguranje drumskog prevozioca po CMR konvenciji", Usklađivanje poslovnog prava Srbije sa pravom EU 2013., 339-340

- su registrovana u jednoj od država članica⁴) i drugih isprava koji se koriste u međunarodnom transportu,
- obavlja raspodelu i distribuciju CEMT dozvola domaćim prevoznicima,
 - obavlja poslove izdavanja dozvola (licenci) prevoznicima za međunarodni transport putnika i roba,
 - obavlja usklađivanje međunarodnih redova vožnje i utvrđuje osnovne principe i koordinaciju aktivnosti,
 - saraduje sa državama u okviru pakta stabilnosti po pitanju transporta, saraduje sa nadležnim organima entiteta i dr.

Pomenućemo i najvažnije unutrašnje propise u ovoj oblasti:

- *Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju*⁵- Ovim zakonom uređeni su uslovi za obavljanje međunarodnog javnog prevoza, međunarodni javni prevoz putnika, međunarodni javni prevoz stvari, međunarodni prevoz za sopstvene potrebe, naknada za puteve i druga pitanja od značaja za obavljanje međunarodnog prevoza u drumskom saobraćaju.
- *Zakon o sporazumima o transportu u drumskom saobraćaju*⁶ sadrži čitav niz ugovora u transportu:
 - Ugovor o osiguranju od odgovornosti prevoznika za štete na robi u domaćem drumskom saobraćaju
 - Ugovor o transportu lomljivih stvari
 - Ugovor o transportu robe u drumskom saobraćaju
 - Ugovor o transportu robe u međunarodnom drumskom saobraćaju
 - Ugovor o uskladištenju robe
 - Ugovor o uskladištenju i prodaji robe
 - Ugovor o drumskom transportu robe
 - Ugovor o otpremanju i transportu robe (Špediciji)
 - Ugovor o transportu putnika
 - Ugovor o kontroli kvaliteta robe
 - Generalna polisa o osiguranju pošiljki u drumskom transportu itd.
- *Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju*⁷
- *Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima*⁸

⁴ D. Kušević, „Konvencije i dokumenti u cestovnom prevozu robe“, *Sveučilište u Zagrebu Fakultet prometnih znanosti* 2015., 9

⁵ *Sl.list SFRJ* br. 60/98, 5/99 – ispr., 44/99, 74/99 i 4/2000 – ispr; *Sl.glasnik RS* br.101/2005, 101/2005 – dr.zakon, 18/2010 i 68/2015 – dr.zakoni

⁶ *Sl.list SRJ* br. 26/95

⁷ *Sl.glasnik RS* br. 46/95, 66/2001, 61/2005, 91/2005, 62/2006, 31/2011 i 68/2015 – dr.zakoni

⁸ *Sl.glasnik RS* br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013, - odluka US, 55/2014, 96/2015 – dr.zakon i 9/2016 – odluka US.

2.2. Zakonska regulativa EU

Komitet za suvozemni transport je komitet u okviru Sektora saobraćaja Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu. Svoj rad on obavlja kroz podkomitete u okviru kojih je formiran veći broj radnih grupa. Najznačajniji rezultat dugogodišnjeg rada ovog sektora je donošenje čak 55 međunarodnih sporazuma i konvencija koje obezbeđuju zakonski i tehnički okvir za razvoj drumskog, železničkog, unutrašnjeg vodnog i kombinovanog transporta u regionu. Ovi međunarodni sporazumi, od kojih se mnogi primenjuju i u zemljama koje nisu članice ECE⁹, odnose se na različitu problematiku saobraćaja za koju su odgovorne Vlade zemalja članica i koja ima značajan uticaj na međunarodni transport. Ovo uključuje koherentnu međunarodnu infrastrukturnu mrežu, ujednačene i pojednostavljene procedure prelaska granica i ujednačena pravila i propise koji imaju za cilj obezbeđenje visokog nivoa efikasnosti, sigurnosti i zaštite životne sredine u okviru saobraćajne delatnosti. Pomenuti sporazumi i konvencije, koje se stalno ažuriraju, pravno povezuju zemlje potpisnice u oblasti saobraćaja.

U drumskom transportu, donet je veliki broj direktiva koje obavezuju našu zemlju, a to su:

- Direktiva 1999/62/EC¹⁰ koja se odnosi na utvrđivanje putarine teškim drumskim vozilima pri upotrebi određene infrastrukture (pitanje reciprociteta).
- Direktive 92/81/EEC¹¹ i 92/82/EC¹² koje se odnose na obračun troškova goriva u drumskom prevozu.
- Direktiva 96/49/EC¹³ reguliše prevoz opasnih materija drumom-dodatak priložima A i B ADR-a.
- Direktiva 96/35/EC¹⁴ definiše obavezu postojanja institucije sa ulogom "savetnika za bezbednost" u procesu transporta opasnih materija, bez obzira na vid prevoza.
- Direktiva 2002/15/EC¹⁵ se odnosi na definisanje minimalnih standarada zaštite zdravlja i bezbednosti radnika na putevima, sprečavanje nelojalne konkurencije unutar EU i povećanje bezbednosti na putevima.
- Direktiva 2003/96/EC¹⁶ se odnosi na oporezivanje energenata i goriva

⁹ Ekonomska komisija Ujedinjenih nacija za Evropu

¹⁰ *Official Journal of the European Communities*, 17. Jun 1999

¹¹ *Official Journal of the European Communities*, 19. Oktobar 1992

¹² *Official Journal of the European Communities*, 19. Oktobar 1992

¹³ *Official Journal of the European Communities*, 23. Jul 1996

¹⁴ *Official Journal of the European Communities*, 03. Jun 1996

¹⁵ *Official Journal of the European Communities*, 11. Mart 2002

¹⁶ *Official Journal of the European Communities*, 27. Oktobar 2003

sa ciljem povećanja energetske efikasnosti i smanjenja zagađenja životne sredine.

- Direktiva 98/70/EC¹⁷ se odnosi na kvalitet benzina i dizel goriva itd.

2.3. Međunarodni izvori

Na međunarodnom nivou donet je veliki broj bilateralnih i multilateralnih sporazuma, konvencija, a jedna od najznačajnijih je svakako Konvencija o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR)¹⁸. Srbija kao naslednik SFRJ potpisala je više od 32 Sporazuma o međunarodnom drumskom prevozu robe i/ili putnika sa sledećim zemljama: Albanijom (Sl.list 12/84), Austrijom (10/61), Belgijom (4/64), Belorusijom (3/66), Bugarskom (12/66), V.Britanijom i S.Irskom (35/70), Grčkom (51/68), Danskom (1/69), Holandijom (12/75), Hrvatskom (1/98), Iranom (Ratifikovan Uredbom SIVa 271/91), Irskom (6/90), Italijom (11/84), Kiprom (11/84), Luksemburgom (10/97), Mađarskom (7/66 putnički i 11/84 prevoz robe), Makedonijom (5/96), Nemačkom (11/78), Norveškom (39/73), Poljskom (50/70), Portugalijom (10/84), Rumunijom (9/69), Rusijom (SSSR, Ruskom federacijom, 1/99 i 2/87), Turskom (11/84), Finskom (4/78), Fransuskom (37/71), Češkom i Slovačkom (12/81), Švajcarskom (9/81), Španijom (286/89), koji se i danas nalaze u primeni. Nakon osamostaljenja, Srbija je potpisala još nekoliko sporazuma sa Slovenijom (2002), Bosnom i Hercegovinom (2005), i dr.

Ovim Sporazumima regulisana su pitanja iz oblasti prevoza i saobraćaja, od najznačajnijih definicija, povremni saobraćaj motornim vozilima, prekogranični linijski saobraćaj, tranzit, dozvole i izuzeci od režima dozvola, važnost i kontigenti dozvola, isprave u vozilima, poštovanje nacionalog i međunarodnog prava, prekršaji, porezi i naknade, mase i dimenzije vozila, sankcije, kontrola dokumenata i dr. Svi ovi sporazumi objavljeni su u Službenim listovima. Naša zemlja aktivno učestvuje u radu međunarodnih organizacija gde je potpisala i ratifikovala veći broj sporazuma i konvencija, a na području motornih vozila donet je čitav niz drugih sporazuma koji takođe regulišu materiju u drumskom saobraćaju, a to su:

- *Evropski sporazum o glavnim međunarodnim pravcima*, kojim je definisan plan koordinirane akcije planiranja, izgradnje i rekonstrukcije drumskih saobraćajnica koje su od međunarodnog značaja.
- *Evropski sporazum o radu posada na vozilima koja obavljaju međunarodni prevoz u drumskom saobraćaju*, utvrđuje uslove koje vozači moraju da ispunjavaju u pogledu dnevnog odmora, vremena trajanja vožnje u

¹⁷ *Official Journal of the European Communities*, 13. Oktobar 1998

¹⁸ *Sl.list FNRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi*, br. 11/58

toku jednog dana, maksimalnom trajanju vožnje u toku sedam dana i u toku 14 uzastopnih dana, sedmičnog odmora, kao i način registrovanja podataka i vršenja kontrole, tzv. AETR¹⁹.

- *Evropski sporazum o međunarodnom prevozu opasnih materija u drumskom saobraćaju* - ADR²⁰, utvrđuje postupke u toku prevoza opasnih roba, kroz opšte zahteve i zahteve u pogledu opasnih materija i predmeta (opšti propisi, klasifikacija, spisak opasnih roba prema UN-brojevima i slovnom rasporedu, posebni propisi i slobodne količine opasnih roba, granične količine, pakovanja i odredbe za cisterne, propisi za isporuku, propisi za izradu i ispitivanje ambalaže, velikih sredstava za pakovanje, velikih pakovanja i cisterni, propisi za prevoz, utovar, istovar i manipulacije) i kroz uslove u pogledu transportne opreme i transportnih operacija (propisi za posadu, vozila, opremu, postupanje i dokumentacija, propisi za izradu i odobrenje tipa vozila).
- *Evropski sporazum o minimalnim uslovima za izdavanje i važnost vozačkih dozvola*, kojim je regulisana problematika jednobraznosti propisa za izdavanje i važnost vozačkih dozvola, selekcija kandidata, redosled polaganja ispita i dr.
- *Opšti ekonomski sporazum za međunarodni drumski transport*, kojim su regulisana pitanja ekonomije drumskog saobraćaja, cene drumskih vozila, naplata putarina, carinski problemi i dr. Postoje Konvencije po ostalim vidovima saobraćaja.
- *Sporazum koji se odnosi na infrastrukturu međunarodnih puteva* (AGR²¹)
- *Sporazum koji se odnosi na kombinovani transport* (AGTC²²)
- *Sporazum o međunarodnom prevozu lakokvarljivih namirnica u specijalnim vozilima za njihov prevoz*- ATP²³. Ovim sporazumom određuju se: minimalna temperatura koja se mora održavati za različite kategorije smrznutih ili rashlađenih namirnica, dozvoljeno trajanje prevoza, zahtevi koje mora da zadovolji vozilo i oprema i postupak ispitivanja njihove termičke efikasnosti.

Jedan od najznačajnijih je i *Sporazum o usvajanju jednoobraznih tehničkih propisa za vozila sa točkovima, opremu i delove koji mogu biti ugrađeni i/ili korišćeni na vozila sa točkovima i uslovima za uzajamno priznavanje dodeljenih homologacija na osnovu ovih propisa* (Sl.glasnik RS br.011/11). Na osnovu ovog sporazuma dosada je doneto 113 ECE

¹⁹ European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport, 1999

²⁰ European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road

²¹ European Agreement on Main International Traffic Arteries, 1975

²² European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations, 1991 sa Protokolom iz 1997. koji uključuje i vodni transport po unutrašnjim plovnim putevima

²³ Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage, 1970

pravilnika a u pripremi je još nekoliko. Ovim pravilnicima su definisani zahtevi i načini ispitivanja, kako motornih vozila u celini, tako i njihovih delova i opreme, i to u pogledu bezbednosti i ekoloških karakteristika. Na osnovu ovih pravilnika vrši se homologacija motornih vozila, njihovih delova i opreme. Naša zemlja je usvojila i primenjuje 55 ECE pravilnika. Primena usvojenih pravilnika je obavezna i reguliše se odgovarajućim Uredbama, odnosno Naredbama, koje donosi vlada Srbije i koje se objavljuju u službenom glasniku RS. Za sprovođenje ovih pravilnika nadležan je Savezni zavod za standardizaciju.

Konvencije su vrlo značajni međunarodni dokumenti jer obavezuju zemlje potpisnice usklade svoje unutrašnje zakonodavstvo sa odredbama konvencije i moraju dozvoliti odvijanje međunarodnog saobraćaja po svim putevima na svojoj teritoriji a ne samo na međunarodnim putnim pravicima. Konvencije dozvoljavaju ograničenje saobraćaja zbog razloga bezbednosti (gabarita, bruto i neto mase, neobebeženog vozila i dr.). U osnovi postoji dve grupe konvencija: Svetske carinske organizacije i donete pod pokroviteljstvom Ujedinjenih Nacija.

Bazna je *Konvencija o saobraćaju na putevima* (doneta 1968) sa nekoliko aneksa u kojima su regulisani najznačajniji faktori od kojih zavisi razvoj i bezbednost drumskog saobraćaja kako u teretnom tako i putničkom saobraćaju. Propisani su uslovi prihvatanje stranih vozila na teritoriji drugih država i uslovi koje ta vozila mora da ispunjavaju, pravila saobraćaja, vozačke isprave, pristupanje i otkazivanje konvencije i dr. Zakon o bezbednosti saobraćaja je usaglašen sa ovom Konvencijom.

- *Konvencija o ugovoru u međunarodnom prevozu drumom* (CMR), kojom su standardizovani uslovi za izvršenje međunarodnog prevoza tereta, posebno u delu prateće dokumentacije (tovarni list) i u pogledu odgovornosti prevoznika, za gubitak ili oštećenje, zakašnjenje u isporuci i sl.
- *Konvencija o ugovoru o međunarodnom prevozu putnika i prtljaga drumom* (CVR)²⁴, kojom su regulisane obaveze prevoznika za izdavanje karata, povrede ili smrt u putu, štete, odgovornost prevoznika i dr.
- *Carinska konvencija o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR*²⁵ – Konvencija, kojom se pojednostavljuje i ubrzava carinski postupak, a naročito u oblasti tranzita.
- *Konvencija o zajedničkom tranzitu, zajednički tranzitni postupak* (Common transit procedure) – sadrži u osnovi dve konvencije: Konvenciju o zajedničkom tranzitu i Konvenciju o pojednostavljenim formalnostima u trgovini robom za robu van zajednice (T1) i robu iz zajednice (T2).

Ima i drugih konvencija, koje su značajne u međunarodnom

²⁴ *Sl.list SFRJ – Međunarodni ugovori*, br. 8/77

²⁵ *Sl.list SRJ – Međunarodni ugovori*, br.9/2001 i *Sl.list SCG – Međunarodni ugovori* br. 5/2003

drumskom transportu i saobraćaju, kao što su: Konvencija o privremenom uvozu ambalaže, Carinska konvencija (ATA karnet), Carinska konvencija o privremenom uvozu privatnih drumskih vozila, Carinska konvencija o privremenom uvozu komercijalnih drumskih vozila, Evropska konvencija o tretmanu paleta koje se koriste u međunarodnom transportu, Međunarodna konvencija o harmonizaciji postupaka pregleda robe na graničnim prelazima, CRTD - Konvencija o civilnoj odgovornosti za štete prouzrokovane tokom prevoza opasnih materija drumom, železnicim i plovidbom po unutrašnjim plovnim putevima, Bazelska konvencija o prekograničnom kretanju otpada i dr.²⁶

3. Uslovi za osiguranje od odgovornosti prema CMR

CMR konvencija definiše obaveze prevoznika i dokumente koji se moraju nositi u vozilu koje obavlja međunarodni prevoz robe između dve zemlje od kojih je barem jedna potpisnica CMR konvencije. Pored toga, Konvencija dalje definiše određene odgovornosti pošiljaoca i primaoca roba. Prema ovim uslovima vrši se osiguranje odgovornosti prevozioca (osiguranika) prema korisniku prevoza pošiljaka preuzetih na prevoz na osnovu zaključenog ugovora o prevozu a u skladu sa odredbama Konvencije o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR). Prema ovim uslovima predmet osiguranja ne može biti odgovornost:

1. za prevoz koji se obavlja bez zaključenog ugovora o prevozu,
2. za prevoz koji se obavlja za sopstvene potrebe,
3. za besplatan prevoz (nije obračunata vozarina),
4. za prevoz poštanskih pošiljaka, vrednosnih pošiljaka (kovani novac, papirni novac, hartije od vrednosti, dokumenta i isprave), umetničkih predmeta (slika, skulptura i dr.).

3.1. Predmet osiguranja

Predmet osiguranja je osiguranikova odgovornost kao prevozioca prema korisniku prevoza sa isključenjem odgovornosti u slučaju:

- 1) nepopunjenih rubrika u tovarnom listu²⁷;
- 2) gubitka ili netačnog korišćenja dokumenata navedenih u tovarnom listu²⁸;
- 3) kašnjenja isporuke²⁹;

²⁶ B. Davidović, *Međunarodni transport i špedicija*, Kragujevac 2013

²⁷ Konvencija o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom-CMR 1956, čl. 7 st. 3

²⁸ CMR, čl. 11 st. 3

²⁹ CMR, čl. 19

- 4) plaćanja pouzećem³⁰;
- 5) Deklarisane vrednosti³¹ ili posebnog interesa³² za odgovornost koja premašuje limit odgovornosti;
- 6) dela nelikvidnog vozara prilikom prevoza koji obavljaju sukcesivni vozari³³;
- 7) odgovornosti veće od definisane u skladu sa čl. 37. a koju je osiguranik preuzeo po dogovoru;
- 8) reklamacije usled provalne krađe, razbojničke krađe ili krađe celog vozila sa robom (dokazana krađa) ukoliko nije drugačije ugovoreno.

3.2. Osnov odgovornosti i polje primene

Prevozilac odgovara za sve gubitke i oštećenja, osim za one za koje je odgovornost isključena. On odgovara po pravilima objektivne odgovornosti, za gubitak i oštećenje, kao i za docnju u isporuci.³⁴ Polje primene:

Racione loci- primenjuje se na ugovore o prevozu robe u drumskom saobraćaju ako se mesto otpreme i opredeljenja nalaze u različitim državama od kojih je bar jedna potpisnica konvencije CMR, bez obzira na domicil i nacionalnost stranaka.³⁵

Ratione personae- drumski prevozilac ne odgovara samo za svoje propuste i greške, vec i za greške njegovih pretstavnika i službenika, i drugih lica čije je usluge koristio.

Ratione materie- prevozilac odgovara za potpuni ili delimični fizički gubitak ili oštećenje robe koje nastupi od vremena preuzimanja do isporuke, kao i za zakašnjenje u isporuci.³⁶

3.3. Širina pokrića

Osiguravač je obavezan da osiguraniku (korisniku prevoza) nadoknadi sve iznose koji su osnovani i koje osiguranik treba da plati iz osnova prevoznike odgovornosti, ako je šteta nastala kao neposredna posledica saobraćajne nezgode (udes) prevoznog sredstva, požara i/ili eksplozije (osim štete nastale kao posledica samozapaljenja ili eksplozije same robe), provalne krađe, razbojničke krađe ili krađe celog vozila sa robom (dokazana krađa).³⁷ Osiguravač će takođe nadoknaditi

³⁰ CMR, čl. 13

³¹ CMR, čl. 24

³² CMR, čl. 26

³³ CMR, čl. 38

³⁴ CMR, čl. 17 st. 1

³⁵ CMR, čl. 1 st. 1

³⁶ N. Petrović Tomić, 353-354

³⁷ N. Petrovic Tomic, 358

troškove spora i pravnih radnji koje je osiguranik preduzeo uz odobrenje osiguravača radi odbrane od neosnovanih ili previsokih zahteva trećih lica. Ove troškove nadoknađuje i kada oni zajedno sa štetom premašuju iznos maksimalne odgovornosti (limita osiguravača).

3.4. Ograničenje osiguranja

U slučaju odgovornosti za štete koje mogu nastati usled netačnog prikazivanja sadržaja ugovora o osiguranju odgovornosti korisnicima prevoza, tvrdnjom da je osigurana sama pošiljka, za štete koje su nastale van zakonske-deliktne odgovornosti ili za štete pokrivenne iz osnova odgovornosti prema trećim licima sa kojima osiguranik nije u ugovornom odnosu osiguranja nema.

3.5. Limit odgovornosti i trajanje pokrivača

Odgovornost osiguravača za svaki pojedinačni slučaj, bez obzira na broj nosioca prava, je ograničena Konvencijom CMR na 25 franka po kilogramu bruto težine manjka³⁸ i navodom u polisi osiguranja. Osiguravač prema ovim uslovima pokriva odgovornost osiguranika samo za vreme dok je roba bila u pritežanju prevozioca i to od momenta završenog utovara u prevozno sredstvo do momenta istovara³⁹, ili do momenta stavljanja prevoznog sredstva na raspolaganje primaocu (javnom ili carinskom skladištu) radi istovara.

3.6. Zastarelost

Rok zastarelosti prava na pokretanje postupka iznosi jednu godinu. U slučaju delimičnog gubitka štete ili zakašnjenja u isporuci rok teče od dana isporuke, a u slučaju potpunog gubitka tridesetog dana po isteku ugovorenog roka, ili kada taj rok ne postoji, šezdesetog dana od dana, kad je prevozilac preuzeo robu. U ostalim slučajevima rok zastarelosti počinje da teče po isteku roka od 3 meseca od datuma zaključenja ugovora o isporuci⁴⁰. U slučaju namerno neispravnog postupka, ili propusta koji se smatra jednakim namerno neispravnom postupku rok zastarelosti iznosi 3 godine.⁴¹

³⁸ CMR, čl. 23, st. 3

³⁹ CMR, čl.17, st.1

⁴⁰ CMR, čl 32, t. 1

⁴¹ CMR, čl. 32, st. 1

3.7. Obaveze osiguranika

Osiguranik je dužan da prilikom sklapanja ugovora o osiguranju osiguravaču pruži podatke o prevoznom sredstvu: vrsti vozila (cisterna, hladnjača, kiper, vozilo za prevoz paletiziranog tereta, vozilo za prevoz kontejnera, itd.), nosivosti vozila, registarskim oznakama, koji se unose u polisu osiguranja. Svaku promenu registarskih tablica prevoznik je obavezan da pismeno prijavi osiguravaču, a osiguravač je obavezan da o prijavljenoj promeni izda dodatak polise.

Osiguranik je obavezan da ispuni zahtev iz pravnih propisa i ovih uslova u pogledu izdavanja i sadržine tovarnog lista. Tovarni list treba da sadrži: - ime i adresu prevozioca, - ime i adresu pošiljaoca, - mesto i adresu primaoca, - mesto otpreme, - mesto istovara, . registarski broj vozila, - opis stvari i način pakovanja, - broj paketa i njihove oznake, - bruto masu ili količinu izraženu na drugi način,- troškove u vezi sa prevozom itd.⁴²

Osim navedenih podataka, u teretni list mogu se uneti i podaci kao što su: iznos osiguranja, uputstva pošiljaoca prevozniku u pogledu osiguranja robe, ugovorni rok prevoza, naznaku vrednosti robe, troškove koje preuzima pošiljaoc. Osim navedenog, stranke mogu uneti u teretni list i druge podatke koje smatraju korisnim.⁴³

Osiguranik je obavezan da pažnjom dobrog privrednika brine o ispravnosti pakovanja robe, protestovanju za svaku nepravilnost tokom utovara ili istovara, odgovarajućem spoljnom stanju i slaganju robe u odnosu na njenu deklaraciju.

Osiguranik je, takođe, dužan da brine i preuzima sve mere radi nadziranja utovarenog prevoznog sredstva, posebno tokom prekida u vožnji (zvanični parking), kod obavljanja carinskih obaveza, čekanja na istovar, itd. On je obavezan da neprekidno kontroliše tehničko stanje prevoznog sredstva u eksploataciji kao i da nastale tehničke nedostatke odmah otkloni. Osiguranik plaća premiju osiguranja za ceo period trajanja osiguranja, odjednom, prilikom zaključenja ugovora.

3.8. Obaveze u slučaju nastanka štete, isplata štete i regresno pravo

Prevozilac je odgovoran za potpuni ili delimični gubitak robe i za oštećenje koje nastupi od vremena preuzimanja do vremena isporuke, kao i za zakašnjenje u isporuci⁴⁴ Osiguranik je dužan da svaku vidljivu štetu, koja je u smislu ovih uslova pokrivena osiguranjem, zapisnički utvrdi sa primaocem, a pre predaje pošiljke, na način koji omogućava utvrđivanje

⁴² CMR, čl. 6, st. 1

⁴³ D. Kušević, 13

⁴⁴ CMR, čl. 17, st. 1

uzroka, visine, odnosno obima oštećenja pošiljke. On je dužan da preduzme sve mere u cilju sprečavanja tj smanjenja štete. Svaku eventualnu štetu osiguranik je dužan da prijavi osiguravaču bez odlaganja.

Osiguravač je dužan da posle prijema svih neophodnih dokumenata i utvrđene odgovornosti osiguranika, kao i utvrđene obaveze osiguravača za naknadu nastale štete, isplati štetu osiguraniku ili po njegovom nalogu korisniku prevoza u ugovorenom roku. Nijedan odštetni zahtev neće se likvidirati bez priložene pismene isprave o preuzimanju pošiljke na prevoz (tovarni list).

Kod dopunskog osiguranja rizika krađe celog vozila sa robom, osigurani slučaj nastaje po isteku roka od 30 dana od kada je vozilo sa robom ukradeno, uz dokaz da nije pronađeno.

Ako osiguranik sazna na bilo koji način gde se nalaze ukradene stvari, dužan je da preduzme sve potrebne mere radi povraćaja istih i bez odlaganja o tome izvesti osiguravača.

Isplatom naknade za nastalu štetu, na osiguravača prelaze sva prava osiguranika koja ovaj ima prema licima odgovornim za štetu. Osiguranik je dužan da na vreme preduzme sve potrebne mere radi obezbeđenja regresnog prava prema licima odgovornim za štetu. Ukoliko osiguranik ne postupi u skladu sa tim odgovoran je osiguravaču za iznos koji ovaj nije mogao ostvariti putem regresa od lica odgovornog za štetu.

Ukoliko oštećeno lice podnese odštetni zahtev, osiguranik je dužan da ga odmah prosledi osiguravaču, sa svim dokumentima neophodnim za utvrđivanje prevozičke odgovornosti.

Osiguravač može naknadno zahtevati i druge dokaze radi prihvatanja odštetnog zahteva. Osiguranik ne može bez saglasnosti osiguravača da izvrši priznanje svoje obaveze na naknadu štete, niti da izvrši plaćanje iste. Ukoliko postupi drugačije, osiguravač će odbiti isplatu naknade potpuno ili delimično, ukoliko utvrdi ili smatra da osiguranik nije bio odgovoran za nastalu štetu ili da je njegova odgovornost manja od one koju je priznao.

Prevozičar se oslobađa odgovornosti ako je gubitak, šteta ili zakašnjenje prouzrokovano pogrešnom radnjom ili nehatom potražioca, instrukcijama potražioca, prirodnom greškom robe, okolnostima koje prevozičar nije mogao izbesci ili posledicama koje nije mogao sprečiti.⁴⁵

4. Uslovi za osiguranje od odgovornosti prevozičara u domaćem prevozu

Predmet osiguranja je osiguranikova odgovornost kao prevozičar prema korisniku prevoza na osnovu Zakona o ugovorima o prevozu u

⁴⁵ CMR, čl. 17, st. 2

drumskom saobraćaju i Zakona o obligacionim odnosima, uz isključenje odgovornosti u slučaju :

1) nepopunjenih rubrika u tovarnom listu od strane pošiljaoca; 2) gubitka ili netačnog korišćenja dokumenata navedenih u tovarnom listu od strane pošiljaoca; 3) kašnjenja isporuke; 4) plaćanja pouzecem; 5) iznosa naknade za odgovornost koja premašuje limit odgovornosti⁴⁶; 6) reklamacije usled provalne krađe, razbojničke krađe ili krađe celog vozila sa robom (dokazana krađa) ukoliko nije drugačije ugovoreno.

U domaćem pravu za razliku od rešenja CMR konvencije postoji pretpostavka odgovornosti prevozioca za gubitak i oštećenje robe, kao i za dočnju u isporuci.⁴⁷

U pogledu širine i trajanja pokrića, ograničenja osiguranja, isključenja štete, premije osiguranja i nadležnosti suda u domaćem prevozu važe ista pravila kao i u CMR konvenciji.

Neusklađenost osiguranja koje nude domaći osiguravači u odnosu na CMR konvenciju ogleđa se pre svega u 3 elementa:

- 1) Pravo na direktnu tužbu se ne priznaje za štete proizašle iz odgovornosti prema trećim licima sa kojima osiguranik nije u ugovornom odnosu
- 2) Pokriće koje pružaju domaći osiguravači identično je za međunarodni i domaći prevoz, iako se CMR i domaći propisi razlikuju, što ga čini preuskim i neprilagođenim potrebama drumskog prevozioca.
- 3) Postoji problem neusklađenosti sume osiguranja i iznosa ograničenje odgovornosti prema merodavnim propisima.⁴⁸

5. Zaključak

Osiguranje od odgovorosti drumskog prevozioca je od izuzetnog značaja za pravo osiguranja, pre svega u cilju zaštite pošiljaoca a i samih prevoznika. O ovom značaju svedoči veliki broj izvora prava, ogroman značaj CMR konvencije uz činjenicu da je ratifikovana od strane velikog boja zemalja u Evropi, kao i to da se ona primenjuje uvek kada je barem jedna od strana ugovornica potpisnica konvencije. Samim tim možemo zaključiti da je cilj da se CMR konvencija i njene odedbe primenjuju u većini slučajeva međunarodnog prevoza robe u drumskom transportu, kao i da države potpisnice sve više usklađuju svoje nacionalne propise sa

⁴⁶ Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju, *Službeni list SRJ br. 26/95 i Službeni list SCG br. 1/2003*, čl. 96 st. 1

⁴⁷ Zakon o prevozu robe u drumskom saobraćaju, *Službeni glasnik RS*, br 46/95, 66/2001, 61/2005, 91/2005, 62/2006, 31/2011 I 68/2015

⁴⁸ N. Petrović Tomić, 368-370

odredbama konvencije. Imajući u vidu pravo osiguranja Srbije, možemo primetiti da je proteklih godina dosta urađeno u cilju razvoja osiguranja, ali neusaglašnosti sa konvencijom idalje ima, o čemu je već bilo reči. Treba dobro razmisliti o položaju prevoznika na tržištu drumskog prevoza, jer je njihov opstanak jako težak zbog niza razloga: cene goriva, nužnih investicija itd. Ostaje nam samo da pratimo dalji razvoj i nadamo se da će u skoroj budućnosti doći do potpunog usklađivanja nacionalnih prava sa odredbama konvencije i što potpunije zaštite kako prava osiguranika, tako i prava prevoznika.

Iva Tosić

Master's student

Faculty of Law, University of Belgrade

BASIC CHARACTERISTICS OF CMR CONVENTION

Summary

In economically developed countries, insurance sector traditionally represents important instrument of social protection and the most important area of economic life. It's relevance is primarily told by large number of regulations, rich case law and legal doctrine. In this article, the author deals with the issue of conditions of insurance, both nationally and in international law. First, the importance of transport insurance, primarily in road traffic will be discussed. Then will discuss the sources of law in road traffic, and the biggest focus will be on liability insurance carrier according to CMR convention and referring to national law. In terms of harmonization and unification of the law questions of responsibility of the transporter is crucial, since it occupies a central place in regulation of certain sectors of transport. In the question of liability insurance carrier, the subject of insurance, insurance basics, breadth of coverage, supplementary insurance, and exclusion of damages will be analyzed.

Key words: CMR convention, insurance, road traffic, responsibility.