Др Мирјана Кнежевић, редовна професорка
Економског факултета Универзитета у Крагујевцу

УДК: 656.1(497.11)
DOI: 10.46793/XVIIIMajsko.135K

ЛИМИТ ОДГОВОРНОСТИ ДРУМСКОГ ПРЕВОЗИОЦА ЗА ШТЕТУ КОЈА ЈЕ НАСТАЛА НА РОБИ – НОВА ПРАВИЛА ДОМАЋЕГ ЗАКОНОДАВСТВА

Резиме

Међународни друмски превоз робе је регулисан правилима Конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR), која је мењана Протоколом уз Конвенцију о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) из 1978. године. Протокол уз Конвенцију CMR предвиђа да се одговорност друмског превозиоца за штету која је настала на роби у случају потпуног или делимичног губитка, ограничи на 8,33 обрачунских јединица по килограму бруто тежине мањка. Лимит одговорности друмског превозниоца је битно повољнији за превозиоце према Протоколу у односу на Конвенцију CMR. Протокол уз Конвенцију CMR уређује одговорност друмског превозица на начин који је предвиђен у Конвенцији CMR, с тим да прописани износ ограничења одговорности друмског превозниоца битно повољнији. Република Србија је 2020. године усвојила Закон о потврђивању Протокола уз Конвенцију о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR). Решења Протокола уз Конвенцију CMR којима се на другачији начин регулише питање лимита одговорност друмског превозиоца за штету која је настала на роби, постају саставни део домаћег законодавства. У раду, аутор настоји да уз упоредни приказ решења Конвенције CMR и Протокола уз Конвенцију CMR пружи додатна објашњења од значаја за развој тржишта услуга међународног друмског превоза робе.

Кључне речи: *одговорност друмског превозниоца, лимит одговорности друмског превозиоца, Конвенција о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR), Протокол уз Конвенцију о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR), Закон о потврђивању Протокола уз Конвенцију CMR.*

1. Уводне напомене

Потреба за правним регулисањем питања ограничења одговорности превозиоца у друмском саобраћају за штете настале на роби у случају потпуног

или делимичног губитка појавила се као последица пораста значаја друмског превоза робе.[1] Правила о друмском превозу робе представљају део саобраћајног права, и која према самој природи и привредном функцији имају често међународни карактер. Кодификовано домаће саобраћајно право уопште, показује да је реч о делу правног система чије су одредбе углавном међународног карактера.[2]

Република Србија је потписала и ратификовала све значајније међународне конвенције из области друмског саобраћаја, што је био један од услова за успешно обављање модерног међународног и домаћег саобраћаја. Сматра се да су конвенције извор међународног јавног, а самим тим и економског права само ако садрже, опште и трајне обавезе и права.[3] Конвенције садрже норме које непосредно уређују конкретну област или „модел - закона" који ће ступити на снагу тек када буду унети у национално законодавство. У оба случаја њихова примена зависи од суверене одлуке поједине државе. Због свега тога за ову групу извора се користи израз „међународно законодавство".[4]

Присутност међународних конвенција у домаћем саобраћајном праву треба објаснити и великом прихватљивошћу међународних одредаба уопште, код регулисања саобраћајних односа. Исто тако, наше саобраћајно право садржи одредбе које се поклапају, или су сличне одредбама из закона других земаља и то са јасним међународним пореклом.[5]

Међународни друмски превоз у поређењу са железничким превозом је релативно касно кодификован.[6] Код уједначавања правила у области права међународног друмског превоза значајну улогу су имале међународне организације: Међународна унија за друмски транспорт *(International Road Transport Union (IRU)* основана 1948. године са седиштем у Женеви, затим посебне радне групе Економске комисије УН за Европу која је од 1950. године почела рад на унификацији уговорног права у вези са друмским саобраћајем,

[1] Јовановић, Н., *Саобраћајно право - општи део*, Београд, 2017, стр. 273.

[2] Bobek, *M.*, Adams-Prassl J., *Air Passenger Rights Ten Years On*, 2016, Hart Publishing; Dimitrios, D., Maria S., *Assessing air transport socio-economic footprint*, International Journal of Transportation Science and Technology, no. 7 /2018, pp. 283-290.

[3] Brownlie, I., *Principles of Public International Law*, Clarendon Press, Oxford, 4 ed., 1990, стр. 12.

[4] Schmitthoff, C. M., *Међународно трговачко право, његов развој, формулирање и функционисање*, Зборник радова: Поступан развој међународног трговачког права, Загреб, 1972, стр. 96.

[5] Ђурђев, Д., *Однос комунитарног саобраћајног права и међународних конвенција*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2012, стр. 79.

[6] Царић, С., Вилус, Ј., Ђурђев, Д., Дивљак, Д., *Међународно пословно право*, 2012, Нови Сад, стр. 410.

затим Међународни институт за унификацију приватног права *(UNIDROIT)* као и Међународна трговинска комора из Париза.[7]

Код унификације права посебно треба издвојити рад Комитета за унутрашњи транспорт Економске комисије УН за Европу у оквиру које је донет текст Конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом *(CMR)*, која је донета 1955. а ступила на снагу 1961. године. Међународни превоз робе у друмском саобраћају уређен је Конвенцијом о уговору за међународни превоз робе друмом (*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*),[8] у даљем тексту Конвенција *CMR*. Република Србија је ратификовала Конвенцију *CMR* 1958. године. Конвенција *CMR* садржи правила која уређује имовинско правне односе настале у међународним превозом робе друмом.

У домаће право је уведена и ратификована Конвенција *CMR* 1958. године, и на тај начин Конвенција *CMR* је постала део домаћег правног поретка, тако да су се примењивала прописана правила о лимитима одговорности превозиоца за штете која је настала на роби у случају потпуног или делимичног губитка.

Конвенција *CMR* регулише питање ограничења одговорности превозиоца попут других међународних конвенција које се баве превозом робе у железничком, ваздушном и поморском саобраћају, и које садрже правила о некој врсти финансијског ограничења на износ који превозник треба да плати, уколико је одговоран за штету на роби коју превози.[9] Значајни кораци у регулисању управо овог питања су предузети у области друмског саобраћаја, у коме превоз робе јесте заступљенији у односу на друге врсте превоза, Република Србија је 2020. године усвојила Закон о потврђивању Протокола уз Конвенцију о уговору за међународни превоз робе друмом *(CMR)*. Донета су нова правила, тј. нови лимити одговорности друмског превозиоца која битно утичу на правни положај, пословну праксу и конкурентност домаћег друмског превозиоца робе у односу на превозиоце земаља из окружења који су много пре нас ускладили своја законска решења са решењем Протокола уз Конвенцију *CMR*.

2. Правна природа одговорности превозиоца

Питање одговорност превозиоца у међународном превозу робе је предмет регулисања међународних конвенција које су донете за сваку врсту превоза. У

[7] Царић, С., Јанковец, И., Шулејић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Нови Сад, 1998, стр. 42.

[8] Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Geneva, 19 May 1956), Доступно на: https://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956/doc.html, 12.11.2022. год.

[9] Димитријевић, З., *Ограничење одговорности друмског превозника у домаћем и међународном превозу робе*, доступно на: https://www.linkedin.com/pulse/ograni%C4%8Denje-odgovornosti-drumskog-prevoznika-u-i-robe-dimitrijevic, 26.02.2022. год.

конвенцијама које уређују област транспорта робе заступљена су два основна принципа одговорности превозиоца, која се међусобно битно разликују. То су:

- принцип субјективне одговорности, и
- објективне одговорности.

Субјективна одговорност се заснива на претпоставци кривице, што значи да се превозилац ослобађа одговорности ако докаже да је предузео све разумне мере да избегне штетни догађа, или да није крив. Објективна одговорност се заснива на претпоставци одговорности, односно превозилац се ослобађа одговорности ако докаже стварни узрок штете, при чему није довољно да докаже одсуство своје кривице. Превозилац одговара увек, ако постоји узрочна веза између настале штете и радње превозиоца и уколико не може да се позове на један од основа за ослобађање од одговорности.

У друмском превозу робе који је предмет анализе у овом раду, као и у железничком превозу робе превозилац одговара по принципима објективне одговорности.[10] Овај принцип је строжији у односу на принцип субјективне одговорности, и темељи се на претпоставци одговорности.[11] Превозилац може да се ослободи одговорности ако докаже стварни узрок штете, при чему није довољно да докаже да он није крив, тј. да докаже одсуство своје кривице. За његову одговорност потребно је да постоји узрочна веза између настале штете и радње превозиоца и уколико не може да се позове на један од основа за ослобађање од одговорности.[12]

У поморском саобраћају и унутрашњој пловидби, превозилац одговара по принципу претпостављене субјективне одговорности. Субјективна одговорност се заснива на претпоставци кривице, што значи да се превозилац ослобађа одговорности, ако доказе да је предузео све разумне мере да избегне штетни догађа, или да није крив. Превозилац се ослобађа одговорности доказивањем да није крив за наступелу штету. Према принципима објективне одговорности, превозилац се не може ослободити одговорности доказивањем да није крив, што потврђује тврдњу да је принцип одговорности друмског и железничког превозиоца строжија у односу на друге врсте превоза.

Утврђене су различите врсте одговорности превозиоца у међународном превозу робе. То су:

- одговорност за губитак робе у току превоза,
- одговорност за оштећење робе, и
- одговорност за закашњење у превозу.[13]

---

[10] Ђурђев, Д., *Одговорност железничког превозиоца*, 1987, стр. 25.

[11] Радионов, Н., *Основа и врста одговорности пријевозника за штету у цестовном пријевозу ствари*, Зборник радова Правног факултета Свеучилишта Загреб, 1998, бр. 48(1-2), стр. 199-220.

[12] Јакаша, Б., *Копнено и зрачно саобраћајно право*, Загреб, 1969, стр. 421-441.

[13] Ђурђев, Д., *Правна природа одговорности превозиоца*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1-2/2008, стр. 268.

Одговорност за оштећење робе у току превоза се најчешће ограничава на одговорност за непромењено спољно стање робе и амбалаже. Битно је да се уговором о међународном превозу робе не може умањити одговорност међународног транспортера испод оног минимума одговорности који је утврђен у одговарајућој међународној конвенцији.

Из уговора о превозу робе проистичу две основне обавезе превозиоца. Превозилац је одговоран да на основу уговора превезе робу од места отпреме до места опредељења, без закашњења и у таквом стању у каквом је робу примио на превоз. Губитак или оштећење робе, као и закашњење у превозу, представљају повреду тих обавеза и повлаче одговорност превозиоца.[14]

Уједначавање правила о одговорности превозиоца успешно извршена у бројним међународним конвенцијама за сваку врсту превоза. Друмски превоз робе тренутно предњачи као област која добија на актуелности због пандемијског дешавања у нашем окружење, као и праваца развоја тржишта осигурања, тако да ће нова правила о лимиту одговорности друмског превозиоца допринети јачању правног положаја и правне сигурности друмског превозиоца.[15] У правној теорији се све чешће сусрећемо са покушајима и ангажовањем на јединственом систему уређења питања правне одговорности превозиоца. То нас наводи на размишљање о значају овог питања за привредно-правну праксу у односу на транспортно осигурање које добија на важности пре свега кроз закључење уговора о осигурању од одговорности од стране превозиоца.[16] Многи превозиоци нису упознати са овом врстом осигурања, или пак нису у могућности да због високих цена осигурања закључују уговоре о осигурању од одговорности.[17] Закључујемо да у садашњем тренутку за домаће друмске превозиоце неоспорно најважнију улогу у процесу јачању њиховог правног положаја има унификација домаћег права и прихватање решења Протокола уз Конвенцију CMR по питању лимита одговорности превозниоца.

3. Конвенција о уговору за међународни превоз робе друмом *(CMR)*

Конвенција о уговору за међународни превоз робе друмом CMR је донета у циљу да се стандардизују услови уговора за међународни превоз робе

[14] *Исто,* стр. 267.

[15] Радионов, Н., *Одговорност цестовног пријевозника за робу и послови осигурања*, Осигурање: Хрватски часопис за теорију и праксу осигурања, 2009/2010, год. 50, бр. 12/1, стр. 34-44.

[16] Јанковец, И., *Транспортно осигурање у спољној трговини*, Нови Сад, 1972, стр. 91-96.

[17] Ковач, Р., *Функција осигурања код одговорности превозника за штете на роби у друмском превозу у превозу у Републици Српској*, Право – теорија и пракса, бр. 7–9/2016, стр. 19.

друмом, посебно у области одговорности превозноца и докумената који се употребљавају за такав превоз. Примењује се на сваки уговор за друмски превоз робе уз накнаду, када место преузимања (отпремања) и место опредељења, припада различитим државама, од којих је бар једна држава потписница Конвенције *CMR* из 1956. године без обзира на место седишта и националност странака.[18]

Њена примена је ограничена и не односи се на превозе извршене на основу међународне поштанске конвенције, превоз посмртних остатака, као и на сеобу намештаја. Стране уговорнице су у обавези да не мењају било коју одредбу ове Конвенције међусобним споразумима, осим њеном непримeном на погранични саобраћај или у случају употребе, у транспортним операцијама искључиво ограниченим на њихову територију, товарних листова који означавају власништво робе.[19]

У случају где се превоз робе врши друмским возилом и кроз укључивање других превозних путева (ваздушног, железничког, поморског, унутрашњих водених путева), Конвенција се примењује на цео пут превоза. Међутим, уколико се докаже да губитак, штета или закашњење у испоруци робе које се појави у току превоза другим превозним средствима није проузроковано радом превозиоца друмом него неким догађајем који се једино могао догодити у току и из разлога превоза робе тим другим превозним средством, одговорност превозиоца друмом неће бити утврђена овом Конвенцијом. Примениће се правила о одговорности превозиоца важећа за тај други облик превоза. У супротном, одговорност превозиоца друмом биће утврђена овом Конвенцијом.[20]

Правна природа одговорности је регулисана Конвенцијом *CMR* и нашим Законом о уговорима о превозима у друмском саобраћају из 1995. године. Предвиђен је принцип објективне одговорности што значи да друмски превозилац одговара увек, без обзира на своју кривицу, ако постоји узрочна веза између настале штете и радње превозиоца и уколико не може да се позове на један од основа за ослобађање од одговорности који су прецизно наведени.[21]

Према одредбама Конвенције *CMR*, превозилац је одговоран за потпун или делимичан губитак робе и за оштећење исте које наступи од времена преузимања робе до времена испоруке, као и за закашњење у испоруци.[22] Ослобађа се одговорности ако је губитак, штета или закашњење проузроковано погрешном радњом или нехатом превозиоца, инструкцијама превозиоца које нису дате као последица грешке или нехата од стране превозиоца, природном

[18] Чл. 1, Конвенција CMR.
[19] Чл. 1, ст. 5, Конвенција CMR .
[20] Чл. 2, Конвенција CMR.
[21] Царић, С., Вилус, Ј., Ђурђев, Д., Дивљак, Д., *Међународно пословно право*, Нови Сад, 2012, стр. 414.
[22] Чл. 17, Конвенција CMR.

грешком робе или околностима које превозиоц није могао избећи или последицама које није могао спречити.

Превозилац неће бити ослобођен одговорности услед дефектног стања употребљеног возила за превоз, или због погрешне радње или нехата лица од кога је евентуално унајмио возило или заступника или службеника овог лица.

Конвенција *CMR* предвиђа да се превозилац ослобађа одговорности у случају кад су штете настале услед ризика због једне или више следећих околности:

а) употреба отворених непокривених возила;

б) недостатка или слабог стања амбалаже за робу која је по својој природи подложна растуру или оштећењу, или ако уопште није упакована или није уредно упакована;

в) манипулације, утовара, складиштења или истовара робе од стране пошиљаоца, примаоца или лица која обављају одређене радње у име пошиљаоца робе или примаоца робе;

г) природе робе која је по својим својствима нарочито изложена потпуном или делимичном губитку или оштећењу, нарочито због лома, рђања, труљења, сушења, цурења, нормалног растура или деловања гамади;

д) непотпуности или недовољности ознака или бројева на колету;

ђ) превоз стоке.

Закашњење у испоруци постоји уколико роба није испоручена у уговореном року. Када рок испоруке није уговорен, закашњење у испоруци постоји уколико то време прелази рокове који се могу признати марљивом превозиоцу.[23] Мишљења смо да правни стандард код овог питања може да се тумачи у интересу превозиоца и корисника превоза робе. Питање марљивог, тј. савесног превозиоца налази тумачење у оквирима брзине савременог пословања, и брзе привредне трансакције.

Према Конвенцији, сматра се да је роба изгубљена уколико није испоручена у року од 30 дана након истека уговореног рока, или, року од шездесет дана од дана када је превозилац преузео робу, а рок за испоруку није уговорен. Након пријема накнаде за несталу робу, овлашћено лице може у писаној форми захтевати да буде обавештено о повраћају робе и то у року једне године након исплате накнаде. Као доказ о постојању таквог права служи добијена потврда.[24]

Уколико се изврши предаја робе примаоцу без наплате франко трошкова од примаоца на које је превозиолац имао право на основу уговора о превозу, превозиоц ће бити одговоран пошиљаоцу за накнаду.

Конвенција *CMR* временски разграничава губитак робе од закашњења у испоруци, тј. садржи одредбе које прецизно дефинишу у ком случају је дошло до губитка робе, а у ком случају до закашњења у испоруци.

[23] Чл. 19, Конвенција CMR.
[24] Чл. 20, Конвенција CMR.

Пошиљалац робе опасне природе има обавезу да обавести превозиоца о природи опасности и потребним мерама опреза у превозу такве робе.

Обавештење треба да буде назначено у товарном листу. Уколико превозилац није знао да роба има таква својства, може исту истоварити, уништити или учинити неопасном од стране превозиоца без накнаде. У таквом случају пошиљалац одговора за све трошкове, губитак или штету проузроковану превозом робе.[25]

Уколико је превозилац одговаран за потпун или делимичан губитак робе, накнада се обрачуна према вредности робе коју је она имала у време и у месту у коме је роба примљена на превоз. Вредност робе се утврђује према берзанској цени или као текућа цена такве робе на тржишту. уколико не постоји ни берзанска ни текућа тржишна цена робе, тада се утврђује њена цена на основу цене коштање исте врсте и исте вредности робе.

Конвенција уређује питање ограничења одговорности превозиоца тако што утврђује да износ накнаде за штету на роби не може прећи 25 франака по килограму бруто масе оштећене или изгубљене робе. Под „франком“ подразумева се франак у злату тежине 10/31 грама и финоће 0,900.

Накнада других трошкова у вези са превозом робе (трошкови царина, лагеровања, итд.) се врши у потпуности у случају потпуног губитка, а у случају делимичног губитка у сразмерном односу према губитку.

Штету која је настала услед закашњења, превозилац плаћа у износу који не може прећи износ трошкова превоза, осим у случају када је вредност робе или специјалних интереса у испоруци посебно наведена. Накнада услед оштећења ствари коју превозилац треба да плати је износ који представља умањење вредности робе у случају потпуног или делимичног губитка.[26]

Превозилац има обавезу да плати камату на износ накнаде коју дугује, обрачунату 5% годишње, од дана када је учињено писмено потраживање накнаде превозиоцу, и уколико износ накнаде није у валути земље у којој се тражи наплата, тада се врши конверзија према курсу који важи на дан и у месту исплате.

Превозилац не може да се ослободи одговорности нити да своју одговорност ограничи за штету услед губитка, оштећења или кашњења насталу због превоза ако је штета проузрокована његовим „хотимичним неисправним поступком или таквим пропустима с његове стране која се по поступку надлежног суда сматра злонамерном.“[27]

Од домаћих прописа у области друмског превоза издвајамо Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају из 1995. године који регулише правне настале у вези са унутрашњим друмским превозом.[28] Поред овог

[25] Чл. 21, 22, Конвенција CMR.
[26] Чл. 25, Конвенција CMR.
[27] Чл. 29, Конвенција CMR.
[28] Службени лист СРЈ, бр. 26/95 и Службени лист СЦГ, бр. 1/2003 - Уставна повеља.

прописа постоје и бројни други прописи који уређују друга питања из области друмског превоза робе (безбедност, организација, административна питања, итд.). Ратификацијом Конвенције *CMR* многа њена решења су инкорпорирана у домаће законодавство, тако да је по истом принципу уређује питање правне природе одговорности превозиоца. Као и у Конвенцији *CMR*, закон предвиђа принцип објективне одговорности друмског превозиоца. Кроз укључивање многих решења из Конвенције *CMR* у наш закон, решен је проблем могућег дуалитета норми после ратификације Конвенције *CMR*.

Превозилац је одговоран за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења ствари коју је преузео на превоз и то од момента преузимања ствари на превоз до момента њене предаје примаоцу, као и за штету насталу због закашњења у превозу и предаји ствари примаоцу, осим ако докаже да је штета настала због радњи или пропуста корисника превоза, својства ствари или других узрока који се нису могли предвидети, избећи или отклонити. Објективна одговорност, као строжија одговорност, се ублажава прописивањем две врсте разлога: општих („непривилегованих“) и посебних („привилегованих“) ослобађајућих разлога.[29] У опште основе за ослобађање од одговорности превозиоца спадају: 1) поступци, радње и пропусти корисника превоза, односно имаоца права, 2) својства ствари која се називају још и сопственим манама робе и 3) виша сила. Да би се превозилац ослободио од одговорности, потребно је да докаже да је штета настала због једног од наведених разлога. За разлику од посебних услова где је за ослобођење од одговорности превозиоца потребно доказати могућност постојања узрочне везе, код општих услова друмски превозилац мора да докаже да је штета стварно настала због једног од тих разлога. Код општих услова доказује се стварна узрочна веза а код посебних само могућност постојања узрочне везе. Значи, код посебних услова, довољно је да се може претпоставити да је штета из тог разлога настала. Институт посебних опасности представља начин за побољшање положаја друмског превозиоца код примене система објективне одговорности.

4. Протокол уз Конвенцију *CMR* из 1978. године

Конвенција *CMR* је мењана 1978. године Протоколом уз Конвенцију *CMR*. Протоколом је замењена обрачунска јединица лимита одговорности друмског превозиоца, тј. златни Герминал франци су замењени новом обрачунском јединицом, специјално право вучења. Уведена је нова обрачунска јединица лимита одговорности друмског превозиоца - Специјално право вучења (енг.

[29] Ђурђев, Д., *Одговорност железничког* …, стр. 40-55.

SDR – Special Drawing Right).[30] Измењена је садржина одредбе о лимиту одговорности превозиоца.

У Протоколу су дефинисане следеће ситуације примене нове обрачунске јединице:

- вредност националне валуте према специјалном праву вучења државе која ја чланица Међународног монетарног фонда, обрачунава се у складу са начином који је утврђен од стране међународног монетарног фонда, који вреди на дан доношења пресуде или на дан који странке споразумом утврде.

- у случају да држава није чланица Међународног монетарног фонда, вредност националне валуте према специјалном праву вучења израчунава се на начин одређен од те државе.

- ако држава није члан Међународног монетарног фонда и ако домаћим законодавством није дозвољено прерачунавање на основу специјалног права вучења, држава може изјавити да ће граница одговорности која ће се примењивати на њеној територији бити 25 новчаних јединица, односно 10-31 грама злата финоће 900 - 1000. Конвертовање из новчане јединице се врши према националном законодавству.

Ратификовањем Протокола уз Конвенцију *CMR* из 1978. године креира се повољно пословно окружење за домаће друмске превозиоце, чиме они добијају шансу за равноправно учешће на међународном тржишту превоза робе друмом. Нератификовањем Протокола постојале су ситуације у којима превозилац земље која није ратификовала Протокол, се налази у знатно неповољнијем положају у односу на превозиоца земље која је ратификовала исти. Заправо, за исту насталу штету одговара у непримерено већем износу у односу на превозиоца земље која је извршила ратификацију Протокола из 1978. године.

Републици Србији је готово пола века било потребно да се ратификује Протокол уз Конвенцију *CMR* из 1978. године. Мали број земаља, а на жалост и наша земља међу њима дуго година није извршила потписивање Протокола и на тај начин домаћег друмског превозиоца доводила у тежи, неповољнији положај у односу на стране превознике. Република Србија је донела Закон о потврђивању Протокола уз Конвенцију о уговору за међународни превоз робе друмом *(CMR)*.[31] Коначно, након дуго времена Протокол уз Конвенцију *CMR* из 1978. године је ратификовала и наша земља. Многи аналитичари сматрају да ратификација Протокола уз Конвенцију *CMR* из 1978. године представља један од најважнијих догађаја на тржишту друмског превоза у последње време.[32]

---

[30] Вредност SDP дневно на светском финансијском тржишту утврђује ММФ на основу односа између четири водећих светских валута, тзв. *currency basket* – корпа валута, коју чине амерички долар, еуро (Немачка), британска фунта, еуро (Француска) и јапански јен.

[31] Сл. гласник РС - Међународни уговори, бр. 4, од 5. марта 2020. године.

[32] Радионов, Н., *Ступање на снагу CMR-SDR Протокола 1978. за Хрватску:нови оквир одговорности цестовног пријевозника за робу*. Доступно на:

Протоколом се уређује питање лимита одговорности друмског превозиоца тако што се наводи да „Накнада ни у ком случају не може да буде већа од 8,33 обрачунских јединица по килограму бруто тежине мањка.” Обрачунска јединица је специјално право вучења по дефиницији Међународног монетарног фонда. Износ се прерачунава у националну валуту државе чији је суд надлежан у спору, и то на основу вредности те валуте на дан доношења пресуде односно када то споразумно утврде стране. Вредност националне валуте државе чланице Међународног монетарног фонда се, у виду специјалног права вучења, израчунава методом процене коју тог дана примењује Међународни монетарни фонд у својим операцијама и трансакцијама. Вредност националне валуте државе која није чланица Међународног монетарног фонда се, у виду специјалног права вучења, израчунава на начин који одреди та држава.

Држава која није чланица Међународног монетарног фонда ипак може, у време ратификације или приступања Протоколу уз Конвенцију CMR или у било које време после тога, да изјави да ће граница одговорности, која ће се примењивати на њеној територији бити у висини од 25 монетарних јединица. Монетарна јединица одговара вредности од 10/31 грама злата деветсто хиљадитог дела финоће. Конверзија у националну валуту обавља се у складу са законодавством дотичне земље.

Рачунски поступак и конверзија обављају се тако да у највећој могућој мери изражавају у националној валути те државе исту реалну вредност за износ као што је она изражена у обрачунским јединицама. Државе обавештавају Генералног секретара Уједињених нација о својој методи обрачунавања.

До доношења Закона о потврђивању Протокола уз Конвенцију *CMR* одговорност превозиоца је у пракси била покривена осигурањем од одговорности. Премије осигурања од одговорности су биле знатно високе за друмске превозиоце, што аутоматски утиче на цену коштања услуге превоза. Такве околности даље утичу на смањивање конкурентности друмског превозиоца на тржишту друмског превоза робе.[33] Уколико се шире посматра правна сигурност друмског превозиоца коју добија кроз куповину осигурања њихове одговорности у односу на законско уређење одговорности, затим посматрани разлози за губитак осигурања у поређењу са условима за ослобођење од одговорности говоре у прилог значаја законског уређења овог питања.[34] Јачање правног положаја друмског превозиоца, неминовно треба ићи и кроз правац јачања њихове свести о значају осигурања њихове одговорности али и кроз познавање законом уређене oblasti odgovornosti друмског prevozioца.

---

https://www.hup.hr/EasyEdit/UserFiles/Ana%20Falak/2017/STUPANJE%20NA%20SNAGU%20CMR-SDR%20PROTOKOLA%201978%20ZA%20HRVATSKU.pptx; https://plutonlogistics.com/drumski-transport/koji-je-znacaj-potpisivanja-cmr-sdr-protokola-iz-1978-za-srpske-prevoznike-u-drumskom-saobracaju/, 07.03.2022. год.

[33] Ковач, Р., *нав. чланак,* стр. 19.

[34] Радионов, Н., *Одговорност цестовног* …, стр. 34-44.

Са ратификацијом Протокола Конвенције уз Конвенцију *CMR*, утврђено је ново правило по којем олимит одговорност превозиоца уместо 25 франака у злату замењен са 8,33, Специјалног права вучења по килограму бруто масе изгубљене или оштећене робе. До сада је за превозиоце у Србији важило ограничење од 25 франака по килограму бруто масе изгубљене или оштећене робе. Многи аутори се баве табеларним приказом износа лимита одговорности према националној валути, према решењу Конвенције *CMR* и Протокола уз Конвенције *CMR*, што неће бити представљено у овом раду.[35] Истичемо једино правило да се разлика у утврђивању ограничења одговорности превозиоца према Специјалном праву вучења у односу на раније примењивани франак у злату произилази из тржишне цене злата у односу на утврђену вредност Специјалног права вучења од стране Међународног монетарног фонда.

5. Закључак

Конвенција *CMR* уређује питање правне природе одговорности друмског превозиоца, као и питање лимита одговорности превозиоца за штету која настаје на роби. Ратификацијом Протокола уз Конвенције *CMR* наступиле су значајне промене у систему износа ограничења одговорности друмског превозиооца за насталу штету на роби. Код међународног превоза робе домаћих друмских превозиоца више се не примењује раније утврђен износ ограничења одговорности превозиоца од 25 златних франака по килограму бруто тежине оштећене или изгубљене робе који је био утврђен на основу Конвенције *CMR*. Протокол уз Конвенцију *CMR* мења износ ограничења одговорности на 8,33 обрачунских јединица специјалног права вучења. Ратификацијом Протокола уз Конвенцију *CMR*, лимит одговорности домаћих друмских превозиоца се уједначава са лимитима одговорности превозиоца из земаља које су још раније постале потписнице Протокола уз Конвенцију *CMR*. Домаћи превозилац добија прилику равноправног учешћа тржишту друмског превоза где подједнако важе иста правила транспортног законодавства за све његове учеснике. Нова правила домаћег законодавства која уређују лимите одговорности превозиоца за штету која настаје на роби имају велики значај за развој друмског превоза као привредне гране, оснаживање правног положаја не само друмског превозиоца већ и корисника његових услуга. Тумачењем нових правила домаћег транспортног законодавства постављају се правни темељи за уједначавање пословне праксе друмског превоза робе код питања лимита одговорности превозиоца, и даље решавања могућих спорова, а све у циљу постизања уједначене заштите права превозиоца и корисника превоза у друмском саобраћају.

[35] Курс за XDR 1,00 износи: USD 1,39418, тј. RSD 146,13700 на дан 27.02.2022. године.

Mirjana Knežević, Ph.D., Full Time Professor
Faculty of Economics University of Kragujevac

THE LIMIT OF COMPENSATION FOR WHICH THE CARRIER IS LIABLE IN RESPECT OF DAMAGE OF GOODS – THE NEW RULES IN SERBIAN LEGISLATION

Summary

The international carriage of goods by road is regulated by the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), which was amended by the Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) in 1978. The Protocol to the CMR Convention stipulates that the carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods and that the compensation in such cases shall not exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight short.

The Protocol compensation limit for which the carrier is liable is much more favourable for the carriers than that stipulated in the CMR Convention. Although the Protocol to the CMR Convention regulates the carrier's liability in accordance with the CMR convention, the compensation limit for which the carrier is liable is substantially more advantageous. In 2022 the Republic of Serbia enacted in 2020 the Law Confirming the Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).

The legal solutions from the Protocol to the CMR Convention which regulate the issue of the limit of the compensation for which the carrier is liable for the damage of the goods have become the integral part of Serbian legislation. In this paper, the author provides a side-by-side account of the solutions from the CMR Convention and the Protocol to the CMR Convention offering additional explanations regarding the development of the international service market in the domain of carriage of goods by road.

Key words: *carrier's liability, the limit of the compensation for which the carrier is liable, the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR),the Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the Law Confirming the Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road.*

Литература

Bobek, *M.*, Adams-Prassl J., *Air Passenger Rights Ten Years On*, 2016, Hart Publishing; Dimitrios, D., Maria S., Assessing air transport socio-economic footprint, *International Journal of Transportation Science and Technology*, no. 7 /2018.

Brownlie, I., *Principles of Public International Law*, Clarendon Press, Oxford, 4 ed., 1990.

Димитријевић, З., *Ограничење одговорности друмског превозника у домаћем и међународном превозу робе*, Доступно на: https://www.linkedin.com/pulse/ograni%C4%8Denje-odgovornosti-drumskog-prevoznika-u-i-robe-dimitrijevic,

Ђурђев, Д., *Одговорност железничког превозиоца*, Београд, 1987.

Ђурђев, Д., *Однос комунитарног саобраћајног права и међународних конвенција*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2012.

Ђурђев, Д., *Правна природа одговорности превозиоца*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1–2/2008.

Јакаша, Б., *Копнено и зрачно саобраћајно право*, Загреб, 1969.

Јанковец, И., *Транспортно осигурање у спољној трговини*, Завод за научноистраживачки рад Правног факултета у Новом Саду, 1972.

Јовановић, Н., Саобраћајно право - општи део, Београд: Правни факултет, 2017.

Ковач, Р., Функција осигурања код одговорности превозника за штете на роби у друмском превозу у превозу у Републици Српској, *ПРАВО – теорија и пракса*, бр. 7-9/2016.

Радионов, Н., *Одговорност цестовног пријевозника за робу и послови осигурања*, Осигурање: Хрватски часопис за теорију и праксу осигурања, год. 50, бр. 12-1 (2009/2010).

Радионов, Н., *Основа и врста одговорности пријевозника за штету у цестовном пријевозу ствари*, Зборник радова Правног факултета Свеучилишта Загреб, 1998, бр. 48 (1-2).

Радионов, Н., *Ступање на снагу CMR - SDR Протокола 1978. за Хрватску:нови оквир одговорности цестовног пријевозника за робу*. Доступно на: https://www.hup.hr/EasyEdit/UserFiles/Ana%20Falak/2017/STUPANJE%20NA%20SNAGU%20CMR-SDR%20PROTOKOLA%201978%20ZA%20HRVATSKU.pptx;

Службени гласник РС - Међународни уговори, бр. 4, од 5. марта 2020.

Службени лист СРЈ, бр. 26/95 и Службени лист СЦГ, бр. 1/2003 - Уставна повеља

Schmitthoff, C. M., *Међународно трговачко право, његов развој, формулирање и функционисање*, у Поступан развој међународног трговачког права, Информатор, Загреб, 1972.

Царић, С., Вилус, Ј., Ђурђев, Д., Дивљак, Д., *Међународно пословно право*, Нови Сад, 2012.

Царић, С., Јанковец, И., Шулејић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Нови Сад, 1998.

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Geneva, 19 May 1956). Доступно на: https://plutonlogistics.com/drumski-transport/koji-je-znacaj-potpisivanja-cmr-sdr-protokola-iz-1978-za-srpske-prevoznike-u-drumskom-saobracaju/