

Маст. Милица Маринковић, асистенткиња
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу

УДК: 349.2:347.44(44)
DOI: 10.46793/XXIV-13.045M

УГОВОР О ПРЕВОЗУ У ФРАНЦУСКОМ ГРАЂАНСКОМ ЗАКониКУ ОД 1804. ГОДИНЕ*

Резиме

Аутор у раду даје анализу уговора о превозу у Наполеоновом грађанском законнику од 1804. године. Уговор о превозу био је једна од подврста уговора о најму, због чега је близак ономе што данас називамо уговором о пружању услуга. Норме Грађанског законика које регулишу овај уговор у највећем броју су се тицале одговорности превозника.

Користећи пре свега сам Грађански законик, али и друге изворе и литературу која је настајала од XIX до XXI века, аутор даје ширу слику уговора о превозу, као и одговорности уговорних страна и значаја овог уговора за убрзани развој трговине и привреде уопште у деветнаестовековној Француској.

Кључне речи: уговор о најму, уговор о превозу, француски Грађански законик, Наполеонов законик.

1. Увод

У француском Грађанском законнику од 1804. године (*Code civil*), познатијем по називу Наполеонов законик, *Code Napoléon*, уговор о превозу био је једна од подврста уговора о најму (*contrat de louage*). Следећи „изузетно извештачену“¹ поделу уговора о најму из римског права (*locatio conductio*) на најам ствари (*locatio conductio rei*), радне снаге (*locatio conductio operarum*) и оно што ми данас називамо уговором о делу (*locatio conductio*

* Рад је написан у оквиру Програма истраживања Правног факултета Универзитета у Крагујевцу за 2022. годину који се финансира из средстава Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

¹ MacDonnell, J., *Classification of Forms and Contracts of Labour*, Journal of the Society of Comparative Legislation, vol. 5, no. 2/1904, стр. 256.

operis),² француски законодавац је уговор о најму поделио на две главне врсте, најам ствари и најам рада. У оквиру најма рада, уговора којим се једна страна обавезује да „чини нешто за другу, по цени коју су међусобно договорили“³, Наполеонов законик предвиђа три подврсте. Прву подврсту чинио је најам „радника који се обавезују на рад у нечијој служби“, другу подврсту најам „превозника, било преко копно или преко воде, који наплаћују превоз људи или робе“, а трећу подврсту извођење радова који су „погођени или уговорени“, односно уговор о делу.⁴

О којој год подврсти да је реч, рад најамника подразумевао је је „одређену меру личности, рада и интелигенције“ ангажованих лица.⁵ Иако је Грађански законик давао стриктну тројну поделу, „уговор о најму у пракси је имао хиљаду облика које су им воље уговорних страна и локалне потребе давале“.⁶ У сваком случају, због слободе уговарања, која је прожимала целокупни законик, суд није могао исправљати уговорену цену најма рада у корист било које стране.⁷

2. Најам рада превозника

Уговор о најму превоза био је регулисан невеликим бројем законских чланова, који су се углавном тицали одговорности превозника.⁸ Одељак о превозу робе и путника почињао је чланом 1782, који је предвиђао обавезу превозника да чува ствари својих клијената као нужни оставопримац (*dépositaire nécessaire*). На превозника (*voiturier*) би се примењивале одредбе уговора о остави, које су се односиле на угоститеље, односно како их Наполеонов законик назива – крчмаре (*aubergistes*).⁹ Наредни члан Законика

² Brenier, G., *Jus Romanum. Commodatio vel contra*, thèse pour la licence, Paris, 1855, стр. 10. Француски термин *louage*, којим је означаван најам, води директно порекло од римског *locatio*, па је римско порекло француског правног система још очигледније. Deschamps, A., *Sur l'expression "Locare operas" et le travail comme object de contrat à Rome*, Paris, 1907, стр. 157

³ Code civil des français : édition originale et seule officielle, Paris, 1804, чл. 1710.

⁴ Code civil, чл. 1779. С обзиром на то да су се писци Законика у великој мери ослањали на радове чувеног предреволюционарног правника Поттијеа, не знајује да је Поттијеов утицај био приметан и у погледу класификације и различитих појединости уговора о најму рада. Margairaz, D., *Conflits du travail et justice de paix à Paris, 1791-an XI*, Revue d'histoire moderne & contemporaine, no. 61-4/4 bis, 2014, стр. 13.

⁵ Troplong, R., *De l'échange et du louage : commentaire des titres VII et VIII du livre III du Code civil*, tome 3, Paris, 1840, стр. 6.

⁶ Brenier, G., *нав. дело*, стр. 10

⁷ Mollot, F. E., *Le contrat de louage d'ouvrage et d'industrie*, Paris, 1846, стр. 45, 46.

⁸ Lesquins, J. L., *De l'accession et de l'ouvrage dans le Code civil*, Revue interdisciplinaire d'études juridiques, vol. 80, no. 1/2018, стр. 28

⁹ Code civil, чл. 1782, 1952.

регулисао је одговорност превозника за предате ствари. Поред одговорности за ствари и пртљаг предат у самом пловилу или копненом возилу, превозници су одговарали и за ствари које су им предате у складиштима и магацинима како би касније биле укрпане у наведена превозна средства.¹⁰ Одговорност је, по Ф. Мурлону (*F. Mourlon*), престајала тек када прималац преузме поверене ствари.¹¹ У погледу ситуација у којима је превозник био одговоран за предате ствари, Законик је био строг. Превозник је могао да се ослободи одговорности за пропаст, губитак или оштећење предатих ствари једино ако докаже да су „изгубљене или уништене услед случаја или више силе“.¹²

Када је у питању јавни превоз, превозници који га обављају, односно „сви они који су јавно огласили своје предузеће са ценовником, дневним распоредом вожње и сатницом“¹³ морали су да воде регистре о новцу, хартијама од вредности и пакетима који су им предати ради превоза.¹⁴ Ова регистрација је била обавеза превозника чак и када је путник није захтевао, па и мимо воље путника.¹⁵ Одељак о уговору о најму превоза завршавао се чланом 1876, који је предвиђао да ће превозници бити подвргнути „посебним правилима“ у односу са обичним грађанима.¹⁶ Без обзира на то што је превоз био неопходан за убрзани развој трговине, пошто „трговина није ништа друго до превоз робе из једног места у друго“,¹⁷ законодавац се определио да се задржи на овим штурим одредбама. Подробнија регулација овог уговора уследиће доношењем Трговачког законика (*Code de commerce*) 1807. године.

Ова врста уговора о најму подразумевала је постојање двеју уговорних страна. Генерички назив за страну која добија новац био је *превозник (voiturier)*, а тим термином Законик је означавао професионалне возаче превозних средстава, власнике компанија за превоз, али и лица која се „случајно задесе“ на месту возача возила којим се врши превоз.¹⁸ Према томе, свако ко обавља превоз људи и робе водом или копном спада у превознике, независно од тога да ли се превозом бави као занимањем, или се игром случаја обрео на месту лађара, кочијаша итд.¹⁹ Под удар ових правила доспели су и курири и поштари.²⁰ У улози стране која плаћа могао се наћи *путник (voyager)*, тј. лице

¹⁰ Code civil, чл. 1783.

¹¹ Mourlon, F., *Répétitions écrites sur le premier-troisième examen du Code Napoléon, contenant l'exposé des principes généraux, leurs motifs et la solution des questions théoriques*, Paris, 1869, стр. 319.

¹² Code civil, чл. 1784.

¹³ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 133.

¹⁴ Code civil, чл. 1785.

¹⁵ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 170.

¹⁶ Code civil, чл. 1786.

¹⁷ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 134.

¹⁸ Mourlon, F., *нав. дело*, стр. 318.

¹⁹ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 133.

²⁰ Исто, стр. 133.

које путује са својим пртљагом (*effets*) или без њега, као и *пошљалац* (*expéditeur*) који само шаље вредносне папире или робу.²¹ Особа којој је ствар шаље назива се прималац (*consignataire, destinataire*), али он није био ниједна страна у овом уговору.

Приликом закључивања уговора о најму превоза наручилац је, по природи ствари, изнајмљивао и превозничко превозно средство, а потенцијално и коње. Без обзира на то, најам превоза није био мешовити уговор у којем би постојали елементи најма ствари, због тога што је предмет уговора био људски рад уз помоћ поменутих превозних средстава, а не сама превозна средства.²²

Уговор о превозу, односно о најму превоза²³ могао се закључити и изричито и прећутно, односно конклюдентним радњама, када путник само уђе у возило и седне или када само буду унете ствари које треба превести.

3. Обавезе и одговорност уговорних страна

Уговор о превозу био је двострано обавезујући теретни уговор.²⁴ Поред главне обавезе, што је за превозника било обављање превоза, а за путника плаћање цене, постојале су и додатне обавезе, за чије испуњење су стране биле одговорне.

3.1. Обавезе и одговорност превозника

Превозници су били одговорни за кашњење, хаварију (пропаст) ствари и губитак ствари. Одговорност за ствари почиње оног тренутка када ствар буде предата превознику или његовом запосленом ангажованом за пријем робе,²⁵ а завршава се када ствари преузме прималац. Превозник је био дужан да ствар преда у стању идентичном какво је било када је преузео ствар.²⁶ За успостављање одговорности превозника није било неопходно да ствар буде утоварена; довољно је да у магацину или луци буде поверена превознику или његовом запосленом.²⁷ Дакле, услов за успостављање одговорности превозника

²² Mourlon, F., *нав. дело*, стр. 318.

²² Исто, стр. 142, 143, 144

²³ У раду ће упоредо бити коришћени изрази „уговор о превозу“ и „уговор о најму превоза“.

²⁴ Batremeix, C., *Droit civil français : du louage d'ouvrage et d'industrie*, Acte public pour la licence en droit, Strasbourg, 1840, стр. 12.

²⁵ Овим лицима се не сматрају запослени на другим радним местима или у личној служби превозника. Troplong, R., *нав. дело*, стр. 162. Превозник ангажован по основу уговора о закупу превоза могао је закључити са другим лицима уговор о пружању услуга. Mollot, F. E., *нав. дело*, стр. 21

²⁶ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 155, Boulard, E., *Du louage de services en droit romain et en droit français*, thèse pour le doctorat, Paris, 1888, стр. 141.

²⁷ Mourlon, F., *нав. дело*, стр. 318.

је да је чињеница предаје констатована.²⁸ Уколико је путник „пропустио да предочи превознику“ да је утоварио неке ствари, нема одговорности.²⁹

Одговорност за кашњење односила се искључиво на превознике у јавном саобраћају. С обзиром на то да су они јавно оглашавали своје превозно средство, сатницу и датуме полазака, били су дужни да се држе услова пословања које су сами објавили, под претњом накнаде штете за кашњење.³⁰ Превозник је могао да оправдава кашњење доказивањем више силе или тога да је кашњења дошло због понашања путника, односно пошиљаоца.³¹ Одговорности нису подлежала мала кашњења изазвана факторима који нису зависили од воље превозника. Накнада штете се у пракси могла добити само за значајна и намерно изазвана кашњења.³² Поред тога, превозник није могао да одбије да врши превоз у време које је унапред поставио или да захтева други износ накнаде за превоз, „чак ни ако утврди да неће покрити трошкове“.³³

Одговорност за предате ствари престаје ако ствар пропадне или буде изгубљена услед случаја, више силе или мане ствари.³⁴ Терет доказивања случаја или више силе био је на превознику, пошто је постојала оборива законска претпоставка његове кривице. Превозник је морао „доказати да је употребио сву могућу марљивост“ да спречи пропаст или губитак ствари.³⁵ Исто као крчмар, превозник је био нужни оставопримац. То је, по Ф. Мурлону, подразумевало да превозник одговара и за крађу учињену од стране својих запослених, али и странаца који улазе и излазе из луке, односно магацина.³⁶ Путник, односно пошиљалац, могао је да тражи накнаду штете за изгубљени или оштећени пртљаг судским путем, али је епилог судског поступка зависио од тога да ли је превозник био пружалац услуга јавног саобраћаја или не, као и да ли је доследно водио регистар поверених пошиљки. Уколико је у питању био „случајни“ превозник, односно лице које се игром случаја нашло у улози превозника, однос уговорних страна је чисто грађанско-правни. Последица тога је била немогућност доказивања сведоцима потраживања већих од 150 франака.³⁷ Ове одредбе су прописане у одељку Законика који регулише нужну

²⁸ Batremeix, С., *нав. дело*, стр. 14.

²⁹ Toullier, С. В. М., *Le droit civil français, suivant l'ordre du Code civil*, tome dix-neuvième, Paris, 1837, стр. 372.

³⁰ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 133, 149.

³¹ За детаљно објашњење правила услед кашњења због више силе, као и објашњење у којим случајевима се дугује накнада ако превоз касни или је прекинут, в. Troplong, R., *нав. дело*, стр. 149-153.

³² Batremeix, С., *нав. дело*, стр. 16.

³³ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 133.

³⁴ Moulon, F. *нав. дело*, стр. 319.

³⁵ Boulard, E., *нав. дело*, стр. 139.

³⁶ Moulon, F., *нав. дело*, стр. 319.

³⁷ „Случајни“ превозник није „трговац“, односно привредник, јер је „природа његове функције грађанска“. Његов превоз „нема привредни карактер, он је само подухват

оставу, па је у питању сходна примена на уговор о превозу.³⁸ У случају ангажовања професионалног превозника, било је могуће неограничено доказивање сведоцима, пошто је за професионалне превознике важио виши стандард одговорности.³⁹ С обзиром на то да су професионални превозници били дужни да воде регистре предатих пошиљки, висина накнаде штете за изгубљене или уништене ствари је најчешће зависила од пријављене вредности ствари. Путници нису били дужни да дају детаљан опис ствари које се налазе у затвореним пакетима, нити су били дужни да пријаве стварну вредност пакета.⁴⁰ Ипак, могли су бити на губитку уколико пријаве вредност мању од стварне. Уколико регистар постоји, била би им исплаћена пријављена вредност.⁴¹ С друге стране, уколико превозник није водио регистар, суд је могао дискреционо да оцени која је „праведна“ вредност ствари.⁴² Суд је могао да саслушава сведоке и испитује странке, као и да разматра све друге доказе о чињеницама и детаљима који би указивали на вредност ствари. Задатак суда био је тежак с обзиром на то да је требало да одреде вредност ствари коју нико од учесника у судском поступку, па понекад чак ни пошиљалац, није видео.⁴³ Уколико су изгубљени непријављени новац или драгоцености, превозник је одговарао само сразмерно вредности „обичних“ ствари јер је, по Ф. Мурлону, „само у овој вредности мислио да се обавезује“.⁴⁴ У пракси регистри предатих ствари нису брижљиво вођени, а путници и пошиљаци су често сами укрцавали пакете и пртљак без пријаве.⁴⁵

Уколико ствар стигне оштећена, превозник се, по Е. Булару (*E. Boulard*), „суочавао не више само са основном обавезом превоза, већ и са допунском

транспорта“. *Vatremeix, С., нав. дело*, стр. 13. Потраживања из оваквог уговора о превозу не попадају под надлежност трговинског, него грађанског суда. *Troplong, R., нав. дело*, стр. 148.

³⁸ *Code civil*, чл. 1950, *Mourlon, F., нав. дело*, стр. 319.

³⁹ Професионални превозници су неретко путницима делили летке са ознаком вредности до које се сматрају одговорним, што је најчешће било 150 франака. Путници овим лецима нису били везани. *Mourlon, F., нав. дело*, стр. 319. Поред тога, превозник није могао да уговара да неће бити одговоран за своје пропусте. *Troplong, R., нав. дело*, стр. 167.

⁴⁰ Штавише, превозник није ни смео да захтева да сазна шта се налази у запечаћеним пакетима. *Troplong, R., нав. дело*, стр. 155.

⁴¹ У случају да је превозник погрешно уписао вредност пакета, било је могуће доказивање против навода из регистра. *Vatremeix, С., нав. дело*, стр. 15.

⁴² *Mourlon, F., нав. дело*, стр. 319.

⁴³ *Troplong, R., нав. дело*, стр. 156.

⁴⁴ *Mourlon, F., нав. дело*, стр. 320. И предреволюционарно право је познавало обавезу превозника да води регистар поверених пакета у циљу обезбеђивања поузданог доказа. Ко не би пријавио стварну садржину и вредност запечаћених ствари, не би могао захтевати више од 150 ливара на има накнаде штете у случају крађе или губитка ствари. *Toullier, С. В. М., нав. дело*, стр. 360.

⁴⁵ *Исто*, стр. 368.

обавезом пружања превентивне заштите“.⁴⁶ Превозник је дужан да уреди своје превозно средство тако да спречи оштећење робе; примера ради, да спречи да киша покваси робу која је осетљива на квашење или да спречи да запаљива роба дође у додир са отвореним пламеном.⁴⁷ Био је дужан да робу утовари уз потребне мере предострожности. Превозник је могао да доказује да је до штете дошло због недостатака у паковању или мане саме ствари, нпр. да се вино током транспорта укиселило јер је томе иначе склоно, али је терет доказивања ове чињенице био на њему.⁴⁸

Када је у питању одговорност за саме путнике, превозник је одговоран само у мери у којој његова кривица буде доказана. Не постоји претпоставка одговорности.⁴⁹

3.2. Обавезе и одговорност путника

Главна обавеза путника, односно пошиљаоца била је, природно, плаћање цене за превоз, под претњом тужбе. Превозник је имао право ретенције над повереним стварима и пртљагом;⁵⁰ другим речима, могао је да одбије да их преда док му не буде исплаћена цена. Неретко се дешавало да путник пропусти да пријави да је утоварио неке ствари у превозно средство, желећи да избегне плаћање накнаде за превоз. У том случају није постојала одговорност превозника за утоварене ствари.⁵¹ Поред тога, путник је био одговоран за плаћање нужних додатних трошкова до којих би дошло током транспорта.⁵² Како би се предупредила штета на стварима, путник је морао да их запакује на безбедан и сигуран начин, у добру амбалажу.⁵³ Обавеза поштовања реда вожње постојала је и на страни путника, а не само превозника.

4. Уговор о превозу и француска привреда

Развој француске привреде у XIX веку стоји у нераскидивој вези са уговором о превозу. Напредак и унутрашње и спољне трговине био је незамислив без превоза робе, о чему сведочи и реченица Р. Троплонга (*R. Troplong*) да је „трговина само превоз робе с једног места на друго“.⁵⁴ Руен, Лил, Ремс, Бове и Амијен никада не би постали „текстилене меке“ да није било

⁴⁶ Boulard, E., *нав. дело*, стр. 139

⁴⁷ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 154, Batremeix, C., *нав. дело*, стр. 17.

⁴⁸ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 167.

⁴⁹ Boulard, E., *нав. дело*, стр. 287.

⁵⁰ Batremeix, C., *нав. дело*, стр. 19.

⁵¹ Toullier, C. V. M., *нав. дело*, стр. 372.

⁵² Batremeix, C., *нав. дело*, стр. 19.

⁵³ *Исто*.

⁵⁴ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 134.

развијеног транспортног система за допремање сировине.⁵⁵ За велики број сељана који се нису бавили пољопривредом, могућност да зараде средстава за живот пружањем услуга превоза била је неизмерно значајна.⁵⁶

Уговор о превозу у пракси је имао изузетно велики значај за развој поштанског сектора. Током највећег дела предреволуционарног периода пружање поштанских услуга било је монопол који су закупливали људи у краљевској милости.⁵⁷ Курири и поштари су постојали и у предреволуционарно време, али су били подвргнути режиму привилегија, па су само они превозници који су имали краљевску дозволу могли да се баве том делатношћу. Привилегије су укинуте 1790. године и свим заинтересованим лицима је омогућено да се баве овом делатношћу под условом да објаве тарифе и распоред.⁵⁸ Од III године (1794/95), тржиште се либерализује и отвара и за приватне поштанске и курирске компаније.⁵⁹ Ова делатност поново је подвргнута извесним ограничењима 30. флореала XIII године (20. мај 1805).⁶⁰ Ипак, велики привредни значај уговора о превозу робе условио је да Законом о финансијама од 25. марта 1817. године обављање поштанских и курирских услуга буде ослобођено претходне пријаве. Свако ко је желео да се бави овим послом то је и могао, уз обавезу прибављања лиценце чија је цена била фиксна за свако превозно средство које је превозник имао. Постојала је и обавеза подношења годишњих извештаја о пословању.⁶¹

На крају, поред привредне и комуникацијске, уговор о превозу имао је и туристичку сврху. Туризам и уговор о превозу ишли су руку под руку и заједно су се развијали захваљујући схватању да се „човек просветљује и усавршава путујући“.⁶²

5. Закључак

Уговор о најму превоза био је упадљиво штуро регулисан у Грађанском законнику од 1804. године. Невелики број законских чланова служио је пре свега да успостави одговорност превозника, као стране која за своје услуге

⁵⁵ Sewell, W. H. Jr., *Work & Revolution in France. The Language of Labor from the Old Regime to 1848*, Cambridge, 1980, стр. 18.

⁵⁶ Исто, стр. 148.

⁵⁷ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 136. Заметак поштанског система у Француској може се пронаћи у систему који је Луј XI основао крајем XV века како би олакшао испоруку својих порука. Систем је постао доступан јавности од 1505. године. Fau, E., *Le cheval dans le transport public au XIXe siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme Compiègne*, In Situ (en ligne), no. 25/2015, стр. 2.

⁵⁸ Troplong, R., *нав. дело*, стр. 136.

⁵⁹ Исто, стр. 137.

⁶⁰ Toullier, C. V. M., *нав. дело*, стр. 359, 361, 362.

⁶¹ Budget ou Loi sur les finances, du 25 mars 1817, Paris, 1817, чл. 115.

⁶² Troplong, R., *нав. дело*, стр. 135.

добија новац. Детаљнија регулација овог значајног уговора уследиће тек доношењем Трговачког законика три године касније.

Грађански законик је предвиђао две врсте превозника. Професионалне, којима је превоз био занимање, као и тзв. „случајне“, који су се случајно затекли на месту возача неког превозног средства. У зависности од тога којој од ових двеју категорија је превозник спадао, разликовале су се поједине обавезе према путницима и држави. Пошто случајни превозник није био професионалац, уговор о превозу склопљен са њим није имао никакве комерцијалне елементе и био је чист грађанско-правни посао. Обавезе случајног превоза биле су блаже. С друге стране, професионални превозници имали су знатно озбиљније обавезе и веома висок ниво одговорности – могли су их оправдати само случај или виша сила. У погледу обавезе чувања ствари, превозник је био чувар, и то плаћени чувар. Стога је одговарао не само за тешку, него и за лаку кривицу и морао је чувати ствари као добар домаћин. Ово правило судови су доследно примењивали. Због овако строго постављене обавезе чувања ствари, јавило се мишљење да је уговор о превозу заправо мешовити уговор сачињен од уговора о најму рада и нужне оставе.

Уговор о превозу био је нераскидиво повезан са привредним развојем Француске, па и читаве Европе и света. Убрзана индустријализација захтевала је ефикасан транспорт сировина и готових производа. Стварање ефикаснијег транспортног система у Француској омогућило је ефикасније спровођење административних одлука, бржу комуникацију са државним органима, размену идеја, али и раст туризма, што је утицало и на популаризацију путописа као књижевног жанра.

Почетком XIX века главни вид копног превоза биле су кочије са коњима. Одморишта (релеји) налазили су се на 15-20 километара размака и ту је превозник могао да замени коње како би несметано наставио пут. Забележено је да су коњи ангажовани у друмском саобраћају због природе свог ангажмана имали краћи животни век од коња у рудницима. У једном тренутку само Пошта Француске је имала 20.000 коња. Просечна брзина друмског саобраћаја почетком XIX века била је скромних 4 *km/h*. Ипак, и тако спор саобраћај имао је немерљив значај за француску привреду и друштво. Убрзан развој парних локомотива и бежичних видова комуникације, какав је био телеграф, знатно су изменили изглед превоза у пракси.

*Milica Marinković, LL.M., Assistant
Faculty of Law, University of Kragujevac*

CONTRACT OF CARRIAGE IN THE FRENCH CIVIL CODE FROM 1804

Summary

In the paper, the author provides an analysis of transport contracts in Napoleon's Civil Code from 1804. The contract of carriage was one of the subtypes of the contract of hire, which is why it is close to what we call today a contract for the provision of services. The norms of the Civil Code that regulate this contract mostly concerned the responsibility of the carrier.

Using primarily the Civil Code itself, but also other sources and literature that was created from the 19th to the 21st century, the author gives a broader picture of the transport contract, as well as the responsibilities of the contracting parties and the importance of this contract for the accelerated development of trade and economy in general in nineteenth-century France.

Key words: *rental contract, contract of carriage, French Civil Code, Napoleonic Code.*

Литература

- Budget ou Loi sur les finances, du 25 mars 1817, Paris, 1817.
Batremeix, C., *Droit civil français : du louage d'ouvrage et d'industrie*, Acte public pour la licence en droit, Strasbourg, 1840.
Boulard, E., *Du louage de services en droit romain et en droit français*, thèse pour le doctorat, Paris, 1888.
Brenier, G., *Jus Romanum. Commodatio vel contra*, thèse pour la licence, Paris, 1855.
Deschamps, A., *Sur l'expression "Locare operas" et le travail comme objet de contrat à Rome*, Paris, 1907.
Fau, E., *Le cheval dans le transport public au XIXe siècle, à travers les collections du musée national de la Voiture et du Tourisme Compiègne*, In Situ (en ligne), no. 25/2015.
Code civil des français : édition originale et seule officielle, Paris, 1804.
Lesquins, J. L., *De l'accession et de l'ouvrage dans le Code civil*, Revue interdisciplinaire d'études juridiques, vol. 80, no. 1/2018.

Зборник радова „XXI век – век услуга и Услужног права“, Крагујевац, 2022.

- MacDonnell, J., *Classification of Forms and Contracts of Labour*, Journal of the Society of Comparative Legislation, vol. 5, no. 2/1904.
- Margairaz, D., *Conflits du travail et justice de paix à Paris, 1791-an XI*, Revue d'histoire moderne & contemporaine, no. 61-4/4 bis, 2014.
- Mollot, F. E., *Le contrat de louage d'ouvrage et d'industrie*, Paris, 1846.
- Mourlon, F., *Répétitions écrites sur le premier-troisième examen du Code Napoléon, contenant l'exposé des principes généraux, leurs motifs et la solution des questions théoriques*, Paris, 1869.
- Sewell, W. H. Jr., *Work & Revolution in France. The Language of Labor from the Old Regime to 1848*, Cambridge, 1980.
- Troplong, R., *De l'échange et du louage : commentaire des titres VII et VIII du livre III du Code civil*, tome 3, Paris, 1840.
- Toullier, C. B. M., *Le droit civil français, suivant l'ordre du Code civil*, tome dix-neuvième, Paris, 1837.