

Др Зоран Миладиновић, редовни професор
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу
ORCID: 0000-0002-6531-6570

Прегледни научни рад
УДК: 656.2
DOI: 10.46793/XXMajsko2.003M

ПОСЕБНЕ ОБАВЕЗЕ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗНИКА ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПРЕВОЗА - ПУТНИЦИМА*

Резиме

У раду се разматрају посебне обавезе железничког превозника према корисницима услуга железничког превоза, односно путника, са посебним акцентом на решења у прописима ЕУ и прописима Србије. Националним и међународним прописима о превозу путника железницом уређени су правни односи о међусобним правима и обавезама уговорних страна-железничког превозника и путника. Међутим, пракса је показала да путници врло често трпе одређене непријатности па и штете у случају поремећаја у превозу, а такве ситуације до скоро нису биле уређене међународним и националним прописима о превозу путника у железничком саобраћају. Зато је ЕУ усвојила одговарајуће прописе (Уредбе) о посебним обавезама превозника у случају поремећаја у превозу у свим гранама саобраћаја. У железничком превозу ово питање уређено је Уредбом ЕУ бр. 1371/2007. године о правима и обавезама путника у железничком превозу. Овом уредбом прописане су обавезе и одговорност железничког превозника, односно путницима су призната одговарајућа права у случају када путници трпе одређене непријатности услед поремећаја у превозу. Такође, овом уредбом за железничког превозника, али и за субјекте који управљају железничком инфраструктуром прописане су посебне обавезе према лицима са инвалидитетом и лицима са отежаним кретањем као корисника услуга железничког превоза. Ради се о посебним обавезама железничког превозника, односно о посебним правима путника као корисника услуга превоза у односу на решења садржана у релевантним међународним и националним прописима који уређују правне односе из уговора о превозу путника у међународном и домаћем саобраћају. Аутор закључује да

* Рад је резултат научноистраживачког рада аутора у оквиру Програма истраживања Правног факултета Универзитета у Крагујевцу за 2024. годину, који се финансира из средстава Министарства науке, технолошког развоја и иновација Републике Србије.

прописи Србије о превозу путника железницом и даље нису усклађени са прописима ЕУ, али ни са прописима Србије-Законом о забрани дискриминације особа са инвалидитетом и Законом о заштити потрошача, тако да у том смислу постоје одређена отворена питања.

Кључне речи: *железнички превоз, железнички превозник, путници, уговор о превозу, права путника.*

1. Увод

Превоз путника, пртљага и робе железницом обавља се на основу уговора о превозу. Уговор о превозу железницом закључују железнички превозник као пружалац услуга превоза и корисник превоза, путник или пошиљалац робе, односно ствари. Упркос револуционарним променама у другим гранама саобраћаја које пружају одређене предности у односу на железнички превоз (нарочито превоз друмским превозним средствима који омогућује такорећи превоз „од врата до врата“), железнички превоз и поред одређене стагнације у последњих неколико деценија успео је да задржи значајну улогу. Улога коју ова врста превоза има, како у националним тако и у међународним оквирима, захтева између осталог да се на адекватан начин правно регулише његово коришћење. Одмах након појаве железничког превоза, почело се формирати железничко право, у оквиру сваке поједине државе. Природа железничког превоза, односно изградња железничких пруга које су спајале две или више држава, захтевао је правно уређење међународног железничког превоза. Стварање међународних правила у овој врсти превоза било је неопходно из разлога што је примена националних прописа на међународни превоз стварала велике тешкоће услед различитог решења појединих правних питања, нарочито у погледу одговорности железничког превозника.¹

Оснивањем Европске економске заједнице, односно њеном трансформацијом у Европску унију (даље: ЕУ) настала је потреба посебног правног регулисања превоза путника њиховог пртљага и ствари унутар простора који обухвата земље чланице ЕУ, али и усклађивање прописа оних држава које нису чланице ЕУ а које претендују да то постану са прописима ЕУ. У том смислу, у складу са пажњом која се у ЕУ посвећује заштити права потрошача у последњих неколико година надлежна тела ЕУ усвојила су неколико Уредби-Правила којима се побољшава положај путника као корисника услуга превоза у свим врстама превоза. Тим се правилима поједина питања из уговора о превозу путника и њиховог пртљага толико прецизно регулишу да се данас на нивоу ЕУ с правом говори о „путничком праву као

¹ Ђурђевић, Д., *Одговорност железничког превозника*, Београд, 1987, стр. 13.

засебној и специјализованој подврсти транспортног права.² Иако се правила тзв. европског путничког права у неким аспектима ослањају на традиционалне и познате међународне конвенције и протоколе из области међународног превоза у појединим гранама саобраћаја, она представљају и корак напред јер установљују и она права путника која до сада нису била предвиђена у одговарајућим међународним конвенцијама. То је имало за резултат да осим већ познатих права путника на накнаду штете због смрти или телесне повреде путника, односно права на накнаду штете због губитка или оштећења путничког пртљага, буде предвиђен и читав низ других права - право на унапред утврђен износ новчане накнаде због отказа путовања или дужег кашњења почетка путовања, као и право на смештај и исхрану у таквим ситуацијама, право на унапред утврђен износ накнаде у случају закашњења током превоза, право на потпуну накнаду уништених односно изгубљених помагала путника с инвалидитетом итд. У свим уредбама ЕУ којима се предвиђају посебне обавезе железничког превозника према корисницима услуга превоза - путницима, посебан простор, односно посебне обавезе се предвиђају према лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости као корисника услуга превоза. Посматрано са становишта обавеза превозника и других учесника укључених у путнички превоз, признавање нових права путника неминовно подразумева и нове финансијске обавезе за превознике, што значи и веће ризике пословања од оних већ постојећих. Те обавезе и ризике никако не треба занемарити. Међутим, ти нови и шири ризици пословања превозника могу бити обухваћени осигуравајућим покрићем тако да нема разлога због којих они не би били укључени у пакете транспортних осигурања које осигуравачи пружају превозницима у свим гранама саобраћаја.³

У овом раду анализирају се посебне обавезе железничког превозника, односно посебна права путника у железничком превозу према прописима ЕУ и праву Србије, односно усклађеност прописа који уређују превоз путника у железничком саобраћају у Србији са прописима ЕУ.

2. Правно регулисање превоза путника железницом

Природа железничког саобраћаја је таква да захтева уједначавање правила у највећој могућој мери по којима се исти обавља. То се односи и на питања уговорног саобраћајног права. Ова питања решавају се методом унификације прописа, чији је циљ стварање једнообразних правила и усклађивање националних прописа у оним сегментима који нису идентични, али имају

² Марин, Ј., *Осигурање у функцији заштите права путника и пословања путничких превозника*, Зборник радова: Дани хрватског осигурања, Загреб, 2014, стр. 43.

³ Миладиновић, З., *Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима*, Зборник радова: XXI век - век услуга и Услужног права, књ. 11, Крагујевац, 2020.

заједнички циљ. Унификација и хармонизација правила саобраћајног па и уговорног саобраћајног права нису продукт ЕУ. Ова правила позната су и пре стварања ЕЕЗ, односно ЕУ као регионалне организације. Материја која се односи на уговоре о превозу путника њиховог пртљага и ствари (робе), поред националних прописа, углавном је регулисана и међународним конвенцијама којима су правила о уговорима о превозу уједначена. То уједначење се углавном врши тако што се решења из одговарајућих међународних конвенција углавном интегришу у националне прописе. Међутим, стварањем ЕУ отпочет је и процес унификације и хармонизације прописа између држава чланица ЕУ, али и оних држава које нису чланице ЕУ, али претендују да то постану, као и оних које немају намеру да постану чланице ЕУ али обављају економску активност са ЕУ. У том смислу, данас постоје три нивоа прописа уговорног саобраћајног права у свим гранама саобраћаја-национални, међународни и прописи ЕУ. Заједничка особина им је да су у великој мери усклађени, али је чињеница да се данас усвајање националних прописа у свим гранама саобраћаја базира на решењима из ЕУ. Оно што је добро решење, јесте чињеница да се и прописи ЕУ углавном ослањају на решења из релевантних међународних конвенције, односно да се највећи део тих решења преузима као саставни део, тако да се приликом анализирања прописа ЕУ из области уговорног саобраћајног права неминовно мора полазити од решења садржаних у одговарајућој међународној конвенцији.

2.1. Правно регулисање превоза путника железницом на међународном нивоу

Међународни превоз путника, пртљага и ствари (робе) уређен је са више докумената, Конвенција, Протокола, Споразума. Ипак, у овом раду, а у складу са значајем питања које се обрађује задржаћемо се на оне најзначајније. То су:

Конвенција о међународним превозима железницама (*Convention concerning international transport by rail-COTIF*), донета у Берну 1980. године. Ова конвенција ступила је на снагу 1985. Србија примењује ову конвенцију јер ју је бивша СФРЈ ратификовала 1984. године.⁴ За међународни превоз путника и пртљага од значаја је њен Додатак А - Једнообразна правила о уговору о међународном превозу путника и пртљага (даље: *JP CIV*). *COTIF* конвенција је измењена Протоколом из Виљнуса 1999. године. Протокол је ступио на снагу 1. јула 2006. године. Србија је ратификовала овај Протокол Законом о потврђивању Протокола о измени *COTIF* конвенције 2007.⁵ Протокол из 1999. године, је значајан из два разлога. Први разлог је што се надлежности за регулисање питања железничког саобраћаја концентришу у Међународној организацији за међународне превозе железницама, што треба да доведе до

⁴ Сл. лист СФРЈ - Међународни уговори, бр. 8/1984.

⁵ Сл. гласник РС - Међународни уговори, бр. 102/2007.

боље организације железничког саобраћаја у Европи и стварању модерног и јединственог европског железничког саобраћаја. Други разлог је што се овим Протоколом у одредбе *COTIF* конвенције, односно њене додатке уграђују решења предвиђена у директивама ЕУ која се односе на либерализацију и развој конкуренције у железничком саобраћају,⁶ а што је предвиђено Директивом ЕУ бр. 99-440 ЕЕС-Директива о инфраструктурним услугама.⁷

Поред *COTIF* конвенције која се примењује на железничке превозе у европским земљама (дакле не само земљама чланицама ЕУ) од значаја су и два међународна споразума о железничким превозима путника, пртљага и робе који се примењују у источноевропским земљама и неким земљама Азије. Ради се о Споразуму о међународном железничком робном саобраћају из 1951 године (*Соглашеније о Међународном железничком Грузовном Сообраћенију - СМГС - Споразум*) и Споразуму о међународном путничком саобраћају (*Соглашеније о Међународном пасажирском Сообраћенију-СМПС*) из 1951. године.⁸ Оба ова споразума су донета у оквиру Организације за сарадњу железница ОСЗД и примењују се између држава чланица као и у саобраћају са државама које их примењују на основу уговора, односно тарифа.⁹ За Србију су од значаја ови споразуми јер се исти примењују у саобраћају између наше земље и држава бившег Совјетског савеза као и Кине и Монголије и то на основу уговора, односно тарифа.¹⁰

Дакле, због тога што у Европи постоје два правна режима у регулисању уговора о превозу путника, пртљага и робе, и то онај који се примењује на основу *COTIF* конвенције, и онај који се примењује на основу СМГС - Споразума и СМПС Споразума, јавила се потреба уједначавања правила између ова два система. Зато су у циљу унапређења међународног железничког превоза министри саобраћаја Руске федерације и држава чланица ЕУ као и представници *OTIF*-а и ОСЗД-а усвојили заједничку дугорочну стратегију развоја прописа у области железничког саобраћаја. У реализацији тог циља Међународни комитет за железнички транспорт и Организација за сарадњу железница израдили су јединствен образац уговора о превозу, односно товарни лист, који је објављен у Приручнику ЦМ- СМГС од 1. септембра 2006. године и од тада је у примени.¹¹

⁶ Радионов, Н., *Железнички промет - Еуропско прометно право*, Загреб, 2011, стр. 118.

⁷ Сл. лист ЕЕЗ (ЕЗ) L бр. 237.

⁸ Валентић, Ж., *Међународне железничке организације, настанак - утицај на организације железнице прилагођавање окружењу*, Железнице, бр. 5-6/2005, стр. 70.

⁹ Оба Споразума су доступна на сајту www.lavRussia.ru

¹⁰ Валентић, Ж., *нав. чланак*, стр. 70.

¹¹ Ђурђев, Д., *Правно регулисање железничког превоза путника у ЕУ*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1/2009, стр. 71.

2.2. Правно регулисање превоза путника железницом у ЕУ

С обзиром да државе чланице ЕУ конституишу наднационалну заједницу која има јединствено унутрашње тржиште, крајњи циљ у свим областима друштвеног живота јесте да се принцип територијалности елиминише што је више могуће, тј. да се успостави такав наднационални систем који неће представљати препреку слободном промету робе и услуга. Да би се остварио тај циљ потребно је да се у свим областима у којима је то могуће усвоје прописи који ће се примењивати на читавој територији ЕУ, тј. да се створи заједничко тзв. комунитарно право.¹² Тај циљ још увек није постигнут у свим областима у потпуности али је у неким веома успешно остварен. Саобраћајна делатност је једна од области у којој је ЕУ усвојила одговарајуће прописе који се непосредно примењују на читавој територији уније. Ти прописи су значајан извор права не само за државе чланице ЕУ већ и за оне које претендују да постану чланице ЕУ, али и за оне које немају намеру да постану чланице ЕУ али обављају саобраћајну делатност са државама чланицама ЕУ.

Дакле, значај извора права ЕУ уопште, па и извора железничког саобраћајног права може се посматрати са два аспекта, односно у односу на две, па и три групе држава: Када су у питању државе чланице ЕУ, овим актима или је створено заједничко, тзв. комунитарно право - *Community law* (у оним областима које су уређене Уредбама) или су прописи држава чланица уједначени, односно хармонизовани (у оним областима које су уређене Директивама), до те мере да нема разлика између националних прописа којима су уређена поједина питања у одређеној области. Када су у питању државе које нису чланице ЕУ, али претендују да то постану (што је случај са Србијом), поред политичких, као један од основних услова за чланство у ЕУ, поставља се и усклађивање националних прописа, па и оних из области превоза путника, робе и пртљага железницом са правом ЕУ. Када су у питању пак оне државе које немају намеру да постану чланице ЕУ (као што су на пример Руска федерација, Кина, Индија и многе друге државе), али претендује да обављају економске активности са државама чланицама ЕУ, оне без обавеза али из економских разлога усаглашавају своје прописе са прописима ЕУ.

Када је реч о прописима ЕУ који уређују превоз железницом, односно прописа значајних за убрзани развој железничког саобраћаја и његову интеграцију у један европски систем, од значаја су три, односно четири пакета прописа које је донео Европски парламент.¹³

¹² Европојмновник, Издавач Институт за међународну политику и привреду, Београд, 2005, стр. 109.

¹³ Шокинов, С., *Либерализација пружања услуга железничког превоза у Европској унији*, Зборник радова: XXI век - век услуга и Услужног права, књ. 14, Крагујевац, 2023, стр. 7-10.

Први пакет мера су директиве из 2001 године, познат као железнички инфраструктурни пакет. „Други пакет мера садржан је у директивама ЕУ из 2004. године, чији је циљ побољшање безбедности, кооперативности и отварање железничког тржишта за превоз робе. Трећи пакет чине директиве које имају за циљ мере за оживљавање железничког саобраћаја у Европи либерализацијом међународног путничког саобраћаја, као и доношењем две Уредбе које се односе на критеријуме за одређивање квалитета услуга и накнади штете због неиспуњења уговорних обавеза у погледу квалитета у робном саобраћају и о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.“¹⁴ Четврти пакет састоји се из два дела: техничког и тржишног. Технички део чине прописи који се односе на Агенцију ЕУ за железницу, код се тржишни део односи на прописе којим се уређује тржиште превоза путника.¹⁵

Усвајањем наведених аката (Директива и Уредби-Правила), ЕУ је прва и за сада једина регија у свету која има свеобухватно законодавство о посебним правима путника у односу на све гране превоза: ваздушни, железнички, пловидбени (поморски и превоз унутрашњим воденим путевима) и друмски.¹⁶ Имајући у виду битно различите економске, финансијске и посебно пословне карактеристике сваке врсте превоза, посебне обавезе превозника, односно посебна права путника нису у свим аспектима једнака у свим врстама превоза, али су она у сваком случају у највећој могућој мери слична.

Са аспекта посебних обавеза железничког превозника према путницима у ЕУ релевантна је Уредба ЕЗ бр. 1371/2007 Европског парламента и Већа од 23. Октобра 2007. о правима и обавезама путника у железничком саобраћају (даље: Уредбе ЕУ бр. 1371/2007).¹⁷

Овом уредбом утврђена су правила у погледу следећих питања: информације које морају пружити железнички превозници; закључивање уговора о превозу; издавање карата и пружање потребних информација и резервација у железничком превозу; одговорност железничких превозника и њихове обавезе у погледу осигурања путника и њиховог пртљага; обавезе

¹⁴ Ђурђевић, Д., *Правно регулисање железничког ...*, стр. 71.

¹⁵ Шокић, С., *нав. чланак*, стр. 10.

¹⁶ У авио-превозу ово питање је уређено Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 261/2004 од 11.02. 2004. године, којом се утврђују заједничка правила у погледу накнаде штете и помоћи путницима у случају ускраћивања укрцавања или отказивања летова или великог кашњења летова и о укидању Уредбе ЕЗ бр. 295/91, Сл. лист ЕУ бр. L 047 од 17.02.2004. У друмском превозу ово питање је уређено Уредбом (ЕУ) бр. 181/2011 Европског парламента и Већа од 16. фебруара 2011. о правима путника у друмском превозу и измени Уредбе (ЕЗ) бр. 2006/2004, Сл. лист ЕУ бр. L 55 од 28. 02.2011. У поморском и превозу унутрашњим пловним путевима ово питање је уређено Уредбом ЕУ бр. 1177/2010 о правима путника кад путују морем и унутрашњим пловним путевима, Сл. лист ЕУ бр. L 334, 17. 12. 2010.

¹⁷ Сл. лист ЕУ, L бр. 315, од 3. 12. 2007. Ова уредба је у примени од 3.12. 2009. године.

железничких превозника према путницима у случају кашњења; заштита и помоћ лицима са посебним потребама и лицима са ограниченим кретањем која путују железницом и стандарди квалитета услуга (Поглавље I, чл. 1 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007).

У преамбули наведене Уредбе истиче се да је циљ њеног доношења био да се уреде неколико питања у погледу заштите права путника код превоза железницом од којих се посебно апострофирају следећи:

Лакши трансфер путника од једног до другог железничког превозника тако што ће се, увек када је то могуће издавати директне возне карте.

Пружање информација и издавање возних карти путницима у железничком саобраћају требало би да се олакша усвајањем информационих система са заједничким подацима.

Услуге за превоз путника треба да буду доступне свим грађанима (путницима). То посебно подразумева да особе са инвалидитетом треба да имају приступ железничком превозу под истим условима као и сва остала лица. Посебно се мора водити рачуна да лица са инвалидитетом, а нарочито лица са отежаним кретањем код коришћења услуга железничког превоза не смеју бити дискриминисана. Како би на најбољи начин биле доступне информације о кашњењу возова, лицима која имају оштећење слуха или вида, треба омогућити коришћење звучних и визуелних система информисања. Лицима са хендикепом треба омогућити куповина возних карата без додатних трошкова.

Железнички превозници треба да имају обавезу да закључе уговор о осигурању путника од последица несрећног случаја или да предузму друге одговарајуће мере како би се надокнадили трошкови путницима које у железничком превозу задеси несрећни случај.

Железнички превозници у сарадњи са јавним властима треба да предузму мере, како би се обезбедила сигурност путника на железничким станицама као и у возовима.

Путницима се мора обезбедити право да могу сваком железничком превознику поднети жалбу која се односи на обавезе железнице предвиђене Уредбом и да имају право да добију одговор у разумном року.

Земље чланице ЕУ треба да предвиде санкције које ће се изрицати у случају не примењивања ове Уредбе.

Имајући у виду да се услуге железничког превоза у градском, приградском и регионалном путничком саобраћају разликују од услуга на дугим релацијама, земље чланице ЕУ имају могућност да привремено ослободе железничке превознике у градском, приградском и регионалном путничком саобраћају од примене одредаба ове Уредбе, са изузетком одредби које се односе на све железничке услуге у путничком саобраћају које се односе на лица са инвалидитетом¹⁸.

¹⁸ Ђурђевић, Д., *Правно регулисање железничког ...*, стр. 69.

Суштина наведене Уредбе је да се железничком превознику наметну додатне-посебне обавезе, односно да се путници у превозу железницом заштите више (појачано) него што је то предвиђено одредбама *COTIF* конвенције, односно одредбама *JP CIV*.

2.3. Правно регулисање превоза путника железницом у Србији

Превоз путника, пртљага и робе (ствари) у Србији начелно је регулисан одредбама Закона о облигационим односима (даље: ЗОО),¹⁹ али и посебним законима у железничком саобраћају, који имају карактер *lex specialis* у односу на одредбе ЗОО. ЗОО садржи начелне одредбе о обавезама и правима уговорних страна из уговора о превозу. Он не садржи одредбе о посебним обавезама превозника према путницима, што се може и разумети, будући да је у питању општи закон, а да су поједине врсте превоза (због своје специфичности) уређене посебним прописима (у време доношења ЗОО прописима Република чланица тадашње државе СФРЈ) и с друге стране што су ове посебне обавезе превозника у свим гранама саобраћаја, односно посебна права путника тековина новијих, углавном прописа ЕУ, које је требало интегрисати у националне прописе.

У Србији је превоз путника железницом уређен Законом о уговорима о превозу у железничком саобраћају из 2015 (даље: ЗОУОПУЖС), односно Законом о изменама и допунама ЗОУОПУЖС из 2021.²⁰ Са аспекта посебних обавеза железничког превозника и других субјеката који пружају услуге превоза у железничком превозу, измене ЗОУОПУЖС из 2021. године, су од посебног значаја јер су тек наведеним изменама одредбе ЗОУОПУЖС у погледу посебних обавеза железничког превозника, односно посебних права путника у случају поремећаја у превозу у великој мери усаглашене са решењима из Уредбе ЕУ бр. 1371/2007. Међутим, обавезе железничког превозника према путницима, односно потенцијалним путницима регулисане су и одредбама Закона о железници из 2018 (даље: ЗОЖЕЛ)²¹ и то одредбама чл. 91-102 (Глава V Права путника). Одредбама ЗОЖЕЛ за железничког превозника прописан је читав низ обавеза. Те обавезе се односе не само према лицима која су стекла статус путника (која су закључила уговор о превозу) већ према свим лицима која имају намеру да користе услуге железничког превозника, али и услуге субјеката који управљају саобраћајном инфраструктуром. Обавезе железничког превозника предвиђене одредбама

¹⁹ Сл. лист СФРЈ, бр. 29/78, са изменама у бр. 38/85, 46/85, 57/89; Сл. лист СРЈ, бр. 31/9, 22/99, 23/99, 35/99, 44/99 и Сл. гласник РС, бр. 18/2020.

²⁰ Сл. гласник РС, бр. 38/15 и бр. 49/2021.

²¹ Сл. гласник РС, бр. 41/2018.

ЗОЖЕЛ у великој мери рађене су по узору на решења из Уредбе ЕУ бр. 1371/2007 али нису у потпуности усаглашене са истом.

Ипак са аспекта посебних обавеза железничког превозника према путницима из уговора о превозу, односно са аспекта усклађености прописа Републике Србије са прописима ЕУ, од значаја су решења садржана у ЗОУОПУЖС и то из разлога што је то закон чији је то основни предмет регулисања.

Овај закон донет је после ратификације *COTIF* конвенције тако да су његове одредбе углавном биле усклађене са одредбама *JP CIV* које су релевантне за превоз путника и пртљага железницом. Међутим, као што је напред наведено 1999. године, усвојен је Протокол којим је измењена *COTIF* конвенција а који је ступио на снагу 1. јула 2006. године, а 2007. године, Европски парламент и Савет усвојили су Уредбу о правима и обавезама путника у железничком превозу која се примењује од 3. 12. 2009. године. Ови догађаји захтевали су да се превоз путника, пртљага и робе који су регулисане одредбама ЗОУОПУЖС ускладе са решењима садржаним у одредбама *COTIF* конвенције односно са одредбама *JP CIV*, али и са одредбама Уредбе ЕУ бр. 1371/2007. Из тих разлога је ЗОУОПУЖС из 1995. године, замењен усвајањем новим ЗОУОПУЖС 2015²², односно Законом о изменама и допунама ЗОУОПУЖС из 2021.²³ Измене ЗОУОПУЖС из 2021. године, су значајне по томе што је европски законодавац у добром делу одредбе Уредбе ЕУ бр. 1371/2007 креирао по узору на Додатак А - *JP CIV* уз *COTIF* конвенцију, односно по узору на одредбе Протокола из 1999 године. То је посебно истакнуто у Уредби ЕУ бр. 1371/2007 којом је предвиђено да Додатак А - *JP CIV* уз *COTIF* конвенцију, представља уједно и додатак Уредби ЕУ бр. 1371/2007. Други разлог за измене ЗОУОПУЖС из 2015. године, произилазио је из динамике Националног програма за усвајање правних тековина ЕУ, односно динамиком доношења прописа за период 2018-2021.²⁴

Са аспекта посебних обавеза железничког превозника према путницима као корисницима услуга железничког превоза, измене ЗОУОПУЖС из 2021. године, су од посебног значаја јер су тек наведеним изменама одредбе нашег ЗОУОПУЖС у погледу посебних обавеза железничког превозника према путницима у случају поремећаја у превозу прилично усаглашене са решењима из наведене Уредбе.

Такође, са аспекта посебних обавеза железничког превозника, односно посебних права путника из уговора о превозу железницом од значаја је и Закон

²² Сл. гласник РС, бр. 38/15.

²³ С. гласник РС, бр. 49/21.

²⁴ Службено образложење Владе Републике Србије Предлога за измену и допуну Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају од 30. јануара 2020. године.

о обавезном осигурању у саобраћају из 2014 (даље: ЗООУС)²⁵, односно његове одредбе које се односе на обавезно осигурање путника у јавном превозу. Одредбе овог закона су од значаја због тога што је једна од обавеза железничког превозника предвиђена Уредбом ЕУ бр. 1371/2007 (ст. 1 тач. 12 преамбуле) да путници у железничком превозу морају бити осигурани од последица несрећног случаја, што је предвиђено ЗООУС (чл. 14, ст. 1 тач. 6), што је само једно од обавезних осигурања у Србији.²⁶

3. Конкретне посебне обавезе железничког превозника према корисницима услуга превоза - путницима

Конвенцијом о међународним превозима железницом (*COTIF*), односно њеним додатком *JP CIV* и ЗОУОПУЖС прописане су опште обавезе железничког превозника, односно обавезе и права путника из уговора о превозу железницом. Те међусобне обавезе, односно права уговорних страна једноставно произилазе из природе уговора о превозу путника и пртљага железницом и исте датирају још од првих прописа о превозу путника железницом. У те опште обавезе спадају обавезе железничког превозника да превезе путника од отпремне-полазне до упутне станице према условима и класи разреда који су уговорени, да на захтев путника са њим превезе и његов пртљак, а путник се обавезује да пре почетка путовања прибави превозну исправу-возну карту и да за превоз плати накнаду - возарину према тарифи железничког превозника. У случају телесне повреде путника, железнички превозник је дужан да путнику накнади штету, а у случају смрти путника да његовим наследницима исплати накнаду нематеријалне штете.

Посебне обавезе железничког превозника о којима је реч у овом раду, установљене су новијим прописима и резултат су настојања да се путници као корисници услуга јавног превоза додатно заштите, пре свега јер су по природи ствари слабија уговорна страна. Поред тога, доскорашњи прописи о превозу путника железницом (као ни у другим гранама саобраћаја) нису садржали решења о обавезама превозника у случајевима када дође до поремећаја у превозу било кривицом железничког превозника било без његове кривице. Такође, ранији прописи (ни национални ни међународни) нису садржали одредбе о обавезама превозника и других субјеката који пружају услуге које су у функцији коришћења услуга превоза према лицима са инвалидитетом као корисницима услуга јавног превоза. Та празнина попуњена је прописивањем посебних обавеза за железничког превозника (али и за превознике у другим

²⁵ Сл. гласник РС, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013-одлука Уставног суда.

²⁶ Миладиновић, З., *Обавезно осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја*, Зборник радова: Садашњост и будућност услужног права, Крагујевац, 2022, стр. 277.

гранана саобраћаја), односно установљењем посебних права путника у случају поремећаја у превозу (кашњење са поласком превозног средства, отказивање поласка, прекид путовања, кашњење са стицањем у место опредељења и сл.), што се сматра појачаном заштитом путника од поремећаја у превозу²⁷ али и прописивањем посебних обавеза превозника у свим гранана саобраћаја према лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости. Као и у другим областима и у области саобраћајног права ЕУ је имала значајну улогу, у смислу да је одговарајућим уредбама прописала посебне обавезе превозника у таквим ситуацијама, односно посебна права путника. Када је пак реч о посебној обавези превозника према лицима са инвалидитетом и лицима смањене покретљивости као путника у свим гранана саобраћаја кључну улогу имала је Конвенција уједињених нација о правима лица са инвалидитетом (даље: Конвенција УН о правима ЛСИ)²⁸ усвојена 2009. На основу ове конвенције у одговарајуће Уредбе ЕУ о обавезама превозника у појединим гранана саобраћаја, унете су и одговарајуће посебне одредбе о обавезама превозника према лицима са инвалидитетом као корисника услуга превоза, тако да се у овом раду и ове обавезе третирају као посебне обавезе железничког превозника. Конвенција УН о правима ЛСИ утицала је да се у Србији донесе Закона о спречавању дискриминације особа са инвалидитетом (даље: Закон о спречавању дискриминације ОСИ).²⁹ На основу ратификоване Конвенције УН о правима ЛСИ, али и на основу обавеза из овог закона у Србији су у прописима о превозу путника у свим гранана саобраћаја (осим у друмском) извршене одговарајуће измене којима су прописане посебне обавезе превозника према овој категорији путника, тако да се у посебне обавезе железничког превозника које се разматрају у овом раду разматрају и његове посебне обавезе према лицима са инвалидитетом као корисника услуга у железничког превоза.

3.1. Обавезе у случају кашњења са превозом

Третирајући питање кашњења са превозом, као битно право путника као корисника услуге превоза, ово питање је веома исцрпно регулисано актима Европске уније и то у свим врстама превоза, при чему се под кашњењем са превозом у најширем смислу подразумева кашњење са поласком воза, отказ поласка превозног средства - воза, кашњење током превоза као и губитак везе са другим превозним средством.

Кашњење у поласку постоји када превозник не отпочне са поласком у време које је предвиђено редом вожње и које је назначено у превозној исправи-

²⁷ Јовановић, Н., *Појачана заштита путника од поремећаја у превозу у праву Европске уније*, Зборник радова: Усклађивање пословног права Србије са правом ЕУ, Београд, 2017, стр. 272-311.

²⁸ Сл. гласник РС - Међународни уговори, бр 42/2009.

²⁹ Сл. гласник РС, бр. 32/2006 и 13/2016.

возној карти, а на које је путник рачунао приликом планирања путовања. Отказивање превоза постоји када је железнички превозник отказао превоз који је према реду вожње био предвиђен и за који се путник определио приликом куповине карте. И у једном и у другом случају превозник не испуњава своју основну обавезу из уговора о превозу према путнику као кориснику услуге превоза.³⁰ Кашњење са превозом или отказивање поласка превозног средства најчешће настаје из одређених разлога који могу али и не морају бити последица неодговорног понашања превозника. У стручној литератури се ове појаве означавају као „поремећају у саобраћају“ и оне се знатно чешће јављају као разлог за одговорност превозника због неиспуњење уговорне обавезе него што је одговорност превозника за смрт или телесне повреде путника.³¹ Због на први поглед „мањих“ последица по путника ове радње превозника у пракси до скоро нису изазивале већу пажњу. Највећа последица по путника услед кашњења са превозом јесте губљење времена што се сматрало малом или неуочљивом штетом. Ипак у савременим условима живота сматра се да губитак времена па и оног услед поремећаја у превозу у суштини доводи до губитка материјалних вредности,³² или правничким речником речено у крајњем случају доводи до настанка материјалне штете. Увиђајући да је неиспуњење уговорних обавеза од стране превозника у свим гранма саобраћаја скоро свакодневна појава, ЕУ је одговарајућим прописима покушала да заштити права путника као корисника услуга превоза, прописујући одговарајуће обавезе па и санкције у ситуацијама када дође до кашњења са превозом, без обзира да ли је кашњење настао у самом поласку или током трајања превоза.

Полазну основу за прописивање одговарајуће обавезе за железничког превозника у овом случају представља релевантан међународни извор права који уређује превоз путника железницом тј. *JP CIV*, али је велики број питања рађен и по узору на Уредбу ЕУ бр. 261/204 од 11. 02. 2004. године, о утврђивању заједничких правила о накнади и помоћи путницима у ваздушном превозу у случају ускраћивања укрцаја, отказа или дужег кашњења лета,³³ разуме се уз одређене специфичности имајући у виду да је превоз у ваздушном саобраћају сложенији.³⁴

У случају кашњења са превозом, што подразумева кашњења, пропуштања везе и искључење воза, железнички превозник је одговоран путнику за штету која због тога настане. Обештећења обухватају разуман износ трошкова за смештај и обавештавање особа које очекују путника.

³⁰ Миладиновић, З., *Права путника као корисника услуга превоза у друмском саобраћају*, Зборник: XXI век-век услуга и Услужног права, књ. 13, Крагујевац, стр. 17-18.

³¹ Јовановић, Н., *нав. чланак*, стр. 289.

³² *Исто*, стр. 289.

³³ Сл. лист ЕУ, бр. L 46 од 17. 02. 2004

³⁴ Трајковић, М., *Међународно ваздухопловно право*, Београд, 1999, стр. 233.

Ове обавезе железничког превозника конкретизоване су одредбама чл. 15-19 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007, према којима: ако железнички превозник очекује закашњење у поласку од најмање 60 минута, мора понудити путнику избор између: а/накнаде пуне цене превоза или дела превоза који још није искоришћен, ако путовање не остварује сврху коју је путник планирао остварити. Поред тога, путник, када је то могуће, има право тражити и повратак у прву полазну станицу што је пре могуће; б/наставак пута или преусмеравања под сличним условима до коначног одредишта што је прије могуће (или касније, ако путник жели).

Ако путник одлучи да настави путовање и поред закашњења воза, има право на минималну накнаду у износу од 25% цене превозне карте за закашњење које је трајало од 60 до укључиво 119 минута, односно у износу од 50% цене превозне карте за закашњење које је трајало 120 минута или дуже. Накнада се мора исплатити најкасније у року од месец дана од подношења захтева, у ваучерима или другим услугама, а у готовини само ако путник то захтева. Путник нема право на накнаду ако је обавештен о закашњењу пре него што је купио карту за превоз (чл. 17 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007). Путник има право на ову фиксну накнаду и у случају ако је закашњење проузроковано вишом силом.

У случају закашњења са превозом железнички превозник је обавезан да путницима понуду оброке и освежење (ако закашњење траје бар 60 минута), организовани смјештај за једно или више ноћења, када је то потребно због насталог закашњења односно због отказивања путовања. Ове обавезе превозника предвиђене су у одговарајућим уредбама ЕУ у свим гранама саобраћаја а третирају се као обавезе превозника на збрињавање путника³⁵

У циљу усклађивања српског права о превозу путника железницом са правом ЕУ, Законом о изменама и допунама закона о уговорима о превозу железницом из 2021. године, питање обавезе железничког превозника, односно права путника у случају закашњења са превозом први пут су прецизније уређена.³⁶ Ово питање уређено је уношењем у ЗОУОПУЖС неколико нових одредби (чл. 14а, чл. 14б, чл. 14в, чл. 14г, чл. 14д 15 и 16).

У случају да је путник онемогућен да искористи купљену резервацију седишта, постеље или лежаја кривицом превозника, превозник је дужан да на захтев путника изврши повраћај цене резервације у пуном износу (чл. 14а ЗОУОПУЖС). „Када је оправдано очекивати да ће кашњење у доласку у упутну станицу у складу са уговором о превозу бити дуже од 60 минута, путник одмах може да изабере једну од следећих могућности: 1/ повраћај пуне

³⁵ Јовановић, Н., *нав. чланак*, стр. 289; Јанковић, С., *Правне последице поремећаја у путничком авио-саобраћају насталих услед COVID-19*, Право и привреда, бр. 4/2021, стр. 530.

³⁶ Бурђев, Д., *Права путника у железничком превозу*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1/2016, стр. 40.

цене карте, под условима под којима је карта плаћена, за део или делове путовања који нису реализовани и за део или делове путовања који јесу реализовани, уколико путовање због насталог кашњења више није у складу са сврхом првобитног плана путовања путника, заједно са, ако је потребно, повратном услугом до отпремне станице у што краћем року; 2/ наставак путовања или преумеравање, под сличним условима превоза, до упутне станице у што краћем року; 3/ наставак путовања или преумеравање, под сличним условима превоза, до упутне станице другог дана према путничковој жељи (чл. 146 ЗОУОПУЖС)³⁷.

Минимални износ накнаде који је у случају кашњења железнички превозник дужан да путнику исплати износи: 25% цене карте за кашњење у трајању од 60 до 119 минута; 50% цене карте за кашњење у трајању дужем од 120 минута.

Путници који поседују путну пропусницу или сезонску карту, у случају учесталих кашњења или отказивања током периода важности карте, могу захтевати адекватну накнаду у складу са правилима превозника о накнади. У тим правилима морају бити наведени критеријуми за утврђивање кашњења и израчунавање износа накнаде.

Накнада у случају кашњења са превозом израчунава се у односу на цену коју је путник стварно платио за услугу која је извршена са закашњењем. Када се уговор о превозу односи на повратно путовање, накнада за кашњење у одласку или доласку израчунава се у односу на половину цене плаћене за карту. На исти начин, цена за услугу која је извршена са закашњењем, према другом облику уговора о превозу који омогућава путовање на неколико узастопних праваца, израчунава се пропорционално пуном износу цене.

Ради израчунавања периода кашњења не узимају се у обзир кашњења за која железнички превозник може да докаже да су настала изван територије Републике Србије.

Железнички превозник је дужан да накнаду цене карте исплати у року од 30 дана од дана пријема захтева за накнаду. Накнада се исплаћује у новцу, а по избору путника, може се исплатити и у ваучерима односно другим услугама уколико су услови услуга флексибилни (нарочито у погледу периода важности и дестинације).

Железнички превозник не може смањити накнаду цене карте због својих трошкова, као што су таксе, трошкови телефонског разговора или цена маркица. Железнички превозник може одредити општи минимални износ испод којег се накнада не исплаћује а који не може бити већи од 4 евра (у динарској противвредности по средњем курсу Народне банке на дан одређивања овог износа).

³⁷ Ова одредба (чл. 146) сходно чл. 21 Закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају из 2021. године, примењује се од 23.05. 2023. тј. по истеку две године од дана ступања на снагу наведених измена ЗОУОПУЖС.

Путник нема право на накнаду ако је обавештен о кашњењу пре куповине карте или ако је кашњење због наставка путовања другом услугом или преусмеравањем краће од 60 минута (чл. 14в ЗОУОПУЖС).³⁸

У случају кашњења у доласку или одласку, железнички превозник или управљач саобраћајном инфраструктуром (субјект који управља железничком станицом) морају обавестити путнике о околностима кашњења и процењеном времену одласка и доласка чим им та информација постане доступна. Ова обавеза превозника постоји и у другим гранама саобраћаја а позната је као „посебно право путника на информисање-обавештавање.“³⁹ Ако је кашњење дуже од 60 минута, железнички превозник је обавезан да путницима бесплатно нуди и: „оброке и освежење у складу са временом чекања, ако су доступни у возу или у станици, или се разумно могу набавити; хотелски или други смештај, као и превоз од железничке станице до места смештаја, у случају да је боравак од једне или више ноћи неопходан, или ако је додатни боравак неопходан, ако за то постоје физичке могућности; уколико је воз блокиран на прузи, превоз од воза до железничке станице, до алтернативне отпремне станице или до крајњег одредног места услуге, ако је то физички могуће. (чл. 14г, ст. 2 и 2 ЗОУОПУЖС)“.⁴⁰

Уколико железничка услуга не може бити настављена, превозник мора у што краћем року организовати алтернативне транспортне услуге за путнике. Ако се међу путницима налазе лица са инвалидитетом или смањеном покретљивошћу, превозник који обавља превоз мора узети у обзир посебне потребе тих лица, као и њихових пратилаца.⁴¹

Железнички превозник, мора на захтев путника навести на карти да је железничка услуга претрпела кашњење, узроковала пропуштање преседања или да је отказана, у зависности од случаја. Путник има право да прекида путовање на успутним станицама за време важења превозне исправе под

³⁸ Ова одредба (чл. 14в) сходно чл. 21 Закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају из 2021. године, примењује се од 23.05. 2023. тј. по истеку две године од дана ступања на снагу наведених измена ЗОЖЕЛЕЗ.

³⁹ Вујисић, Д. *нав. чланак*, стр. 619.

⁴⁰ Према чл. 20 Закона о изменама и допунама Закона о уговорима о превозу у железничком саобраћају из 2021. године, ова правила (чл. 14г, ст. 2 и 3) примењују се од дана приступања Републике Србије Европској унији, односно од дана почетка пуне примене Транспортне заједнице у складу са чл. 40. Уговора о оснивању Транспортне заједнице и чл. 1. Протокола VI – Прелазни аранжмани између Европске уније, са једне стране, и Републике Србије, са друге стране (Сл. гласник РС – Међународни уговори, бр. 11/17), ако пуна примена Транспортне заједнице почне пре приступања Републике Србије Европској унији.

⁴¹ Миладиновић, З. *Права путника као корисника услуга превоза у друмском саобраћају*, Зборник радова: XXI век-век услуга и Услужног права, књ. 13, Крагујевац, 2022, стр. 14-15.

условима које је железнички превозник објавио у својим општим условима превоза (чл. 15 ЗОУОПУЖС).

Ако путник због закашњења воза изгуби везу за наставак путовања или је због недоласка воза или сметње у саобраћају спречен да продужи путовање (прекид путовања) железнички превозник је обавезан да: га превезе до упутне станице првим следећим возом или, ако први следећи воз не саобраћа према истој упутној станици, на начин који одреди превозник, без додатне наплате; га без додатне наплате, врати са пртљагом у отпремну станицу, првим следећим возом који саобраћа према отпремној станици, и да му врати превозне трошкове у пуном износу; 3/ ако путник одустане од даљег путовања да од превозника захтева повраћај плаћених превозних трошкова за неискоришћени део пута у пуном износу. Железнички превозник може општим условима превоза прописати и додатне могућности обештећења путника (чл. 16 ЗОУОПУЖС).

3.2. Обавеза пружања потребних информација

Када је у питању превоз путника у свим гранама саобраћаја, право на информисање испољава се на два начина: као опште право на информисање путника, односно корисника услуга превоза и као право на пружање потребних информација у случају наступања неке ситуације (поремећај у превозу), која доводи до настанка посебних потреба путника.⁴² У складу са општим правилима (обавезама) пружаоца услуга да корисницима услуга пруже потребне информације прописаних одредбама Закона о заштити потрошача (даље: ЗОЗП)⁴³, превозници и субјекти који пружају услуге непосредно повезане са превозом путника обавезни су да путницима пре почетка и током њиховог путовања пруже потребне информације. Те информације су различитог карактера али је суштина да се све односе на чињенице које су од значаја за остваривање права путника као корисника услуга превоза. У том смислу, уредбе ЕУ о посебним правима путника у свим гранама саобраћаја посебно прописују обавезе превозника и других субјеката који пружају услуге непосредно повезане са превозом на пружање потребних информација, нарочито оних које се односе на настали поремећај у превозу (отказивање поласка, кашњење са поласком и сл.) и да путницима пруже информације о њиховим правима у том случају.⁴⁴

Железнички превозник и други субјеката који пружају услуге везане за превоз путника обавезни су да све путнике, односно потенцијалне путнике информишу о њиховим правима, при чему се посебно наглашава да те

⁴² Вујисић, Д., *нав. чланак*, стр. 619.

⁴³ Сл. гласник РС, бр. 88/2021.

⁴⁴ Јовановић, Н., *нав. чланак*, стр. 313.

информације морају бити у форми за њихово разумевање (чл. 7 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007).

Конкретне информације које је железнички превозник обавезан да пружи свим путницима прописане су у Прилогу II уз ову уредбу и исте су раздвојене на оне које се путницима морају пружити пре почетка путовања и оне које се путницима морају пружити током путовања.

Пре почетка путовања железнички превозник је обавезан да путнике обавести о општим условима који се примењују на уговор о превозу; реду вожње и условима за најбрже путовање; реду вожње и најнижој цене возне карте; приступу, условима приступа и расположивости опреме у возу за лица са посебним потребама и лица са смањеном покретљивошћу; приступу и условима приступа за бицикле; расположивости седишта у одељцима за пушаче и непушаче, у првом и другом разреду и кушетима и вагонима за спавање; свим разлозима који би могли узроковати сметње или кашњење са превозом; расположивим услугама у возу; поступцима за повраћај изгубљеног пртљага; начину подношења приговора и притужби на квалитет пружених услуга превоза. Током путовања железнички превозник је обавезан да путнике информише о услугама у возу; следећој железничкој станици; главној вези са возом којим путник путује; питањима значајним за заштиту и сигурност путника.⁴⁵ Информације се дају у најприкладнијем облику а посебна пажња посвећује се потребама лица која имају оштећење слуха и /или вида (чл. 8, ст. 2 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007). Недостатак прописаних обавеза је у томе што се исте дају на захтев путника.

Скоро идентичну одредбу садрже ЗОЖЕЛЕЗ (чл. 100) и ЗОУОПУЖС (чл. 7, ст. 3).⁴⁶

Када су у питању лица са инвалидитетом као корисници услуга превоза, законодавци су имали у виду посебне потребе ових лица, па су у том смислу поред општих обавеза информисања-обавештавања путника у складу са прописима о заштити потрошача као корисника услуга, прописали и посебне обавезе за превознике које се односе на лица са инвалидитетом. Ове обавезе превасходно се односе на обавезе превозника да информације о условима превоза, реду вожње, приступачности простору и превозним средстава лица са инвалидитетом, право на помоћ коју имају у циљу уласка у превозно средство и током превоза и др. буду у форми прилагођеној лицима са инвалидитетом (за слепа и слабовида лица на пример у форми звучних обавештења или у форми Брајевог писма, за лица са оштећеним слухом у форми видео записа, слика и сл.). То је посебно наглашено у чл. 20 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007, у којем је прописано да железнички превозник, продавац карата или организатор путовања, на захтев лица са инвалидитетом и лица смањене покретљивости дају информације о доступности железничких услуга и о условима приступа

⁴⁵ Види Прилог II део I и II уз Уредбу ЕУ бр. 1371/2007.

⁴⁶ Види чл. 99-100 ЗОЖЕЛЕЗ и чл. 7 ЗОУОПУЖС.

железничким возилима у облику разумљивом за ова лица. Уколико железнички превозник, продавац карата или организатор путовања одбију да пружи овим лицима информације у форми разумљивој за њих, дужни су на захтев путника и у писаном облику обавестити их о разлозима за такво поступање у року од пет радних дана од одбијања резервације или одбијања издавања карте или захтевања пратње за такво лице (чл. 20 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007).

3.3. Обавеза осигурања путника од последица несрећног случаја

У погледу обавезе железничког превозника да путнике осигура од последица несрећног случаја у овој врсти превоза, треба рећи да Уредба ЕУ бр. 1371/2007. у чл. 12, ст. 1 Предвиђа обавезу за железничког превозника да буде „одговарајуће осигуран или да на други, једнако вредни начин буде покривен у погледу својих обавеза.“ Дакле, Уредбом није јасно дефинисано одговарајуће осигурање нити одређен најнижи износ осигуране суме. Слично решење садржи и Директива бр. 2012/34/ЕУ Европског парламента и Савета од 12. 11. 2012. године, о успостављању јединственог Европског железничког простора⁴⁷, која предвиђа да железнички превозник треба да има одговарајуће осигурање или одговарајућа јамства у складу с тржишним условима. Државе чланице ЕУ, углавном, имају националне прописе којима се одређује одговорност железничког превозника за смрт или телесну повреду путника.

Када је у питању српско право, односно када је у питању обавеза железничког превозника да путници који се превозе железницом буду покривени осигуравајућим покрићем, па и усклађености овог питања са Уредбом ЕУ бр. 1371/2007, закључак је да је ово питање у Србији веома добро уређено.⁴⁸ Такав закључак изводи се из чињенице да је најпре Законом о железници (чл. 81) предвиђено да железнички превозник може добити лиценцу за обављање железничког превоза, ако поред осталих услова испуњава и услов у погледу осигурања своје одговорности за обављање делатности железничког превозника. Поред тога ЗООУС (чл. 14, ст. 1 тач. б) превоз путника у железничком саобраћају предвиђен је као обавезан вид осигурања путника у јавном превозу од последица несрећног случаја.

Квалитет ЗООУС је у томе што је јасно дефинисао појам путника, штете које су покривене обавезним осигурањем, као и лимит осигуране суме за случај смрти или телесне повреде путника.

Суштина ЗООУС је у следећем:

- заштита из осигурања за путнике у железничком превозу постоји на основу самог ЗООУС. То значи да су путници покривени осигурањем чак и

⁴⁷ Сл. лист Европске уније, бр. L 343 од 14. 12. 2012.

⁴⁸ Миладиновић, З., *Обавезно осигурање путника у јавном превозу ...*, стр. 277.

када железнички превозник неким случајем није закључио уговор о осигурању. Уколико неким случајем уговор о осигурању није закључен, или, ако је осигуравач код кога је уговор о обавезном осигурању закључен пао под стечај, корисник осигурања (путник који је доживео несрећни случај-незгоду или ако је путник погинуо његови наследници) може захтевати накнаду осигуране суме из гарантног фонда (чл. 74, ст. 1 ЗООУС);⁴⁹

- путник кога задеси несрећни случај-незгода има право да од осигуравача код кога је закључен уговор о обавезном осигурању захтева да се непосредно њему исплати осигурани износ;

- железнички превозник закључује уговор о осигурању и плаћа премију осигурања, али он то чини на основу законске обавезе која му је наметнута ради заштите путника;

- осигурана сума коју путници добијају у случају незгоде, односно њихови наследници у случају смрти путника (изузев трошкова лечења и губитак зараде за случај пролазне неспособности за рад) фиксно је утврђена и не одређује се према висини претрпљене штете, а поготову не према висини одговорности превозника. Право путника на осигурану суму постоји и у случају када одговорности превозника нема, тј. када незгоду проузрокује неко треће лице;⁵⁰

- у питању је осигурању путника од несрећног случаја а не „осигурање превозника од одговорности“;⁵¹

Као гаранција да је закључен уговор о осигурању путника од последица несрећног случаја у саобраћају, ЗООУС је прописано да се „дозвола за стављање у саобраћај, односно други акт надлежног органа којим се утврђује способност за стављање у саобраћај превозног средства може издати по подношењу доказа том органу о закљученом уговору о осигурању ЗООУС (чл. 14, ст. 3)“.

Врло је битно да је ЗООУС веома јасно одређено која лица имају статус путника (па самим тим и која лица имају право на накнаду из осигурања) у смислу обавезног осигурања. Тако је чл. 15, ст. 1 ЗООУС прописано да се путницима у јавном превозу у смислу ЗООУС сматрају:

„1. лица која се налазе у превозном средству којим се обавља јавни превоз и која имају намеру да путују, без обзира да ли су купила возну карту или нису;

2. лица која се налазе у кругу станице, пристаништа, луке, аеродрома или у непосредној близини превозног средства, пре укрцавања, која имају намеру да путују;

⁴⁹ Јасика, Н., *Одговорност гарантног фонда у случају стечаја осигуравајуће организације*, Правни живот, бр. 10/2002, стр. 1048.

⁵⁰ Шулејић, П., Јанковец, И., Огризовић, Д., Рајичић, Б., *Коментар Закона о осигурању имовине и лица*, Београд, 1996, стр. 72.

⁵¹ Миладиновић, З., *Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима*, Зборник: XXI век-век услуга и Услужног права, књ. 11, Крагујевац, 2020, стр. 59-85.

3. лица која су обавила путовање и напустила превозно средство, а налазе се у непосредној близини превозног средства, у кругу станице, пристаништа, луке или аеродрома (чл. 15, ст. 1 ЗООУС)⁵².

Из наведене законске одредбе јасно се уочава да је према ЗООУС појам путника знатно шири него што то предвиђају сви извори права о превозу путника у железничком саобраћају, који предвиђају да превозник одговара за смрт или телесну повреду путника ако се исти догађај десио за време превоза или у току уласка или изласка из железничког превозног средства (вагона).

Путницима у смислу ЗООУС (чл. 15, ст. 2) сматрају се и лица која имају право на бесплатну возњу. Путницима у смислу ЗООУС (чл. 15, ст. 3) не сматрају се лица којима је место рада на/у превозном средству. То значи да у смислу ЗООУС кондуктер у возу, пошто је његово место рада на/у превозном средству, не сматра се путником и нема право на накнаду по основу обавезног осигурања путника.

У судској пракси заузет је став да се „путником у смислу закона о обавезном осигурању сматра и пратилац робе у железничком теретном саобраћају“.⁵²

Код обавезног осигурања путника у јавном саобраћају од последица несрећног случаја, не прави се никаква разлика између душевно болесних лица и душевно здравих, као што је то случај код добровољног осигурања лица од последица несрећног случаја. Исто тако, код овог осигурања без утицаја су на висину осигуране суме старост осигураног лица (без обзира да ли су у питању лица млађа од 14 или старија од 75 година)⁵³, као ни смањење опште радне способности за преко 50% које се код добровољног осигурања лица од последица несрећног случаја сматра „анормалним“ ризиком⁵⁴ па се и уговорене осигуране суме смањују за одређени проценат.

Као и у другим случајевима обавезног осигурања у саобраћају и код осигурања путника у јавном превозу од последица несрећног случаја законом је предвиђено (чл. 16, ст. 1 ЗООУС) да износ најниже осигуране суме на коју може бити уговорено осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја по једном путнику утврђује Влада, на предлог НБС.⁵⁵ Ипак, ЗООУС (чл. 16) је предвиђено да осигурана сума у овом случају не може бити нижа од: 8.000 евра за случај смрти путника; 16.000 евра за случај трајног губитка опште радне способности (инвалидитета) путника; 4.000 евра за случај

⁵² Врховни суд Словеније, Пж. 1181/69, од 30. 1. 1979, Збирка судских одлука, XV/3-298. Пресуда наведена према: Шулејић, П., *Право осигурања*, Београд, 2005, стр. 508.

⁵³ Видети чл. 5 Општих услова за осигурање лица од последица несрећног случаја Компаније Дунав осигурање а. д. о од 25.03.2020.

⁵⁴ Царић, С., Јанковец, И., Шулејић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Нови Сад, 1988, стр. 540.

⁵⁵ Уредбом Владе Републике Србије, Сл. гласник РС, бр. 108/2017, прописани су исти износи као и чл. 16, ст. 2 ЗООУС.

привремене спречености за рад и стварних и нужних трошкова лечења путника.

Везивање осигуране суме за евро учињено је ради очувања реалне вредности осигураног износа за случај пада вредности динара услед инфлације, а то значи као што је искуство показало, обезвређивање осигураних сума и тиме, практично довођење у питање саме сврхе заштите из осигурања.

За разлику од ранијег периода, ове суме представљају одређену заштиту путнику кога може задесити несрећни случај-незгода у јавном превозу. Ипак оне могу, као што је то било и раније, с обзиром на стално повећање општих трошкова живота, постати недовољне. Отуда се ове суме законом и прописују као минималне, што значи да се у пракси могу уговорити и већи износи. Међутим, у пракси се скоро увек уговарају оне осигуране суме предвиђене ЗООУС, односно Уредбом.

Овде треба напоменути да је по правној природи осигурање путника у јавном превозу, осигурање од последица несрећног случаја. То значи да путник кога задеси несрећни случај у било којој врсти јавног превоза (друмски, железнички, ваздушни), за који је одговоран јавни превозник с којим је закључен уговор о превозу има право на осигурану суму по основу обавезног осигурања путника у јавном саобраћају и на накнаду од превозника-право на кумулацију накнаде.⁵⁶ То је изричито прописано одговарајућим одредбама закона за поједине врсте превоза, при чему је одговорност превозника ограничена прописима који важе за сваку врсту превоза.⁵⁷

Имајући у виду да се у наведеним случајевима ради о два одвојена права путника (једно је право по основу обавезног осигурања од последица несрећног случаја, друго по основу одговорности железничког превозника), одувек је важило правило да у накнаду износа који дугује превозник не може се урачунати износ који је осигуравач исплатио путнику, односно његовим наследницима по основу обавезног осигурања.⁵⁸ То је на неки начин наглашено и у Општим условима за осигурање лица од последица несрећног случаја наших осигуравајућих друштава у којима се каже: „Осигуравач нема ни по ком основу право на накнаду од трећег лица одговорног за наступање несрећног случаја, већ то право припада осигуранику, односно кориснику осигурања, независно од његовог права на осигурану суму“.⁵⁹ Очигледно је да је ово решење повољно за путника.

⁵⁶ Радионов Радовановић, Н., *Заштита права путника у цестовном пријезову и улога осигурања*, Зборник радова Правног факултета у Загребу, бр. 1-2/2008, стр. 408.

⁵⁷ Ђурковић, М., *Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету*, Загреб, 1989, стр. 133.

⁵⁸ Шулејић, П., *нав. дело*, стр. 383-402.

⁵⁹ Чл. 20 Општих услова за осигурање лица од последица несрећног случаја Компаније Дунав осигурање а. д. о.

3.4. Обавезе према лицима са инвалидитетом

Лица са инвалидитетом и лица са отежаним кретањем имају све оне потребе које имају и лица која немају ту особину-инвалидитет. Ова лица имају право на образовање, учешће у политичком и културном животу, право на приступ правди, право на кретање, што подразумева и коришћење услуга превоза и сл. Да би ова лица остваривала своја права мора им се омогућити и гарантовати приступачност свим оним институцијама, јавним местима и јавним површинама где се та права остварују, односно где се услуге пружају. У том смислу једна од одредби (чл. 9) Конвенције УН о правима ЛСИ изричито прописује обавезу држава чланица да у циљу омогућавања самосталног живота и пуног учешћа лица са инвалидитетом у свим сферама живота „предузму одговарајуће мере да особама са инвалидитетом обезбеде приступ, равноправно са другима, физичком окружењу, превозу, информацијама и комуникацијама, укључујући информационе и комуникационе технологије и системе, као и другим погодностима и услугама које су отворене, односно које стоје на располагању јавности, како у урбаним тако и у руралним срединама. Када се ради о остваривању права на превоз лица са инвалидитетом, ако се изузме санитарски превоз који је уобичајен за превоз пацијената, углавном непокретних лица ради лечења или контроле у здравственим установама, сва остала лица са инвалидитетом која имају потребу за задовољење својих свакодневних потреба упућена су на коришћење услуга јавног превоза у свим врстама превоза. Имајући у виду да ова лица не могу на исти начин да користе услуге јавног превоза као лица која не спадају у категорију инвалидних лица, прилично давно је почело да се размишља о усвајању одговарајућих прописа о установљењу права за ова лица када користе услуге јавног превоза. Ово настојање углавном је било на нивоу декларативних прокламација без обавезујућих одредби у прописима којима би се овим лицима гарантовало остваривање прокламованих права. На неки начин ово питање је решено усвајањем Конвенције УН о правима ЛСИ која представља камен темељац за установљење права лица са инвалидитетом у свим сферама друштвеног живота укључујући и право ових лица као путника у јавном превозу.

У складу обавезама које су прописане Конвенцијом УН о правима ЛСИ, ЕУ је својом Изјавом од 27. 10. 2010. године, приступила овој конвенцији.⁶⁰ Ставом 4 ове Изјаве предвиђено је да се с обзиром на надлежности Европске заједнице (ЕУ) Конвенција УН о правима лица са инвалидитетом примењују на државном подручју на којем се примењује Уговор о оснивању Европске заједнице, што значи на читавој територији држава чланица ЕУ. У складу са одредбама Конвенције УН о правима лица са инвалидитетом, обавезе превозника према лицима са инвалидитетом прописане су посредно или

⁶⁰ Сл. лист ЕУ, бр. L 23/37 од 27.10. 2010.

непосредно у свим врстама превоза у оквиру ЕУ.⁶¹ Права ових лица, односно обавезе превозника према овој категорији путника најквалитетније су уређена у авио-превозу у смислу да су обавезе авио-превозника прописане посебном Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1107/2006 од 5. јула. 2006. године о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу у авио-превозу (даље: Уредба ЕУ бр. 1107/2006).⁶²

У погледу конкретних-посебних обавеза железничког превозника у оквиру ЕУ, ово питање је уређено Уредбом ЕУ бр. 1371/2007 (Поглавље V чл. 19-25, Особе с посебним потребама и са смањеном покретљивошћу), а у прописима Србије обавезе железничког превозника према овој категорији лица делимично су уређене ЗОЖЕЛ (чл. 99-100) а делимично ЗОУОПУЖС (чл. 8, и 14г).

Суштинске посебне обавезе железничког превозника према овој категорији путника односе се на његову обавезу да ова лица прими на превоз, да им пружи потребну помоћ при уласку у воз и током вожње, да им обезбеди информације у складу са њиховим специфичним особинама и да им накнади штету у случају губитка или оштећења опреме која им служи за кретање у пуном износу.

Из лепезе обавеза железничког превозника према лицима са инвалидитетом може се закључити да је обавеза пријема на превоз лица са инвалидитетом као путника његова основна обавеза према овој категорији путника. Све остале обавезе железничког превозника (али и других субјеката који пружају услуге непосредно повезане са железничким превозом) сматрају се као пратеће услуге које су у суштини претпоставка да би лица са инвалидитетом остварила право на превоз (да би дошла до превозног средства, да би ушла у превозно средство, боравила у њему, изашла из њега, кретала се од излаза из превозног средства до напуштања простора којим управљају субјекти који пружају услуге непосредно повезане са превозом и сл.). Обавезу превозника (изричиту или прећутну) да приме на превоз лице са инвалидитетом, односно да не могу одбити да приме на превоз путника на основу чињенице да је у питању лице са инвалидитетом или са смањеном покретљивошћу, поред начелних одредби о забрани дискриминације садржаних у Конвенцији УН о правима ЛСИ, садрже сви прописи ЕУ који уређују обавезе превозника према путницима, односно који прописују заштиту лица са инвалидитетом као и прописи Републике Србије који уређују ову материју, осим прописа о превозу путника у друмском саобраћају.⁶³ Та обавеза је прописана углавном у форми императивне норме према којој превозник,

⁶¹ Дамњановић, К., *Нова права путника у области аутобуског превоза у Европској унији*, Правни записи, бр. 1/2011, стр. 433.

⁶² Сл. лист ЕУ бр., L 204/1 од 5. 7. 2006.

⁶³ Исти нису усклађени ни са Конвенцијом УН о правима лица са инвалидитетом, ни са Законом о забрани дискриминације особа са инвалидитетом нити са релевантним прописима ЕУ из области превоза путника у друмском саобраћају.

његов заступник или организатор путовања не смеју, због инвалидитета или смањене покретљивости, одбити да приме на превоз лице са инвалидитетом или лице смањене покретљивости (чл. 19, ст. 2 Уредбе ЕУ бр. 1371/2009).⁶⁴ Прописи такође предвиђају и изузетке када превозник, његов заступник или организатор путовања може да одбије да прими на превоз лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу односно да изда резервацију за превоз овим лицима. То су ситуације када је то потребно да би се испунили важећи безбедносни захтеви успостављени међународним правом, прописима ЕУ или националним правом или безбедносни захтеви које је успоставила власт која је предметном превознику издала лиценцу о оспособљености за обављање јавног превоза; или ако је величина превозног средства или његових врата таква да физички онемогућава укрцавање или превоз лица са инвалидитетом. И у таквим ситуацијама (када су разлози за одбијање пријема на превоз ових лица оправдани), превозници имају одређену обавезу према лицима са инвалидитетом у смислу да им пруже одговарајућу помоћ како би ова лица отпочела, односно наставила започето путовање.

Према Закону о заштити ОСИ Србије (чл. 27, ст. 2) ускраћивање лицу са инвалидитетом права на превоз или, ускраћивање пружања физичке помоћи да оствари право на превоз, ако без такве помоћи путник са инвалидитетом не може да користи превозникову услугу представља посебан облик дискриминације лица са инвалидитетом.

Уредба ЕУ бр. 1371/2007 (не и прописи Србије о превозу путника железницом) прилично квалитетно (али не као у авио-превозу) уређују обавезе железничког превозника и субјеката који управљају железничком инфраструктуром да лицима са инвалидитетом пруже одговарајућу помоћ приликом путовања возом. Лица са инвалидитетом имају право на неопходну бесплатну помоћ ради доласка и одласка са железничке станице, на улазак или излазак из воза. Ове обавезе железнички превозник може се ослободити уколико је другим прописима овим лицима обезбеђено остваривање ових права.⁶⁵ Уколико на железничким станицама нема особља железничког превозника, овим лицима се морају обезбедити лако доступне информације о најближим железничким станицама на којима постоји особље железничког превозника које им може пружити помоћ (чл. 22 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007). Такође, лица са инвалидитетом имају право на бесплатну помоћ у возу. Ова помоћ подразумева приступ свим услугама које су доступне и лицима-путницима који немају статус лица са инвалидитетом, а посебно се наглашава помоћ овим лицима приликом уласка у воз и силаска са воза (чл. 23, Уредбе ЕУ бр. 1371/2007).

⁶⁴ Чл. 3 Уредбе ЕУ бр. 1107/2006; чл. 9 Уредбе ЕУ бр. 181/2011; чл. 7, ст. 1 Уредбе ЕУ бр. 1177/2010, чл. 38, ст. 1 ЗОВАЗ; чл. 415, ст. 2 ЗОТБ, чл. 99, ст. 3 ЗОЖЕЛ.

⁶⁵ Ђурђев, Д., *Права путника у ...*, стр. 39-55.

Право на помоћ на железничким станицама, у возу и приликом куповине карата код организатора путовања, лица са инвалидитетом могу остварити под условима да се железнички превозник, субјект који управља железничком инфраструктуром, продавац карата и организатор путовања код којег је карта купљена обавести о потребама ових лица за таквом помоћи најмање 48 сати пре него што им је помоћ потребна. Ако карта омогућава више путовања, једно обавештење је довољно. Помоћ се пружа под условом да лица са инвалидитетом буду присутна на одређеном месту у време које одреди железнички превозник или субјект који управља железничком инфраструктуром. То време не може бити мање од 60 минута пре објављеног времена поласка воза или од времена када сви путници треба да буду на железничкој станици. Ако није одређено време када ова лица требају да буду присутна на железничкој станици или стајалишту она морају бити присутна најмање 30 минута пре објављеног времена поласка воза (чл. 24 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007).

Иако је од усвајање наведене уредбе ЕУ, ЗОУОПУЖС мењан и допуњаван више пута, иако је 2018. године, у Србији усвојен нови ЗОЖЕЛ, који узгред помиње лица са инвалидитетом, бар када је реч о обавези железничког превозника да им пружи потребну помоћ нису уређена на квалитетан начин. Наиме, у ЗОЖЕЛ се о лицима са инвалидитетом говори у три одредбе и то у чл. 93, ст. 1 тач. 7, чл. 99, ст. 2 и чл. 100. Тако се у чл. 93, ст. 1 каже да „ железнички превозници утврђују стандарде квалитета услуга превоза путника и спроводе систем управљања квалитетом са циљем одржања квалитета услуга“. На основу ове законске одредбе, Србија-воз, а.д. Београд, као железнички превозник путника у Србије је 2021. године донела Пословник стандарда квалитета услуга превоза путника којим се између осталог помињу стандарди квалитета услуга код превоза лица са инвалидитетом (Поглавље 3. 8. Превоз особа са посебним потребама).⁶⁶ Према чл. 99 ЗОЖЕЛ, железнички превозници и управљачи станица, уз активно учешће репрезентативних организација особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу утврђују или уводе не дискриминаторска правила приступа у сврху превоза особа са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу. Железнички превозник, продавац карата или организатор путовања не могу одбити прихватање резервације или издавање карте, лицу са инвалидитетом или лицу са смањеном покретљивошћу, или захтевати да ова лица буду у пратњи других лица, све док то није неопходно. Железнички превозник, продавац карата или организатор путовања по захтеву лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу пружају информације о приступачности железничких услуга и

⁶⁶ У овом Пословником у суштини се понављају решења из ЗОЖЕЛ у погледу обавеза железничког превозника према лицима са инвалидитетом. Недостатак је што се све обавезе према лицима са инвалидитетом углавном остварују на појединачан захтев лица са инвалидитетом а не као општа обавеза железничког превозника.

о условима приступа возним средствима и информишу лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу о расположивом простору у возу (чл. 100 ЗОЖЕЛ).

Из наведених законских одредби закључује се да у погледу обавезе железничког превозника и субјеката који управљају железничком инфраструктуром нема речи о конкретним радњама помоћи које се лицима са инвалидитетом морају пружити. Овакво решење у ЗОЖЕЛ не може се разумети будући да је то закон који уређује услове за обављање делатности железничког превоза. Проблем је у томе што ни ЗОУОПУЖС чији је то по природи ствари предмет регулисања, лицима са инвалидитетом не посвећује одговарајућу пажњу, бар не када је реч о помоћи овим лицима приступу превозним средствима и самом превозу.

У ЗОУОПУЖС се о обавезама железничког превозника према лицима са инвалидитетом говори начелно, у смислу да се прописује да превозник, продавац карата или наручилац превоза не може захтевати да лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу буду у пратњи другог лица приликом уласка, односно изласка из воза, све док то није заиста неопходно. Према захтеву, превозник, продавац карата или наручилац превоза пружа лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу информације о приступачности железничким услугама, о условима приступа возним средствима и о расположивим просторима у возу. Ако превозник, продавац карата, односно наручилац превоза изврши одступање од наведених правила он мора у писменој форми информисати лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу о разлозима за такво поступање у року од пет радних дана од дана подношења захтева (чл. 8 ст. 1-5 ЗОУОПУЖС).

Железнички превозник и други субјеката који пружају услуге везане за превоз путника обавезни су да све путнике, односно потенцијалне путнике информишу о њиховим правима, при чему се посебно наглашава да те информације морају бити у форми за њихово разумевање (чл. 7 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007). Конкретне информације које је железнички превозник обавезан да пружи свим путницима прописане су у Прилогу II део I уз ову уредбу и исте су раздвојене на оне које се морају пружити пре почетка путовања и оне које се морају пружити током путовања.⁶⁷ Информације се дају у најприкладнијем облику, а посебна пажња посвећује се потребама лица која имају оштећење слуха и /или вида (чл. 8, ст. 2 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007). Недостатак прописаних обавеза је у томе што се исте дају на захтев путника.

Скоро идентичну одредбу садрже ЗОЖЕЛЕЗ (чл. 100) и ЗОУОПУЖС (чл. 7, ст. 3).⁶⁸ Из анализираних одредби закључује се да прописи о превозу путника у железничком саобраћају у погледу обавезе пружања потребних информација

⁶⁷ Види Прилог II део I уз Уредбу ЕУ бр. 1371/2007.

⁶⁸ Види чл. 99-100 ЗОЖЕЛЕЗ и чл. 7 ЗОУОПУЖС.

лицима са инвалидитетом нису задовољавајуће, из разлога што је железнички превозник обавезан да их пружи само на захтев ове категорије лица.

Нека лица са инвалидитетом и лица са отежаним кретањем користе одговарајућу опрему - помагала за кретање (инвалидска колица, штаке, псе водиче, беле штапове и др.). Без ове опреме, односно помагала, ова лица или уопште не би могла да се крећу или би то могла да чине веома тешко, што се директно одражава на могућност коришћења било које услуге а нарочито услуге превоза. Овим лицима нарочито је отежан приступ простору саобраћајне инфраструктуре (аеродромима, аутобуским и железничким станицама, лукама и сл). То је разлог да је неким прописима предвиђена обавеза превозника и других субјеката који пружају услуге које су у функцији превоза да у случају губитка или оштећења ове опреме предузму одговарајуће мере да се иста хитно набави, док прописи у свим гранама саобраћаја предвиђају обавезу субјеката у чијој зони одговорности је опрема оштећена или нестала да изврше накнаду у пуном износу.

У случају губитка или оштећења опреме коју лица са инвалидитетом користе за кретање, а за коју је одговоран железнички превозник, лица са инвалидитетом имају право на потпуно обештећење, тј. нема никаквог финансијског ограничења одговорности железничког превозника (чл. 25 Уредбе ЕУ бр. 1371/2007). ЗОЖЕЛ и ЗОУОПУЖС не садржи ниједну одредбу у погледу обавезе железничког превозника у овом случају, што није добро решење.

4. Закључак

Посебне обавезе железничког превозника према путницима предвиђене анализираним прописима у великој мери побољшавају положај путника као корисника услуга превоза у овој грани саобраћаја. Ради се о једној новој лепези обавеза железничког превозника, у односу на досадашње националне и међународне прописе који уређују превоз путника железницом. Квалитет прописаних обавеза је у чињеници да су исте проистекле из праксе која је показала да путници врло често трпе одређене непријатности па и штете у случају поремећаја у превозу (закашњење са поласком прекид путовања, кашњење током путовања и сл), а такве ситуације нису биле уређене доскорашњим прописима. Анализираним прописима предвиђене су обавезе и одговорност железничког превозника, односно путницима су призната одговарајућа права у случају када путници трпе одређене непријатности услед поремећаја у превозу. Такође, анализираним прописима за железничког превозника, али и за субјекте који управљају железничком инфраструктуром прописане су посебне обавезе према лицима са инвалидитетом и лицима са отежаним кретањем као корисника услуга железничког превоза. У складу са опредељењем Србије да своје законодавство усклади са правом ЕУ, у Србији су усвојени одговарајући прописи и извршене измене већ постојећих прописа о

превозу путника железницом којима су обавезе железничког превозника из уговора о превозу железницом у доброј мери усклађена са прописима ЕУ али не у потпуности. Закључак је да прописи Србије о превозу путника железницом и даље нису усклађени са прописима ЕУ, али ни са прописима Србије о забрани дискриминације особа са инвалидитетом и Законом о заштити потрошача.

*Zoran Miladinović, Ph.D., Full-time Professor
Faculty of Law, University of Kragujevac*

SPECIAL OBLIGATIONS OF THE RAIL CARRIER TO USERS OF THE RAIL TRANSPORT SERVICE - PASSENGERS

Summary

The paper discusses the special obligations of the railway carrier towards the users of railway transport services, i.e. passengers, with a special emphasis on solutions in EU and Serbian regulations. National and international regulations on the transportation of passengers by rail regulate the legal relations regarding the mutual rights and obligations of the contracting parties - the railway carrier and passengers. However, practice has shown that passengers very often suffer certain inconveniences and even damage in the event of disruptions in transport, and such situations were not regulated by international and national regulations on the transport of passengers in railway traffic until recently. That is why the EU has adopted appropriate regulations (Regulations) on the special obligations of carriers in the event of disruptions in transportation in all branches of traffic. In rail transport, this issue is regulated by EU Regulation no. 1371/2007. on the rights and obligations of passengers in rail transport. This regulation prescribes the obligations and responsibilities of the railway carrier, i.e. passengers are recognized with appropriate rights in the event that passengers suffer certain inconveniences due to disruptions in transport. Also, this regulation prescribes special obligations for the railway carrier, but also for the entities that manage the railway infrastructure, towards persons with disabilities and persons with reduced mobility as users of railway transport services. It is about the special obligations of the railway carrier, that is, about the special rights of passengers as users of transport services in relation to the solutions contained in the relevant international and national regulations that regulate legal relations from contracts for the transport of passengers in international and domestic traffic. The author concludes that the regulations of Serbia on the

transportation of passengers by rail are still not harmonized with the EU regulations, but also with the regulations of Serbia - the Law on Prohibition of Discrimination against Persons with Disabilities and the Law on Consumer Protection, so there are certain open questions in this sense.

Key words: *railway transport, railway carrier, passengers, transport contract, passenger rights.*

Литература

- Валентић, Ж., *Међународне железничке организације, настанак-утицај на организације железнице прилагођавање окружењу*, Железнице, бр. 5-6/2005.
- Вујисић, Д., *Посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају*, Право и привреда, бр. 4-6/2018.
- Вуковић, А., *Обрачунске јединице у међународном и унутрашњем пријевозном праву*, Наше море, бр. 1-2/2013.
- Дамњановић, К., *Нова права путника у комунитарном железничком праву*, Правни записи, бр. 2/2011
- Дамњановић К., *Нова права путника у области аутобуског превоза у Европској унији*, Правни записи, бр. 1/2011.
- Драшкић, М., *Уговори о превозу путника и пртљаг*, Нови Сад, 1976.
- Ђурђевић, Д., *Права путника у железничком превозу*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1/2016.
- Ђурђевић, Д., *Правно регулисање железничког превоза путника у ЕУ*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1/2009.
- Ђурђевић, Д., *Правна природа одговорности превозника*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1-2/2008.
- Ђурђевић, Д., *Одговорност железничког превозника*, Београд, 1987.
- Европојмновник, Издавач Институт за међународну политику и привреду, Београд, 2005.
- Јасика, Н., *Одговорност гарантног фонда у случају стечаја осигуравајуће организације*, Правни живот, бр. 10/2002.
- Јовановић, Н., *Појачана заштита путника од поремећаја у превозу у праву Европске уније*, Зборник радова: Усклађивање пословног права Србије са правом ЕУ, Београд, 2017.
- Јанковић, С., *Правне последице поремећаја у путничком саобраћају насталих услед COVID-19*, Право и привреда, бр. 4/2021.
- Капор В., Царић, С., *Уговори робног промета*, Београд, 1987.
- Марин, Ј., *Осигурање у функцији заштите права путника и пословања путничких превозника*, Зборник радова: Дани хрватског осигурања, Загреб, 2014.
- Миладиновић, З., *Обавезе превозника према лицима са инвалидитетом као корисника услуга јавног превоза према прописима ЕУ и прописима Србије*, Зборник радова:

Зборник радова "Изазови и отворена питања Услужног права", Том 2.
Крагујевац, 2024.

- Правна регулатива услуга у националним законодавствима и праву Европске уније* Крагујевац, 2023.
- Миладиновић, З., *Права путника као корисника услуга превоза у друмском саобраћају*, Зборник радова: XXI век - век услуга и Услужног права, књ. 13, Крагујевац, 2022.
- Миладиновић, З., *Обавезно осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја*, Зборник радова: Садашњост и будућност услужног права, Крагујевац, 2022.
- Миладиновић, З. *Осигурање лица од последица несрећног случаја (незгоде)*, Зборник радова: *Услуге и владавина права*, Крагујевац, 2021.
- Миладиновић, З., *Обавезно осигурање власника моторних возила од одговорности за штету причињену трећим лицима*, Зборник: XXI век - век услуга и Услужног права, књ. 11, Крагујевац, 2020.
- Радионовић, Н., *Железнички промет - Европско прометно право*, Загреб, 2011.
- Радионовић, Н., *Заштита права путника у цестовном пријезу и улога осигурања*, Зборник радова Правног факултета у Загребу, 1-2/2008.
- Трајковић, М., *Међународно ваздухопловно право*, Београд 1999.
- Ђурковић, М., *Уговори о обавезном осигурању у цестовном промету*, Кроација осигурање, Загреб, 1989.
- Царић, С., Јанковец, И., Шулејић, П., Трајковић, М., *Саобраћајно право*, Нови Сад, 1988.
- Шулејић, П., *Право осигурања*, Београд, 2005.
- Шулејић, П., Јанковец, И., Огризовић, Д., Рајичић, Б., *Коментар Закона о осигурању имовине и лица*, Београд, 1996.

Међународни прописи

- Конвенција Уједињених нација о правима лица са инвалидитетом, Сл. гласник РС. бр. 42/2009.
- Конвенција о међународним превозима железницама (*Convention concerning international transport by rail COTIF*), Службени лист СФРЈ - Међународни уговори, бр. 8/1984.
- Протокол о измени Конвенције о међународним превозима железницом из Виљнуса од 1999. године, Сл. гласник РС - Међународни уговори, бр. 102/2007.

Прописи ЕУ

- Директива бр. 2012/34/ЕУ Европског парламента и Савета од 12. 11. 2012. године, о успостављању јединственог Европског железничког простора, Сл. лист ЕУ, бр. L 343 од 14. 12. 2012.
- Директива бр. 99-440 ЕЕС-Директива о инфраструктурним услугама, Сл. лист ЕЕЗ (ЕЗ) бр. L 237.
- Директива 2001/14/EZ Европског парламента и Савета од 26. Фебруара 2001. године о расподели железничких инфраструктурних капацитета у установљавања тарифа за коришћење железничке инфраструктуре, Сл. лист ЕУ, бр. L 75, 15. 3. 2001.
- Уредба о правима и обавезама путника у железничком саобраћају бр. 1371/2007, Сл. лист ЕУ, бр. L 315, од 3. 12. 2007.
- Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1107/2006 од 5. јула. 2006. године о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу у авио-превозу, Сл. лист ЕУ, бр. L 204/1 од 5. 7. 2006.

**Зоран Миладиновић, Посебне обавезе железничког превозника према
корисницима услуга железничког превоза - путницима (стр. 3-34)**

Уредба (ЕУ) бр. 181/2011 Европског парламента и Већа од 16. фебруара 2011. о правима путника у друмском превозу и измени Уредбе (ЕЗ) бр. 2006/2004, Сл. лист ЕУ. бр. L 55 од 28. 02.2011.

Уредба ЕУ бр. 1177/2010 о правима путника кад путују морем и унутрашњим пловним путевима, Сл. лист ЕУ, бр. L 334, 17. 12. 2010

Домаћи прописи

Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 38/15. и Сл. гласник РС, бр. 49/21.

Закон о железници, Сл. гласник РС, бр. 41/18

Закон о заштити потрошача, Сл. гласник РС, бр. 88/2021.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013-одлука Уставног суда.

Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, Сл. лист СРЈ, бр. 26/95 и Сл. лист СЦГ, бр. 1/03.

Закон о облигационим односима, Сл. лист СФРЈ, бр. 29/78, са изменама у бр. 38/85, 46/85, 57/89; Сл. лист СРЈ, бр. 31/9, 22/99, 23/99, 35/99, 44/99 и Сл. гласник РС, бр. 18/2020.

Закон о превозу путника у друмском саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 68/2015, 41/208, 83/2018, 31/2019 и 9/2020.

Пословник стандарда квалитета услуга превоза путника, „Србија-воз“ а.д. Београд, 2021.

Уредба Владе Републике Србије о најнижим осигураним сумама на које може бити закључено обавезно осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја, Сл. гласник РС, бр. 108/2017.

Општи услова за осигурање лица од последица несрећног случаја Компаније Дунав осигурање а. д. о од 25. 03. 2020.