

Др Душанка Ј. Бурђев, редовни професор
Универзитет у Новом Саду
Правни факултет у Новом Саду
D.Djurdjev@pf.uns.ac.rs

ПРАВНО РЕГУЛИСАЊЕ МЕЂУНАРОДНОГ ДРУМСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА¹

Сажетак: Права путника у међународном друмском саобраћају у Европи су, као и у осталим саобраћајним гранама, регулисана међународном конвенцијом и комунитарним прописима у ЕУ. Од међународних извора најзначајнија је CVR конвенција односно Конвенција о уговорима о међународном транспорту путника и пртљага друмом из 1973. ЕУ је успела да после ваздушног, железничког, поморског и саобраћаја унутрашњим пловним путевима, усвоји правила о правима путника и у аутобуском саобраћају Уредбом 181/2011.

Кључне речи: одговорност друмског превозиоца, основи за ослобођење од одговорности, појам „више силе”, појам „ионашање путника”, накнада штете, Уредба 181-2011, однос Уредбе 181- 2011 и конвенције CVR.

УВОД

Права путника у међународном друмском саобраћају у Европи су, као и у осталим саобраћајним гранама, регулисана међународном конвенцијом и комунитарним прописима у ЕУ. Од међународних извора најзначајнија је CVR конвенција односно Конвенција о уговорима о међународном транспорту путника и пртљага друмом из 1973. ЕУ је успела да после ваздушног, железничког, поморског и саобраћаја унутрашњим пловним путевима, усвоји правила о правима путника и у аутобуском саобраћају Уредбом 181/2011.

Циљ рада је да се анализира степен остварених права путника у друмском саобраћају и то према конвенцији CVR као и у праву ЕУ. Посебна пажња

¹ Рад је део пројекта, „Правна традиција и нови правни изазови” чији је носилац Правни факултет у Новом Саду.

ће бити посвећена тумачењу спорних појмова у конвенцији CVR као што су појмови „несрећан случај”, поједини основи за ослобођење од одговорности као „виша сила”, „понашање путника, „радње трећег лица”.

У разматрању правног регулисања друмског превоз путника у ЕУ, важан је однос комунитарних прописа и конвенције CVR, јер ЕУ има могућност да закључује међународне уговоре, који се без ратификације држава чланица директно примењују у правном систему ЕУ и постају његов саставни део. Могућност да се одредбе комунитарних прописа разликују од решења у међународним конвенцијама, јер се уредбама дају шира права путницима него што је то предвиђено међународним конвенцијама, поставља у пракси питање шта има приоритет у примени.

КОНВЕНЦИЈА CVR

Права путника у међународном друмском саобраћају у Европи су, као и у осталим саобраћајним гранама, регулисана међународном конвенцијом и комунитарним прописима у ЕУ. Од међународних извора најзначајнија је CVR конвенција односно Конвенција о уговорима о међународном транспорту путника и пртљага друмом из 1973.²

Према члану 25. Конвенције пет ратификација је било потребно за њено ступање на снагу априла 1994. Разлог за релативно касно ступање на снагу су ниски износи ограничења одговорности превозиоца у односу на те износе у другим транспортним гранама³.

Протокол на CVR је донет 1978., али још није ступио на снагу. Протоколом је предвиђено увођење Специјалног права вучења као обрачунске јединице код утврђивања висине накнаде штете, која је предвиђена у свим другим транспортним гранама. Пошто протокол није ступио на снагу, друмски превоз је једини превоз где се још увек примењује *Germinal frank* као обрачунска јединица.⁴

Конвенција CVR се примењује на све уговоре о превозу путника друмским возилом када је у уговору предвиђено да се превоз обавља на територији најмање две државе и да су полазишта и одредишта налазе на територији

² CVR-Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road-.SI list SFRJ – Međunarodni ugovori”, br. 8/77

³ Данас су странке CVR конвенције Босна и Херцеговина, Хрватска, Ческа, Литванија, Црна Гора, Србија, Словачка, Украјина и Молдавија.

⁴ Protocol to the Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR)

<https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-26-a.en.pdf>)

једне од држава говорница, без обзира на то где се налази седиште или чије држављанство имају уговорне стране.

Конвенција се примењује такође и у случајевима када је превозник држава или неки други субјект јавног права.

Ако се друмски превоз прекида и користи се неки други начин транспорта, ова конвенција се ипак примењује на оне делове који се остварују друмским превозом, чак и ако нису међународног карактера у смислу члана 1, али под условом да нису помоћни у односу на тај други начин транспорта.⁵ Ако се и само возило превози на једном делу пута неким другим начином транспорта, ова конвенција се примењује у погледу штете настале због удеса везаног за превоз у том возилу до кога је дошло за време боравка путника у возилу, или приликом његовог укрцавања или искрцавања, било пак, у вези с чињеницом да се пртљаг налази на возилу или у возилу, или је био утоваран или истоваран.⁶

Посебно значајна питања су везана за одговорност друмског превозилаца за штете које претрпи путник у току друмског превоза. Одредбе Конвенције су императивне природе.⁷ У погледу одређивања врста штета за које друмски превозилац одговара у CVR је као и у JP CIV релативно јасно дефинисано шта се сматра штетама које претрпи путник, а за које је друмски превозилац одговоран, за разлику од ваздушног превоза путника, где се такође одговара за смрт путника и телесну повреду, али овај појам није дефинисан, па је судска пракса различита у ставовима да ли се подразумевају само физичке или и душевне повреде путника.

Превозник сноси одговорност за губитак или штету насталу због смрти, телесне повреде или другог оштећења физичког или психичког здравља путника као последица удеса у вези с превозом до кога је дошло за време док се путник налазио у возилу или укрцавао или искрцавао, или до кога је дошло у вези с укрцавањем или искрцавањем пртљага.⁸

У Конвенцији CVR је јасно речено да се као штете за које одговара друмски превозилац сматрају смрт и телесна повреда, при чему је спорни појам телесне повреде путника у ваздушном превозу где није дефинисано шта се сматра телесном повредом путника, у CVR конвенцији прецизиран тако да су телесне повреде путника физичке и душевне повреде које су последица несрећног случаја (удеса) и морају бити узрочно повезане са превозом.⁹

⁵ Члан 2. CVR

⁶ Члан 3. CVR .

⁷ Члан 23 CVR .

⁸ Члан 11 CVR

⁹ Став као и у CVR је предвиђен у JP CIV у члану 26. којим се регулише одговорност железнице за штете које претрпе путници.

Да би друмски превозилац био одговоран по правилима CVR конвенције потребно је да се испуне следећи услови и то кумулативно:

- Да је дошло до штете због смрти, телесне или душевне повреде путника (дакле под телесном повредом се подразумевају и физичка и душевна повреда). У теорији се сматра да се под душевном повредом не подразумева евентуално душевна бол него психичка поремећеност, а такав став је заузет и у ваздушном и железничком праву.
- Да се несрећан случај догодио за време боравка путника у возилу или његовог уласка или изласка из возила, чиме је одређено трајање одговорности. Кад се сматра да постоји улазак односно излазак из возила, може се закључити из праксе и аналогije са железничким и ваздушним превозом, где се сматра да мора постојати физички контакт између путника и возила, нпр. рука на кваки одн. када је тај контакт престао.
- Да је штета проузрокована несрећним случајем у вези са друмским погоном. Трећи услов који мора да постоји уз претходна два гласи да је штета проузрокована несрећним случајем у вези са друмским погоном, што значи да мора да постоји узрочна веза између штете и несрећног случаја у вези са друмским погоном.

Појам удес тј. несрећан случај (accident) није дефинисан и поводом њега могу у пракси да се поставе нека питања.¹⁰ Мора да се ради о догађају који делује споља у односу на оштећеног како би се избегли случајеви који имају узрок једино у путнику као мождани удар или повреде које путник сам себи нанесе.

Догађај би требало да делује одједном, изненада и да буде временски и локално одредиво. Штете које би настале дужим деловањем нпр. оштећење кичме због честог путовања аутобусом нису обухваћене. На крају догађаја мора да изазове душевне или телесне повреде или смрт путника.

Појам несрећног случаја путника би требало схватити у субјективном смислу, наице као несрећан случај одређеног путника који је претрпео телесну или душевну повреду, а не у објективном смислу као несрећан случај транспортног средства тј. као друмску несрећу. Да ли би нервни шок који доживи путник због смрти путника који му је блиски род а оба су учесници у истом несрећном случају, био основ за одговорност друмског превозиоца. По аналогији са железничким превозом био би.

Каузална веза несрећног случаја и железничког погона не постоји код последичних штета нпр. кад путник у вези са друмским превозом буде незнатно повређен, а на путу за болницу доживи судар и смртно страда, тада нема одговорности друмског превозиоца.

Наведени примери указују на проблем узрочне везе. Међу бројним разлозима који могу да доведу до наступања штете треба одабрати један. У Францу-

¹⁰ Ђурђевић Д, Појам несрећног случаја и телесне повреде путника у ваздушном саобраћају 2014, Vol 48, No 2, pp 77-91.

ској и Немачкој правној теорији преовладава теорија о адекватној узрочности, по којој се узроком сматра само онај догађај чијем редовном деловању одговара конкретна штета који је по својој природи одговарајућа насталој штети. Одговорност би настала само по оном узроку који је по обичном току ствари, по здравом разуму и према општем искуству погодан да насталу штету изазове.

Чињеница да се за одговорност захтева да је несрећан случај у вези са друмским погоном, значи да се ради о објективној одговорности. Ако се пође од тога да друмски превоз представља одређену опасност, логично је да се захтева каузална веза између штете и несрећног случаја који мора бити у вези са друмским погоном. Иначе би превозилац одговарао за све што може да се деси за време боравка путника у возилу или његовог уласка и изласка. У нашем праву је усвојена теорија адекватне узрочности, према којем се правно релевантним узроком штете сматра онај догађај чијем редовном учинку одговара конкретна штета.¹¹ Веза између несрећног случаја и друмског погона не мора бити доказана по строгом принципу узрочности, што би отежало положај оштећеног путника или другог имаоца права, већ је довољно указати на постојање везе која се по редовном току ствари могла десити. Циљ одредбе о „вези“ је да олакша положај оштећеног што не дира у принцип објективне одговорности. Нпр. ако путник испадне из друмског возила и повреди се, несрећан случај је пад путника из воза а штета је повреда. Мора постојати узрочна веза између несрећног случаја (штетне радње) и штете. Али да би превозилац одговарао тражи се да је несрећни случај тј. пад из возила у вези са друмским погоном, при чему веза између несрећног случаја, пада из возила и друмског погона не мора бити доказана по строгом принципу узрочности, тј. да је пад настао јер врата возила нису била добро затворена, него се захтева постојање само везе између несрећног случаја, пад из возила, и друмског погона, тј. да је путник био у близини врата пред пад.

Све ово значи да може постојати узрочна веза између несрећног случаја и штете, а да превозилац не одговара, али под условом да несрећни случај није био у вези са погоном.

ОСНОВИ ЗА ОСЛОБОЂЕЊЕ ПРЕВОЗИОЦА ОД ОДГОВОРНОСТИ

Виша сила

У члану 11. ставу 2. CVR је предвиђено да се превозилац ослобађа ове одговорности уколико је до удеса дошло због околности које превозилац, и поред предузетих мера нужних у конкретном случају, није могао избећи и чије последице није могао спречити.

¹¹ Marek H. Die Bedeutung des Verhaltens eines verletzten Reisenden für die Haftung der Bahn im Sinne des Artikles 2 par3 des Zusatzbereinkommens zur CIV, Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern, 11/1971 стр. 190.

Како се у међународним конвенцијма избегава употреба појма више силе и овде се даје описна формулација овог основа за ослобођење од одговорности. Ради се о основу за ослобођење од одговорности који не испуњава све елементе који се захтевају да се догађај може неспорно квалификовати као виша сила. Недостаје изричита квалификација да се ради о догађају који је спољашње природе у односу на друмски погон, тј. спољашњег карактера је (као нпр. одрон на путу). Оваква формулација у члану 11. став 2. значи да догађај може бити спољашњи али и унутрашњи у односу на друмски погон, тј. ако је догађај који је проузроковао штету у вези са унутрашњим својствима погона (варница у каблу изазвала пожар) ради се правно о „случају”. Да ли то значи да и догађај који класично називамо вишом силом али и случај могу бити основи за ослобођење превозиоца од одговорности, односно да ли то значи да се друмски превозилац ослобађа ако се несрећни случај може свести на грешку у стању возила у случају да су биле неизбежне и код примене дужне пажње према стању тог случаја.¹² Предвиђено је да се железница ослобађа одговорности ако је несрећан случај био проузрокован околностима изван обављања превоза које железница, и поред потребног настојања, имајући у виду околности случаја, није могла да избегне нити да отклони њихове последице.¹³

Да ли постоји суштинска разлика у одређивању више силе навођењем само елемента непредвидљивости, неотклоњивост и обавезе дужне пажње, без изричитог навођења спољашности догађаја? Изричитим навођењем елемента „утицај споља“ и „изван погона превозиоца” јасно је да се ради о вишој сили схваћеној у германском смислу који у основи има *vis maior* римског права, а то значи да се превозилац не може ослободити одговорности за случај тј. унутрашњи догађај везан за погон превозиоца. С обзиром да елемент спољашњост догађаја не постоји у CVR могућа су два тумачења и одговора на питање да ли се ради о објективној одговорности. Има мишљења¹⁴ да се ради о изједначавању ове формулације у CVR са класичним појмом више силе, дакле да та формулација значи вишу силу (елементи спољашњост, непредвидљивост и неотклоњивост) па следствено томе превозилац одговара за унутрашњи случај тј. погонски ризик који је неотклоњив и непредвидив. Могуће је тумачење и да је реч о ублажавању одговорности тј. да превозилац не одговара ни за унутрашњи случај тј. погонски ризик који је неотклоњив и непредвидив.

На први поглед велика разлика између ових схватања или тумачења у пракси то не мора да значи. Заступници схватања по коме превозилац не

¹² У железничком превозу је предвиђена јасна формулација у 26. тачка 2. JP CIV

¹³ Mutz G., Die Haftung der Eisenbahn für Totung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzbereinkommen zur CIV, Wien 1977., 98

¹⁴ Николета Радионов Раденковић, „Заштита права путника у цестовном пријезу и улога осигурања“, Зборник радова Правног факултета у Загребу 58(1-2) стр 401

одговара за унутрашњи случај наводе да је потребно да би један догађај, односно његове последице, биле неотклоњиве, да превозиоц уложи дужну пажњу, према околностима конкретног случаја. Превозиоц је дужан да брине за сигурност погонских средстава и погонског уређаја, дакле постављени су високи захтеви за одређеном пажњом. Што је погон опаснији, утолико је већа могућност оштећења, што налаже обавезу улагања веће пажње, тако да је утолико мања могућност да се догађај квалификује као непредвидив и неотклоњив. Овим се практично сужава поље неотклоњивог погонског ризика за који, по овим ауторима, железница не би одговара.

Међутим, члан 11. у тачки 3.CVR решава на изванредан начин ово питање и одређује природу одговорности као објективну, јер искључује случај као основ за ослобођење од одговорности. Превозник се не ослобађа одговорности ако се позива на неки физички или психички недостатак возача, на неки квар или неисправност возила, или на неку грешку или нехат лица од кога је изнајмио возило или лица за које би овај други, сходно члану 4, сносио одговорност да је он лично био превозник.

Друга посебност решења у CVR конвенцији у односу наCMR је што је само у CVR унет субјективни елемент „обавеза дужне пажње према околностима случаја”. На овај начин је изричито речено да се захтева изузетна пажња која се може тражити од посебно пажљивог превозиоца. Међутим, поставља се питање какав се степен пажње захтева од превозиоца према CMR где се ова обавеза улагања дужне пажње не захтева. Друго питање које се може поставити је како се тумачи субјективни елемент „улагања дужне пажње према околностима случаја”. Став је да се тумачи у смислу повишених захтева.¹⁵ Да би се ослободио одговорности није довољно да превозиоц докаже да на његовој страни нема кривице за настанак несрећног случаја, него је потребно да да докаже да је применио дужну пажњу која се захтева у разумној мери од једног савесног превозиоца. Релативност појма „неотклоњив случај” је последица чињенице да се од превозиоца не могу захтевати неразумне мере у отклањању и избегавању догађаја, па је то ствар процене у сваком конкретном случају.¹⁶ Према томе изузетна пажња као повећани степен пажње у односу на нормалну пажњу постоји ако је превозиоц уложио сву могућу пажњу према околностима случаја. Елемент дужне пажње према околностима случаја је субјективне природе као што су то и елементи непредвидљивост и неотклоњивост. Неотклоњивост и непредвидљивост значе одсуство кривице, па су зато субјективне природе. Један од

¹⁵ У том смислу је и члан 18. Закона о облигационим односима из 1978. где се каже да је учесник у облигационим односима дужан да у извршавању обавеза из своје професионалне делатности поступа с повећаном пажњом према правилима струке и обичаја, а то је пажња доброг стручњака.

¹⁶ Fischer Franz, Die CMR auf dem Vormarsch in Europa, Transportrecht 1994. стр.365

разлога за увођење „обавезе дужне пажње” који не постоји у CMR (где је опис ослобађајућег разлога још ужи него у CVR и гласи „околностима које превозилац није могао избећи или последицама које није могао спречити”, дакле садржи само елементе непредвидљивости и неотклоњивости) је могуће тражити и у томе што у англосаксонском праву путник мора да докаже „negligence” тј. непажњу превозиоца. Други могући разлог увођења обавезе дужне пажње је у потреби да се нагласи да је за догађај који је настао изненада и неотклоњив је, превозилац уложио повећану пажњу да до њега не дође. За изношење доказа који ослобађа превозиоца није довољно да он докаже само своју некривицу, већ да је показао изузетну пажњу која се може тражити од пажљивог превозиоца.¹⁷

Да ли се захтева само нормална пажња просечног друмског превозиоца или повећана тј. изузетна пажња, највећи могући степен пажње који се може тражити тј. пажња професионалца? Сматрамо да околност да се у CMR не спомиње дужна пажња према околностима случаја, пружа могућност за две врсте интерпретација.

Прво, уколико би постојала обавеза дужне пажње, превозилац би био крив, што значи да не би могао да се позове на разлог за ослобођење од одговорности. У сваком случају обавеза дужне пажње постоји, али она није тако строга као у CVR, па се од превозиоца не захтева улагање изузетне, сваке могуће пажње, према околностима случаја, већ само се тражи „нормална пажња просечног друмског превозиоца”. С обзиром да је у CMR предмет уговора превоз робе а не путника, могуће је да се овако висок степен пажње не захтева код превоза робе, већ само код превоза путника, јер заштита људских живота захтева да се улози већа, дакле изузетна пажња да до несреће не дође.

Друго, тумачење непостојања изричите обавезе улагања пажње у CMR полази од тога да захтеви савременог саобраћаја налажу да и код превоза робе као и код превоза путника, превозилац мора да улози повећану пажњу, према околностима случаја и то изузетну пажњу која се захтева од професионалца. Сматрамо да тако треба тумачити и одредбу CMR, тако да не би постојала разлика у степену пажње који се захтева од превозиоца, без обзира да ли се ради о превозу робе или путника.

Сигурно је да би јасније формулисање основа за ослобођење од одговорности који се подводи под појам више силе, допринео правној сигурности. Међутим, као што је то присутно, у мањој или већој мери, код свих међународних конвенција, није лако постићи сагласност о појединим формулацијама. Кључне супротности су различити економски интереси далаца и корисника услуга као и постојање различитих правних система. Резултат нужних

¹⁷ Clarke Malkolm, *International Carriage of Goods by Road CMR*, London 2009.,74

компромиса су овакве, недовољно прецизне формулације, које се у пракси могу различито тумачити.

ПОНАШАЊЕ ПУТНИКА

У члану 17. став 1.CVR је предвиђено да се превозилац потпуно или делимично ослобађа одговорности која проистиче из ове конвенције сразмерно губитку или оштећењу до којих је дошло кривицом или непажњом путника или понашањем путника које не одговара нормалном понашању путника.

Ово је други уобичајени разлог за ослобођење од одговорности. Прихватајући опште усвојено правило имовинског права по коме је кривица одн. понашање оштећеног основ за ослобођење од одговорности, и у CVR је предвиђен овај разлог за ослобођење од одговорности.

У вези са овом формулацијом „кривица односно ненормално понашање путника”, може се поставити питање зашто је издвојен у посебан основ, када је понашање путника већ по својој природи спољни догађај у односу на превозиочки погон, па би се ослобађане од одговорности могло тражити по основу позивања на вишу силу.

Међутим, разлике ипак постоје. За догађај више силе тражи се да је неизбежан и неотклоњив и поред примене дужне пажње. Тако су услови да се догађај квалификује као виша сила шири од оних који се траже код понашања путника. Издвајањем понашања путника у посебан основ за ослобођење се желело да се тежи терет доказивања код више силе овде избегне. Терет доказивања за превозиоца је лакши и позивање на овај основ ослобођења је повољнији за превозиоца, јер не треба да је понашање непредвидиво и неотклоњиво и не тражи се улагање дужне пажње, што наравно не значи да превозилац не мора да уложи пажњу. Наиме, уколико постоји повреда дужне пажње од стане превозиоца, онда постоји и кривица на његовој страни која у основи доводи до одговорности.

Навођење кривице или непажње или понашања путника које не одговара нормалном понашању путника су изрази којим се квалификује понашање путника како би се сузио обим појма понашање у мери која је одговарајућа за превозиоца, јер би сам израз понашање био сувише широк. Увођење појма ” понашања путника које не одговара нормалном понашању путника” значи да понашање лица која немају пословну способност и којима се може приписати кривица, представљају основ за ослобођење.

Друго питање које се може поставити је шта се подразумева под појмом „понашање” да ли и радње тј. чињење или и пропуштање. Из примене ове одредбе произилази да се под понашањем подразумевају радње и пропу-

штања а под нормалним понашањем понашање просечног човека код којег постоји свест о обазривости у одређеној ситуацији. Кад је несрећан случај настао садејством понашања путника и превозиоца, предвиђа се подељена одговорност превозиоца и оштећеног путника, тј. одговорност превозника умањује се у оној мери у којој је штета последица намере или непажње путника, као и његовог понашања које одступа од нормале.

РАДЊЕ ТРЕЋИХ ЛИЦА

У члану 17. став 2. CVR је предвиђено уколико превозилац сноси одговорност за губитак или оштећење, али је неко треће лице допринело својим поступцима или пропустима да до њих дође, превозилац одговара за сву штету, уз резерву да ипак има право да поднесе регресну тужбу против тог трећег лица.

Ово значи да превозилац одговара у потпуности кад је дошло до сакривце односно саузроковања у штети и са његове стране и од стране трећег лица. Дакле, ако је радња трећег лица само делимично проузроковала штету, то нема за последицу умањење одговорности превозиоца, већ превозилац у потпуности одговара. Оштећени путник је на овај начин заштићен, јер евентуалну платежну неспособност трећег лица сноси железница, која наравно има право регреса према трећем лицу.

Превозилац се такође ослобађа према члану 17. ако су губитак или оштећење изазвани нуклеарним инцидентом и када, на основу специјалних прописа важећих у једној држави уговорници којима се регулише одговорност у области нуклеарне енергије, одговорност за овај губитак или оштећење сноси корисник нуклеарног уређаја или лице које га замењује.

Опште усвојено је правило предвиђено и у CVR да превозилац губи право на ослобођење од одговорности или право на ограничење лимита одговорности ако је штета настала намером или грубом непажњом превозиоца.

НАКНАДА ШТЕТЕ

У члану 12. CVR је предвиђено: Имајући у виду тачку 1. члана 13. суд који води поступак одређује у складу са националним законодавством места где се налази његово седиште, укључујући норме колизионог права, размере штете за коју треба дати накнаду због смрти, телесне повреде или наносења сваке друге физичке или психичке повреде путнику, као и која лица имају права на накнаду због такве повреде.

Укупан износ накнаде коју је превозник дужан да исплати у вези са истим догађајем не може бити већи од 250.000 франака за једног оштећеника. Међу-

тим, свака држава уговорница може одредити вишу границу, или уопште не одредити границу. Уколико се главно пословно место превозника налази у тој држави или у држави која није страна уговорница, а чије законодавство предвиђа вишу границу или пак уопште не одређује границу, приликом одређивања укупног износа примењује се законодавство те државе, изузимајући норме које се односе на колизионо право.¹⁸

ЕУ ПРОПИСИ

ЕУ има потпуно и свеобухватно законодавство о правима путника и то за све гране превоза.¹⁹

Ова права се регулишу директивама и уредбама чија садржина даје ширира права путницима у односу на класична права утврђена међународним конвенцијама (накнада штете у случају смрти и телесне повреде путника и права на накнаду штете због губитка или оштећења пртљага). Тако комунитарно право предвиђа нпр. право на унапред предвиђен износ новчане накнаде због отказивања путовања или дужег кашњења почетка путовања, право на смештај, исхрану, право на предвиђену материјалну накнаду без обавезе да доказује висину претрпљене штете зато што није извршен уредан превоз итд. Посебно су регулисана права инвалидних лица, што није предвиђено у међународним конвенцијама, и представља напредак у правном регулисању заштите права путника. Међутим, проширивање права путника финансијски оптерећује превозиоце, тако да се они у пракси све више укључују у пакете транспортног осигурања.

За сваку грану превоза постоје посебна правила о заштити права путника али она нису иста за све гране превоза, што је последица различитих економских па и ширих друштвених и политичких околности. Чињеница је да се у правном регулисању превоза често као одлучујући фактори не узимају правни аргументи, него су формулације последица ванправних тј. политичко економских утицаја (та недоследност се нарочито види у правилима која предвиђају природу одговорности, па је принцип објективне и субјективне одговорности неједнако примењен, мада су у начелу сви превози опасне делатности).

Кад се говори о комунитарним прописима који регулишу права путника, онда је важно истаћи да, без обзира на различити степен заштите који се обезбеђује у појединим саобраћајним гранама, све директиве и уредбе поштују следећа права путника:

¹⁸ Члан 13 CVR.

¹⁹ Види више: Јасенко Марин, Осигурање у функцији заштите права путника и половања путничких пријевозника. Зборник радова: Дани хрватског осигурања, 2014.

1. Право на недискриминацију у погледу приступа превозу
2. Право на превоз лица са инвалидитетом
3. Право на потребне информације
4. Право на одустајање од путовања уз враћање плаћене цене путовања, у случајевима када путовање није извршено како је уговорено
5. Право на извршење обавезе из уговора на други начин у случају прекида путовања (превоз другим средством или у другом термину)
6. Право на помоћ у случају дужег кашњења
7. Право на накнаду у одређеним околностима
8. Право на утврђивање одговорности превозиоца
9. Право на ефикасан систем решавања путничких притужби
10. Право на пуну имплементацију и примену прописа

Посебно је потребно имати у виду чињеницу да је су бројне међународне конвенције укључене у правни поредак ЕУ, јер ЕУ има могућност да закључује међународне уговоре, који се без ратификације држава чланица директно примењују у правном систему ЕУ и постају његов саставни део. Могућност да се одредбе комунитарних прописа разликују од решења у међународним конвенцијама, јер се уредбама дају шира права путницима него што је то предвиђено међународним конвенцијама, поставља у пракси питање шта има приоритет у примени. Теоријски браћен концепт да међународне конвенције имају приоритет у примени у односу на комунитарне прописе, пракса, нарочито Европског суда правде, често оповргава.²⁰ Утицај судских пресуда овог Суда, било тако што оне омогућавају директну примену уредбе над међународном конвенцијом, или тако што се ставови Суда уграђују као опште решење у конкретну уредбу, говори у прилог томе да судска пракса у праву ЕУ није маргинализована, већ напротив да има све већу улогу и на тај начин европско право добија нека обележја англосаксонског права, па се у извесној мери ублажава различитост *common law* и *civil law* правних система.

ЕУ је успела да после ваздушног, железничког, поморског и саобраћаја унутрашњим пловним путевима, усвоји правила о правима путника и у аутобуском саобраћају Уредбом 181/2011.²¹ чиме је постигнуто да путници који путују аутобусом у оквиру ЕУ имају иста права у остваривању овог превоза, која већ постоје у другим саобраћајним гранама. Иначе аутобуски саобраћај је други по заступљености коришћења копнених видова саобраћаја у ЕУ са

²⁰ Ђурђевић Д, Правно регулисање уговора о превозу путника у ваздушном саобраћају; Хармонизација српског и мађарског права са правом Европске уније, тематски зборник, Правни факултет у Новом Саду, 2015., стр 95-111. Ђурђевић Д, Права путника у железничком превозу, *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду* 2016, Vol. 50, No 1, pp 39-54.

²¹ Уредба ЕУ бр.181/2011. Европског парламента и Савета 2011. о правима путника у аутобуском превозу и измени Уредбе ЕЗ бр. 2006/2004, L 055/116.02.2011. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A32011R0181>),

9,2% учешћа у целокупном копненом превозу, одмах иза сопственог аутомобилског превоза 81, 7%²²

Овај нови пропис примењује се на путнике на линијском превозу који путују користећи редовне услуге намењене неодређеном броју категорија путника под условом да се укрцај или искрцај путника обавља на територији неке од држава чланица Уније и да је реч о путовању на „дужу дистанцу“, односно на случајеве када је раздаљина коју треба прећи у оквиру пружања ове услуге већа или једнака 250 километара.²³

Нова регулатива дефинише основна права путника, али намеће и нове обавезе за аутобуске компаније и управнике терминала. Предвиђено је да у свакој земљи чланици постоји независно тело чији је задатак да надгледа примену закона и да, ако је то потребно, изриче казне.

Највећи део њених одредаба као и најшири круг права путника се односи на линијски превоз дуже од 250 км. Међутим, одређене одредбе се примењују и на краћим редовним линијама, нарочито оне које се односе на права путника са инвалидитетом, право на недискриминацију, право на пружање информација. Поједине одредбе Уредбе се примењују и на повремене превозне линије, нарочито правила о накнади за случај смрти и повреде путника, губитак и оштећење пртљага, затим правила о издавању електронских карата и др. Уредбом је дата могућност да државе чланице у одређеним случајевима предузму одлагање примене великог броја одредаба Уредбе у погледу националног превоз и превоза који је у ред вожње укључио и станице ван ЕУ, нарочито се то односи на одредбе које стварају финансијске обавезе превозиоцу.²⁴ Ову могућност је искористило 13 држава (Аустрија, Хрватска, Естонија, Финска, Немачка, Грчка, Мађарска, Италија, Литванија, Холандија, Словачка, Словенија и Велика Британија).²⁵

1. ПРАВА ПУТНИКА У СЛУЧАЈУ ЗАКАШЊЕЊА У ПОЛАСКУ ИЛИ ОТКАЗИВАЊА ПРЕВОЗА

Уредба ова права одређује само у погледу путника који путују на релацији дужој од 250 км. Тако ако је дошло до отказивања путовања или

²² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0619&from=EN>

²³ Члан 3. а) 1 б) Уредбе: „линијски превоз” значи превоз којим се осигурава аутобуски превоз путника према утврђеним раздобљима и на одређеним релацијама, при чему путници улазе и излазе на унапред утврђеним станицама;” повремени превоз” значи превозе, који нису заступљени у дефиницији линијских превоза и главна карактеристика је аутобуски превоз групе путника, сакупљених на иницијативу наручиоца превоза или самог превозника.

²⁴ Члан 2. тачке 4,5, 6 Уредбе.

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0619&from=EN>

закашњења дужег од два сата или је пребукиран превозилац мора пружити путнику избор између следећих могућности:

- Да настави путовање преусмеравањем под сличним условима као што су првобитно уговорени што пре и без додатних трошкова
- Да се надокнади цена карте и што пре тамо где је могуће обезбеди бесплатан повратак до прве превозничке станице од којег се може наставити путовање²⁶.

Ако аутобус за време вожње постане неисправан, превозилац осигурава наставак превоза другим возилом од места где је неисправно возило, или превоз од места где је неисправно возило до примереног места чекања. Ако је линијски превоз отказан или касни у поласку с аутобуске станице више од 120 минута, путници имају право на наставак или преусмерење путовања или повраћај цене карте од превозиоца.

Чланом 21. Уредбе је регулисана помоћ у случају отказаних полазака или кашњења при поласку. За путовање, за које је предвиђено трајање више од три сата, превозилац у случају отказивања или кашњења при поласку за више од 90 минута, путницима бесплатно нуди: (а) лаке оброке, јело или освежавајућа пића примерене у погледу времена чекања или кашњења, под условом да су доступни у аутобусу или на перону, или да се могу разумно доставити; (б) хотелску собу или други смештај као и помоћ у организовању превоза између аутобускогперона и места смештаја у случају кад је потребан останак једну или више ноћи.

Превозилац може ограничити укупан трошак смештаја који не укључује превоз од аутобускогперона до места смештаја и натраг, на 80 ЕУР по ноћењу за сваког путника и за највише две ноћи.²⁷

2. ПРАВА ПУТНИКА У СЛУЧАЈУ СМРТИ, ТЕЛЕСНЕ ПОВРЕДЕ И ОШТЕЋЕЊА ПРТЉАГА

Права у случају смрти и озледе путника односно у случају оштећења пртљага предвиђена су за путнике на релацијама дужим од 250 км, као и за путнике на повременим линијама. Путници у складу с примењивим националним законодавством имају право на одштету за смрт, укључујући оправдане погребне трошкове, или за личну повреду, као и за губитак или оштећење пртљага због несреће које се догоде при употреби аутобуса. У случају смрти путника то право имају сва лица које је путник издржавао или би их требао издржавати.²⁸

²⁶ Члан 19. Уредбе.

²⁷ Николета Радионов Раденковић, Заштита права путника у цестовном пријезову и улога осигурања, Зборник радова Правног факултета у Загребу, 58 (1-2) /2008, 391—414

²⁸ Члан 7. Уредбе.

Износ одштете се рачуна у складу с националним законодавством које се примењује. Било која највећа граница утврђена у националном законодавству за одштету за смрт или повреду или губитак или оштећење пртљага у сваком поједином случају не сме бити нижа од 220 000 ЕУР за путника и 1 200 ЕУР за сваки комад пртљага.

Права путника с инвалидитетом и лица смањене покретљивости су посебно предвиђена а ради се о кључним правима која се примењују на линијском превозу без обзира на дужину превоза а обухватају права на информације, право на задовољење посебних потреба лица, приступ превозу без икакве дискриминације и накнаду штете.²⁹

Приликом оцене Уредбе истиче се да је Парламент ЕУ пристао на компромис, дозволивши малим и средњим предузећима која се претежно баве аутобуским превозом, да се прилагоде овим релативно строгим захтевима, тако што државе могу да одређене услуге линијског превоза или оне чији се значајнији део пружа ван граница Уније, изузму из режима Уредбе, најдуже 8 година. Оваква могућност одлагања примене појединих одредаба није дата нпр. у ваздушном и железничком превозу путника, па се ова решења у друмском често критикују, јер релативно строга правила која штите путника често се не примењују због ове могућности.

Такође се често критикује и то што се правила Уредбе примењују на превоз дужи од 250 км, јер би сви путници у ЕУ требало да уживају исту заштиту, без обзира на дужину пута.³⁰

ЗАКЉУЧАК

Посебно значајна питања у реализацији уговора о друмском превозу путника су везана за одговорност превозиоца за штете које претрпе путници. Ова питања су регулисан међународом конвенцијом CVR као и комунитарним прописима.

У примени конвенције CVR, пажња је посвећена одредбама које нису довољно прецизно регулисане и чија примена у пракси ствара извесне тешкоће. Тако на пример, појам „несрећног случаја“ није дефинисан у конвенцији CVR. Претежна судска пракса и правна теорија заузимају став да се мора радити о догађају који делује споља у односу на оштећеног, како би се избегли

²⁹ Члан 9.1. Превозиоци, путнички агенти и организатори путовања не смеју одбити прихватити резервацију, издати или другачије осигурати карту или укратити особу на основу инвалидитета или смањене покретљивости. 2. Особама с инвалидитетом и особама смањене покретљивости се за резервације и карте не зарачунавају додатни трошкови.

³⁰ Извештај Комисије ЕУ Праламенту и Савету о примени Уредбе 181/2011 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0619&from=EN>

случајеви који имају узрок једино у путнику. Догађа би требало да делује одједном, изненада и да је временски и локално одређен.

Други могући проблем у примени конвенције CVR је одређивање појма „више силе“. Ради се о основу за ослобођење од одговорности који не испуњава све елементе који се захтевају да се догађа може неспорно квалификовати ка виша сила. Недостаје изричита квалификација да се ради о догађају који је спољашње природе у односу друмски погон. У пракси се може поставити питање да ли се ради о „вишој сили“ и о „случају“? Чланом 11. CVR је на извештај начин ово питање решено, јер је искључен „случај“ као основ за ослобођење од одговорности, чиме је потврђена објективна одговорност превозиоца.

У раду је анализирано и законодавство ЕУ.

ЕУ има потпуно и свеобухватно законодавство о правима путника и то за све гране превоза.

Ова права се регулишу директивама и уредбама чија садржина даје шири права путницима у односу на класична права утврђена међународним конвенцијама. Тако комунитарно право предвиђа нпр. право на унапред предвиђен износ новчане накнаде због отказивања путовања или дужег кашњења почетка путовања. Право на смештај, исхрану, право на предвиђену материјалну накнаду без обавезе да доказује висину претрпљене штете зато што није извршен уредан превоз итд. Посебно су регулисана права инвалидних лица, што није предвиђено у међународним конвенцијама, и представља напредак у правном регулисању заштите рава путника. Међутим, проширивање права путника финансијски оптерећује превозиоце, тако да се они у пракси све више укључују у пакете транспортног осигурања

Посебно је потребно имати у виду чињеницу да је су бројне међународне конвенције укључене у правни поредак ЕУ, јер ЕУ има могућност да закључује међународне уговоре, који се без ратификације држава чланица директно примењују у правном систему ЕУ и постају његов саставни део. Могућност да се одредбе комунитарних прописа разликују од решења у међународним конвенцијама, јер се уредбама дају шири права путницима него што је то предвиђено међународним конвенцијама, поставља у пракси питање шта има приоритет у примени. Теоријски брањен концепт да међународне конвенције имају приоритет у примени у односу на комунитарне прописе, пракса, нарочито Европског суда правде, често оповргава. Утицај судских пресуда овог Суда, било тако што оне омогућавају директну примену уредбе над међународном конвенцијом, или тако што се ставови Суда уграђују као опште решење у конкретну уредбу, говори у прилог томе да судска пракса у праву ЕУ није маргинализована, већ напротив да има све већу улогу и на тај начин европско право добија нека обележја англосаксонског права, па се у извесној мери ублажава различитост *common law* и *civil law* правних система.

*Dušanka J. Đurđev, Ph.D., Full Professor
University of Novi Sad
Faculty of Law Novi Sad
D.Djurdjev@pf.uns.ac.rs*

Legal Regulation of the International Road Transport of Passengers

***Abstract:** Since March 2013 bus and coach passengers have a minimum set of rights when travelling in the European Union. Regulation 181/2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport applies to passengers travelling with regular services that operate at specified intervals along specified routes, with passengers being picked up and set down at predetermined stopping points. Either the boarding or the alighting point must be within the European Union.*

Some of the Regulation's provisions are mandatory and apply to all services. The other rights available under the Regulation only apply where the scheduled distance of the service is 250 km or more.

***Keywords:** road carriers liability, exemptions of liability, vis maior, passengers conduct, damages, Regulation 181/2011, relationship between Regulation and CVR.*

Датум пријема рада: 22.05.2017.