

*Јелена Никчевић Грдинић, ванредни професор
Факултета за њоморство у Кошору*

НЕКИ ПРАВНИ АСПЕКТИ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА ДРУМОМ

Сажетак: Уговор о превозу путника друмом је незаобилазан правни однос у који стиућа већина лица у свакодневном живоу. Стоја долази до њорасћа друшћивеној и економској значаја овој уговора, као и њошребе за указивањем на неке његове основне правне аспекће. Друмски путнички превоз имћлицира низ њроблема о којима право мора водити рачуна. Ово њрвенствено шћо је реалност у којој живимо базирана не само на размјени материјалних добара, већ и на размјени идеја и људи, а шћо све уговору о превозу путника друмом њерманентно даје један нов квалићет. У раду се размћрају неки аспекћи уговора о превозу путника у друмском саобраћају, указујући њри шћом на решења која њосћоје у новом Закону о уговорима о превозу у друмском саобраћају РЦГ из 2009. године.

Кључне речи: уговор о превозу путника друмом, путник и превозник.

Уводна разматрања

Саобраћајно право од велике је важности за сваку државу. Од квалићетног, модерног и усклађеног саобраћајног законодавства зависи повјерење странака, које су тржишно везане за саобраћајне активности. Значајан дио саобраћајних активности су послови односно уговори у саобраћају, који представљају правну надградњу над развијеним саобраћајем, и од посебног су значаја за његово функционсање.

У Црној Гори у дијелу уговорних односа у превозу постоји посебна законска регулатива, којом су исти регулисани уважавајући при том по-

себности појединих врста превоза, и на тај начин чинећи цјловит систем саобраћајних норми односно прописа. У дијелу уговорних односа у копненом превозу (друмском и жељезничком) примјењује се нова законска регулатива, која се наметнула као неминовност обзиром да је дошло до крупних политичко-економских промјена оличених у обнављању независности Црне Горе и доношењу Устава Црне Горе, док у ваздушном и поморском превозу, и даље се примјењују закони који су донијети на нивоу бивше заједничке државе.¹

У друмском саобраћају Црна Гора је 2008.године донијела Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају,² који је ступио на снагу 2009.године.³ ЗУПДС је усклађен са Конвенцијом о уговору о међународном превозу путника и пртљага друмом (CVR) која је донијета 1.марта 1973.године⁴ и Конвенцијом о уговору о међународном превозу робе друмом (CMR) која је донијета 19. маја 1956.године⁵. ЗУПДС са одређеним новинама у односу на досадашње правно регулисање, регулише материју превоза путника и терета у друмском саобраћају. Оно што је основна новина у ЗУПДС је да стандард услуга ове врсте прати трендове и препоруке

¹ Закон о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају и Закон о поморској и унутрашњој пловидби из 1998.године, „Сл.лист. РЦГ“ бр.12/98. Црна Гора је донијела Предлог Закона о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају 2010.године, чије се ступање на снагу очекује ускоро.

² „Сл.лист РЦГ“, бр.53/09. У даљем тексту ће се користити скраћеница ЗУПДС. Ступањем на снагу овог Закона, стари Закон СРЈ из 1995.године ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95) престао је да важи.

³ У жељезничком саобраћају примјење се Закон о уговорним односима у жељезничком саобраћају из 2010. „Сл.лист РЦГ“, бр.41/10

⁴ CVR-Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road није ступила на снагу идућих двадесетак година. Сходно члану 25. Конвенције пет ратификација је било потребно за њено ступање на снагу. CVR конвенцију су најприје ратификовале само четири земље, и то: Луксембург, ДР Њемачка, Чехословачка и бивша Југославија. Међутим, распадом неких држава које су странке CVR конвенције на више независних држава почетком деведесетих година и њихово приступање Конвенцији довело је до ступања на снагу CVR 12. априла 1994. Странке CVR конвенцију су: Босна и Херцеговина, Хрватска, Чешка, Латвија, Црна Гора, Србија, Словачка и Украјина, Њемачка и Луксембург су потписнице. Црна Гора је приступила CVR 23.10.2003.године. Подаци о статусу CVR конвенције доступни на адреси:

http://live.unecese.org/trans/conventn/legalinst_28_OLIRT_CVR.html.

⁵ CMR-Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road је ступила на снагу 2.јула 1961.године. Црна Гора је приступила конвенцији 23.октобар 2006.године. Списак земаља које су приступиле конвенцији доступан на адреси: <http://www.unecese.org/trans/conventn/legalinst.html>. CMR конвенција је имала само једну измјену и допуну у виду Протокола Конвенцији о уговору о међународном пријевозу робе честом (CMR) донешеног 1978. године., којим је дотадашња мјерна јединица Germinal франак замијењена посебним правом вучења (SDR).

Европске уније. Много већи значај добија возна карта која представља доказ о закљученом уговору између превозника и путника и на основу које путник има много више права, а превозник више обавеза, у односу на досадашња правна решења. Посебна новина постоји у дијелу који се тиче износа одговорности превозника за штету, насталу због смрти, тјелесних повреда или оштећења здравља путника, и која је проузрокована удесима или незгодама у току превоза.

Поред постојања ЗУПДС, Закон о облигационим односима и даље регулише уговоре о превозу, на један општи начин и предвиђена је његова супсидијарна примјена.⁶ Међутим, практично значење ЗОО за уређење превоза занемарљиво је, обзиром да његове одредбе, и прије и сада дерогирају посебни закони који, како је већ наведено, постоје у свим гранама транспота (*lex specialis derogat legi generali*).

Интересантно је споменути да је у Хрватској мјеродавно право за спорове из уговора о превозу друмом управо Закон о облигационим односима као *lex generalis* који је Хрватска донијела 2005. године.⁷ У Хрватској је Закон о измјенама и допунама Закона о превозу у цестовном промету из 2002. године,⁸ укинуо све одредбе Закона о пријевозу у цестовном промету из 1998. године,⁹ које су уређивале уговор о превозу робе, путника и пртљага цестом. Може се рећи, да такво решење, представља преседан *par excellence* у модерном компаративном транспортном праву.¹⁰

1. Појам и основне карактеристике

С правног гледишта, уговор о превозу путника појмовно је исти, као и уговор о превозу ствари, само што је објект уговора различит. Код уговора о превозу путника то је физичко лице, док код уговора о превозу ствари (робе) то је ствар (роба).¹¹ Ипак, превоз лица, правно ни издалека није компликован као превоз робе, што произилази из околности што особа сама улази и излази из возила, и сама се стара о свом тјелесном интегритету за

⁶ „Сл.лист РЦГ“, бр.47/08 Закон о облигационим односима материју превоза регулише у Глави ХИХ од чл.740.до чл.777. Закон садржи поред општих одредби и посебне одредбе којима се регулишу уговор о превозу ствари и уговор о превозу лица.

⁷ „Народне новине“РХ,бр. 35/2005 и 41/2008

⁸ „Народне новине“РХ, бр.83/2002 (чл.36)

⁹ „Народне новине“РХ, бр.36/98 (чл.93-172)

¹⁰ Више о томе: Н.Радинов Раденковић, Зашто Хрватска (више) нема пропис о уговору о пријевозу цестом? Хрватска правна ревија, 2006.

¹¹ Појам „ствари“ подразумева извршење превоза свих врста покретних и непокретних ствари, изузев преноса енергије и превоза забрањених ствари, у том смислу ради се о ширем појму од појма „робе“, под којим се подразумевају тјелесне, по правилу, покретне ствари. Види: М. Трифковић, Права и обавезе странака из уговора о превозу робе другом, Београд, 1970,стр.12

вријеме боравка у возилу. Под појмом уговора о превозу путника подразумева се такав уговор којим се једна страна обавезује другој да ће превести једно или више одређених лица, а друга страна-наручилац превоза обавезује се да ће за то платити превознину. Овакво одређен општи појам уговора о превозу путника конкретизује се одредбама појединих закона, па тако према члану 5. ЗУПДС, под појмом уговора о превозу путника подразумева се такав уговор којим се превозник обавезује да путника превезе до мјеста одредишта, а путник се обавезује да превознику плати накнаду за превоз.

Имајући у виду да је уговор о превозу путника у друмском саобраћају двострани правни посао код кога се једна страна превозник обавезује на извршење превоза одређеног лица, док се друга страна путник обавезује на плаћање накнаде за превоз, можемо утврдити да су битни елементи овог уговора: субјект превоза, превозни пут и наплативост превоза. С економског гледишта, циљ уговора о превозу путника друмом је извршење преузетог посла, односно остварење одређеног дјела, па је и уговор о превозу путника у друмском саобраћају, по својој правној природи уговор о дјелу – *locatio conductio operis*. Ипак, овај уговор је специфичан правни посао, због свог спецификаума тј. превоза људи.

Друмски превоз има два основна облика односно начина вршења превоза за која су везана и два типа уговора. Наиме, постоји линијски превоз, који се, као и у другим гранама превоза, карактерише одржавањем сталне линије од стране превозника на одређеним релацијама. Оваква врста превоза карактеристична је за превоз путника друмом. Други вид односно начин превоза, јесте уговарање превоза од случаја до случаја што се означава као слободан превоз. Та врста превоза у друмском саобраћају карактеристична је за превоз робе, али постоји и обавља се и код превоза путника код тзв. туристичких превоза. Решења усвојена у ЗУПДС детаљнија су и више специфична, када се ради о линијском превозу, тако да се може рећи да ЗУПДС углавном уређује ту врсту превоза. Међутим, у односу на слободни превоз, превозник је такође обавезан да поштује првенствено императивне правне норме ЗУПДС, које се у првом реду односе на одговорност превозника, док у осталом дијелу односа међу уговорним странама, у принципу постоји слобода уговарања.

Линијски превози обављају се као што смо већ навели, по утврђеном реду вожње и на основу општих услова превоза и тарифа превозника, које се унапријед објављују, па путник од закључења уговора са превозником приступа тим тарифама, што овај уговор по његовој правној природи уврштајује у тзв. адхезионе уговоре или уговоре по приступу. Наиме, превозник са својим општим условима превоза налази у стању отворене односно гене-

ралне понуде, те се уговор закључује приступом друге уговорне стране.¹² С тим у вези можемо констативати, да и у овом домену, постоје све оне импликације које произилазе из фактичке економске неравноправности уговорних странака, а које, као и у другим областима, треба решавати у складу са оним начелима правног поретка, чији је основни циљ заштита економски слабије уговорне странке, од, по њу штетних адхезионих уговора.

2. Уговорне стране

Основне странке из уговора о превозу путника у друмском превозу су превозник и лице према коме се превозник обавезује на извршење конкретног превоза, према предвиђеним правилима сагласно Закону и општим условима превозника, а које се, према законској терминологији назива путник. ЗУПДС дефинише путника као лице, које на основу уговора има право на превоз, независно од тога да ли је уговор закључио сам или преко свог заступника. Тако да се може закључити да његов статус, првенствено опредељује његова жеља да постане странка из уговора о превозу, и његова спремност да плати накнаду за превоз и да се понаша према утврђеном реду вожње. Данас се често појављују и правна лица (туристичке агенције или неке друге организације) која закључују уговор о превозу са превозником којим се уговара превоз одређеног броја лица које му пошаље наручилац. Поједине туристичке агенције закључују уговор о превозу са одређеним превозником, с тим да ће превозник превести уговорени број лица које му презентира агенција. Према одредбама ЗУПДС сходно члану 6 уколико је уговор закључен између превозника и наручиоца превоза превозник се обавезује да, под условима утврђеним уговором и општим условима пословања превозника, превезе путника кога одреди наручилац превоза до мјеста одредишта.

Што се тиче превозника као уговорне странке у Закону о друмском саобраћају из 2005. године¹³ се утврђује ко може обављати дјелатност јавног превоза путника и терета у друмском саобраћају, као и услове и начин обављања те дјелатности. У члану 6 Закона истиче се да је јавни превоз путника или терета превоз који је под једнаким условима доступан свим корисницима. Дјелатност јавног превоза путника и терета у друмском саобраћају, могу обављати домаћа правна или физичка лица која су регистрована за обављање дјелатности јавног превоза путника или терета и имају лиценцу за јавни превоз путника или терета. Из ове законске одредбе јасно је да је предвиђен незаобилазни услов на основу којег је могуће обављати

¹² М. Васиљевић, Трговинско право, Београд, 1995. стр. 639.

¹³ „Сл. лист РЦГ“, бр. 45/05.

дјелатност друмског превозиоца, то је обавеза лиценцирања лица која се намјеравају бавити дјелатношћу превоза у друмском саобраћају. Исти Закон у члану 13 предвиђа и услове које је потребно испунити да би се добила лиценца за јавни превоз путника у друмском саобраћају.¹⁴

3. Закључење уговора

У теорији и пракси углавном је прихваћено становиште да се овај уговор може закључити било писмено, усмено или конклюдентним радњама. Тако да уговор о превозу путника представља консенсуалан, неформалан уговор, обзиром да се може закључити простом сагласношћу воља станака. Сагласност странака најчешће се констатује једним превозним документом тј. возном картом, што је уједно и доказ о закљученом уговору. Међутим, морамо имати у виду да до консензуса међу уговорним странкама не долази на уобичајен начин, тј. преговарањем о условима превоза о цијени превозних услуга, већ најчешће прихватањем општих услова превоза од стране путника. Тако се уговор о друмском превозу путника закључује на начин што превозник објави опште услове под којима врши превоз, у којима је утврђен возни ред, тарифа превоза, висина накнаде за услуге које се чине путницима и др. Општи услови превоза представљају генералну понуду превозника на коју путник пристаје куповином возне карте или уласком у возило. Уговор је закључен када путник или наручилац превоза прихвати опште услове превозника. Из наведеног је јасно да путник у овом случају и не преговара са јавним превозником око услова уговора. Ипак, ситуација је нешто другчија када је у питању слободни превоз путника у друмском саобраћају, тада превозник и наручилац превоза закључују уговор на начин што услове уговора утврђују својим споразумом, гђе у великој мјери долази до изражаја диспозитивност странака.

ЗУПДС сходно члану 10 став 1 предвиђа да је превозник у линијском превозу дужан да путнику изда возну карту, али настанак уговора не условљава издавањем овог документа. У истом члану 10 став 7 ЗУПДС

¹⁴ Правно или физичко лице може добити лиценцу за јавни превоз путника или терета у друмском саобраћају ако испуњава сљедеће услове: има добар углед; има финансијску способност; има запослено лице одговорно за превоз које је стручно оспособљено, односно да је стручно оспособљено; има возила у власништву; има у власништву или закупу одговарајући простор за паркирање свих возила којима обавља превоз; има у власништву простор, уређаје, опрему и запослене раднике машинске или саобраћајне струке за одржавање возила и за обављање дневних превентивних технички прегледа, односно да обављање тих послова путем уговора повјери овлашћеном лицу које је дужно потврдити техничку исправност на путном налогу возила и водити евиденцију о овим прегледима; има закључен уговор о обавезном осигурању путника од последица несрећног случаја за свако возило којим обавља превоз.

истиче се да ако је уговор о превозу закључен с наручиоцем превоза, превозник, по правилу, не издаје возну карту. Неиздавање возне карте, практикује се у слободном превозу путника, чиме се укидају непотребне процедуре око чекања и издавања возне карте путницима и олакшава овај вид превоза. Непостојање или непуноважност возне карте не утичу на постојање и пуноважност уговора о превозу. Наиме, ЗПУДС у истом члану став 6 истиче да ако путник нема код себе возну карту, ако је неправилна или изгубљена, то не утиче на постојање или важност уговора о превозу. Из ове одредбе произилази закључак да ако је путник изгубио карту, уговор важи, ако је превозник дозволио путнику да уђе у превозно средство, јер је обавеза била на страни превозника да провјери да путник приликом уласка у превозно средство код себе има валидну карту. У том случају, превозник се не може у правном поступку позивати на то да неко није имао ту карту или је ту карту изгубио, јер то што је путник изгубио карту не значи да је изгубио права која су припадала на основу закљученог уговора, што може доказивати свим дозвољеним доказним средствима.

ЗУПДС не прецизира садржај возне карте, мада она у пракси садржи одређене податке из којих се јасно може разумјети садржај и трајање уговора о превозу. Возна карта обично садржи следеће податке: мјесто и датум издавања, мјесто поласка и одредишта, цијена превоза, име и сједиште превозиоца. ЗУПДС у члану 10 став 3 прецизира да је возна карта доказ да је закључен уговор о превозу путника, али да се постојање уговора може доказивати и на други начин. Издата возна карта има и функцију легитимационог папира којим се путник легитимише пред превозиоцем као лице које има право на превоз, будући да има закључен уговор о превозу.

Према члану 10 став 2, 4 и 5 ЗУПДС возна карта може бити појединачна или групна, што формално зависи од уговора странака, и по правилу гласи на доносиоца, а може гласити и на име. Уколико возна карта гласи на гласи на име, педвиђено је да се не може пренијети на друго лице, без сагласности превозника. У пракси, превозник издаје возну карту на име, када је према путнику преузео и неку другу обавезу, а не само обавезу превоза.

4. Обавезе странака

Код уговора о превозу путника стварају се узајамне обавезе за обје уговорне стране како за превозника, тако и за путника. Све обавезе превозника су везане са захтјевом да се путнику обезбиједи потпуна и квалитетна превозна услуга.

Основна обавеза превозника је да путника превезе уредно и на вријеме до одредишта. При том се под уредним превозом подразумијева превоз

друмским превозним средством по унапријед објављеном реду вожње, под условима у погледу удобности и хигијене који су, обзиром на врсту превоза, возила и дужину путовања, прописани општим условима превоза путника.¹⁵ Превоз путника на вријеме или благовремени превоз подразумијева превоз који се обавља у складу са објављеним редом вожње, тј. друмски превозник је обавезан да се држи возног реда.

Током превоза, према одредбама члана 7 став 1 ЗУПДС обавеза превозника је да се према путнику понаша пристojно и са уважавањем и да путника превезе према објављеном реду вожње, под условима у погледу удобности и хигијене који су, прописани општим условима превоза. Такође, дужност превозника је, да путнику обезбиједи мјесто у возилу уколико је оно означено на возној карти, као и да изврши превоз одређеним возилом, уколико је такав превоз посебно уговорен. Ако редовна превозна средства превозника нису довољна за извршење свих захтјеваних превоза, предвиђено је да првенство имају лица са пртљагом за које је то посебним прописима предвиђено, а даље првенство се одређује према реду захтјева, с тим да се између истовремених захтјева првенство одређује према већој дужини превоза.

Из уговора и саме природе овог односа произилази обавеза превозника да гарантује путнику сигурност од почетка до завршетка превоза. Јасно је да превозник треба путника здравог да превезе са једног мјеста на друго тј. без повреде тјелесног интегритета и психичког стања,¹⁶ па у случају неизвршења своје обавезе превозник одговара за смрт и тјелесне повреде путника.

Уколико се током превоза код путника појаве знаци неке од заразних болести, према члану 7 став 4 ЗУПДС, предвиђена је обавеза превозника да путника превезе до првог мјеста у коме постоји могућност да му се пружи потребна здравствена помоћ.

Иако, постоји општа обавеза превозника да приме све путнике на превоз, од ове обавезе постоје одређени изузеци када превозник може да одбије односно како се у ЗУПДС наводи да „ускрати право на превоз”. Наиме, сходно одредбама члана 8. став 1 и 2 превозник у два случаја има овлашћење да ускрати превоз путнику и то: када је у питању лице за које се може оправдано претпоставити да ће онемогућити превозника у извршењу његових обавеза према другим путницима (лица под дејством алкохола, психо-активних супстанци, лица која се недолично понашају и сл), као и када путник својим понашањем узнемирава друге путнике, или се не при-

¹⁵ М. Трајковић, *Саобраћајно право*, Београд, 1985. стр. 503.

¹⁶ Rodiere, *Droit des transport*, Paris, 1977, стр. 744 – 745, Roblot, *Droit commercial*, Paris, 1981. стр. 569.

држава прописа о јавном реду у току путовања. У овом случају, ускраћивање превоза врши се без обавезе превозника да поврати накнаду за превоз (превознину).

Поред обавеза превозника, и путник има своје дружности током превоза. Основна обавеза путника је да прибави возну карту и плати превознину. Поред тога путник је дужан да посједује и да чува возну карту, која је најсигурнији доказ услова уговора о превозу, обзиром да садржи: превозни пут, почетак и крај превоза итд. У току путовања путник је дужан да се придржава реда превоза, мора се пристojно понашати, не смије ометати друге путнике, у супротном недисциплиновани путник може бити искључен из даљег превоза, без одговорности превозника.

На путника лежи обавеза плаћање накнаде за извршени превоз. Он то чини плаћањем одређене суме новца која представља цијену превоза и назива се превознина. Превознина се најчешће исплаћује унапријед приликом издавања возне карте у линијском друмском саобраћају. У слободном друмском саобраћају, она се може исплатити било прије или после извршеног превоза. Превознина се исплаћује према тарифи превоза превозника.

Могло би се рећи, да је правило да једанпут плаћена превознина не може да се врати односно путник сноси ризи, без обзира на кривицу, изостанка са путовања. Ипак постоје одрђени изузеци, који су предвиђени и у ЗУПДС чланом 11, када плаћена превознина може да се врати. У питању су два случаја, и то у случају одустанка од путовања и код прекида путовања. Путник има право да одустане од уговора о превозу путника прије него што почне његово извршење. При том превозник је дужан да врати путнику накнаду за превоз, ако путник одустане од путовања најкасније два сата у међународном превозу, а један сат у унутрашњем превозу, прије почетка путовања, у ком случају превозник враћа путнику накнаду за превоз умањену за 10%, јер превозник може задржати највише 10% од износа превоза. Такође, законодавац посебно истиче да се ове одредбе не могу мијењати уговором о превозу на штету путника. Из ове одредбе произилази да би путник имао право на повраћај превознине, потребно је да благовремено одустане од уговора, јер у супротном превозник може задржати цјелокупну превознину, и да одустане прије почетка путовања. Други случај када путник односно наручилац превоза има право да одустане од уговора је, сходно одредбама члана 13 ЗУПДС, ако превоз не отпочне у вријеме које је одређено редом вожње или уговором, и тада има право да захтијева повраћај превознине у пуном износу, што је превозник дужан да уради. Према одредбама члана 14 ЗУПДС предвиђено је да уколико је у току превоза дошло до прекида путовања из разлога за који путник није одговоран, путник има одређена права. Наиме, путник може захтијевати од превозника

да га превозник, својим или другим погодним средством превезе до мјеста одредишта или може тражити да га превозник, у примјереном року врати у полазно мјесто и да му врати цјелокупну накнаду за превоз. Такође, путнику је дата могућност да одустане од даљег путовања, при том има право да од превозника захтијевати повраћај накнаде за превоз за неискоришћени дио пута у пуном износу.

5. Одговорност превозника

Посебно значајно питање из уговора о превозу путника је питање одговорности превозника за уредно извршење превоза. Извор обавезе превозника да накнади штете због смрти, тјелесне повреде или оштећења здравља путника, која је проузрокована саобраћајном незгодом представља уговор о превозу путника. У питању је уговорна одговорност превозника за повреду и смрт путника који настану током извршења превоза, као главне обавезе из уговора о превозу путника. ЗУПДС предвиђа сходно одредбама члана 15 став 1 и 2 да превозник и лице које по његовом налогу ради на извршењу превоза одговара за штету насталу због смрти, тјелесне повреде или оштећења здравља путника проузроковану удесом или саобраћајном незгодом у току превоза, као и за штету насталу због закашњења или прекида путовања. Даље, се истиче да одговорност друмског превозника код превоза путника, траје за вријеме док се путник налазио у возилу, али и за вријеме док је путник улазио или излазио из возила. Из ове законске одредбе видљиво је да превозник одговара за вријеме физичког кретања возила, као и за вријеме у којем путник улази или излази из возила, тј. ступа у одређену везу са возилом са намјером да у њега уђе или из њега изађе. Кад путник ступа у везу са возилом ЗУПДС не прецизира, већ процјена тог питања у случају спора зависиће од чињеничног стања. Оно што би могло бити спорно је питање, да ли одговара превозник, из уговора, за путнике који стоје на перону спремни да се укрцају, кад на њих налети или их на други начин повриједи возило којим је превоз требао бити извршен, а прије него што су они сами ступили у физичку везу са возилом (нпр. стали ногом на степеницу, ухватили се за дршку аутобуса, укрцали пртљаг итд.).¹⁷ У тумачењу одредбе ЗУПДС могао би помоћи Закон о обавезном осигурању у саобраћају РЦГ из 2007. године¹⁸, којим се регулише обавезно осигурање у саобраћају, односно осигурање путника у јавном саобраћају од последица несрећног случаја, као врста обавезног осигура-

¹⁷Јакаша, Б.: Коментар Закона о пријевозу у цестовном промету, Свеучилиште у Загребу, 1976, стр. 55.

¹⁸”Сл. лист РЦГ”, бр. 46/07

ња. Наведени Закон даје потпунију дефиницију путника. Према члану 18 Закона, путником у јавном саобраћају, сматра се: лице које се налази у превозном средству којим се обавља јавни саобраћај и које има намјеру да путује, без обзира да ли посједује возну карту; лице које се налази у кругу станице, пристаништа, луке, аеродрома или у непосредној близини превозног средства, прије укрцавања, које има намјеру да путује; лице које је обавило путовање и напустило превозно средство, а налази се у непосредној близини превозног средства, у кругу станице, пристаништа, луке или аеродрома. Законом је одређено да се путником неће сматрати лица којима је мјесто рада на превозном средству.

Превозник за сигуност и тјелесни интегритет путника у друмском превозу одговара по критеријуму објективе (каузалној) одговорности, одговорности без кривице.¹⁹ Ипак предвиђено је да превозник неће одговарати ако успије да докаже постојање једног од разлога за ослобађања од одговорности. Сходно одредбама члана 15 став 3 и 4 ЗУПДС превозник неће одговарати уколико докаже да је штету проузроковао сам путник или ако докаже да је штета настала због узрока који се није могао предвидјети, избјећи или отклонити. Ако се ради о узроку који се није могао предвидјети, избјећи или отклонити, може се сматрати да је у питању виша сила. У вези са овим, да би превозник изашао из сфере одговорности, потребно је да докаже да се ради о узроку који је на превозно средство дјеловао споља и чије последице превозник није могао спречијети или отклонити. Уколико превозник успије то да докаже, он би се у цјелости ослободио одговорности за све штете из одређеног догађаја.²⁰

Уколико се ради о штети коју је путник претрпио услед закашњења, односно прекида путовања, превозник није одговоран ако докаже да до закашњења, односно прекида путовања није дошло његовом кривицом. Јасно је да ако је до закашњења, односно прекида путовања дошло његовом кривицом превозник одговара. У питању је субјективан одговорност, односно одговорност по основу кривице,²¹ која се утврђује у сваком конкретном случају. Сходно одредбама члана 152 Закона о облигационим односима ЦГ из 2008. године, кривица постоји када је штетник проузроковао

¹⁹ Код ове врсте одговорности штетник одговара оштећеном лицу за причињену штету само на основу чињенице да постоји узрочна веза између његове недозвољене радње или пропуштања и настале штете.

²⁰ Не смије се радити о погонској грешци или мани возила (јер у тим случајевима превозник одговара *casus sentit domino* - случаја погађа власника)

²¹ Код ове одговорности, да би штетник тј. превозник био одговоран за накнаду штете, потребно је поред постојања штете и урочне везе између те штете и штетникове радње односно пропуштања, да се та штета може штетнику приписати у његову кривицу, односно потребно је да је штетник крив што је до штете дошло.

штету намјерно или непажњом. При оцјенеивању да ли је лице које је штету проузроковало криво, суд води рачуна о редовном току ствари, и о томе шта се од разумног и пажљивог привредника могло основано очекивати у датим околностима.

Уколико се превозник не успије ослободити од одговорности, неминуно се поставља питање висине његове одговорности, тј. износ на који може бити утужен за штету која је настала због тјелесних повреда путника и због закашњења и прекида путовања. ЗУПДС ограничава одговорност превозиоца до одређеног износа. Наиме, у Закону се прецизира тачан износ накнаде за штету. Сходно одредбама члана 16 ЗУПДС за штету насталу због смрти путника, тјелесне повреде или оштећења здравља путника, превозник одговара по путнику до 75 000 еура. Тако да ће суд у сваком конкретном случају на основу овог максимума, утврђивати, према околностима случаја, колика је накнада штете за путника у тим случајевима. За штету насталу због закашњења, односно прекида путовања, превозник одговара до износа од троструке до шестоструке накнаде за превоз.²²

Такође, ЗУПДС предвиђа сходно одредбама члана 17 став 1 и 2 рокове у којима путник подноси захтјев превознику за накнаду штете. Тако да за штету насталу због смрти путника, тјелесне повреде или оштећења здравља путника, захтјев за накнаду штете мора се поднијети превознику у року од шест мјесеци од дана сазнања за штету, док за штету насталу због закашњења, односно прекида путовања, захтјев за накнаду штете мора се поднијети превознику у року од 15 дана од дана кад је путовање завршено, односно кад је требало да буде завршено.

Одредбе о ограничењу одговорности се примјењују једино ако превозник докаже да до штете није дошло његовом кривицом односно намјерно или крајњом непажњом превозника. Тако да се увијек претпоставља да је штета проузрокована кривицом превозника, док превозник не обори ту претпоставу, не може се позивати на одредбе о ограничењу.

6. Остваривање потраживања из уговора

Одредбом члана 94 ЗУПДС дефинисана је могућност подношења писменог захтјева превознику за накнаду штете, односно рок за подношење тужбе суду уколико превозник не исплати исту. Сва потраживања из уговора о превозу путник остварују се према ставу 2 истог члана, подношењем писменог захтјева превознику за накнаду штете, или подношењем тужбе су-

²² Дефинисани износи у случају надокнаде штете су предвиђени у еурима и усклађени са Конвенцијом о уговору у међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR) и Протоколом о Конвенцији о уговору у међународном друмском превозу путника и пртљага.

ду, ако превозник не исплати накнаду штете у року од 30 дана од дана подношења захтјева. Такође, Законом је предвиђено да превозник који не исплати накнаду штете имаоцу права у року од 30 дана од дана подношења захтјева дугује имаоцу права и затезну камату почев од дана када је истекао овај рок. У ставу 3 се јасно истиче да на потраживање превозника према кориснику превоза тече камата од 5% годишње од дана доставе захтјева у писаној форми кориснику превоза или ако такав захтјев није учињен, од дана покретања спора. Сходно члану 96 став 1 и 2 потраживања путника према превозиоцу настала због смрти, тјелесне повреде или оштећења здравља проузрокованих удесом или незгодом застаријевају за три године. С тим што рок застарјелости тече од дана када је лице коме је штета причињена то сазнало или је морало сазнати, али тај рок не може бити дужи од пет година од дана настанка удеса или незгоде. Такође, ЗУПДС у члану 97 став 1, 2 и 3 говори о прекиду застаријевања, према коме се застаријевање прекида подношењем захтјева превознику у писаној форми. С тим што застаријевање почиње да тече изнова од дана кад је имаоцу права тј.путнику достављен, у писаној форми, одговор на његов захтјев и кад су му враћене исправе приложене уз тај захтјев. Застарјелост не може да наступи прије истека рока од 30 дана од дана пријема одговора на захтјев имаоца права.

Закључак

ЗУПДС мијења нека решења која су била садржана, у ранијим законским текстовима у смислу настојања да се она или побољшају или прецизније изразе. ЗУПДС посебно говори о накнади за превоз, а не о цијени возне карте (превознине) чиме боље изражава чињеницу постојања двије врсте превоза, па то касније и дословно наводи јер каже да уколико је уговор закључен са наручиоцем превоза не постоји обавеза издавања возне карте на страни превозника. Даље, као генерални приступ законодавац одређеним решењима тежи бољој заштити путника намећући посебне обавезе превознику у смислу пристојног поступања према путницима, и пружајући посебно заштиту путнику у случају да се укрцао у возило без возне карте, односно уколико је издата неправилна возна карта или уколико је иста изгубљена. Закон не прецизира шта се подразумева под „неправилном“ возном картом, па је за очекивати да судска пракса, том новом законском термину, да пуно значење. Такође, у односу на досадашња законска решења у ЗУПДС су утврђени нови износи одговорности превозника за штету, која је настала због смрти тјелесних повреда или оштећења здравља путника или која је проузрокована удесима или незгодама у току превоза. Новина у Закону је и то, да у случају закашњења односно прекида путовања, путник има право на основу своје карте као уговора према превознику, на накнаду од тростуке до шесторостуког износа цијене возне карте.

*Jelena Nikčević Grdinić, Associate Professor
Faculty of Maritime Kotor*

Some Legal Aspects of Agreement on Carriage of Passengers by Road

Abstract

Nowadays, agreement of carriage of passengers by road is unavoidable legal work awarded by most persons in everyday life. Therefore, there is an increase in social and economic importance of this agreement, and the need for pointing out some of its basic legal issues. Road passenger transport implies a number of issues which the law must take into account. Primarily, because the reality in which we live is based not only on the exchange of material goods, but also on exchanging of ideas and people, and all of this all permanently gives a new quality to agreement of carriage of passengers by road. The paper discusses some aspects of the agreement of carriage of passengers by road, at the same time pointing to solutions that exist in the Law on agreement of carriage of passengers by road of the Republic of Montenegro, 2009.

Key words: contract on carriage of passengers by road, passenger and transporter.