

UDK: 634.071: 681.022:368.8:368.222: 621.869.88(1-87)

Dr Zoran D. Radović,

doktor pravnih nauka,

glavni i odgovorni urednik časopisa „Tokovi osiguranja“, Beograd,

i-mejl: zoran-radovic@hotmail.com

OSIGURANJE OPERATERA MEĐUNARODNIH TRANSPORTNIH TERMINALA OD ODGOVORNOSTI

Delatnost transportnih terminala postaje sve značajnija u međunarodnoj robnoj razmeni. U prevozu robe od skladišta prodavca do skladišta kupca međunarodni transportni terminal često se ne može zaobići. I to ne samo zbog carinjenja robe. Skladištenje robe samo je jedna od delatnosti terminala. Operater koji sprovi delatnost terminala izložen je raznim rizicima, zbog čega mu je potrebna zaštita koju ostvaruje osiguranjem od odgovornosti.

Ključne reči: *međunarodni terminal, operater, kontejnerizacija, osiguranje od odgovornosti.*

1. Uvod

Postoji više razloga iz kojih skladištari robe u jednom času nisu više mogli da odgovore potrebama međunarodne robne razmene. Promenila se, naime, transportna tehnologija. Kontejnerizacija¹ je izvršila revoluciju u robnom transportu. Prevoz robe u kontejnerima obezbeđuje da se brže, sigurnije, bezbednije i jeftinije skladišti roba, a sve to važi i za utovar i istovar robe iz tran-

¹ Kontejnerizacija se može definisati kao način prevoza robe u velikim jednoobraznim jedinicama koje se mogu prevoziti i pretovarivati s jednog prevoznog sredstva na drugo, G. B. Hepworth, „The contener revolution and marine insurance“, The Journal of Commerce and Shipping Telegraph, 5. avgust 1967.

sportnog sredstva. Smanjuje se i mogućnost nastanka šteta na robi usled loma i krađe u kopnenom, vazdušnom i pomorskom prevozu. Kontejner predstavlja novo racionalno rešenje u transportnoj delatnosti.²

U transportnom lancu prevoza robe „od vrata do vrata“, skladištar je postao više izložen riziku da za štetu na robi odgovara nego što je slučaj s prevoziocima, koji obavljaju međunarodni transport. Prevozioci mogu da ograniče svoju odgovornost pozivajući se na međunarodnu konvenciju³ koja im takvu mogućnost daje. Skladištar za štete na robi nema pravo da ograniči svoju odgovornost (Zakon o obligacionim odnosima /ZOO/). Prevozioci robe neretko pokušavaju da za štetu na robi za koju odgovaraju odgovornim učine skladištara.

Međunarodna regulativa iz oblasti transportnog prava putem konvencija nije potpuno dovršena. Napori zemalja u razvoju da se donese međunarodna konvencija o multimodalnom prevozu robe nisu urodili plodom. Konvencija je, naime, doneta, ali nije stupila na snagu jer je nije ratifikovao dovoljan broj zemalja.⁴ Ni u perspektivi ne postoje realni izgledi da će je ratifikovati broj država koji je propisan da bi konvencija stupila na snagu. Očigledno, postoji potreba da se reguliše odgovornost preduzetnika multimodalnog transporta robe. Pojedine države, npr. Indija, propisima su regulisale odgovornost preduzetnika multimodalnog transporta robe. Postoje znatne razlike između međunarodnih konvencija koje regulišu prevoz robe različitim prevoznim sredstvima. Čine se napori da se u ovoj oblasti harmonizuje pravo, i to donošenjem konvencije o prevoznom pravu.⁵ Taj put je, međutim, dug.

2. Izvori prava

Brojni su obligacioni odnosi koji se tiču transportnih terminala. U svom poslovanju terminal se nalazi u transportnom lancu prevoza robe „od skladišta do skladišta“. Za naše izlaganje važni su sledeći izvori prava: Zakon o obligacionim odnosima (ZOO)

² Zoran Radović, „Kontejnerizacija s osvrtom na osiguranje“, Osiguranje i privreda, Zagreb, br. 10-11/69, str. 48.

³ Npr. Haška pravila iz 1924, koja se odnose na pomorski prevoz.

⁴ The United Nations Multimodal Convention, <http://en.wikipedia.org/wiki/Multimodal-transport>, 11. februar 2013.

⁵ Draft instrument on transport law, Vesna Skorupan, „Obveze prijevoznika – rješenja Konvencije o prijevoznom pravu“, Poredbeno pomorsko pravo, PPP, god. 43, broj 158, str. 101.

- Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (ZPUP)
- Zakonski propisi koji regulišu prevoz robe železnicom, drumom i vazduhom
- Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici (Haška pravila)
- Međunarodna konvencija o bezbednosti kontejnera
- Konvencija o ugovoru o međunarodnom prevozu robe drumom (CMR)
- Međunarodna konvencija o prevozu robe železnicom (CIM)
- Međunarodna konvencija o prevozu robe morem (Hamburška pravila)
- Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu za vreme prevoza opasnih materija drumom, železnicom i brodom unutrašnje plovidbe
- Konvencija za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom prevozu vazduhom (Varšavska konvencija sa Haškim protokolom)
- Konvencija o prevozu robe u celosti ili delimično morem (Roterdamska pravila)
- Konvencija Ujedinjenih nacija o odgovornosti preduzetnika transportnih terminala u međunarodnoj trgovini (Konvencija O. T. T.)
- Opšti uslovi poslovanja transportnih terminala
- Opšti uslovi osiguranja od odgovornosti transportnih terminala.

Svi navedeni zakonski propisi i međunarodne konvencije iz oblasti transportnog prava mogu da utiču na odgovornost preduzetnika transportnog terminala, a sadrže mehanizam koji se tiče podele rizika i odgovornosti između ugovornih strana.

3. Delatnost

Delatnost terminala odnosi se na prevoz robe ukoliko se mesto iz kojeg se roba otprema i mesto u koje se roba upućuje nalaze u različitim državama. Delatnost transportnog terminala obavlja se u bilo kojem organizovanom prostoru gde se roba konsoliduje radi otpremanja ili prijema u segmentnom ili multimodalnom prevozu. Najvažniji elementi terminala su sledeći:⁶

- Lokacija, koja predstavlja važan činilac terminala, gde se obavlja raznovrsna

⁶ Dr. Jean-Paul Rodrige i dr. Brian Slack, „The function of transport terminals“ <http://people.hofstra.edu.geotrans/eng/ch4en/conc4c1en.html>, 7. februar 2013.

delatnost, u zavisnosti od blizine luke, aerodroma i železnice

- Pogodnost za prikupljanje, skladištenje, slaganje, pričvršćivanje, sortiranje i preradu robe
- Infrastruktura terminala, koja treba da omogući brzu manipulaciju robom.

Terminali treba da omoguće korisnicima raznovrsne usluge, npr. tretman tereta koji se prevoze u rasutom stanju, kao i za denčanu robu. Organizacija kontejnerskih terminala pretpostavlja manipulaciju robom uz korišćenje minimalne radne snage, te korišćenje paleta i specijalizovanih kranova. Kontejnerski terminali predstavljaju prostorno-mehanizovane, složene skladišno-transportne sisteme, koji prevozu daju veliki kapacitet.

Troškovi terminala važna su komponenta u ukupim transportnim troškovima. Sastoje se od troškova infrastrukture (uključujući održavanje mehanizacije za manipulaciju i skladištenje robe), troškove prekrcaja i administrativne troškove. Efikasnost terminala neposredno utiče na visinu troškova koju korisnik namiruje, uključujući vreme zadržavanja broda ili vazduhoplova za ukrcaj i iskrcaj robe.

Terminale delimo na konvencionalne, koji se nalaze na kopnu, i specijalizovane, koji se nalaze na moru (off-shore terminals) i namenjeni su za prekrcaj nafte i drugih tečnih tereta.⁷ Terminali se ne grade bez modeliranja, već moraju da zadovolje potrebe operatera i korisnika terminala.⁸ Terminal se, dakle, pre gradnje modelira.⁹ Pri tom je potrebno pripremiti proračun proizvodnosti, to jest transportnog kapaciteta pretovarne mehanizacije, u zavisnosti od opreme, tehničkih karakteristika i tipa procesa.¹⁰

U rečnim, pomorskim i vazdušnim lukama terminali posluju na osnovu dozvole lučkih vlasti ili nadležne agencije. Lučki operateri pružaju uslugu uz naknadu, čiji se maksimalni iznos utvrđuje u okviru lučkih tarifa za pojedine vrste tereta i usluga. Ukoliko operater prema korisnicima primenjuje diskriminacione mere, dozvola mu se može ukinuti.

7 Čedomir Dundović, Natalija Maletić i Ines Kolanović, „Possibilites for instalation and usage of the off-shore terminals in the Republic of Croatia”, International conference on traffic science, Portorož, 2000, str. 117.

8 Branislav Dragović, „Definisanje kriterijuma modeliranja kontejnerskih terminala”, Drugi jugoslovenski naučno-stručni skup: Vodni saobraćaj u 21. veku, Beograd, 2002, str. 23.

9 Predrag Jevremović, „Stimulacioni model za određivanje optimalnog broja pristanišnih mesta i broja dizalica u luci” (fusnota br. 8), str. 29.

10 Milorad Vidović i Hwan Kim, „Ciklus trofaznih pretovarnih sistema i kapaciteta terminala” (fusnota br. 8), str. 57.

Transportni terminali u SAD pojavljuju se prvi put pod imenom „intermodalni terminali“ i imaju ključnu ulogu u transportnom lancu time što na efikasan i siguran način obezbeđuju prevoz robe, povezujući drumski i železnički transport, kao i ostale vidove transporta. Dok je kontejnerizacija tehnološka novina, intermodalizam predstavlja mnogo širi koncept.¹¹ Intermodalitet (*intermodality*) prihvatila je i Evropsku komisiju. Cilj je da se razvije okvir za optimalnu integraciju raznih vidova transporta, te da se omogući prevoz robe u lancu „od vrata do vrata“ sa smanjenim transportnim troškovima.¹² Intermodalni transport robe znatno je efikasniji od tradicionalnog.

4. Operater

Prema Konvenciji O. T. T, operater transportnog terminala predstavlja lice koje u svom poslovanju preuzima robu koja se odnosi na međunarodni prevoz, s ciljem da pruži ili obezbedi transportne usluge u vezi s robom u području pod svojom kontrolom. Međutim, on se neće smatrati operaterom ako se nalazi u ulozi prevozioca na osnovu odredbi prava koje se na konkretan prevoz primenjuje.¹³

Operater često pruža usluge krcanja ili iskrcavanja i slaganja robe u brodske štive. Nije u ugovornom odnosu s korisnikom prevoza. Ugovaranjem „*Circular Indemnity Clause*“, korisnik prevoza obavezuje se da neće postavljati odštetni zahtev prema operateru i da će naknaditi prevoziocu štetu koja zbog radnje operatera nastane,¹⁴ npr. ako operater pričinu štetu na brodu koji je prevezio robu korisnika prevoza.

Naš zakon (ZOO) sadrži odredbe koje regulišu poslovanje skladištara.

11 Bliže, David P. Middendorf, *Intermodal terminal database*, New York, 1998.

12 Prema izveštaju Komisije upućenom Evropskom parlamentu i Savetu 2011.

13 Joseph C. Sweeney, „New U. N. Convention on Liability of Terminal Operators in International Trade“, *Fordham international law journal* (Vol. 14: 1115), SAD. Prema autoru, ovakvom formulacijom želela se isključiti mogućnost da se konvencija primenjuje na stivadore (slagače tereta). Stivadori su lica koja ukrcavaju i slažu robu u brodske štive i iskrcavaju je. Njihov pravni položaj uređen je zakonskim propisima, O. C. Giles, *Chorley and Giles' Shipping Law*, London, 1980, str. 269.

14 Drago Pavić, *Pomorsko pravo*, Split, 2002, str. 224.

5. Ugovorne obaveze

Poslovanje terminala obavlja se na osnovu ugovora s korisnikom u kome su određene obaveze operatera. Osnovna obaveza terminala, u svojstvu skladištara, sastoji se u čuvanju robe u bezbednom stanju, ali takođe i u preduzimanju drugih radnji predviđenih ugovorom. Korisnik ima obavezu da terminalu plati određenu naknadu, kao i da mu podmiri troškove potrebne za očuvanje robe.

Na zahtev ostavioca, operater mu izdaje potvrdu o prijemu robe u kojoj se roba identifikuje, uz opis njenog vidljivog stanja i količine (O. T. T.).

Obaveze skladištara određene su zakonom (ZOO), a tu spada i dužnost da ostaviocu izda skladišnicu. Imalac skladišnice ima pravo da od skladištara zahteva da mu se preda robu označenu u njoj. Za svoja potraživanja iz ugovora o uskladištenju robe, kao i za ostala potraživanja nastala u vezi s čuvanjem robe, skladištar ima založno pravo na robi.

6. Odgovornost

Rizik od odgovornosti po svojoj prirodi ne uklapa se u tipizirane oblike osiguranja od rizika fizičkog gubitka ili od oštećenja osiguranog predmeta.¹⁵ Ugovorna odgovornost operatera nastaje povredom ispunjenja obaveze preuzete ugovorom. Odgovornost operatera zasniva se na pretpostavljenoj krivici (*presumed fault*). Krivica (*fault*) preuzeta je iz anglosaksonskog prava. Pojam nije dovoljno definisan. Ne opisuje, naime, kakav se oblik krivice traži (namera, gruba nepažnja i sl.).¹⁶ Na operateru je teret dokaza da nije odgovoran za štetu na robi dok se ona nalazila pod njegovom kontrolom. On neće odgovarati ako dokaže da su on ili njegovi službenici preduzeli sve razumne mere da štetne posledice ne nastanu. Odgovoran je za zakašnjenje u predaji robe licu koje je ovlašćeno da je primi. Operater je odgovoran u obimu u kome se gubitak, šteta na robi i zakašnjenje može pripisati njegovoj grešci ili propustu da preduzme potrebne radnje za očuvanje robe. U slučaju da operater nije u stanju da robu preda u roku od 30 dana od dana kad je dužnost predaje nastupila, smatraće se

¹⁵ Drago Pavić, Pomorsko osiguranje, Split, 2012, str. 419.

¹⁶ Vesna Skorupan Wolff, „Poredna analiza haških i rotterdamskih pravila“, Poredbeno pomorsko pravo, PPP, Zagreb, vol 49, br. 164/2010, str. 187.

da je roba izgubljena.

Operater ima pravo da svoju odgovornost ograniči na iznos koji ne prelazi 8,33 obračunske jedinice¹⁷ po bruto težini robe koja je izgubljena ili oštećena. U slučaju zakašnjenja u predaji robe, operater može da ograniči odgovornost na iznos od dve i po naknade koje prima za svoje usluge. Ni u kom slučaju odgovornost operatera ne može da bude veća od iznosa za koji odgovara za slučaj izgubljene robe.¹⁸ Operater nema pravo da ograniči svoju odgovornost ukoliko se dokaže da su on ili njegovi službenici namerno prouzrokovali gubitak, štetu ili zakašnjenje, ili da su bili bezobzirni pred mogućnošću da takve posledice nastanu. Ovo pravo nemaju ni druga lica koja rade za račun operatera.

Konvencija sadrži posebne odredbe koje se odnose na opasnu robu. Kad se opasna roba predaje operateru, mora biti obeležena kao takva, u skladu s propisima zemlje u kojoj operater posluje, sem u slučaju kad su operateru poznata svojstva opasne robe koju prima. Operater je dužan da preduzme sve potrebne mere da se opasna roba sačuva. U slučaju neposredne opasnosti, dužan je da opasnu robu učini bezopasnom ili je uništi (na primer robu koja oslobađa otrovne gasove).

Moment utvrđivanja štete na robi od znatne je važnosti. Ukoliko operateru nije predato obaveštenje o šteti na robi, najkasnije tri dana od dana preuzimanja robe od primaoca, stvara se pretpostavka (*prima facie*) da je roba predata u ispravnom stanju. Ako šteta nije očigledna, ovaj se rok produžava na 15 dana. Dok su radnje ukrcaja i iskrcaja robe u prevozno sredstvo materijalne prirode, prijem i predaja robe pravne su prirode. Ukoliko primalac robe propusti da je prilikom predaje na uskladištenje pregleda, on još ima pravo da dokazuje kako je do oštećenja robe došlo u razdoblju od njenog prijema na uskladištenje do iskladištenja i predaje.¹⁹ Predaja robe neovlašćenom licu smatra se gubitkom robe. U zavisnosti od mesta terminala, roba iz terminala često se ne predaje ovlašćenom primaocu, već neposredno prevoziocu, ukrcavanjem u brod ili vazduhoplov.

¹⁷ Obračunska jedinica predstavlja specijalno pravo vučenja Međunarodnog monetarnog fonda. U vreme kada je konvencija doneta (1991), vrednost jednog prava vučenja iznosila je 1,52679 američkih dolara, Sweeney.

¹⁸ Ako se uporedi odgovornost drugih prevozilaca, npr. pomorskih (Haško-vizbijska pravila, Hamburška pravila i Roterdamska pravila) sa odgovornošću operatera, odgovornost operatera u pogledu iznosa do kojeg može da ograniči odgovornost jeste blaža.

¹⁹ Vesna Skorupan, Prikaz sudske presude Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Poredbeno pomorsko pravo, vol 45, broj 160/2006, Zagreb, str. 153.

Naknada štete koju je skladištar dužan da namiri zbog propasti, umanjenja ili oštećenja robe za vreme od njenog prijema do predaje ne može preći stvarnu vrednost robe, osim ako je štetu prouzrokovao namerno ili krajnjom nepažnjom. Skladištar je dužan da ovlašćenom licu dozvoli da pregleda robu i da uzima njene uzroke.

Isprava koju operater izdaje ostaviocu robe (skladišnica) može biti prenosiva ili neprenosiva isprava. Prenosiva skladišnica približava ovu ispravu hartiji od vrednosti.

7. Osiguranje od odgovornosti

U našoj je zemlji predmetna materija regulisana zakonskim propisima (ZOO i ZPUP). Odredbom ZOO isključena je primena zakona na plovidbena osiguranja (ZPUP). Odredbom ZPUP predviđeno je da se njegove odredbe, pored ostalog, primenjuju na osiguranja slična plovidbenim ako su zaključena po polisama i uslovima uobičajenim za plovidbena osiguranja. Dok ZOO reguliše osiguranje od odgovornosti, ZPUP reguliše osiguranje odgovornosti. Kod osiguranja odgovornosti, kada se jedno lice osigurava za slučaj nastanka njegove odgovornosti prema trećem licu, odgovornost predstavlja predmet osiguranja. Kod osiguranja odgovornosti ugovorni odnos postoji samo između osiguravača i osiguranika. Treća lica sa ovim odnosom nemaju ništa. Ugovor o osiguranju odgovornosti često sadrži klauzulu „kad platiš, ja ću da platim“, čime se isključuje mogućnost da treća lica potražuju naknadu od osiguravača za štetu za koju je osiguranik odgovoran. Osiguravač može biti odgovoran trećim licima za štete koje pričinu njegov osiguranik jedino kad je takva mogućnost zakonom propisana (ZOO).

Osiguravajuće pokriće operatera, s obzirom na njegovu delatnost, obuhvata sledeće:²⁰

- odgovornost operatera za gubitak terminala i za gubitak i štetu na robi, te za zakašnjenje u predaji robe
- odgovornost operatera za gubitak ili štetu nanetu trećim licima, uključujući brodove, vozila, hidrauličke strukture i opremu uzetu u zakup

²⁰ Insurance of liability of operators of transport terminals/Kominsur, <http://www.kominsur.ee/en/ariklienttranspordiriskide-kindustamine/transporierminali>, 7. februar 2013.

- odgovornost operatera za greške pilota brodova i drugih lica koja uvode brodove u terminal
- odgovornost operatera za smrt i povredu i narušavanje zdravlja lica koja posluju s terminalom, kao i trećih lica kao posledica udesa
- odgovornost terminala za štete prouzrokovane životnoj sredini
- troškove u sudskom ili arbitražnom postupku koji su podneti radi zaštite operatera od odgovornosti.

Jednim ugovorom o osiguranju može se pokriti odgovornost terminala koji je istovremeno nosilac manipulativnih operacija s robom na vazdušnom ili plovidbenom terminalu.²¹

Postoji mogućnost da operater osigura svoju odgovornost u svojstvu skladištara. Ovakvo osiguranje uobičajeno je i tiče se samo odnosa koji operater ima sa ostaviocem robe. Ovakvim osiguranjem operater je pokriven za gubitak i štete na robi za slučaj svog nehata, to jest ako nije pokazao razumnu pažnju da robu sačuva u svojstvu skladištara. Pokriće može da uključi i odgovornost operatera prema trećim licima. Skladištar ima mogućnost da jednim ugovorom osigura sledeće:²²

- građevinske objekte za skladištenje robe
- robu i druge stvari koje se u skladištu nalaze
- štetu na opremi, zbog čega može nastupiti prekid poslovanja (gubitak zarade i povećanje troškova poslovanja).

Predmetno osiguranje može se proširiti tako da obuhvati rizik od pljačke (ne i obične krađe), rizik od loma opreme, računara itd.

Osiguranje od odgovornosti obuhvata sledeće:

- odgovornost prema trećim licima za povredu lica ili imovinsku štetu nastalu
- u toku poslovanja
- odgovornost prema zaposlenim licima
- odgovornost za štete na robi dok se nalazi u vozilu skladištara
- kreditno osiguranje koje pokriva neplaćene fakture izdate za usluge usklađivanja robe
- pokriva za prevaru i nesavesno poslovanje zaposlenih lica (*fidelity insurance*)

21 City Marine Brokers, Port/Terminal Operators & Transport Operators Insurance, <http://www.citymarinebrokers.com/en/23/maarine/port-terminal.operators-transport->, 7. februar 2013.

22 UK Commercial Ltd, Warehouse Insurance, <http://www.uk-commercial-insurance.com/warehouse-insurance>, 7. februar 2013.

- osiguranje od pravnih troškova.

Na tržištu osiguranja moguće je dobiti pokriće za skladištenje robe u tečnom stanju, kao i plovnih sredstava skladištara.²³ Osiguravajuće pokriće može se proširiti tako da obuhvati gubitak zarade koja nastaje kao posledica katastrofe, robe u tranzitu (oštećenje, kvar i krađu) i rizik od zatrovanosti.

Specijalizovane osiguravajuće kuće²⁴ pokrivaju odgovornost operatera podvodeći je pod sledeće kategorije:

- gubitak ili šteta na robi
- gubitak ili šteta na opremi ili brodovima korisnika usluga operatera
- upućivanje robe na pogrešnu destinaciju
- zakašnjenje u rukovanju opremom ili brodovima korisnika usluga operatera
- pogrešna predaja (isporuka) robe
- dobijene suprotne instrukcije
- predaja robe bez prijema skladišnice.

Odgovornost prema trećim licima obuhvata sledeće:

- materijalnu štetu na imovini
- smrt, povredu ili bolest
- novčane kazne.

8. Utvrđivanje štete

Za operatera je važno da se pri nastanku štete na robi utvrdi štetni uzrok. Šteta na robi nastaje u dva oblika: a) oštećenje, tj. pogoršanje stanja robe koje utiče na smanjenje njene vrednosti i b) manjak, bilo u formi delimičnog neisporučivanja ili rastura. Praksa osiguranja razlikuje neisporučivanje (kad se preda manji broj vreća robe) i manjak (kad je količina robe u vrećama manja). Međutim, pravne posledice ovih vrsta šteta su jednake.²⁵

Pažljivim i dokumentovanim utvrđivanjem prirode, uzroka i visine štete na robi u skladištu operatera može se utvrditi koje je lice za štetu odgovorno i da li je šteta pokrivena osiguranjem operatera ili ostavioca robe.

²³ Cargo Insurance Pro <http://cargoinsurancepro.com/index.php/warehouse-insurance>, 7. februar 2013.

²⁴ Through Transport Mutual Insurance Associated Limited, London.

²⁵ Branko Jakaša, Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Zagreb, 1969, str. 375.

Radi zaštite svojih interesa, operater utvrđuje štetu na robi angažovanjem havarijskog komesara svog osiguravajućeg društva. Mada je zapisnik havarijskog komesara na prvom mestu merodavan za odnos osiguravača i osiguravnika, u praksi se ovom dokumentu pridaje veći značaj. Dok se havarijski zapisnik smatra dovoljnim dokazom za štetu po osiguravača, on ima ograničeno dejstvo za utvrđivanje odgovornosti ostavioca. Za njegovu odgovornost zapisnik će se smatrati dovoljnim dokazom samo ako je na nesumnjiv način utvrđeno činjenično stanje (npr. da je operateru predana roba u oštećenom stanju).²⁶

Postoji mogućnost, a često i potreba, da se stručna lica angažuju kako bi izvršila kontrolu kvaliteta i količine prispELE robe.²⁷ Ugovorom o kontroli robe vršilac kontrole obavezuje se da obavi kontrolu kvaliteta i količine prispELE robe i o tome izda sertifikat. Prema odredbi zakona (ZOO), kontrola robe može se sastojati od utvrđivanja identiteta, kvaliteta, količine i njenih drugih svojstava. Svrha kontrole može biti i obezbeđenje dokaza. S obzirom na to da se specijalizovana organizacija redovno bavi kontrolom robe, njen nalaz se često prihvata kao dokaz za štetu na robi. Prema stavu suda,²⁸ ako kontrolu količine robe vrši posebna stručna (specijalizovana) organizacija, smatra se, dok se ne dokaže suprotno, da je nalaz te organizacije tačan. Zapisnik koji u skladištu sastavi operater predstavlja ispravu privatnog karaktera, te se stoga ne može smatrati dokazom protiv trećih lica.²⁹

9. Zaključak

U transportnom lancu međunarodnog prevoza robe od skladišta prodavca do skladišta kupca korišćenje terminala retko se može zaobići. Manipulacijom robe na terminalu operater robu čuva, obezbeđuje je za prevoz, tovari je u prevozno sredstvo, slaže je i pričvršćuje da se neoštećena preveze do odredišta.

Operater terminala odgovoran je za posao za koji je angažovan. Njego-

²⁶ Gavro Badovinac, komentar sudske presude, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, Zagreb, br. 71/76.

²⁷ Zoran Radović i Vukosav Jovović, „Utvrdjivanje štete na robi pričinjene u toku prevoza”, Privrednopravni priručnik, Beograd, br. 4/81, str. 43.

²⁸ Gavro Badovinac, komentar presude, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 45/70.

²⁹ Presuda Trgovačkog suda u Marselju, komentar G. B, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 69/76.

va odgovornost ograničena je po odredbama Konvencije o odgovornosti operatera terminala u međunarodnoj trgovini. Međutim, ograničenu odgovornost imaju i svi prevozioci u skladu s međunarodnim konvencijama (Haško-vizbijska pravila, Varšavska konvencija, CIM i CMR). Naša zemlja, za razliku od nekih susjednih zemalja (Bugarska i Grčka), nije ratifikovala konvenciju o odgovornosti operatera terminala u međunarodnoj trgovini, koja operateru omogućava da svoju odgovornost takođe ograniči. Ova okolnost izlaže našeg operatera većoj odgovornosti budući da nije zaštićen u dovoljnoj meri.

Osiguranje od odgovornosti operatera je neophodno. Pokriće treba da bude sveobuhvatno, da pokrije njegovu odgovornost kao skladištara, njegovu celokupnu delatnost koja je raznolika, kao i odgovornost prema trećim licima. Potrebno je doneti opšte uslove za osiguranje od odgovornosti operatera za sveobuhvatnu zaštitu njegovih interesa. Ovakvim osiguranjem širina pokrića približava se pokriću koju pružaju specijalizovani osiguravači, kao što su engleski klubovi za zaštitu i naknadu (*Protecting & Indemnity clubs*). Zaštita interesa operatera šira je od osiguranja od odgovornosti, a to zahteva novi pristup osiguravača ovom predmetu.

Summary

Insurance of International Transport Operators against Liability

Zoran Radović, PhD

Activities of international transport operators are indispensable in worldwide trade. They facilitate the interchange of goods between carriers of different modes of transport. The carriage of goods has become quicker and safer.

Until recently, only carriers of goods in sea, air and inland carriage were able to limit their liability invoking provisions of international conventions under which they were entitled to limit their liability. By enacting the U. N. Convention on Liability of Terminal Operators in International Trade, terminal operators became entitled to limit their liability too. This limit is lower than in other

conventions. While many countries had ratified the U. N. Convention, it was not the case with our country. For this reason our terminal operators became more exposed to liability.

For terminal operators insurance against liability is a necessity. Due to variety of their business activities, it is important that special general insurance conditions should be enacted in this respect. These conditions should be in line with the general conditions of English Protecting and Indemnity clubs. The cover granted by clubs is wider than insurance against liability.