

UDK: 368.223:374.4:368.023.3+656.811.4:355.891.1:656.1

**Dr Patrik V. Vlačič,**

*docent na Fakultetu za pomorstvo i saobraćaj u Ljubljani*

## **KARGO OSIGURANJE U ODNOSU NA OSNOVNA NAČELA OBLIGACIONOG PRAVA I TRAJANJE PREVOZA**

U članku se govori o okolnostima koje se odnose na osnovna načela obligacionog prava što se primenjuju na kargo osiguranje u drumskom prevozu i na trajanje prevoza. Povod za članak je osporena presuda Vrhovnog suda Slovenije II Ips 110/2008 od 14. januara 2010, kojom je doneta Odluka o reviziji. Uloga osnovnih načela obligacionog prava što se odnose na ugovor o osiguranju specifična je zato što se ona primenjuju na osiguravajuće odnose u različitim pojedinačnim svojstvima te u posebnim pojavnim sadržajima, na primer sa *uberrima fides*. Za svrsishodno zaključenje kargo osiguranja u drumskom prevozu potrebno je u obzir uzeti i pravno regulisanje trajanja prevoza, kao i razloge za takvo regulisanje.

**Ključne reči:** *osnovna načela obligacionog prava, ugovor o osiguranju, kargo osiguranje, osiguravač, osiguranik, pošiljalac, uberrima fides.*

### **1. Uvod**

Polazište za članak bilo je pravno mišljenje u vezi sa sporom u kojem je Vrhovni sud Slovenije odlučio u presudi II Ips 110/2008, kojom je doneo odluku o reviziji. Obligacioni zakonik navodi da je osnovni pravni odnos, zbog koga je nastao spor, nastupio 1993. Odredbe zakona, koji je tada bio na snazi u

Republici Sloveniji, uređivale su trajanje prevoza. Treba reći da su svi ti propisi u međuvremenu zamenjeni novim propisima, koji se, međutim, po tradiciji u obligacionom pravu u bitnim crtama ne menjaju u poređenju s prethodnim pravnim uređenjem.

Bitno je pitanje da li je Vrhovni sud Slovenije pravilno presudio o ulozi jedne i druge strane pri zaključivanju kargo osiguranja u vezi sa osnovnim obligacionim načelima. Vrhovni sud je naveo da su trajanje osiguranja i vreme pokrića bitni elementi koje polisa mora sadržati te da je to naročito važno u transportnom osiguranju, čiji bitan specifičan elemenat jeste putovanje. Od puta i vremena putovanja zavisi kojem će riziku teret biti izložen. Navedeno je i da trajanje putovanja mora biti izričito ugovoreno, to jest da se putovanje mora završiti u propisanom ili uobičajenom vremenu. Treba razlikovati trajanje putovanja od trajanja osiguranja i vremena pokrića. Vreme pokrića je određeno početkom i krajem jemstva osiguravača koje predstavlja vreme kada osiguravač trpi posledice nastanka štete.

U pogledu tumačenja polisa, u presudi je navedeno da se primenjuju opšta pravila obligacionog prava u tumačenju ugovora (čl. 99 do 102 člana ZOR – Obligacioni zakonik ZOR), i da strane u sporu sadržini polise nisu pripisivale značaj. Zbog toga širina polise nije bila sporna. Sadržinu polise stoga treba tumačiti tako da ju je moguće razumeti. Ugovorne strane su beleškom na polisi ugovorile krajnji rok za predaju tereta i završetak putovanja, s tim da su ugovorile krajnji rok do kojeg osiguravač snosi osiguravajući rizik, a ne i rizik u pogledu toga da li teret u ugovoreno vreme stiže u namenjeno skladište. Pritom se misli na vreme u kojem se putovanje mora završiti. Osiguravač se, prema tome, obavezao da pokrije rizike za navedeno putovanje, i to samo u ugovorenom roku.

U ovom slučaju treba imati u vidu dve dimenzije, za koje ne znamo da li su bile poznate Vrhovnom sudu tokom suđenja. Prva je da je zahtev za osiguranje osiguranik samo potpisao, a osiguravač ga ispunio (na zahtevu i na polisi naveden je datum 4. april 1997). I druga, da je u najmanju ruku osiguranik u dobroj veri i zaključio kargo osiguranja na način uobičajen za ceo put, od utovara do istovara, što takođe određuju opšti uslovi osiguravača. Desilo se, naime, da je šteta nastala 10. marta 1997. U praksi kargo osiguranja među ugovornim stranama je uobičajeno da ugovorač osiguranja (špediter) dobije polisu od osiguravača tek kroz četiri dana (pošiljalac u drumskom prevozu), a osiguranik tek kroz deset dana ili kasnije.

## 2. Osnovna načela ugovornog prava osiguranja

Osnovna načela prava osiguranja koja regulišu predmetni pravni odnos navedena su u Zakonu o obligacijskih razmerjih<sup>1</sup>, to jest ZOR-u. Osnovna načela kao što su ravnopravnost učesnika u obligacionim odnosima, savesnost i poštenje, zabrana zloupotrebe prava, načelo jednake vrednosti davanja, zabrana prouzrokovanja štete, dužnost ispunjavanja obaveza, ispunjavanje obaveza i poštovanje prava, primena dobrih poslovnih običaja i drugo primenjuju se na osiguravajuće odnose s različitim naglaskom na pojedinačne sadržaje, kao i na neke druge pravne odnose.<sup>2</sup>

### Sloboda uređivanja obligacionih odnosa

Sloboda uređivanja obligacionih odnosa predstavlja načelo koje je ugrađeno u pravo osiguranja i tiče se pitanja da li da ugovorači zaključe ugovor i u kakvom obliku, kakva će biti sadržina ugovora, da li da zaključe ugovor sa određenom osobinom i slično. Uređivanje odnosa među stranama ne sme biti u suprotnosti sa ustavnim načelima, s prinudnim propisima i moralom. Osiguranik je ograničen pri izboru osiguravača<sup>3</sup> u pogledu toga ko može da bude osiguravač, što utvrđuju kogentni propisi Zakona o zavarovalnicah (ZZavar)<sup>4</sup>. U realnoj sredini zaključivanja ugovora o osiguranju na strani osiguravača pojavljuje se uvek još jedno ograničenje slobodi ugovaranja, i to u obliku opštih i posebnih uslova osiguranja. Ako se u adhezionom ugovoru postigne poseban dogovor između osiguranika i osiguravača, i to u skladu sa tač. 5. čl. 902 ZOR-a, primenjuju se opšti i posebni uslovi osiguranja. Odredbu treba čitati u vezi s članom 100 ZOR-a, koji navodi sledeće: ako je ugovor bio zaključen po unapred štampanoj sadržini, ili ga je jedna ugovorna strana drugačije pripremala i predlagala, nejasnoće treba tumačiti u korist druge ugovorne strane. Značajno je i to na koji su način sklopljeni ti posebni dogovori, o čemu će biti reči u nastavku teksta.

---

1 *Službeni list SFRJ* br. 29/1978, 39/1985, 2/1989, 65/1989, 57/1989. S obzirom na to da je Obligacijski zakonik (OZ) zamenio ZOR 1. januara 2002, a da su predmetni odnosi nastupili 1997, primenjuju se osnovna načela obligacionog prava kako ih je regulisao ZOR.

2 Pavliha, M, Simoniti, S, *Zavarovalno pravo*, GV založba, Ljubljana, 2007, str. 146.

3 Ugovorne strane jesu ugovarač osiguranja, osiguravač koji zaključuje osiguranje, lice koje je zaključilo osiguranje, osiguravač koji u skladu sa ZOR-om predstavlja rizičnu zajednicu (osiguravajuće društvo) i osiguranik koji ima pravo na naknadu štete, to jest na ugovoreni iznos novca. Navedeno prema Flisu (Flis S., Zbrani spisi, „O zavarovanju IV“, Slovensko zavarovalno združenje, Ljubljana, 1999, str. 87–94).

4 *Uradni list RS*, br. 64/1994, 35/1995-popr, 22/1997. Propis ne važi od 2. marta 2000. i zamenjen je odgovarajućom odredbom Zakona o zavarovalništvu (ZZavar).

## **Načelo savesnosti i poštenja**

Pri ostvarivanju obligacionih odnosa i prava, i pri ispunjavanju obaveza iz tih odnosa učesnici su dužni da poštuju i načelo savesnosti i poštenja. To načelo prilikom zaključenja osiguravajućih odnosa ima i poseban pojavni oblik, a jedno od ključnih načela jeste *uberrima fides* (na engleskom: *utmost good faith*). To samo ukazuje na činjenicu da je posredi najviši stepen dobre vere, što posebno potvrđuje kazuistika (pravna i poslovna praksa). Istina je da se veći deo kazuistike, po prirodi stvari, odnosi na osiguranika, a ne na osiguravača. Po prirodi stvari stoga što osiguravač zaključuje ugovor o osiguranju pretežno na osnovu podataka i informacija koje mu daje osiguranik. Istovremeno, osiguravač ugovara osiguranje na osnovu njemu ili javno poznatih okolnosti, mada u teoriji i praksi nema nikakve dileme da to načelo obavezuje obe ugovorne strane. Prema tome, osiguranik i osiguravač moraju postupati u skladu s načelom *uberrima fides*.

Ako osiguranik zna za bilo kakvu okolnost koja utiče na to da li će osiguravač zaključiti ugovor (i ako će ga zaključiti, pod kojim bi ga uslovima zaključio), osiguranik ga mora obavestiti. Osiguranik ima obavezu da obelodani podatke kojima raspolaže i njihovo prikrivanje, bez obzira na okolnost da li je postupio prevarno (frodulentno) ili nije, utiče na pravosnažnost polise.<sup>5</sup>

Osiguravač se ne može u svim slučajevima pozivati na neistinitost ili nepotpunost prijave.<sup>6</sup> Smisao prijave okolnosti sastoji se u tome da osiguravač poznaje kakav je rizik u pogledu očekivane opasnosti kako bi mogao svrsishodno da zaključi ugovorni odnos. Postoje nepravilnosti i nepotpunosti u prijavi koje ne moraju imati dejstva ako osiguravač zna kakvo je istinsko stanje. Pasivno ponašanje osiguravača navodimo kao primer kad osiguravač pri zaključivanju osiguranja ne poznaje istinsko stanje, a za njega kasnije dozna i pri tome ništa ne preduzme kako bi sproveo sankcije u skladu sa istinskim stanjem. Načelo zabrane *venire contra factum proprium* ukazuje na to da nijedna ugovorna strana ne može negirati vlastite postupke ili odstupati od svojih postupaka koji imaju pravne posledice.

Pošto se načelo *uberrima fides* primenjuje u oba pravca, od osiguravača se takođe očekuje da postupa maksimalno u dobroj veri. Osiguranje prevoza zaključuje osiguravač za osiguranika na osnovu informacija koje mu prijavljuje osiguranik. Ključni dokument koji osiguranik obično dostavlja prilikom zaključivanja kargo osiguranja u drumskom prevozu jeste tovarni list.

---

<sup>5</sup> Iamy Hardy E. R, *General Principles of Insurance Law*, London, 1970, str. 87–89

<sup>6</sup> Cigoj, S, *Komentar obligacijskih razmerij, Veliki komentar o obligacijskih razmerijih*, IV knjiga, Časopisni zavod Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana, 1986, str. 2431.

Obavezna sadržina tovarnog lista, u skladu sa čl. 6 Konvencije o ugovoru o međunarodnom prevozu tereta drumom (CMR)<sup>7</sup>, jeste sledeća:

- a) datum i mesto izdavanja tovarnog lista
- b) ime i naziv pošiljaoca
- c) ime i naziv prevozioca
- d) mesto i datum preuzimanja tereta i mesto predaje
- e) ime i mesto primaoca
- f) uobičajen opis tereta i načina pakovanja, a za opasan teret propisan opis tereta
- g) broj koleta, njihove posebne oznake i brojevi oznaka
- h) bruto težina ili drugi način opisa količine
- i) troškovi u vezi s prevozom (vozarina, dodatni troškovi, carinski i poreski i drugi izdaci potrebni za zaključivanje ugovora o prevozu do isporuke tereta primaocu)
- j) uputstva za carinske i druge radnje
- k) izjava da se na prevoz primenjuju odredbe Konvencije CMR, bez obzira na moguće suprotne propise.

Neobavezna sadržina u saglasnosti sa članom 6. CMR jeste sledeća:

- a) oznaka da pretovar nije dozvoljen
- b) troškovi koji padaju na teret pošiljaoca
- c) pouzeće
- d) deklaracija vrednosti tereta i iznos koji predstavlja poseban interes isporuke
- e) uputstva pošiljaoca u vezi sa osiguranjem tereta
- f) rok u kom se prevoz ima izvršiti
- g) spisak dokumenata predatih prevoziocu.

Iz navedenog je potpuno jasno da osiguravač zna gde je mesto polaska i gde će se vršiti utovar, kao i gde je odredište za istovar. U tom pogledu, konkretni osiguravač u opštim uslovima osiguranja imao je odredbu da se kargo osiguranje zaključuje od utovara do istovara, dakle znao je za relevantne dimenzije drumskog prevoza. Pravilo da poseban dogovor stavlja van snage opšte uslove je jasno. Mada treba imati u vidu da bi ugovorna strana koja je pripremila opšte uslove (osiguravač), u slučaju kada je poseban dogovor postignut, morala da menja opšte uslove ugovora i da postupa u skladu s načelom savesnosti i poštenja, te na to možda treba posebno upozoriti.

---

<sup>7</sup> Službeni list FLRJ-MP, 11/1958 nije zvanično preveden na slovenački jezik. U navedenom službenom listu tekst je objavljen na francuskom i srpskohrvatskom jeziku. U Republici Sloveniji se primenjuje na osnovu Akta o notifikaciji nasledstva prema Konvenciji UN i konvencija koje je prihvatila Međunarodna agencija za atomsku energiju (MOKOZN), *Ur.list RS-MP*, br. 9-55/1992.

Drugim rečima, ako tako posebnog dogovora koji menja opšte uslove nema, i ako ga osiguranik nije zahtevao, posebni dogovori morali bi se razmotriti u korist osiguranika. Posebnu dodatnu nijansu u ovom slučaju daju dve na sudu utvrđene činjenice: 1) da je prijavu za osiguranje ispunio osiguravač, a ne i osiguranik; i 2) da je osiguranik bio u dobroj veri da ima zaključeno kargo osiguranje koje bi mu od skladišta do skladišta obezbeđivalo privrednu sigurnost. To govori da bi osiguravač morao posebno upozoriti osiguranika na takvu okolnost i, po našem mišljenju, navesti i razloge za posebnu odluku koja stavlja van snage opšte uslove ugovora.

Iz sadržine tovarnog lista, kako je gore i navedeno, vreme u kojem će teret biti dopremljen od polaska do odredišta ne predstavlja obavezan element tovarnog lista, i to u praksi nije sastavni element tovarnog lista, već podatak u kom vremenskom rasponu tj. roku teret mora da se dopremi.

### **Zabrana zloupotrebe prava**

Zabranjeno je vršenje prava iz obligacionih odnosa u suprotnosti s namerom zbog koje je dotično pravo ustanovljeno ili priznato zakonom. Suština tog načela je u utvrđivanju pravičnosti, i u tom smislu ovo načelo je korektiv drugih načela obligacionog prava, naročito u ravni primene načela savesnosti i poštenja.<sup>8</sup> O zloupotrebi prava govorimo kada neko svoje pravo ostvaruje ili sprovodi u suprotnosti sa svrhom zbog koje je pravo ustanovljeno i to čini tako što drugome nanosi štetu. Sama činjenica da li štetu želi ili ne želi da izazove nije bitna.

Ovde se ne radi o radnjama van okvira prava, već naprotiv, učesnik ostvaruje svoje priznato pravo. Ipak, izvođenje tih radnji očigledno je u suprotnosti sa svrhom priznatog prava.

Po mišljenju Strohsaka<sup>9</sup>, elementi načela zabrane zloupotrebe prava jesu: 1) da se radi o sprovođenju priznatog prava koje je u suprotnosti s namerom zbog koje je to pravo ustanovljeno zakonom i 2) da je ponašanje objektivno u suprotnosti s ciljem priznatog prava. Kod prvog elementa ne radi se samo o zakonima, već i o pravnim poslovima. Kod drugog elementa postupak pojedinca prosuđujemo objektivno, pri čemu njegova krivica nema nikakvu ulogu u tome.

Pri tome se postavlja pitanje da li je osiguravač, koji mora poznavati značaj drumskog prevoza, time zloupotrebio svoja prava kad je osiguranje zaključio na način u kojem kargo osiguranje nema nikakvog smisla. Kargo

---

<sup>8</sup> Strohsack, B., „Obligacijska razmerja I“, Časopisni zavod Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana, 1995, str. 61–62

<sup>9</sup> Ibidem, str. 61–62

osiguranje u kopnenom prevozu robe mora biti tako zaključeno da ima svoju funkciju. Mora, dakle, biti zaključeno tako da osiguraniku pruži privrednu sigurnost na način da mu, kao prevoziocu, daje sigurnost od utovara do istovara tereta. U suprotnom, svrha zaključenja ugovora bila bi izgubljena.

### **Načelo jednake vrednosti davanja**

Pri zaključenju dvostranih ugovora učesnici polaze od načela jednake vrednosti uzajamnih davanja, a to načelo kod ugovora o osiguranju ponekad je teško uspostaviti; strogo posmatrano, dotično načelo, za razliku od načela savesnosti i poštenja, nema tako značajnu ulogu. Na jednoj strani imamo obavezu plaćanja premije koja je izračunata na osnovu posebnog znanja osiguravača s obzirom na to da samo oni utvrđuju tanku liniju između konkurentnosti s drugim ponuđačima osiguranja i svog poslovnog uspeha. Na drugoj strani imamo usluge koje podrazumevaju garantovanje privredne sigurnosti (nevidljivo izvršenje).<sup>10</sup> Ako se slučaj pokriven osiguranjem ne ostvari, teško je reći da li je premija jednako vredna kao i garancija privredne sigurnosti. Ako osigurani slučaj nastupi, teško je reći da li je relativno skroman iznos premije u srazmeri sa isplaćenim odštetama. Zbog toga načelo jednake vrednosti davanja u osiguravajućim odnosima treba tumačiti na apstraktnom nivou.

### **Zabrana prouzrokovanja štete**

*Neminem laedere* podrazumeva da je svako dužan da se uzdržava od postupaka kojima bi se drugom nanela šteta. To načelo ublažavaju slučajevi u kojima je dozvoljeno prouzrokovanje štete ako sam postupak nije u suprotnosti sa zakonom. U osiguravajućim odnosima, na prvom mestu, ponašanje osiguranika ili osiguravača ne sme da bude takvo da bilo ko prouzrokuje štetu da bi po ugovoru o osiguranju ostvario njenu naknadu. To se odnosi i na slučajeve povećanja nastale štete, ili na situaciju gde ugovorna strana želi da dostigne iznos integralne franšize. Na drugoj strani, osnovna dužnost osiguravača jeste da naknadi nastalu štetu ako nastupi slučaj pokriven osiguranjem, te da tom prilikom ne prouzrokuje štetu osiguraniku. ZOR u stavu 1. čl. 119. određuje četrnaestodnevni rok za naknadu štete, koji se računa od dana kada je osiguravač dobio obaveštenje da je takav slučaj nastupio.

---

<sup>10</sup> Flis S, str. 85.

## Ispunjavanje obaveza

Načelo *pacta sunt servanda* određuje da su učesnici u obligacionom odnosu dužni da ispunjavaju svoju obavezu te da odgovaraju za njeno ispunjenje. Obaveza prestaje samo uz saglasnost učesnika u obligacionom odnosu, ili na osnovu zakona.

Osnovna obaveza osiguranika je plaćanje premije. Pri tome je osiguranik, svakako, dužan da osiguravaču stavi na raspolaganje sve podatke i informacije kako bi osiguravač procenio opasnost i izračunao premiju, a da se osiguranik stara da ne nastupi slučaj sa osiguravajućim pokrićem. Osnovna obaveza osiguravača jeste da osiguraniku, ako slučaj pokriven osiguranjem nastupi, isplati naknadu. Osiguravač ima znatno više mogućnosti<sup>11</sup> da sankcioniše osiguranikovo kršenje dužnosti ispunjavanja obaveze tako što neće priznati osiguravajuće pokriće ili isplatu naknade, i tražiti ispunjavanje obaveza sudskim putem, te tako prisiliti osiguranika da obaveze ispuni.

## Postupak pri ispunjavanju obaveza

Učesnik u obligacionom odnosu prilikom ispunjavanja svoje obaveze mora da se ponaša brižljivo, što se u pravnom prometu zahteva kod određene vrste obligacionih odnosa, što je, na primer, posredi kod kategorije „brižljivost dobrog privrednika“. Takvo ponašanje utvrđuje se na osnovu poređenja toga kako bi se u određenoj situaciji ponašao apstraktni tip osobe s time kako se u istoj situaciji ponašala osoba čiju brižljivost i pažnju utvrđujemo.<sup>12</sup>

Učesnik u obligacionom odnosu dužan je da se prilikom ispunjavanja obaveza iz svoje profesionalne delatnosti ponaša s većom brižljivošću, po pravilima struke i običajima (kao što je brižljivost dobrog stručnjaka). Uobičajeno bi, u najmanju ruku, bilo da se to načelo primenjuje u transportnim osiguranjima na obe ugovorne strane. Poslove osiguranja mogu zaključivati samo osiguravajuća društva u funkciji osiguravača kao stručnjaka, čije uslove određuje ZZavar. U osnovi, osiguravajuća društva nastupaju u funkciji osiguravača kao stručnjaci.

Isto se primenjuje i za pošiljaoce koji kod kargo osiguranja nastupaju u ulozi osiguranika, i špeditere ili druge osobe koje uobičajeno nastupaju u ulozi osiguravača. Tako se pošiljaoci, ako su to privredne organizacije koje svoju delatnost obavljaju kao profesionalni subjekti, tretiraju kao špediteri koji su stručnjaci za svoja područja i od kojih se zahteva brižljivost dobrog stručnjaka.

---

<sup>11</sup> Pavliha, M, Simoniti S, Zavarovalno pravo, str. 152.

<sup>12</sup> Strohsack, B, Obligacijska razmerja I, str. 74–75.



Merila za utvrđivanje te dužnosti su stroža od merila za dobrog privrednika. Pored objektivnih, bitna su i subjektivna merila. Pitamo se kako bi dobar stručnjak, učesnik u obligacionom odnosu, postupao u datim okolnostima. Merila za utvrđivanje brižljivosti takođe su pravila struke. Zbog toga kriterijumi koje postavi stručnjak u svojoj struci ne mogu biti blaži od merila drugih istovrsnih stručnjaka.<sup>13</sup>

Učesnik u obligacionom odnosu svoje obaveze mora ispunjavati na način da svojim ponašanjem ne otežava ispunjavanje obaveza drugog učesnika u istom odnosu. Odredba se primenjuje kako za poverioca tako i za dužnika, premda se u najvećem broju slučajeva ne odnosi toliko na dužnika koliko na poverioca. Dužnik je već na taj način u obavezi da ispunjava obaveze, a poverilac se mora uzdržavati od postupaka koji bi na bilo koji način otežao ili onemogućio dužniku da obaveze ispuni.

### Druga načela obligacionog prava u ZOR-u

Ona načela ZOR-a koja nisu u neposrednoj vezi sa ovim predmetom, na primer načelo mirnog rešavanja sporova i dispozitivnosti odredaba zakona, izostavljena su.

## 3. Kargo osiguranje u odnosu na vreme u kojem teret mora da se preveze u drumskom prevozu (vreme prevoza)

Za utvrđivanje odnosa relevantan je pravni osnov u vezi s drumskim prevozom shodno Konvenciji CMR. Drumski prevoz se, naime, obavljao između Slovenije i Mađarske.

Opšti ugovor o prevozu koji je regulisao ZOR, kao i ugovor o drumskom prevozu tereta koji je tada bio regulisan Zakonom o ugovoru o prevozu u drumskom prevozu (ZPPCP)<sup>14</sup> i na međunarodnom nivou Konvencija CMR, u poređenju s drugim ugovorima, ima neke posebne karakteristike.<sup>15</sup> Prva je da ugovor o prevozu tereta u drumskom saobraćaju zaključuju pošiljalac i prevoznik u korist trećeg – primaoca. Druga je da pošiljalac raspolaže teretom (što je izuzetak od *pacta sunt servanda*) i prema članu 12. Konvencije CMR može da učini sledeće:

---

<sup>13</sup> Ibidem, str. 75.

<sup>14</sup> Tadašnji domaći propis ZPCP, Uradni list RS, br. 72/1994, 18/1995-popr, 54/1996, 48/1998, zamenio je istoimeni Zakon o prevozih u cestnom prometu (ZPCP-1), Uradni list RS, br. 59/2001, 76/2003, 63/2004, 86/2004, 131/2006.

<sup>15</sup> Ove karakteristike i posebnosti u poređenju s drugim ugovorima u većini slučajeva važe za sve oblike prevoza u pomorskom, avionskom, železničkom i drumskom saobraćaju.

- da zahteva da se prevoz tereta zaustavi
- da zahteva da se teret preda drugom primaocu, ili
- da zahteva da se teret uputi u drugo mesto odredišta.

To pravo raspolaganja seže sve do tačke (prema čl. 13. Konvencije CMR):

- kada je drugi izvod tovarnog lista predat primaocu, ili
- kada je teret stigao na odredište.

Treća specifičnost u ugovoru o prevozu jeste pravo na ograničavanje odgovornosti koje, samo po sebi, u obligacionom pravu, nije ništa posebno mada je izričito predviđeno na sistemskom nivou kako u međunarodnim odnosima tako i u domaćim propisima koji regulišu odnose u prevozu. Ta treća specifičnost naročito je relevantna zbog toga što je zbog nje uobičajeno da pošiljaoci odnosno njihovi špediteri zaključuju kargo osiguranje.<sup>16</sup> Ograničena odgovornost prevozioca podrazumeva da će ograničeno odgovarati sem u slučaju da štetu prouzrokuje namerno (stav I. član 29 Konvencije CMR).<sup>17</sup> Prevozilac će odgovarati ograničeno do visine 25 zlatnih franaka Germinal<sup>18</sup> po kilogramu oštećenog ili izgubljenog tereta (10/31 grama zlata čistoće 0,900). Ako nastane šteta na teretu, pošiljalac želi da ostvari odštetu u celosti. Budući da je ne može ostvariti od drumskog prevozioca (pored ograničene odgovornosti, drumski prevozilac ima još i opšte i posebne razloge isključenja<sup>19</sup>, zbog čega zaključuje kargo osiguranje u prevozu tereta). Suština kargo osiguranja sastoji se u tome da pošiljalac ima osiguranje za vreme prevoza od utovara do istovara tereta. Samo tako kargo osiguranje ima smisla jer je odgovornost prevozioca za vreme prevoza ograničena. Tačka 1. član 12 CMR određuje da je prevozilac potpuno ili delimično odgovoran za gubitak ili štetu na teretu koja nastane od vremena preuzimanja tereta do njegove predaje, kao i za zakašnjenje kod predaje.

Specifičnost predstavljaju odredbe o drumskom prevozu koje se odnose na vreme i rok u kojem teret mora da bude dopremljen.

<sup>16</sup> Ukoliko pošiljalac želi da ostvari naknadu štete koja je na teretu nastala, mora zaključiti osiguranje. Naime, prevoziocu na raspolaganju stoji mogućnost da isključi svoju odgovornost u vezi sa momentima kao što su osobine tereta, viša sila ili privilegovane mogućnosti, ako dokaže da je gubitak ili šteta na teretu nastala usled ostvarenja jedne opasnosti ili više njih, na primer u prevozu u otkrivenom vozilu, kad teret nije bio upakovan, kad je priroda tereta dovela do štete i slično, a i ukoliko je odgovoran, njegova odgovornost je ograničena na određeni iznos po kilogramu oštećenog ili izgubljenog tereta.

<sup>17</sup> *Le transporteur n' a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ... si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, u' après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.*

Prevozilac ne bi imao pravo da se poziva na ovo poglavlje koje isključuje ili ograničava njegovu odgovornost ... ukoliko je šteta prouzrokovana njegovim namernim pogrešnim postupkom ili takvim njegovim napuštanjem koje se u postupku nadležnog suda smatra zlonamernim (preveo P. V.).

<sup>18</sup> Iznos je promenjen na 8,33 SDR po kilogramu na osnovu Protokola uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom drumskom prevozu tereta, Založba, 2007, (CMR) od 1978. Republika Slovenija ga je ratifikovala 19. februara 2014.

<sup>19</sup> Pavliha M, Vlačić P, Prevozno pravo, GV založba, 2007, Ljubljana, str. 271–272.

Bitni sastavni delovi ugovora o prevozu jesu:

- vrsta i količina tereta
- prevozni put (mesto odlaska i mesto odredišta) i
- vozarina.

Važna je obaveza prevozioca da teret preveze u ugovorenom roku. U ugovoru o tome obično nema dogovora, te ako je tako, prevoznik mora da isporuči teret u vreme uobičajeno za prevoz takvog tereta i vrstu vozila. Teba imati u vidu činjenicu da ugovor o prevozu u drumskom saobraćaju praktično uvek predstavlja konsenzualni ugovor. Tovarni list ne predstavlja ugovor. To je samo prevozna isprava koja dokazuje da je teret preuzet na prevoz i da je ugovor zaključen. Prema članu 30. CMR, tovarni list predstavlja *prima facie* dokaz da je prevoznik primio teret u stanju kako je u tom dokumentu navedeno. U unutrašnjem prevozu, tovarni list može postati hartija od vrednosti, ali tu funkciju ipak vrlo retko zadobija.

U drumskom saobraćaju trajanje prevoza samo po sebi ne predstavlja bitan element ugovora o prevozu. S izričitim dogovorom stranaka, ono to može postati, mada nije uobičajeno. Ugovori kod kojih je vreme prevoza bitno jesu ugovori „*just in time*“, kada drumska teretna vozila u tačno određenom roku moraju dostaviti teret primaocu.<sup>20</sup>

Uobičajeno vreme prevoza drumskim teretnim vozilom ne može se uporediti s prevozom automobilom. Drumski teretni prevoznici moraju poštovati propise o obaveznom odmoru radnika u pokretu. Dozvoljene brzine kretanja vozila su niže od dozvoljenih brzina putničkih vozila. Prelazak granice, kada je potrebno obaviti carinsku kontrolu, često predstavlja veliki gubitak vremena. Treba poznavati tehnologiju drumskog prevoza i činjenice koje na jednom konkretnom putu određuju vreme prevoza, tako da možemo oceniti šta je uobičajeno vreme prevoza. Opštepoznata je činjenica da je do ulaska Republike Slovenije u Evropsku uniju i s tim u carinsku uniju, kako s Mađarskom tako kasnije i s drugim zemljama u okviru šengenskog režima, granični prelaz Dolga Vas na izlaznoj tački prema Mađarskoj predstavljao usko grlo koje je bitno povećavalo vreme prevoza na prostorno relativno kratkoj razdaljini između Slovenije i Mađarske.

Zbog gorenavedenih razloga logično je da osiguravači uobičajeno u svojim opštim uslovima ugovora imaju predviđene odredbe da kargo osiguranje traje od utovara do istovara tereta. Samo tako osiguranik može

---

<sup>20</sup> Ovakvi ugovori, na primer, zaključuju se u automobilskoj industriji kada primalac (proizvođač automobila) skladištenja sastavnih delova automobila nema svojih kapaciteta (ima samo prolazna skladišta), pa skladištenje vrši neposredno kod proizvođača sastavnih delova i na prevoznim sredstvima prevozioca. Na taj način, on smanjuje svoje proizvodne troškove. Za takvu proizvodnju bitno je da se pošiljalac i prevoznik staraju da sastavni delovi budu pravovremeno dopremljeni do primaoca – obično proizvođača (odnosno njegovog špeditera).

da očekuje da će imati privrednu sigurnost i da kargo osiguranje ima svoju funkciju, zbog čega se ugovor o kargo osiguranju i zaključuje.

## **4. Zaključak**

Osiguravajući odnos između dve ugovorne strane kod kargo osiguranja u drumskom prevozu obično se zaključuje tako da osiguravajući ugovor sklapaju ugovarač osiguranja (obično špediter) i osiguravač (osiguravajuće društvo) za račun osiguranika (pošiljaoca). Na osiguravajuće odnose, kao i na neke druge pravne odnose, primenjuju se osnovna obligaciona načela s različitim naglascima na pojedinim elementima ugovora. Načelo savesnosti i poštenja ima poseban značaj u vezi sa osiguravajućim odnosima zbog njihove prirode. Primenjuje se pri zaključivanju osiguravajućih ugovora i ima poseban oblik – *uberrima fides* (engleski: *utmost good faith*). Već same te reči ukazuju na to da je u pitanju najviši stepen dobre vere, i to posebno potvrđuje kazuistika (pravna i poslovna praksa). Kako u teoriji tako i u praksi, nema nikakve dileme da to načelo obavezuje obe ugovorne strane. Osiguranik, kao i osiguravač, moraju da postupaju u skladu s načelom *uberrima fides*.

Osiguravač zaključuje ugovor o osiguranju na osnovu podataka dobijenih od ugovorača osiguranja odnosno osiguranika, kao i na osnovu opštepoznatih okolnosti. Kod kargo osiguranja u drumskom prevozu tereta osiguranik osiguravaču, zajedno sa zahtevom za osiguranje, obično upućuje i tovarni list. Tovarni list sadrži sve bitne elemente potrebne osiguravaču da zaključi osiguranje i pripremi polis. Ako tovarni list nema sve potrebne podatke, osiguranik dostavlja i druge podatke. Jedan od bitnih elemenata kargo osiguranja u drumskom prevozu jeste trajanje osiguranja. Ako na stranu ostavimo razliku između formalnog trajanja osiguranja i vremena pokrića (materijalno trajanje osiguranja), što se obično podudara, tada je za pošiljaoca u drumskom prevozu bitno da se trajanje osiguranja podudara s prevozom od utovara do istovara. Tako su obično sastavljeni opšti i posebni uslovi poslovanja (ugovora) osiguravača. Trajanje prevoza u drumskom prevozu obično nije bitan element ugovora. Drumski prevoznik teret mora prevesti na vreme koje je uobičajeno za prevoz takvog tereta i za vrstu vozila kojim se prevoz obavlja.

Osiguranik zaključuje kargo osiguranje u drumskom prevozu stoga što očekuje da će imati obezbeđenu privrednu sigurnost i da će kargo osiguranje imati svoju funkciju zbog koje se ugovor o kargo osiguranju i zaključuje. Moguće je zaključiti osiguranje za vreme kraće nego što je trajanje samog prevoza, ali o tome moraju biti jasno i nedvosmisleno obavestene obe ugovorne strane i one se u tom pogledu moraju složiti.