

УГОВОР О МЕЂУНАРОДНОМ ПРЕВОЗУ РОБЕ НА УНУТРАШЊИМ ВОДЕНИМ ПУТЕВИМА ПРЕМА БУДИМПЕШТАНСКОЈ КОНВЕНЦИЈИ (СМНИ)

Сажетак: Савремени саобраћај има неколико значајних карактеристика које му омогућују да буде значајан фактор у привреди сваке земље. Прва карактеристика је економичност, која се огледа у стварању услова да се остваре привредни циљеви превоза са што мање трошкова, што омогућује конкурентност робе на тржишту; друга особина је брзина превоза робе, пртљага и путника, с обзиром на интензиван напредак технике, повећање капацитета превозних средстава, њихову брзину преласка од полазног места до крајње дестинације и сл. Трећа, веома значајна карактеристика савременог саобраћаја је сигурност превоза робе велике вредности, као и путника до најудаљенијих подручја. Да би се остварио посао превоза неопходно је да се закључи одговарајући уговор. Аутор се определио да у овом раду истражи уговор о међународном превозу робе на унутрашњим воденим путевима, пре свега сагледавајући и критички анализирајући Будимпештанску конвенцију, као значајан извор ове врсте превоза, а која је недавно ратификована у нашој Скупштини.

Кључне речи: *превоз, конвенција, уговор, карактеристике, права и обавезе, одговорност.*

Уводна разматрања

У воденом саобраћају постоје две врсте уговора који се закључују ради превоза робе, и то: уговор о превозу робе унутрашњим воденим путевима и уговор о превозу робе у међународним воденим путевима.¹

Саобраћај унутрашњим воденим путевима обухвата транспорт који се обавља рекама, језерима и каналима.²

Уговор о међународном превозу робе унутрашњим воденим путевима је уговор на основу кога се бродар обавезује да превезе робу од места отпреме, односно од пристаништа које се налази у једној држави, до места опредељења,

¹ Станковић, Миодраг и Сања: *Пословно право*, Београд, 2004, стр. 423.

² Вилус, Јелена и др.: *Међународно привредно право*, Нови Сад, 2008, стр. 167.

тј. до другог пристаништа које се налази у другој држави, у предвиђеном року и у непромењеном стању, и преда је примаоцу или овлашћеном лицу, док се наручилац превоза обавезује да плати превознину.

У Будимпештанској конвенцији „уговором о превозу“ означава се сваки уговор, било које врсте, у складу са којим се возар обавезује на превоз робе на унутрашњим водним путевима на основу плаћања возарине.³

1. Извори права којима се регулише уговор о превозу робе унутрашњим воденим путевима

Због тога што превоз робе унутрашњим воденим путевима није имао велики економски значај као други видови саобраћаја, релативно је касно почела унификација ове врсте саобраћаја.

Први и основни извори права у овој области биле су, и још увек су општи услови пословања бродара, који спадају у аутономне изворе права. Сматра се да су Братиславски споразуми најзначајнији општи услови пословања. Те споразуме су закључиле 1955. године бродарске компаније свих држава прибрежних реци Дунаву и садржи правила којима се регулишу пословни односи у унутрашњој пловидби.⁴ Братиславски споразуми се примењују само онда када је њихова примена изричито уговорена у сваком конкретном пословном односу.⁵

Значајан извор права у области превоза робе у унутрашњим воденим путевима су Општи услови превоза рајнских бродара, који се примењују на све бродаре који врше превоз реком Рајном.

У Будимпешти је 22. јуна 2001. године донета Конвенција о уговору о превозу робе на унутрашњим воденим путевима (CMNI), која је ступила на снагу 2005. године.⁶

Ова конвенција се примењује на сваки уговор о превозу у складу са којим се лука укрцаја или место преузимања робе и лука искрцаја или место предаје робе налазе у две различите државе, од којих је бар једна потписница ове конвенције. Ако уговор предвиђа могућност избора између неколико лука искрцаја или места предаје, одлучујућа ће бити стварно одабрана лука искрцаја или место испоруке терета.⁷

Када се појаве случајеви који нису предвиђени Будимпештанском конвен-

³ Члан 1. Будимпештанске конвенције.

⁴ Царић, С., Трајковић, М. и др: *Саобраћајно право*, Привредна штампа, Београд, 1979, стр. 240.

⁵ Братиславске споразуме чине три споразума, и то: Споразум о општим условима превоза терета, Споразум о јединственим тарифама и Споразум о реморкирању, помоћи у случају хаварије и агенцијским пословима.

⁶ Конвенцију је ратификовала Скупштина Србије.

⁷ Члан 2, тачка 1. Будимпештанске конвенције.

цијом, на уговор о превозу се примењује право државе коју су странке изабрале. Уколико такав споразум не постоји примењује се право државе са којом је уговор о превозу најближе повезан.

Код нас је Закон о поморској и унутрашњој пловидби значајан извор права којим је регулисана пловидба унутрашњим воденим путевима.⁸

У наставку рада биће обрађен Уговор у превозу робе на унутрашњим воденим путевима према Будимпештанској конвенцији (CMNI).

2. Права и обавезе уговорних страна

У уговору о превозу робе на унутрашњим воденим путевима појављује се више субјеката, и то:

- „возар“ је лице које је са крцатељем закључило уговор о превозу или у име којег је тај уговор закључен;
- „стварни возар“ је лице, осим службеника или заступника возара, коме је возар поверио обављање превоза или дела тог превоза;
- „крцатељ“ је лице које је са возаром закључило уговор о превозу или у име којег је или за рачун којег је тај уговор закључен; и
- „прималац робе“ је лице овлашћено да преузме робу.

Међутим, код уговора о превозу робе на унутрашњим воденим путевима уговорне стране су возар (бродар) и крцатељ.

2.1. Права и обавезе возара (бродара)

2.1.1. Преузимање робе, избор брода и предаја робе

Права и обавезе возара (бродара) на унутрашњим воденим путевима, у основи, подлежу правилима која се, уз више специфичности, примењују на поморску пловидбу.⁹

Основна обавеза возара јесте да преузме робу која треба да се превезе. Возар преузима робу на броду, уколико није другачије уговорено. Возар је дужан да се стара о томе да укрцај, слагање и учвршћивање робе не утичу на безбедност брода.

Возар има право да донесе одлуку о томе којим ће бродом да превезе робу, процењујући да ли брод може да превезе одређену робу, тј. да ли је брод способан за пловидбу, да ли има одговарајућу посаду, да ли је адекватно опремљен и да ли поседује одговарајуће дозволе за међународни превоз робе.¹⁰ Возар нема

⁸ Објављен у *Сл. листу СРЈ*, бр. 12/98, са изменама и допунама.

⁹ Васиљевић, Мирко: *Трговинско право*, Правни факултет, Београд, 2006, стр. 205.

¹⁰ Члан 3. Будимпештанске конвенције.

слободу избора брода којим ће извршити превоз робе уколико је утврђено да ће се превоз извршити тачно одређеним бродом или типом брода. Ипак, бродар има право да превезе робу и бродом који није уговорен у неколико случајева, и то:

- уколико је низак водостај, када се деси судар бродова или ако постоје неке друге препреке које утичу на пловидбу, а које није било могуће предвидети у моменту закључења уговора о превозу и које у циљу реализације уговора о превозу захтевају укрцај или прекрцај робе, те онда када возар не може да у разумном року добије упутства од крцатеља;
- када је то у складу са обичајима луке у којој се брод налази.

Возар може да превози робу на палуби брода или у отвореним бродским складиштима у случају да је то договорено са крцатељем или ако је то у складу са обичајима у превозу конкретне робе или то захтевају важећи прописи.

Возар је дужан да преда робу у року који је утврђен у уговору о превозу или, ако такав рок није договорен, у року који би било разумно захтевати од пажљивог возара, узимајући у обзир околности пута и несметане пловидбе.¹¹ Возар је обавезан да преда примаоцу робу у стању у коме ју је и примио.

Предајом робе сматра се стављање на располагање робе примаоцу у складу са уговором о превозу или у складу са обичајима у превозу конкретне робе, или у складу са административним прописима који се примењују у луци искрцаја. Предајом робе се сматра, такође, и принудна предаја робе властима или трећој страни.¹²

2.1.2. Издавање превозне исправе

Возар има обавезу да изда превозну исправу за сваки превоз робе коју прими.

Под превозном исправом, у смислу члана 1. Будимпештанске конвенције, сматра се исправа којом се потврђује уговор о превозу робе и пријем или утовар робе на брод од стране возара, сачињен у форми теретнице или товарног листа или у форми било које друге исправе која се користи у трговини.

Уговор о превозу постоји и ако превозна исправа није издата или је она непотпуна.

Оригиналну превозну исправу потписују возар, заповедник брода или лице које је возар овластио. Превозна исправа је доказ да је уговор закључен, као и да је роба преузета од стране возара ради превоза.

Превозна исправа, било да се ради о теретници или товарном листу, осим назива, садржи следеће податке: назив, боравиште, седиште или пребивалиште

¹¹ Члан 5. Будимпештанске конвенције.

¹² Члан 10, став 2. Будимпештанске конвенције.

возара и крцатеља; назив примаоца робе; име или број брода ако је роба утоварена на брод или напомену у превозној исправи да је роба преузета од стране возара али још није укрцана на брод; луку укрцаја или место преузимања робе и луку искрцаја или место предаје робе; уобичајену ознаку врсте робе и врсту амбалаже, а за опасну робу или робу која загађује животну средину њихову ознаку у складу са важећим прописима или, ако таквих прописа нема, њихову општу ознаку, димензије, број колета или тежину и идентификационе ознаке робе укрцане на брод или преузете ради превоза; у одговарајућим случајевима, напомену да роба мора или може да се превози на палуби брода или у отвореним складиштима брода; уговорену возарину; за товарни лист – прецизно указивање на то да ли је он оригиналан или је копија; за теретницу – број примерака оригинала, те место и датум издавања.

Уколико недостаје један или више наведених података то не утиче на правно својство превозне исправе.

Теретницу возар издаје само на захтев крцатеља пре укрцаја робе или пре него што је роба преузета на превоз. Када се као превозна исправа издаје теретница, тада она регулише само односе између возара и примаоца робе, док уговор о превозу и даље одређује однос између возара и крцатеља.

Према Конвенцији CMNI, оригинална теретница представља хартију од вредности која се издаје на име примаоца робе, по наредби или на доносиоца. У месту отпреме роба се предаје само у замену за први лист оригиналне теретнице.¹³ Теретница је и традиционална хартија, што значи да се предајом теретнице преноси и својина на роби која је у њој означена. Теретница значи да је роба на тржишту, пошто пренос теретнице значи и пренос робе која се превози бродом. Ималац теретнице може да обави више правних послова у вези са робом која се превози. Ти послови су прибављање извозних или увозних дозвола за робу, а може се извршити и осигурање робе, те доказати порекло робе. Такође, могу се обавити царинске формалности итд.¹⁴

Поред теретнице, возар може издати товарни лист, који се разликује од ње по томе што он није хартија од вредности, већ представља потврду да је роба примљена ради превоза. Товарни лист прати робу која се превози.¹⁵ Товарни лист се најчешће издаје приликом превоза робе унутрашњим воденим путевима у свим оним случајевима када превозни пут није дугачак и временски кратко траје.

Возар има право да у превозну исправу уноси примедбе које се односе на димензије, број колета или тежину робе, ако основано сумња да су подаци које је навео крцатељ нетачни или ако нема довољно могућности да провери те податке, нарочито у случају када роба није претходно пребројана, премерена или вагана у његовом присуству или када су, без изричитог договора о томе, димензије

¹³ Члан 13. Будимпештанске конвенције.

¹⁴ Вилус, Јелена и др.: *Међународно привредно право*, стр. 370.

¹⁵ Милосављевић, Мирослав: *Привредно уговорно право*, Прометеј, Нови Сад, 2009, стр. 113.

или тежина одређени мерењем газа брода. Поред тога, може да уноси примедбе на податке који се односе на идентификационе ознаке које нису постављене јасно и трајно на самој роби или, у случају упаковане робе, на кутију (врећу, посуде) или колета и које се односе на стање робе према њеном спољашњем изгледу. Превозна исправа у коју је унета нека од наведених примедби назива се „нечистом“.

Када возар не приговори на спољашњи изглед робе сматра се да је роба, према спољашњем изгледу, примљена у добром стању. Таква исправа назива се „чистом“ и представља један од основа за наплату документарног акредитива.

2.2. Права и обавезе крцатеља

2.2.1. Плаћање превознине, достава података, паковање робе и накнада штете

Основна обавеза крцатеља јесте да изврши плаћања која су предвиђена уговором о превозу.¹⁶ Ова обавеза крцатеља се подразумева пошто се возар бави регистрованом делатношћу која има лукративни (добитни) карактер.

Такође, значајна обавеза крцатеља јесте да достави возару, пре предаје робе, у писменој форми податке о роби која се превози.¹⁷ Ти подаци се односе на: димензије, број колета или тежину и коефицијент слагања робе; ознаке потребне за идентификацију робе; врсту, карактеристике и својства робе; инструкције које се односе на царински или административни режим који се примењује на робу; као и остале потребне податке који се наводе у превозној исправи.

Крцатељ је дужан да приликом предаје робе достави бродару сва неопходна пропратна документа.

Крцатељ је у обавези да упакује робу на начин којим би се спречио њен губитак или оштећење од тренутка њеног преузимања од стране возара па све до предаје, као и да предузме потребне мере како би се искључила могућност да роба нанесе штету броду или другој роби која се превози или је спремна за превоз. Он мора да обезбеди одговарајуће означавање у складу са прописима или према правилима и обичајима који су општепризнати у унутрашњој пловидби.

Крцатељ је дужан да укрца, сложи и учврсти робу у складу са правилима и праксом, општеприхваћенима у унутрашњој пловидби.

¹⁶ Члан 6. Будимпештанске конвенције.

¹⁷ Израз „у писменој форми“, осим ако се заинтересована лица не договоре другачије, обухвата ситуацију у којој се информације преносе помоћу електронског, оптичког или било ког другог сличног телекомуникационог средства, укључујући, али не ограничавајући се тиме, телеграф, телефакс, телекс, електронску пошту или електронску размену података (EDI), под условом да су те информације доступне за касније коришћење у својству полазних информација (члан 1, тачка 8. Будимпештанске конвенције).

Када се превози опасна роба или роба која загађује животну средину крцатељ је дужан да пре предаје робе писмено обавести возара о опасним карактеристикама робе и ризицима од загађивања, као и о мерама предострожности које треба предузети. Уколико је за превоз опасне робе или робе која загађује животну средину потребна дозвола крцатељ мора да преда потребна документа најкасније у тренутку предаје робе на утовар. Уколико крцатељ не испуни наведене обавезе, возар има право да раскине уговор.

Крцатељ има обавезу да накнади штету у висини трошкова које је имао возар уколико је возар био принуђен да истовари робу или је уништи како би је учинио нешкодљивом.¹⁸

Крцатељ је, на основу објективне одговорности, дужан да надокнади штету и трошкове које су претрпели возар или стварни возар ако подаци или информације о роби која се превози недостају или су нетачни и непотпуни.

Крцатељ одговара за радње или пропусте лица која му помажу у пословању са циљем испуњења преузетих обавеза предвиђених члановима уговора, као за своје личне радње или пропусте.

2.2.2. Располагање робом

Крцатељ има право да располаже робом на тај начин што ће захтевати да возар прекине превоз робе, да промени место предаје или преда робу другом примаоцу а не оном који је наведен у превозној исправи.

Право крцатеља да располаже робом престаје у тренутку када прималац робе, након што роба приспе на предвиђено одредишно место, затражи предају робе, односно када се превоз врши уз издавање товарног листа – од тренутка предаје оригинала примаоцу робе. Такође, крцатељ престаје да располаже робом када се превоз врши уз издавање теретнице – од тренутка када прималац робе преда другом лицу све примерке оригинала које он поседује.

У товарном листу крцатељ може уписати да се одриче свог права располагања робом у превозу у корист примаоца робе.

Да би прималац робе могао да остварује своје право располагања над робом обавезан је да:

- у случају када је издата теретница поднесе све оригинале теретнице пре доласка робе у предвиђено место предаје;
- у случају када је издата нека друга превозна исправа а не теретница поднесе ту исправу која мора садржати нова упутства за возара;
- надокнади возару све трошкове и штете настале извршавањем упутстава;
- у случају искрцаја робе пре доласка у предвиђено место предаје исплати

¹⁸ Члан 7. Будимпештанске конвенције.

договорену возарину у пуном износу, осим ако у уговору о превозу није другачије договорено.¹⁹

3. Одговорност возара за штету

Начелно, одговорност возара у пловидби унутрашњим воденим путевима је строжа него одговорност возара у поморској пловидби.²⁰

Возар одговара за штету која је настала губитком или оштећењем робе после њеног преузимања на превоз, све до њене предаје примаоцу, или за штету насталу због закашњења у предаји робе, ако не докаже да је штета настала услед околности које он као пажљив возар није могао да избегне и чије последице није могао да спречи.²¹

У Конвенцији постоји једна правна норма која упућује на примену националног законодавства. Реч је о одговорности возара за штету која је настала услед губитка или оштећења робе у периоду пре укрцаја робе на брод или након искрцаја робе са брода, што се утврђује у складу са правом државе које се примењује на уговор о превозу.²²

Возар одговара за радње и пропусте својих службеника и заступника чије услуге користи у извршењу уговора о превозу, као за своје личне радње и пропусте, ако та лица поступају у оквиру својих службених дужности.

Возар и стварни возар неће одговарати ако је до губитка, оштећења или закашњења дошло услед радњи или пропуста крцатеља, примаоца робе или лица које је овлашћено да располаже робом, због природних особина робе ради којих је роба била изложена потпуном или делимичном губитку или оштећењу, посебно због ломова, рђе, труљења, сушења, цурења, нормалног кала (у запремини или тежини) или деловања штеточина или глодара, односно због одсуства или неисправне амбалаже, ако је роба по својој природи подложна губицима или оштећењима када није упакована или је амбалажа неисправна итд.

Када је возар одговоран за потпуни губитак робе износ накнаде штете коју је дужан да плати једнака је вредности робе у месту и на дан њене предаје, док у случају делимичног губитка или оштећења робе возар одговара само до висине изгубљене вредности.²³

Тужбе које се односе на уговоре о превозу робе унутрашњим воденим путевима застаревају у року од годину дана од дана када је роба предата или је требало да буде предата примаоцу робе.

¹⁹ Члан 14. и 15. Будимпештанске конвенције.

²⁰ Јанковец, Ивица: *Привредно право*, ЈП Службени гласник, Београд, 1999, стр. 487.

²¹ Члан 16. Будимпештанске конвенције.

²² Исто.

²³ Члан 21. Будимпештанске конвенције.

Закључак

Уговор о међународном превозу робе унутрашњим воденим путевима дефинише се као уговор на основу кога се обавезује бродар да превезе робу од пристаништа које се налази у једној држави до другог пристаништа које се налази у другој држави, у предвиђеном року и у непромењеном стању, и преда је примаоцу или овлашћеном лицу, док се наручилац превоза обавезује да плати превознину.

Такав уговор је регулисан са више правних аката, пре свега општим условима пословања, међу којима су најзначајнији Братиславски споразуми и Општи услови превоза рајнских бродара. Значајан извор је и Конвенција о уговору о превозу робе на унутрашњим воденим путевима (CMNI). Када се појаве случајеви који нису предвиђени Будимпештанском конвенцијом на уговор о превозу примењује се право државе које су странке изабрале, а уколико такав споразум не постоји примењује се право државе са којом је уговор о превозу најближе повезан.

Анализом Конвенције CMNI долази се до закључка да су у њој на добар начин регулисана права и обавезе уговорних страна (возара и крцатеља), као и других субјеката у овој врсти превоза.

Такође, детаљно су регулисани: одговорност возара за штету која је настала услед губитка или оштећења робе која се превози, случајеви када се возар може ослободити одговорности, обрачун накнаде штете, ограничење одговорности, рокови за подношење захтева за накнаду штете и др.

На крају можемо констатовати да је област која се односи на уговор о међународном превозу робе унутрашњим воденим путевима веома добро регулисана низом правних аката, који пружају солидну основу за будући развој ове врсте саобраћаја.

Литература

1. Васиљевић, М. (2006). *Трговинско право*. Правни факултет у Београду.
2. Вилус, Ј. и др. (2008). *Међународно привредно право*. Правни факултет у Новом Саду.
3. Јанковец, И. (1999). *Привредно право*. ЈП Службени гласник, Београд.
4. Капор, В. (2000). *Уговори робног промета*. Центар за привредни консалтинг, Нови Сад.
5. Милосављевић, М. (2009). *Привредно уговорно право*. Прометеј, Нови Сад.
6. Станковић, М. (2004). *Пословно право*. Самостално издање, Београд.
7. Царић, С., Трајковић, М. и др. (1979). *Саобраћајно право*. Привредна штампа, Београд.

AGREEMENT ON INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS ON INLAND ROADS TO THE BUDAPEST CONVENTION (CMNI)

SUMMARY: MODERN transportation has several important characteristics that allow it to be an important factor in the economy of any country. The first characteristic is the economy, which is reflected in the creation of conditions to achieve the economic goals with less transportation cost, enabling the competitiveness of goods on the market, the second feature is the velocity of transport of goods, luggage and passengers, given the intense progress of technology, increasing the capacity of transport resources, their speed of transition from the initial to the final destination and the like. Third, a very important feature of modern traffic safety is of high value freight and passengers to the most remote areas. In order to accomplish the job of transport it is necessary to conclude the agreement. The author has chosen to explore in this paper an agreement on the international carriage of goods by inland waterways, first of all, looking at and critically analyzing the Budapest Convention as an important source of this type of transport which was recently ratified by our Parliament.

KEY WORDS: *transportation, conventions, contracts, property, rights and obligations, responsibilities.*