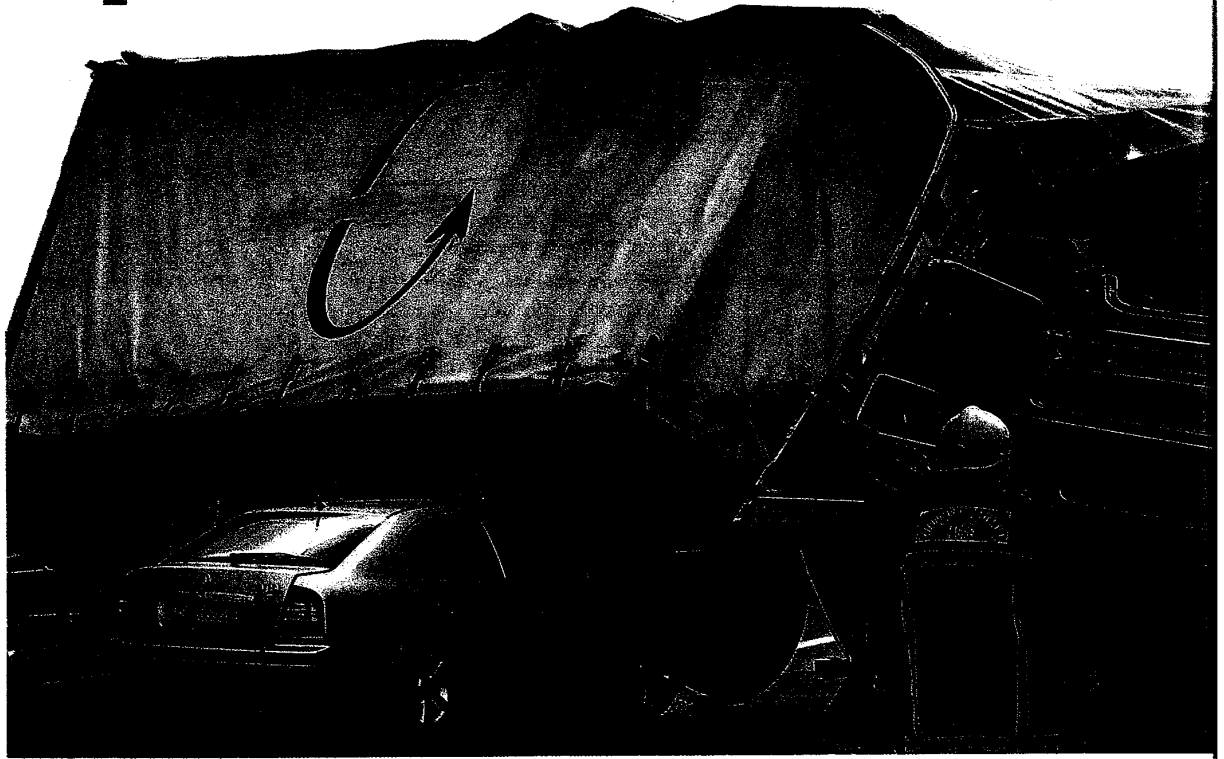


Odgovornost cestovnog prijevoznika za robu i poslovi osiguranja

Sadržaj članka iznesen je na savjetovanju „Dani hrvatskog osiguranja 2008“ održanom u Opatiji 24-25.11.2008.

347.763,3
656.113.68.021

Ukidanjem posebnog propisa u domaćem prijevozu, te propustom ratificiranja Protokola CMR, cestovni se prijevoznik našao u pravno vrlo nezavidnom položaju. Došlo je vrijeme da se i prijevoznička i osigurateljna industrija u Hrvatskoj zamisle o budućnosti na liberaliziranom tržištu cestovnog prijevoza. U protivnom, strani prijevoznici, koji su zaštićeni kvalitetnim transportnim zakonodavstvom i osigurateljnim pokrićem odgovornosti, istisnut će domaće prijevoznike



1. UVOD

Odgovornost cestovnog prijevoznika za štetu na robi proizlazi iz ugovora o prijevozu. Međutim, prilikom rješavanja zahtjeva na naknadu štete, ili spora koji nastane iz takvog štetnog događaja, potrebno je sagledati šire pravne odnose koji izvire iz dva ugovora o osiguranju koji često prate prijevozne ugovore: osiguranja robe u prijevozu (kargo osiguranja) i osiguranja profesionalne odgovornosti prijevoznika. Mogućnost, opseg i visina naknade koju određeni sudionik jednog ili više ovih pravnih odnosa može ostvariti ovisi o konkretnim uvjetima pravnog posla iz kojeg izvire njegova prava, odredbama mjerodavnog prava koje se primjenjuje na taj odnos, te ispravnom tumačenju cjelo-

S obzirom na visoke rizike od nastanka štete na robi tijekom prijevoza cestom u modernim uvjetima odvijanja cestovnog prometa, pažljivi gospodarstvenici – korisnik prijevoza i prijevoznik – smanjit će takav rizik sklapanjem police osiguranja

kupnosti takvog prijevoznog posla. U praksi dolazi do određenih problema i nedoumica na svim ovim razinama, stoga je cilj ovog napisa dati prve smjernice i objašnjenja o ovakvom transportno-pravnom odnosu u cjelini i nekim otvorenim pitanjima vezanim uza nj, potaknuti na promišljanje nekih otvorenih problema i sugerirati moguća rješenja.

vozu. Materijalno pravo za ugovore o međunarodnom prijevozu robe u Hrvatskoj je Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom² (dalje: CMR), koja u čl.1.st.1. predviđa svoju primjenu „na svaki ugovor za prijevoz robe cestom na vozilima, uz naknadu, kad se u ugovoru navedena mjesta preuzimanja i odredišta nalaze u dvije različite zemlje, od kojih je barem jedna država ugovornica...“.

2. UGOVOR O PRIJEVOZU

Odgovornost prijevoznika za štetu na robi koju je preuzeo na prijevoz izvire iz ugovora o prijevozu sklopljenog sa naručiteljem prijevoza.¹ Modalitete te odgovornosti definiraju propisi koji uređuju ugovor o prijevozu, i to ovisno o tome radi li se o domaćem ili međunarodnom prije-

Obzirom na ovako formulirano područje primjene, odredbe CMR se ni u kojem slučaju neće moći primijeniti na domaći prijevoz. U takvom slučaju, kada se radi o prijevozu robe cestom gdje su polazište i odredište u Hrvatskoj, na ugovor se primjenjuje Zakon o obveznim odnosima³ (dalje: ZOO) kao opći propis (*lex generalis*), obzirom da od 2002. g. više ne postoji posebni zakon (*lex specialis*)

¹ Naručitelj prijevoza je osoba koja sa prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu i temeljem toga, kao ugovorna strana, je aktivno legitimirana potraživati naknadu štete od prijevoznika zbog povrede ugovora u slučaju da je ista nastala. To svojstvo često nije vezano uz vlasništvo na robi, npr. u slučaju kada prijevoz ugovara špediter, koji posao sklapa u svoje ime (na čemu se temelji aktivna legitimacija u sporu), ali za tuđi račun (svojem nalogodavatelja, vlasniká robe). Dok špediter ne cedira svoja prava i obveze iz ugovora o prijevozu na vlasnika robe, potonji nije aktivno legitimiran za vođenje spora protiv prijevoznika iz ugovora o prijevozu. Ovo je samo jedan od primjera u kojem se pravna pozicija vlasnika robe i naručitelja prijevoza ne poklapaju, stoga ćemo u ovom tekstu koristiti termin naručitelj prijevoza za drugu stranu ugovora o prijevozu.

² Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Bivša Jugoslavija ratificirala je ovu konvenciju već 1958.g., S.L. FNRJ. Međunarodni ugovori br. 11/58. Republika Hrvatska stranka je ovog međunarodnog ugovora na temelju Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska subjekt na temelju notifikacija o sukcesiji, NN- Međunarodni ugovori 1/92. Tekst konvencije nije nikada preveden na hrvatski i objavljen, stoga je jedini službeni tekst CMR trenutno stari prijevod na srpskom jeziku iz Službenog lista FNRJ, ili tekst izvornika na engleskom jeziku dostupan na: http://www.unecce.org/trans/conventn/cmr_e.pdf (17.12.2008).

³ NN 35/05, 41/08.



Odgovornost prijevoznika do određenog iznosa nastale štete posljednja je, ali vrlo djelotvorna, linija obrane ekonomskog položaja prijevoznika u slučaju nastanka štete na robi

koji bi uređivao materiju ugovora o prijevozu cestom.⁴

Ono što je posebno važno istaći jest pitanje kogentnosti odredaba o odgovornosti prijevoznika u oba navedena propisa. Prema čl. 41. CMR, konvencijske su odredbe u svojoj cijelosti kogentne naravi (uz manju dispozitivnost u slučaju naknade štete u slučaju prijevoza s više prijevoznika prema čl. 40. CMR), dok ZOO u čl. 683.st.4. predviđa sankciju ništavosti svih odredaba „ugovora o prijevozu, općih uvjeta prijevoza, tarifa ili kojega drugoga općeg akta kojima se prijevoznik potpuno ili djelomice oslobađa odgovornosti (...), prebacuje teret dokazivanja s prijevoznika ili kojima se predviđaju povoljnija ograničenja odgovornosti i visine naknade od onih predviđenih zakonom ili međunarodnim ugovorom“. Iz navedenih odredaba slijedi da su i zakonske i konvencijske odredbe o svim pitanjima odgovornosti prijevoznika za štetu, kao i tereta dokaza, kogentne naravi, i stranke ugovorom o prijevozu ne smiju ugovarati povoljnije uvjete odgovornosti za prijevoznika pod prijetnjom ništavosti. Moguće je, naprotiv, ugovaranje povoljnijih uvjeta prijevoza

za korisnika prijevoza (mogućnost deklaracije veće vrijednosti (čl. 24. CMR) i posebnog interesa u pošiljci i isporuci (čl. 26. CMR), te prijevoz skupocjenih stvari u čl. 684. st. 1. ZOO), što će redovito značiti i veću cijenu prijevoza.

2.1. Odgovornost prijevoznika za štetu na robi

2.1.1. Temelj odgovornosti

Ukoliko se radi o međunarodnom prijevozu robe cestom koji rezultira štetom na robi (gubitak ili oštećenje čitave ili dijela pošiljke, te zakašnjenje u isporuci robe), prijevoznik će odgovarati strogo, temeljem odgovornosti bez krivnje (objektivna, kauzalna odgovornost)⁵. Ukoliko, pak, do štete na robi dođe tijekom prijevoza unutar Hrvatske, prijevoznik će odgovarati "za potpun ili djelomičan gubitak i oštećenje pošiljke od trenutka preuzimanja do njezine predaje, osim ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje"⁶. Prijevoznik, dakle, odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, što je teoretski blaža odgovornost od one prema CMR-u.

2.1.2. Razlozi oslobođenja od odgovornosti

Pravi odgovor na pitanje o težini prijevoznikove odgovornosti ne leži u samom temelju odgovornosti, koji (naizgled) favorizira prijevoznika u domaćem prijevozu, već u razumijevanju razloga zbog kojih se prijevoznik može osloboditi odgovornosti, tj. izaći iz sfere odgovornosti. Upravo su razlozi oslobođenja od odgovornosti onaj institut transportnog prava koji je praksa, u suradnji s vodećim teoretičarima i institucijama, fino izbalansirala u tekstu CMR konvencije. Uspješno pozivanje prijevoznika na te egzoneracijske razloge tijekom 50-ak godina postojanja ove konvencije pred brojnim sudovima ublažila je takvu – naizgled strogu – odgovornost do one mjere koja je komercijalno isplativa i izbalansirana s rizicima koje prijevoznik u ovom poslu danas nosi. Razumijevanje spektra razloga zbog kojih će prijevoznik izaći iz sfere odgovornosti od ključne je važnosti i za osiguratelje, obzirom da je osiguratelj odgovornosti u obvezi isplatiti osigurninu tek ukoliko postoji odgovornost prijevoznika za štetu. Posredno, taj se problem danas, zbog nepredvidivosti normativnih promjena u RH, rješava širokim definiranjem isključenih šteta i razloga za gubitak pokrića osiguranja u ugovoru o osiguranju odgovornosti. Ipak, razumijevanje instituta egzoneracijskih razloga smatramo itekako važnim: oni rade za prijevoznika i njegovog osiguratelja odgovornosti prije, iznad i neovisno o specifičnim uvjetima ugovora između prijevoznika i osiguratelja. Upravo zato zabrinjava nestanak sudskih sporova ove tematike pred hrvatskim sudovima gdje se prijevoznici pozivaju na ove

⁴ Det. o ovom problemu v. Radionov Radenković, N.: Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu cestom?, Hrvatska pravna revija 6/06, str. 44-51.

⁵ Čl. 17. st. 1. CMR.

⁶ Čl. 683. st. 1. ZOO.



egzoneracijske razloge i time aktivno štite svoj ekonomski položaj, kao i recentni razvoj domaćeg materijalnog zakonodavstva u ovom području, tj. odredaba ZOO o mogućnosti oslobođenja od odgovornosti prijevoznika, koji, prisjetimo se, odgovara u svakom slučaju nastanka štete, pri čemu se njegova krivnja pretpostavlja. Za izlazak iz sfere odgovornosti prijevoznik mora – u svakom slučaju – dokazivati da je šteta nastala bez njegove krivnje.⁷ Takav uspješan dokaz je, ujedno, *jedini* mogući razlog za oslobađanje prijevoznika od odgovornosti za bilo koju štetu koja nastane tijekom prijevoza robe u domaćem prijevozu. U uvjetima današnje visoko profesionalizirane prijevozničke djelatnosti, iznimno je teško prijevozniku dokazati *ex post facto* da je u konkretnom slučaju uložio baš sve potrebne napore, te

postupio po svim pravilima struke koje bi sud mogao naći za shodne. Za razliku od toga, u međunarodnom prijevozu temeljem odredaba CMR, prijevoznik je u bitno povoljnijem položaju, iako odgovara strogo, bez krivnje: u njegovu korist rade četiri opća razloga oslobođenja od odgovornosti, i niz posebnih razloga poznatih kao posebne opasnosti, kod kojih je brzina i jednostavnost dokaza za prijevoznika dodatno olakšana. Opći razlozi, kod kojih prijevoznik mora dokazati postojanje takvog događaja i uzročnu vezu između njega i konkretne štete su: skrivljena radnja ili nepažnja naručitelja prijevoza, uputa naručitelja prijevoza dana bez krivnje prijevoznika, mana robe i okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti.⁸ Pored toga, prijevoznik će se još lakše osloboditi odgovornosti

ukoliko dokaže (samo) postojanje jednog od razloga posebnih opasnosti, što je obično razvidno iz samog CMR teretnog lista, pri čemu se uzročna veza između štete i takvog uzroka već (oborivo) presumira.⁹ Takvi razlozi, koji su u konvenciji i kvalitetnim transportnim propisima taksativno nabrojani (jer se u praksi pokazalo da dovode do štete na robi u vrlo velikom broju slučajeva), su: prijevoz otvorenim vozilom, nedostaci ambalaže, ukrcaj ili iskrcaj od strane naručitelja prijevoza, prirodna svojstva robe, nedovoljne oznake na robi i prijevoz živih životinja.

Već ovakav sumaran prikaz jasno ističe veliku razliku u mogućnostima oslobođenja prijevoznika od odgovornosti između ZOO i CMR kao standarda u modernom europskom cestovnom pravu. Zbog vrlo nepouz-

⁷ Ibid.

⁸ Čl. 17. st. 2. CMR. u vezi s čl. 18. st. 1. CMR.

⁹ Čl. 17. st. 4. CMR u vezi s čl. 18. st. 2. i 3. CMR.

danog kriterija utvrđivanja postojanja dužne pažnje prijevoznika u svakom konkretnom slučaju štete u slučaju domaćeg prijevoza radi oslobodenja prijevoznika od odgovornosti, ali i njegovog osiguratelja odgovornosti, potrebno je i dalje u ugovorima o osiguranju odgovornosti prijevoznika za domaći prijevoz posebno pažljivo modelirati klauzule o isključenim štetama i gubitku prava iz osiguranja. Potrebno je, pritom, imati na umu da je time zaštićen položaj osiguratelja, no prijevoznik je i dalje ostao u punom smislu izložen odgovornosti, i to vrlo neugodnoj. Naime, ne samo da je institut egzoneracijskih razloga u ZOO gotovo nestao, a da se valjano formuliran prema CMR nedovoljno koristi u praksi, već se u RH pojavio novi problem: izračun ograničenja odgovornosti prijevoznika do određenog iznosa štete, inače temeljan i redovno korišten u komparativnom cestovnom pravu.

2.1.3. Ograničenje odgovornosti prijevoznika

Odgovornost prijevoznika do određenog iznosa nastale štete posljednja je, ali vrlo efikasna, linija obrane ekonomskog položaja prijevoznika u slučaju nastanka štete na robu. Problem koji se u Hrvatskoj danas javlja u vezi s ovim (temeljnim) transportnim institutom tiče se mjerodavnog prava i (s time povezanog) načina izračuna ovog iznosa.

ZOO 2005. godine po prvi puta u domaće cestovno pravo uvodi pravo prijevoznika na ograničenje odgovornosti za štetu na robu do određenog iznosa¹⁰, ali ne govori o

točnom iznosu do kojeg prijevoznik odgovara, obzirom da se radi o „krovnom“ propisu koji mora biti primjenjiv u svim granama prijevoza, a iznosi ograničenja i načini njihova utvrđivanja značajno variraju kroz razne prijevozne grane. Za razliku od toga, ZOO određuje da prijevoznik odgovara do iznosa određenog zakonom ili međunarodnim ugovorom. Obzirom da sama primjena ZOO upućuje na to da *lex specialis*-a nema, to valja primijeniti iznos ograničenja odgovornosti iz CMR, koji time danas u Hrvatskoj vrijedi i za domaći i za međunarodni prijevoz, a iznosi 25 Gèrminal franaka po kilogramu bruto mase oštećene ili izgubljene robe.¹¹ Gèrminal franak se definira kao zlatni franak težine 10/31 grama i čistoće 0,900 (24 karatno zlato). CMR konvencija izmijenjena je 1978. godine donošenjem Protokola Konvenciji o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (dalje: Protokol CMR), upravo kako bi Gèrminal franak u zlatu zamijenio modernijom obračunskom jedinicom Posebnog prava vučenja (eng. Special Drawing Right – SDR) kako ga definira Međunarodni monetarni fond.¹² Protokol CMR time je, za 40 država stranaka koje su ga ratificirale¹³, izmijenio iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika iz 25 Gèrminal franaka/kg u 8,33 SDR/kg bruto mase oštećene ili izgubljene robe¹⁴. Nažalost Hrvatska,

kao ni bivša Jugoslavija prije nje, nije ratificirala ovaj vrlo važan protokol, pa se kao pozitivno pravo može primijeniti samo CMR u svojem izvornom tekstu iz 1956. godine. Stoga *lege artis* u Hrvatskoj prijevoznik ne bi mogao tražiti ograničenje odgovornosti u vrijednosti koja odgovara iznosu ograničenja odgovornosti preračunatom u SDR, već samo u određenom iznosu Gèrminal franaka. Prvi je problem pitanje koliko je široj stručnoj javnosti poznat način izračuna zahtjeva u jedinici koja se ne primjenjuje već skoro 30 godina.¹⁵ Drugi je problem iznos do kojeg će se na taj način doći, obzirom na strelovit skok cijene zlata u posljednjih deset i više godina. Razloga za skok cijene zlata ima mnogo¹⁶, no ključna je činjenica da zlato danas predstavlja samo robu na burzi, gdje se i utvrđuje njegova (promjenjiva) dnevna cijena, koja dramatično odskače od vrijednosti SDR. Za izračun cijene zlata, umjesto robnih burzi koje su teško dostupne i nepregledne vanjskim korisnicima, preporučljivo je cijenu utvrditi na jednoj od Internet stranica specijaliziranih za kupnju i prodaju zlata, koje vjerno odražavaju tržišnu vrijednost zlata u određenom trenutku. Usporedni izračun ograničenja odgovornosti prijevoznika prema CMR (u Gèrminal francima, primjenjuje se u hrvatskom pravu) i prema Protokolu CMR (u SDR, primjenjuje se u gotovo svim zemljama EU i ostalim zemljama koje su ratificirale Protokol CMR) prikazan je u nastavku:

¹⁰ Čl. 683. st. 2. ZOO.

¹¹ Čl. 23. st. 3. CMR.

¹² Za izračun SDR na dnevnoj bazi v. www.imf.org. tj. u kunama na www.hnb.hr. Razloge uvođenja SDR u svjetsku ekonomiju v. <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm> [22.12.2008.]

¹³ Za popis država stranaka Protokola CMR i ostalih relevantnih podataka uz taj dokument v. http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_26_OLIRT_PCMR.html [28.12.2008.]

¹⁴ Čl. 2. st. 1. Protokola CMR.

¹⁵ V. Filipović, V.: Zašto Jugoslavija još nije ratificirala Protokol CMR konvencije od 1978. UPPK 1983, str. 18.

¹⁶ Za analizu razloga koji su doveli do skoka cijene zlata na svjetskim burzama v. <http://answers.google.com/answers/threadview/id/741668.html> [28.12.2008.]

Tablica 1: Izračun ograničenja odgovornosti cestovnog prijevoza prema CMR i Protokolu CMR*

CMR	Protokol CMR
Obracunska jedinica: Germinal franak Zlatni franak težine 10/31 g zlata čistoće 0,900 = 0,323g 24 karatnog zlata	Obracunska jedinica: SDR Obracunska jedinica čiju vrijednost dnevno utvrđuje MMF, kotira na tečajnoj listi HNB
www.goldprice.org	http://www.hnb.hr/tecajn/htecajn.htm
1 g zlata 24 karata = \$ 28,26	1 SDR = 7,98 kn
1 Germinal franak = \$ 28,26 x 0,323 = \$ 9,1 = 46,36 kn	
25 Germinal franak = 46,36 kn =	8,39 SDR x 7,98 kn =
1.158,88 kn	66,47 kn

* Izračun prema vrijednostima na dan 29.12. 2008.

** Ovaj web-site naznačen je primjerice, kao jedno od relevantnih mjesta na kojima se može saznati vrijednost zlata. Moguće je, naravno, koristiti i druge slične site-ove na Internetu na kojima se trguje zlatom.

Iz ove kratke analize slijedi da danas, zbog propusta Hrvatske da ratificira Protokol CMR, prijevoznik iz zemlje koja je ratificirala Protokol CMR (npr. zemlje EU) odgovara samo za 6 % iznosa do kojeg zakonski odgovara prijevoznik u Hrvatskoj. Praktično, time je dokinuto pravo našeg prijevoznika na ograničenje odgovornosti, obzirom da će rijetko koja roba svojom vrijednošću i premašiti navedeni iznos, nakon čega tek postoji pravo prijevoznika na ograničenje odgovornosti u odnosu na stvarno nastalu štetu.

3. UGOVORI O OSIGURANJU

S obzirom na visoke rizike od nastanka štete na robi tijekom prijevoza cestom u modernim uvjetima odvijanja cestovnog prometa, pažljivi gospodarstvenici – korisnik prijevoza i prijevoznik – smanjit će takav rizik sklapanjem police osiguranja. Osnovni imovinski interes korisnika prijevoza

vezan je uz robu, pa će takav interes biti najbolje zaštićen sklapanjem police osiguranja robe u prijevozu (kargo osiguranja) od transportnih rizika kojima je roba tijekom prijevoza izložena. S druge strane, imovinski interes prijevoznika u tom transportnom pothvatu vezan je uz izloženost eventualnoj odgovornosti za štetu, pa je negativne financijske posljedice takve odgovornosti moguće ublažiti ili izbjeći sklapanjem police osiguranja profesionalne odgovornosti.

U slučaju nastanka štete na robi tijekom prijevoza cestom, biti će potrebno razmotriti odredbe svih ugovora (o prijevozu i osiguranju) koji prate dotični transportni pothvat, kao i relevantne izvore prava (ZOO ili CMR) čije se odredbe na takav pravni odnos primjenjuju. Tek razumijevanje cjeline takvog kompleksnog pravnog odnosa, prava i obveza različitih strana iz različitih pravnih poslova, te jasno lučenje prava ostvarivih temeljem (jednog od) ugovora o

osiguranju od prava po osnovi odgovornosti prijevoznika za štetu kako je uređeno u ugovoru o prijevozu, ZOO-u ili CMR konvenciji, omogućit će optimalnu naknadu nastale štete i zaštitu interesa svih aktera. Upravo na ovom „sjecištu“ pravnih odnosa u praksi nastaju problemi i nejasnoće, od kojih ćemo se u nastavku osvrnuti samo na neka, po nama važnija, pitanja.

Prije razmatranja posebnosti ugovora o osiguranju vezanih uz transportni pothvat, potrebno je istaći da ZOO predviđa načelnu kogentnost svojih odredaba o ugovoru o osiguranju, *osim onih odredaba gdje je derogiranje ili slobodno stipuliranje izričito dopušteno*. Ostale su odredbe relativno kogentne, tj. moguće je odstupanje od zakonskih odredaba *ako je to u nedvojbenom interesu osiguranika*.¹⁷ Kada se to usporedi s većinom pitanja koja strane uređuju ugovorom o osiguranju robe i odgovornosti prijevoznika u cestovnom prijevozu, možemo reći da su odredbe čl. 921-989. ZOO o ugovoru o osiguranju, koje se primjenjuju na te ugovore, u velikoj mjeri ipak dispozitivne. One ostavljaju slobodu ugovornim stranama da svoje odnose urede na za njih prihvatljiv i tržišno održiv način samim ugovorom, koji time u slučaju spora postaje prvi i osnovni izvor mjerodavnih pravnih pravila za rješavanje svih zahtjeva temeljem njega, i to bez obzira radilo se o osiguranjima vezanim uz domaći ili međunarodni prijevoz.¹⁸

¹⁷ Čl. 924. ZOO.

¹⁸ Pravo osiguranja nije unificirano na međunarodnoj razini, stoga ne postoji niti međunarodni ugovor koji bi se trebao primijeniti na takve ugovore u slučaju međunarodnog prijevoza.

3.1. Ugovor o osiguranju robe (kargo osiguranje) i odgovornost prijevoznika

Ugovor o osiguranju robe sklapaju ugovaratelj osiguranja i osiguratelj. Kao ugovaratelj osiguranja može se pojaviti vlasnik robe, ali to može biti i druga osoba (npr. špediter) koja radi za račun vlasnika robe. Bez obzira na to tko se pojavljuje kao ugovaratelj osiguranja osiguranik je uvijek vlasnik robe, te se u slučaju nastupa osiguranog slučaja osigurnina isplaćuje njemu. Ukoliko roba bude oštećena tijekom prijevoza zbog nekog od razloga koji odgovaraju osiguranim rizicima u ugovoru o osiguranju robe, osiguranik može zatražiti isplatu osigurnine od osiguravatelja. Visina osigurnine ovisit će o osiguranoj svoti iz police, te, eventualno, ugovorenoj franšizi. Nakon isplate osigurnine vlasniku robe, na osiguravatelja temeljem zakona¹⁹ prelaze sva prava regresnog potraživanja isplaćene svote od treće odgovorne osobe, u ovom slučaju prijevoznika (zakonska subrogacija). Vlasnik robe ovdje „izlazi“ iz odnosa, a osiguratelj u daljnjem postupku potražuje od prijevoznika dužni iznos u granicama njegove odgovornosti. Međutim, uvjeti pokrića iz ugovora o osiguranju robe i uvjeti odgovornosti prijevoznika iz ugovora o prijevozu ne moraju se podudarati. Uputno je, stoga, da i vlasnik robe i osiguratelj na ovom mjestu u postupku pažljivo usporede osigurane rizike i isključene štete u ugovoru o osiguranju robe i razloge oslobođenja od odgovornosti prijevoznika iz CMR-a, tj. ZOO-a. Moguće je da ugovor o osiguranju

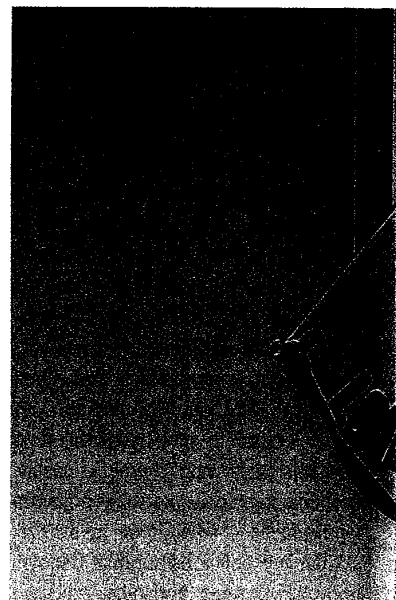
isključuje određenu štetu ili ne pokriva određeni rizik uslijed kojeg je konkretna šteta nastala, za kojeg prijevoznik prema navedenim propisima i dalje odgovara. U tom slučaju, vlasnik robe koji se nije naplatio temeljem ugovora o osiguranju robe (kao i onaj koji takav ugovor nije ni sklopio), ustaje sa svojim zahtjevom direktno prema prijevozniku. Moguće je i da su uvjeti osiguranja robe prema ugovoru širi od zakonskih uvjeta odgovornosti prijevoznika, u kojem slučaju će prijevoznik moći uspješno odbiti regresni zahtjev osiguratelja robe.

Drugo, jednako važno pitanje jest pitanje odnosa isplaćene osigurnine i iznosa odštete do kojeg prijevoznik odgovara, tj. hoće li osiguratelj robe uspjeti naplatiti svoju tražbinu u cijelosti. Sudeći prema (ogromnim) iznosima do kojih dolazimo danas izračunom ograničenja odgovornosti iz CMR u Gèrminal francima, u redovitom slučaju osiguratelj bi uspio u cijelosti ili većem dijelu regresirati isplaćenu osigurninu. Jednak bi ishod bio i u slučaju da vlasnik robe ustaje sa zahtjevom na naknadu štete prema prijevozniku; moguća je naplata nastale štete do punog iznosa vrijednosti robe, obzirom na činjenicu da će vrijednost tek rijetkih vrsta roba prelaziti cca. 1.000 kn/kg. Ovaj ishod je pozitivan za osiguratelje i vlasnike robe, no suprotan jednom od temeljnih načela modernog transportnog prava: prijevoznik u redovitom slučaju ne može i ne smije odgovarati više od (prosječno) 30-40 % vrijednosti robe koju prevozi (ukoliko nisu sklopljeni posebni uvjeti ugovora i povišena vozarina), kako bi prijevozni posao za njega bio isplativ

i dugoročno održiv. Upravo na tom temelju građeni su moderni iznosi ograničenja odgovornosti, koji, kako smo vidjeli, sežu samo do cca. 70 kuna po kilogramu, no (nažalost) nisu primjenjivi na odgovornost cestovnog prijevoznika iz ugovora o prijevozu robe u hrvatskom cestovnom pravu.

3.2. Ugovor o osiguranju odgovornosti prijevoznika i odgovornost prijevoznika

Prijevoznik može povećati rizik svoje profesionalne odgovornosti osigurati sklapanjem ugovora o osiguranju odgovornosti prijevoznika. Prijevoznici koji se tim poslom bave profesionalno, obrtničkim sklapanjem ugovora o prijevozu, najčešće se odlučuju za sklapanje godišnjih ugovora o osiguranju svoje odgovornosti proizašle uporabom vozila iz flote koja se ugovorom definira. Osiguratelj će, temeljem svih relevantnih podataka



¹⁹ Čl. 963.st.1. ZOO.

važnih za projekciju rizika u navedenom periodu (npr. nosivosti kamiona, vrsti robe koja se prevozi, rutama na kojima se prijevoz vrši, poslovnoj reputaciji prijevoznika) predložiti osiguraniku osiguranu svotu do koje pruža pokriće osiguranja i, nakon sporazuma o tom važnom elementu ugovora, odrediti premiju. Zbog različitih (promjenjivih) elemenata koji sudjeluju u kreiranju ponude ovog osiguranja za određenu flotu vozila pojedinog prijevoznika, u praksi su česte tzv. „krojene“, „tailor-made“ police osiguranja odgovornosti, prilagođene specifičnim uvjetima prijevoza i interesima konkretnog prijevoznika, ali koje ujedno odražavaju i interes osiguratelja prema tom konkretnom osiguraniku. Zbog povjerljivosti poslovnih odnosa iz takvih ugovora, nemoguće je izvršiti analizu uvjeta ovakvih osiguranja odgovornosti na hrvatskom tržištu osiguranja. Međutim, opći uvjeti

osiguranja odgovornosti prijevoznika vodećih hrvatskih osiguratelja pružaju nam dovoljno podataka o osnovnim elementima ovih ugovora, temeljem kojih možemo postaviti određene hipoteze, ali i pitanja na koja bi valjalo potražiti odgovor u široj stručnoj raspravi između prijevoznika, osiguratelja i korisnika prijevoza.

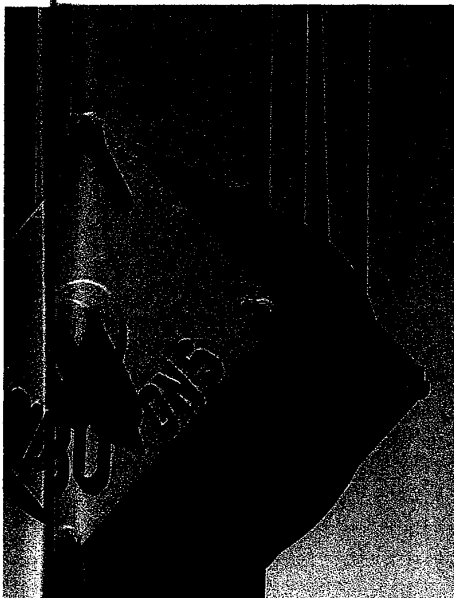
U slučaju nastanka štete na robi u prijevozu, osiguratelj ili vlasnik robe mogu pozvati prijevoznika na naknadi nastalu štetu temeljem svoje odgovornosti iz ugovora o prijevozu. Postojanje takve odgovornosti utvrđuje se temeljem odredaba ZOO ili CMR koje se u određenom slučaju primjenjuju, te specifičnih uvjeta konkretnog ugovora. Prijevoznik na ovom mjestu može pozvati svojeg osiguratelja da, temeljem police osiguranja odgovornosti, umjesto njega, isplati dužni iznos direktno osiguratelju robe ili njezinom vlasniku. Ipak, slučajevi u kojima će osiguratelj odgovornosti doista biti u obvezi isplatiti osigurninu, prema općim uvjetima za ovo osiguranje na hrvatskom tržištu, najčešće su mnogo uže definirani od slučajeva u kojima će prijevoznik odgovarati za štetu prema pozitivnim propisima. Način definiranja isključenih šteta i slučajeva u kojima se gubi pokriće osiguranja nije usklađen sa razlozima oslobođenja od odgovornosti prijevoznika (općih razloga i posebnih opasnosti) prema CMR-u, pa će tako prijevoznik u nekim slučajevima (koji su u praksi vrlo česti) ostati u sferi odgovornosti i biti dužan naknaditi štetu (do – previsokih – zakonskih iznosa), ali neće imati pravo na naknadu takve štete po polici osiguranja svoje odgovornosti. Primjera radi, navedimo neke od

Imovinski interes korisnika prijevoza vezan je uz robu, pa će biti najbolje zaštićen sklapanjem police osiguranja robe u prijevozu.

Imovinski interes prijevoznika vezan je uz odgovornosti za štetu, koju je moguće ublažiti sklapanjem police osiguranja profesionalne odgovornosti

takvih slučajeva iz uvjeta osiguranja odgovornosti cestovnih prijevoznika na hrvatskom tržištu: štete nastale zbog razbojstva, svih vrsta krađa i otimačine tereta ili vozila s teretom, koje su se dogodile na određenom području (države bivšeg SSSR-a, SFRJ osim RH i Slovenije, Poljske, Rumunjske, Bugarske, Albanije), ako je do štete (krađe) došlo zbog toga što je vozilo parkirano na neodgovarajuće čuvanom ili osvijetljenom mjestu tijekom prekida putovanja zbog odmora vozača i sl., štete zbog preopterećenja vozila, zbog toga što je rok prijevoza bio kraći od uobičajenog za tu vrstu robe na toj relaciji itd.

Može se uočiti da su mnogi od nabrojanih slučajeva samo preciziranje općeg razloga za gubitak prava



iz osiguranja odgovornosti, prisutnog u svim takvim ugovorima: namjera ili krajnja nepažnja prijevoznika (a nekad i osoba za čije postupke odgovara, npr. vozača) kao uzrok štete. To je oživotvorenje jednog od temeljnih načela prava osiguranja o dobroj vjeri ugovornih strana. Pri tome nije niti u teoriji do kraja jasno da li se kod ugovora o osiguranju traži ulaganje samo obične profesionalne pažnje (*caveat emptor*), ili je to ugovor kod kojeg je osiguratelj sukontrahent dužan ulagati povećanu profesionalnu pažnju (*uberimae fidei*) kako bi spriječio nastanak štete i zaštitio imovinske interese osiguratelja, obzirom da je sklapanjem osiguranja prijevoznikov vlastiti takav interes nestao.²⁰ Upravo zbog ove dvojbe, ZOO u čl. 944. izričito predviđa gubitak prava iz osiguranja u slučaju namjere i prijevare osiguranika, korisnika ili ugovaratelja osiguranja, dok je proširenje i za niže stupnjeve nepažnje, tj. krajnju nepažnju, moguće temeljem ugovora. Upravo takva ugovorna klauzula mogla bi imati vrlo neugodne i dalekosežne posljedice po poslovanje, a u nekim slučajevima i opstanak, prijevoznika, obzirom da je komparativna sudska praksa CMR-a vrlo strogo tumačila standard dužne pažnje prijevoznika u modernim uvjetima prijevoza. Vrlo velik broj uzroka transportnih šteta pripisuje se (čak!) gruboj nepažnji prijevoznika, što za sobom (ponekad) povlači i gubitak pokrića osiguranja odgovornosti. Obzirom na patološku situaciju u hrvatskom pozitivnom pravu koje izlaže prijevoznike izni-

mno visokim iznosima odgovornosti, prilikom tumačenja odredaba o krajnjoj nepažnji prijevoznika u vezi s ostvarivanjem prava iz osiguranja odgovornosti, valja imati u vidu šire interese osiguratelja: zaštita vlastitih interesa po jednom ugovoru, ili zaštita osiguranika i budućeg komitenta u cjelini.

Ovime dolazimo do drugog problema vezanog uz uvjete osiguranja odgovornosti cestovnih prijevoznika, tj. odnosa osigurane svote iz ugovora o osiguranju odgovornosti i iznosa „ograničenja“ odgovornosti prijevoznika prema pozitivnim propisima. Temeljni je princip da se ugovorom o osiguranju profesionalne odgovornosti osiguratelj obvezuje nadoknaditi, do iznosa ugovorene svote osiguranja navedene u konkretnoj polici, one iznose koje je osiguranik (prijevoznik) dužan platiti trećoj osobi (oštećeniku) temeljem odgovornosti za štetu. Svaki ugovor o osiguranju odgovornosti sadrži odredbu o osiguranoj svoti, tj. maksimalnom iznosu kojeg je osiguratelj dužan platiti u slučaju štetnog događaja, koja se umanjuje za ugovorenu franšizu. Ukoliko prijevoznik smatra da je takva „opća“ svota osiguranja preniska i želi povišiti pokriće svoje odgovornosti, može je – uz plaćanje dodatne premije – povećati sklapanjem dodatnog osiguranja za svaki pojedini prijevoz. Opći uvjeti osiguranja odgovornosti nekih osiguratelja vežu izračun osigurarine koja se ima isplatiti u svakom pojedinom slučaju nastanka djelomične ili totalne štete uz iznose ograničenja odgovornosti kako je određeno u CMR izmijenjenom Protokolom SDR (tj. 8,33 SDR/kg bruto mase oštećene ili izgubljene robe), ako se prijevoz

obavlja uz primjenu odredaba CMR, tj. do iznosa od 30 kuna/kg ako se prijevoz obavlja uz primjenu ZPC, osim ako nije drugačije ugovoreno. Ukupna svota za isplatu do koje se dođe takvim izračunom ne može prijeći iznos osigurane svote iz ugovora o osiguranju odgovornosti. Ovakav, inače sasvim korektan način izračuna dužne svote u sadašnjem trenutku hrvatskog cestovnog prava ima (barem) tri slabe točke o kojima valja voditi računa. Prvo, hrvatski prijevoznici se nalaze u odgovornosti prema oštećeniku prema odredbama CMR konvencije i izračuna ograničenja od 25 G rminal franaka/kg, a odgovornost im je u takvim ugovorima osigurana do iznosa ograničenja od 8,33 SDR/kg prema Protokolu CMR. Kako smo vidjeli, danas su ti iznosi u odnosu cca. 6:100, tj. osigurano je približno 6% stvarne odgovornosti prijevoznika, i to prije primjene ugovornih franšiza. Drugo, osigurane svote u ugovorima o osiguranju odgovornosti često se kreću do iznosa od nekoliko desetaka tisuća eura, dok se odgovornost prijevoznika prema propisima (i u domaćem, i u međunarodnom prijevozu!) kreće do milijunskih iznosa u eurima kod većih vozila. Treće, i najvažnije, prijevoznici na hrvatskom tržištu nisu još uvijek u dovoljnoj mjeri spremni na osiguranje svoje profesionalne odgovornosti, kako na godišnjoj razini za čitavu flotu vozila, tako i pojedinačno na povišene svote za prijevoze pojedinih osjetljivih ili vrijednih roba, što ih čini vrlo ranjivima u uvjetima sve oštrije međunarodne konkurencije u promijenjenim uvjetima poslovanja na (ubrzo) liberaliziranom tržištu cestovnog prijevoza robe.

²⁰ Jakaša, B.: Pravo osiguranja, Informator, Zagreb, 1972., str. 46-47. Načelo *uberimae fidei* kod ugovora o osiguranju prihvaćeno je u pomorskom pravu, dok je za ostale prijevozne grane dvojbeno.

Tablica 2: Usporedni prikaz odgovornosti prijevoznika na primjeru vozila nosivosti 24 t prema CMR, Protokolu SDR i pokrivenosti odgovornosti prema primjeru ugovora o osiguranju odgovornosti na hrvatskom tržištu

Nosivost vozila	24 tone = 24 000 kg
Ograničenje odgovornosti prema CMR	24.000 kg x 1.158,88 kn = 27,813.120,00 kn
Ograničenje odgovornosti prema Protokolu SDR	24.000 kg x 66,47 kn = 1.595.280,00 kn
Osigurana svota u ugovoru o osiguranju odgovornosti	Npr. 50.000 € = cca. 360.000 kn

4. ZAKLJUČAK

Slijedom niza događaja u normiranju materijalnog cestovnog prava posljednjih 15-ak godina u Hrvatskoj, cestovni se prijevoznik danas našao u pravno vrlo nezavidnom položaju. Ukidanje posebnog propisa u domaćem prijevozu i primjena ZOO, te propust ratificiranja Protokola CMR doveli su situacije da prijevoznik odgovara za svaku štetu vrlo strogo, ponekad (u domaćem prijevozu) s

iznimno ograničenom mogućnošću da izađe iz sfere odgovornosti. Pozivanje na egzoneracijske razloge u sudskom će sporu biti dodatno otežano činjenicom da recentna sudska praksa o materijalno-pravnim pitanjima u cestovnom prijevozu gotovo i ne postoji; zbog istog razloga nedostaju i specijalizirani suci verzirani u transportnoj problematici. Težak izlaz iz sfere odgovornosti nije problem samo prijevoznika, već i njegovog osiguratelja odgovor-

nosti, kojem bi drugačiji scenarij, onaj kojeg poznaju pravni sustavi s visoko razvijenom transportnom sudskom praksom CMR-a, itekako odgovarao. Naime, uspješan izlazak iz sfere odgovornosti prijevoznika zbog pravilne primjene CMR ili kvalitetnog domaćeg propisa, značio bi i oslobađanje osiguratelja od dužnosti isplate osigurnine temeljem ugovora o osiguranju odgovornosti. Nadalje, ekstremno visoki iznosi ograničenja odgovornosti prijevoznika do kojih se dolazi izračunom Géminal franaka praktično dokidaju pravo prijevoznika u Hrvatskoj da ograniči svoju odgovornost prema naručitelju prijevoza, odnosno njegovom osiguratelju robe u regresnom postupku, što je temeljni institut transportnog prava koji u redovitom slučaju štiti ekonomski interes prijevoznika. Ovakva situacija ne postoji u slučaju primjene prava zemalja koje su ratificirale Protokol SDR (sve zemlje članice EU), kada će prijevoznici odgovarati (prema

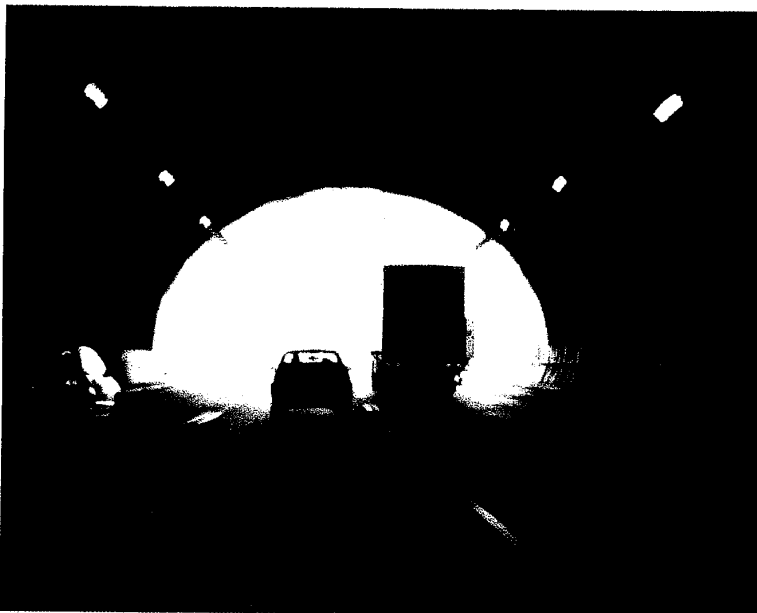


trenutnim cijenama) samo za 6% iznosa kojeg bi morali platiti prema hrvatskom pravu. Domaći prijevoznik ostaje tako snažno izložen zahtjevima na naknadu štete nastale na robi u prijevozu od strane osiguratelja robe u regresnom postupku, odnosno direktno naručitelja prijevoza ako roba nije bila osigurana u prijevozu. Međutim, proizvodi osiguranja odgovornosti prijevoznika slijede vlastitu logiku. Interes prijevoznika da investiraju u vlastitu sigurnost i dugoročnost poslovanja sklapanjem policia osiguranja odgovornosti sa visokim osiguranim svotama ali i visokim premijama (koje bi se prelile na vozarine i ugrozile kratkoročnu prijevoznikovu konkurentnost) je smanjen. Premija koju je prosječni hrvatski prijevoznik spreman platiti uvjetuje vrlo nisko pokrivanje stvarne zakonske odgovornosti prijevoznika, uz vrlo restriktivne uvjete koji (legitimno) štite osiguratelja od prevelikog

rizika u odnosu na tu cijenu koštanja proizvoda. U procjepu između (širokih) razloga za gubitak pokrivanja osiguranja odgovornosti prijevoznika i (uskih) razloga za oslobođenje od odgovornosti prijevoznika ostaje sam prijevoznik, nezaštićen od zahtjeva informiranog naručitelja prijevoza i/ili njegovog osiguratelja karga na naknadu štete do punog iznosa, neovisno o svojem sklopljenom osiguranju odgovornosti. Takvih će naručitelja i osiguratelja, bez sumnje, biti po ulasku u EU; opstanak domaćeg prijevoznika kao potencijalnog osiguranika neće biti interes o kojem će se pritom voditi računa.

Čini se da je došlo vrijeme da se i prijevoznička i osigurateljna industrija u Hrvatskoj zamisle o budućnosti u uvjetima obavljanja djelatnosti na liberaliziranom tržištu cestovnog prijevoza, koje slijedi odmah po (izvjesnom) ulasku u EU.

Opstanak domaćih prijevoznika na kompetitivnom tržištu težak je zbog niza razloga: cijene goriva, starosti voznog parka, nužnih investicija itd. Kada se tome doda ovako drakonska odgovornost za štetu sa slabim štitom (uslijed vlastitog propusta) osiguranja odgovornosti prijevoznika, čini se da je hitno potrebno uložiti napore da se položaj domaćih cestovnih prijevoznika ojača, kako bi se dugoročno zaštitio onaj dio portfelja domaćih osiguratelja u kojem sudjeluju prijevoznici kao korisnici više proizvoda: AO, kasko osiguranja vozila i osiguranja profesionalne odgovornosti. U protivnom, tržište će istisnuti domaće prijevoznike u korist stranih, koji će – uz zaštitu kvalitetnog transportnog zakonodavstva i osigurateljnog pokrivanja odgovornosti koje vjerno odražava zakonsku odgovornost – poslovati tamo gdje su to i dalje mogli i domaći prijevoznici i njihovi osiguratelji.



Literatura

1. Filipović, V.: Zašto Jugoslavija još nije ratificirala Protokol CMR konvencije od 1978. UPPK 1983, str. 18.
2. Jakaša, B.: Pravo osiguranja, Informator, Zagreb, 1972.
3. Radionov Radenković, N.: Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu cestom?, Hrvatska pravna revija 6/06, str. 44-51

