

НОВИНЕ У ПРАВНОМ РЕГУЛИСАЊУ МЕЂУНАРОДНОГ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА У СОТИФ-у

Братислав СТАНКОВИЋ¹

1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ О МЕЂУВЛАДИНОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ ЗА МЕЂУНАРОДНЕ ПРЕВОЗЕ ЖЕЛЕЗНИЦАМА (ОТИФ)

Међувладина организација за међународне превозе железницама (у даљем тексту: ОТИФ) основана је 1980. године од стране држава потписница Конвенције о међународним превозима железницама (у даљем тексту: СОТИФ).

Она је један трајни облик институционализоване сарадње држава чији је задатак установљење једнообразног правног система за превоз железничким пругама путника, пртљага и робе у директном међународном саобраћају између држава чланица, као и развој овог система.

ОТИФ је најважнија међународна организација у железничком саобраћају. Она је по својој природи општег а не регионалног карактера.

То је специјална међународна саобраћајна организација за железнички саобраћај чије су чланице 42 државе и то све европске и неке афричке и азијске државе.

ОТИФ обавља своју нормативну делатност преко својих органа.

Сталну организацију ОТИФ-а чине: 1) Генерална скупштина, 2) Управни одбор, 3) Ревизиона комисија, 4) Комисија стручњака за превоз опасне робе, 5) Комисија за поједностављење поступка у железничком саобраћају, 6) Комисија стручњака за техничка питања, и 7) Генерални секретар.

¹ Мр Братислав Станковић, помоћник директора Дирекције за железнице и предавач Више железничке школе у Београду

2. ОПШТИ ПОГЛЕД НА КОНВЕНЦИЈУ О МЕЂУНАРОДНИМ ПРЕВОЗИМА ЖЕЛЕЗНИЦАМА (COTIF)

Конвенцијом о међународним превозима железницама COTIF, као основном конвенцијом из међународног железничког превоза, установљен је једнообразни правни систем за превоз путника, пртљага и робе у директном међународном железничком саобраћају између држава чланица OTIF-а, који има задатак да прати и олакша развој овог система. Наиме, Конвенцијом COTIF из 1980. године регулишу се уговори о међународном превозу робе и путника, због чега она у свом саставу поред општег дела (Конвенција у ужем смислу и Протокол о имунитетима), који се првенствено бави организовањем и деловањем нове Организације (OTIF), садржи и два додатка.

Оба додатка Конвенције се односе на, “материјалноправна” правила о превозу робе, путника и пртљага, и то: Додатак А - Једнообразна правила о уговору о међународном превозу путника и пртљага железницама (CIV) и Додатак Б - Једнообразна правила о уговору о међународном превозу робе железницама (CIM) са прилозима: Прилог I – Правилник о међународном железничком превозу опасне робе (RID), Прилог II – Правилник о међународном железничком превозу кола корисника превоза (RIP), Прилог III – Правилник о међународном железничком превозу контејнера (RICO), Прилог IV – Правилник о међународном железничком превозу експресних пошиљки (RIEx), чине интегрални део Конвенције.

Једнообразна правила CIV примењивала су се, под резервом предвиђених изузетака, на све превозе путника и пртљага, укључујући ту и -аутомобиле, са међународним возним исправама издатим за превозни пут који прелази преко подручја најмање две државе и обухвата искључиво линије уписане у списак предвиђен у Конвенцији COTIF, као и по потреби на све превозе који су са њим изједначени као што су превози који користе и линије на сувоземним и поморским путевима, као и на унутрашњим воденим путевима. С друге стране, Једнообразна правила CIM примењивала су се, под резервом предвиђених изузетака, на све пошиљке ствари које су предате на превоз са директним товарним листом издатим за превозни пут који прелази преко подручја најмање две државе и обухвата искључиво пруге уписане у списак предвиђен у Конвенцији COTIF, као и по потреби на све превозе који су са њима изједначени као што су превози који користе и линије на сувоземним и поморским путевима, као и унутрашњим воденим путевима.

Конвенција о међународним превозима железницама – Convention regulative aux transports internationale ferroviars - COTIF, усвојена 9.маја 1980. године, ступила је на снагу 1.маја 1985. године, а код нас је ратификована 1984. године (“Службени лист СФРЈ”, Међународни уговори 8-84).

Ова Конвенција о међународним железничким превозима измењена је на основу Протокола о изменама из Виљнуса од 03. јуна 1999. године. Наиме, Генерална скупштина ОТИФ-а, одржана у Виљнусу у времену од 26. маја до 03. јуна 1999. године, уверена у неопходност усклађивања постојећих одредаба COTIF-а из 1980. године, са политичким, економским и другим променама до којих је дошло у многим државама чланицама, донела је Протокол о изменама ове конвенције. Протокол је, коначно, након што је испуњен услов за то, ступио на снагу 01. јула 2006. године. Услов за ступање на снагу Протокола био је да га ратификује, прихвати или одобри више од две трећине држава чланица, односно 27 држава.

У одређеној мери треба истаћи да су директиве разлог за измену COTIF-а. Изменама COTIF-а на основу Протокола из 1999. године спроведена су сва дотадашња упутства из директива Европске уније и то посебно у погледу раздвајање функције управљања железничком инфраструктуром од њеног коришћења, либерализације, интероперабилности и омогућавања конкуренције у циљу побољшавања квалитета транспортне услуге.

3. НОВИНЕ У COTIF-У

Измене COTIF-а из 1980. извршене Протоколом из Виљнуса 1999. године, су двоструке природе: прво, формалне природе, које се односе нарочито на организацију и надлежности ОТИФ-а, и друго, материјалне природе, које се односе на измене превозних исправа и одредаба о одговорности.

Конвенцију о међународним превозима железницама (COTIF) представимо у светлу новог приступа у правном регулисању међународног железничког превоза путника и робе у области одговорности превозиоца и превозних исправа, као две области од значаја за унификацију и хармонизацију железничког права.

С обзиром да су правила о одговорности најважније одредбе сваке конвенције за чије формулисање су стране у њој највише

заинтересоване, у овом делу посебно су истакнуте новине у правном регулисању овог питања.

Упоређујући решења у унификацији правила о одговорности може се закључити да је и за превоз робе, али и за превоз путника предвиђена објективна одговорност железничког превозиоца, као и да је једнообразно регулисање одговорности потпуније и успешније остварено у области превоза робе, у односу на превоз путника.

3.1. Измене у организацији и надлежности ОТИФ-а и промене у структури СОТИФ-а

Једна од измена извршена Протоколом из Виљнуса 1999. односи се на сврху и организацију Међувладине организације за међународне железничке превозе - ОТИФ, која је основана Конвенцијом СОТИФ 1980. Циљ је био трансформација ОТИФ-а у такву међународну организацију која би се једина бавила међународним железничким саобраћајем, попут међународних организација ИМО или ИСАО.

Са тако проширеним овлашћењима ОТИФ ће се путем измењене Конвенције СОТИФ бавити унификацијом правила везаним за уговоре о превозу путника и роба, превозом опасних ствари, уговорима о коришћењу возила, уговорима о коришћењу железничке инфраструктуре, уклањањем препрека за прелаз граница у међународном железничком саобраћају, затим безбедносним питањима, техничким стандардима, стандардизацијом возила и инфраструктуре, коришћењем приватних и железничких кола и слично. Истовремено ствараће се могућности да се у оквиру овако постављене међународне организације доносе и будуће конвенције.

Ово проширење и концентрација надлежности у ОТИФ-у, по узору на сличне међувладине организације у ваздушном и поморском саобраћају ИСАО и ИМО је важна јер је железнички саобраћај годинама био у надлежности бројних међународних организација различитог карактера. То је стварало дупле надлежности, преклапање функција, нерационалност и потребу за усклађеном координацијом између ових организација која није могла да се увек оствари.

Структуралне, економске и правне промене уведене Директивом 91/440 ЕЕС бар за државе чланице Европске уније су захтевале ове промене. Правно и организационо одвајање железничке инфраструктуре од функције транспорта, дозвола да и приватна предузећа обављају железнички транспорт и слично, указују да се железнички саобраћај у

погледу организације приближава ваздушном. Дотадашњи монополски положај државног железничког предузећа и саме државе у железничком саобраћају је организационим променама предвиђеним Директивом био пољуљан. У остваривању модерног и на тржишним законитостима заснованог јединственог европског железничког саобраћаја велику улогу ће имати ОТИФ конципиран као кључна међународна организација која се бави свим битним питањима за железнички саобраћај.

Прихватање Протокола из Виљнуса 1999. године ће, надајмо се, омогућити да се надлежности расуте по бројним међународним организацијама концентришу у ОТИФ –у, што би учинило ефикаснијим и сам железнички превоз.

Измењена Конвенција о међународним железничким превозима - СОТИФ 1999, која је ступила на снагу 01. јула 2006. године, у складу са проширеним надлежностима садржи следеће делове:

- Конвенцију у ужем смислу;
- Протокол о привилегијама и имунитетима Међувладине организације за међународне железничке превозе;
- Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу путника (СIV), Додатак А Конвенције;
- Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу робе (СIM), Додатак Б Конвенције;
- Правилник о међународном железничком превозу опасне робе (RID), Додатак Ц Конвенције;
- Јединствена правила за уговоре о коришћењу кола у међународном железничком саобраћају (СUV), Додатак Д Конвенције;
- Јединствена правила за уговор о коришћењу инфраструктуре у међународном железничком саобраћају (СUI), Додатак Е Конвенције;
- Јединствена правила о признавању техничких стандарда и усвајању јединствених техничких прописа који се примењују на железничка возна средства намењена за коришћење у међународном саобраћају (АРТУ), Додатак Ф Конвенције;
- Јединствена правила о техничком пријему железничких возних средстава која се користе у међународном саобраћају (АТМF), Додатак Г Конвенције, са могућношћу садржавања осталих јединствених правилника које Организација може да израђује на основу свога члана 2, а који би представљали додатке Конвенције.

3.2. Ново у Додатку А - СОТИФ-а

1) Подручје примене

Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу путника - CIV (Додатак А Конвенције СОТИФ) важе за сваки уговор о железничком превозу путника уз накнаду или бесплатно када се полазно место и одредиште налазе у две различите државе чланице ОТИФ-а. Ово важи без обзира на седиште и националност страна у уговору о превозу.

Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз друмом или унутрашњим воденим путевима у унутрашњем саобраћају једне државе чланице као допуну пограничном превозу, примењују се ова Јединствена правила.

Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз поморским путевима или погранични превоз унутрашњим воденим путевима као допуну железничком превозу, примењују се ова Јединствена правила, уколико се превоз поморским путевима или унутрашњим воденим путевима одвија на линијама наведеним у Списку линија прописаним чланом 24. тач.1. Конвенције.

Ова Јединствена правила се такође примењују, када је реч о одговорности превозника за смрт или повреду путника и за особе које прате пошиљку чији превоз је извршен у складу са Јединственим правилима СИМ.

Ова Јединствена правила се не примењују на превозе између станица на подручју суседних држава ако инфраструктуром ових станица управља један или више власника инфраструктуре, али подређених само једној од тих држава.

Свака држава која је уговорна страна неке друге Конвенције о директном међународном железничком превозу путника, а која је упоредива са овим Јединственим правилима може, при подношењу захтева за приступ Конвенцији, изјавити да ће примењивати ова Јединствена правила само на делу инфраструктуре који се налази на њеној територији. Тај део железничке инфраструктуре мора бити јасно одређен и повезан са железничком инфраструктуром државе чланице. Када држава да такву изјаву ова Јединствена правила важе само:

- а) ако се у уговору о превозу прописано полазиште и одредиште као и прописани пут налазе на наведеној инфраструктури, или

- б) ако наведена инфраструктура повезује инфраструктуру двеју држава чланица и у уговору о превозу је означена као превозни пут за транзитни саобраћај.

Држава која је дала изјаву у складу са таким б. може увек да повуче изјаву код депозитара (ОТИФ) путем саопштења. Повлачење ступа на снагу по истеку рока од месец дана након што је депозитар обавестио о томе државе чланице. Изјава престаје да важи ако Конвенција наведена у тачки б, први став, престане да важи за ту државу.

Једнообразна правила CIV 1980 претрпела су поред генералне измене – укидања обавезе превозења, друге мање али значајне измене.

2) Измена превозних исправа (Пртљажница)

У погледу превозних исправа извршене су измене у погледу облика, садржаја и доказне снаге пртљажнице.

Најпре, у општим условима за превоз утврђују се облик и садржај пртљажнице, као и језик и писмо на којима треба да буде одштампана и испуњена, за разлику од ранијег решења према којем су се ова питања утврђивала међународним тарифама и споразумима.

Такође, измене су извршене у садржини пртљажнице тако да пртљажница садржи као обавезне елементе: назив превозника или превозиоца; изјаву да су за превоз, без обзира на било какву клаузулу о одступању, надлежна ова Јединствена правила а то се може остварити само ознаком CIV; сваку другу изјаву која је неопходна за доказивање постојања уговорних обавеза код превоза пртљага и која омогућава путнику да се позове на своја права која произилазе из уговора о превозу. Путник је дужан да се приликом пријема пртљажнице увери да ли је она састављена према његовим наводима.

Новина у односу на раније важеће решење је и то што је предвиђено да је пртљажница *prima facie* доказ о предаји пртљага и условима превоза. Овим, пртљажница служи као доказ о предаји пртљага, као и о условима његовог превоза.

3) Одговорност превозника у међународном железничком превозу путника

За разлику од унификације правила о одговорности железнице за штете на роби, једнообразно регулисање одговорности за смрт и

повреде путника је извршено са мање успеха. Имајући у виду вредност људских живота изгледа да се међу уговорницама лакше постигла сагласност о потреби да се пружи већа гаранција путницима. При коначном упоређивању постојећих резултата у унификацији права о одговорности железнице за штете на роби и путницима, општа је констатација да је једнообразно регулисање потпуније остварено у области превоза робе.²

Као основ одговорности, у међународном железничком превозу путника, такође, је предвиђена објективна одговорност превозиоца.

Слично као и у области превоза робе, тако и у случају одговорности за смрт и повреде путника JP/CIV предвиђа три општа основа за ослобођење од одговорности.

Први разлог, виша сила, је у складу са тенденцијама израженим у другим саобраћајним гранама, јасно формулисан појам. Тако је изричито навођење елемента спољашност догађаја у појму више силе, кога нема у Једнообразним правилима СИМ, отклонило сваку сумњу да је у питању објективна одговорност превозиоца.

Други општи разлог за ослобођење од одговорности је кривица путника. Превозник се ослобађа одговорности за смрт и повреде путника ако је удес наступио кривицом путника. Овде се ради о таквом понашању које не одговара нормалном понашању путника. Позивањем на кривицу путника превозник је у повољнијем положају него када се ради о ослобођењу од одговорности због више силе. У случају више силе ради се о сложеном правотехничком појму, који се састоји од више кумулативних елемената, док се код кривице путника не тражи неизбежност и неотклоњивост последица, па је терет доказивања код више силе тежи за превозиоца.

Као трећи разлог за ослобођење у JP/CIV предвиђена је радња трећег лица, као његово понашање, које превозник, и поред предузимања потребних мера у посебним околностима није могао да избегне и чије последице није могао да спречи. Исти услови да би догађај био ослобађајући за железницу захтевају се и код више силе и код радњи трећих лица. Из тога произилази да су радње трећих лица само један појавни облик више силе. Ово издвајање радњи трећих лица у посебан основ за ослобођење је учињено због тога што у неким правним системима виша сила не обухвата и људске радње него само природне догађаје (Act of God)³.

² Ђурђев Д., Хармонизација железничког права, Београд, 2005, стр. 296.

³ Видети детаљније код Ђурђев Д., наведено дело, стр. 296.

Да закључимо о разликама. За разлику од правила о одговорности железнице у случају штете на роби где је предвиђен институт посебних опасности, код одговорности железнице за смрт и повреде путника нема таквих олакшавајућих основа за ослобођење.

Због тога што се национални прописи међусобно знатно разликују није остварено једнообразно регулисање свих врста накнада штете. У Једнообразним правилима CIV регулисана су права на накнаду штете у случају смрти и повреде путника, док се друге штете под којима се подразумевају нематеријалне штете али и оне материјалне штете које излазе из оквира накнаде штете предвиђене конвенцијом, надокнађују по правилима националног права. У Једнообразним правилима CIV предвиђена су правила о ограничењу накнаде штете, само за одређене штете. Висина накнаде ових штета се одређује према националном праву уз услов да највиши износ не сме бити нижи од износа прописаног у Једнообразним правилима CIV.

Што се материјалне садржине правила о одговорности тиче и ако је у оба случаја предвиђен исти принцип објективне одговорности превозиоца, анализа појединих основа за ослобођење од одговорности показује да је у области одговорности железнице за смрт или повреде путника предвиђено извесно поштравање одговорности.

Тако, на пример, најпре, јасна и изричита формулација догађаја који се квалификује као виша сила која недвосмислено указује да железница одговара по принципу објективне одговорности, затим, непостојање института посебних опасности који у превозу робе постоје и стављају превозиоца у битно повољнији положај, као и на крају, накнада појединих штета у случају смрти и повреде путника у пуном износу, показују да железнички превозилац, нешто строже одговара када се ради о штетама насталим на основу уговора о превозу путника.

Посебно значајне измене у области превоза путника извршене су у погледу одговорности превозиоца.

Прво, висине накнаде штете утврђене су у знатно већим лимитима, тако да у случају смрти или повреде путника повећан је лимит са 70.000 на 175.000 обрачунских јединица, за губитак или оштећење предмета је повећан са 700 на 1400 обрачунских јединица, а накнада за губитак пртљага је повећана на 1200 обрачунских јединица а раније је била 600 обрачунских јединица.

Друго, у случају потпуног или делимичног губитка аутомобила, ималац права има право на накнаду за доказану штету, која се израчунава на основу уобичајене вредности возила, и при томе не

може да буде већа од 8000 обрачунских јединица. Овде се приколица са или без твара сматра као једно возило.

Треће, увођењем новог института „узастопни превозници” у CIV-у поводом одговорности предвиђено је да ако превоз, који је предмет једног јединог уговора о превозу, обавља више узастопних превозника, сваки наредни превозник, самим чином преузимања пртљага са пртљажницом или возила са потврдом о превозу, постаје страна у уговору о превозу, с обзиром на отпрему пртљага или превоза возила у складу са условима из пртљажнице или потврде о превозу и преузима обавезе које из тога произилазе.

У Глави II „Одговорност у случају непридржавања реда вожње”, у члану 32. насловљеном као „Одговорност у случају отказивања, кашњења или изгубљене везе“, уводи се ново решење према коме превозник одговара путнику за штету која је резултат чињенице што се због отказивања, кашњења или изгубљене везе његово путовање не може наставити истог дана или што се наставак путовања истог дана не може разложно тражити због датих околности. Штете обухватају разумне трошкове смештаја и трошкове настале због потребе да се обавесте особе које чекају путника.

У погледу одговорности, прецизирано је да превозилац не одговара у случају ако је штета проузрокована:

- а) околностима које нису повезане с превозом железнице које превозник упркос дужне пажње за посебне околности случаја, није могао избећи нити је могао спречити последице;
- б) кривицом путника, или
- в) понашањем треће особе које превозилац, упркос томе што се побринуо колико је у датим околностима потребно, није могао избећи и чије последице није могао спречити. Друго предузеће које користи исту железничку инфраструктуру не сматра се трећом страном и нема право на компензацију.

4) Нови извршни прописи из међународног путничког саобраћаја

Истовремено са ступањем на снагу измењеног CIV-а ступају на снагу и следећи нови извршни прописи из међународног путничког саобраћаја:

Општи услови превоза у међународном железничком путничком саобраћају (АВВ-CIV) као нови пропис, поред Јединствених

правила CIV, су донети у циљу стандардизације уговорних односа између корисника и превозника. Садрже опште одредбе и услове о превозу и чине саставне делове уговора о превозу. Упућују на Посебне превозне и тарифске услове (ВВТ) и нуде довољно комерцијалног простора, како на подручју Опште међународне тарифе за превоз путника и пртљага (ТСV) и њених посебних додатака тако и на подручја савеза понуда.

Општи услови о сарадњи (AGB), који су донети због укидања обавезе превожења. Наиме, сада је железничким транспортним предузећима препуштено да слободно међусобно развијају сарадњу у свим областима (заједнички превоз, потпревоз, вуча и закуп). Имају правно дејство ако су на одговарајући начин прихваћени и уговорени.

Приручник за путнички саобраћај (GTV-CIT) замењује досадашње Прописе о међународном железничком превозу путника (PIV) и садржи опште одредбе и услове за међународни превоз путника намењене члановима Међународног комитета за железнички транспорт-CIT, а у вези са издавањем превозних исправа груписаним према врстама карата и начином издавања, одредбе у вези са поступком контроле и поништавања возних карата, као и одредбе о поступку рекламација у случају смрти и повређивања путника. У односу на PIV мења се у следећем: садржи AGB услове о сарадњи; не поседује више одредбе за путовање у различитим разредима у оквиру једне групе; за групне возне карте које се издају ручно попуњавање рубрика усклађено са ТСV-о, који више не предвиђа бесплатан превоз и групе младих: за учеснике у групном путовању који одустану од путовања не одобрава се повраћај, усклађено са ТСV-ом; одредбе за подношење и обраду захтева за повраћај су измењене тако да путник може да поднесе захтев за повраћај код превозника који учествује у превозу или код превозника који је издао возну карту, а пре је то било могуће само код транспортног предузећа које је наплатило износ или у чију корист је износ наплаћен; предвиђене су одредбе за издавање превозних исправа електронским путем (Интернет) и унете су одредбе о кашњењу за и изван подручја примене Повеље за железнички путнички саобраћај.

Приручник за CIV превозне исправе (GTT-CIV), досадашња Збирка међународних превозних исправа (MDI), са минималним изменама као што су: повећана највећа ширина траке холограма, боља заштита подлоге и увођење обавезе назначивања свих превозника који учествују у уговору о превозу штампањем њихових четвороцифрених кодова (кодови железничких транспортних предузећа).

Сви превозници који учествују у превозу, а нису приказани на превозној исправи, сматрају се извршним превозником. У случају повреде путника превозници који су назначени на возној карти сматрају се главним превозником и они су заједнички и солидарно одговорни са извршним превозником, чак и када несрећа није настала код њих већ код извршног превозника.

Споразум о односима између превозника у међународном железничком превозу путника (AIV), који ће се примењивати за све превозе извршене у складу са Јединственим правилима CIV у односима између узастопних превозника, који су чланови Међународног комитета за железнички транспорт а нису дали изјаву о непримењивости.

Што се тиче прописа за размену кола у међународном путничком саобраћају, примењиваће се RIC 2001.

3.3. Новине у Додатку Б СОТИФ-а

1) Подручје примене

Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу робе -СИМ важе за сваки уговор о железничком превозу робе уз накнаду када се место преузимања робе на превоз и место испоруке налазе у две различите државе чланице ОТИФ-а. Ово важи без обзира на седиште и националност страна у уговору о превозу.

Ова Јединствена правила важе, такође, за уговоре о железничком превозу робе уз накнаду, када се место преузимања робе на превоз и место испоруке налазе у две различите државе, од којих је барем једна држава чланица а стране у уговору су сагласне да уговор подлеже овим Јединственим правилима.

Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз друмом или унутрашњим воденим путевима у унутрашњем саобраћају једне државе чланице као допуну пограничном превозу, примењују се ова Јединствена правила.

Када међународни превоз који је предмет само једног уговора укључује превоз поморским путевима или погранични превоз унутрашњим воденим путевима као допуну железничком превозу, примењују се ова Јединствена правила, уколико се превоз поморским путевима или унутрашњим воденим путевима одвија на линијама наведеним у Списку линија прописаним чл.24, тач. 1 Конвенције.

Ова Јединствена правила се не примењују на превозе између станица на подручју суседних држава, ако инфраструктуром ових станица управља један или више власника инфраструктуре, али подређених само једној од тих држава.

Свака држава која је уговорна страна неке друге Конвенције о директном међународном железничком превозу робе, а која је упоредива са овим Јединственим правилима може, при подношењу захтева за приступ Конвенцији, изјавити да ће примењивати ова Јединствена правила само на делу инфраструктуре који се налази на њеној територији.

Тај део железничке инфраструктуре мора бити јасно одређен и повезан са железничком инфраструктуром државе чланице. Када држава да такву изјаву ова Јединствена правила важе само:

а) ако се у уговору о превозу место преузимања робе на превоз или прописано место за испоруку као и прописани превозни пут налазе на наведеној инфраструктури, или

б) ако наведена инфраструктура повезује инфраструктуру двеју држава чланица и да је у уговору о превозу означена као превозни пут за транзитни саобраћај.

Превози на које се примењују ова Јединствена правила подлежу уосталом одредбама јавног права посебно прописима о превозу опасне робе као и прописима царинског права и права заштите животиња.

За разлику од Јединствених правила CIV у овим правилима су извршене корените и врло значајне измене у сваком погледу.

2) Структурне промене

Измењени СИМ не садржи више прилоге што је последица, између осталог, нове структуре СОТИФ-а.

Имајући у виду да је због безбедности током превоза опасних материја у међународном железничком саобраћају неопходно трансформисати Правилник о међународном превозу опасне робе- RID у режим јавног превоза чија примена не би више зависила од закључивања уговора о превозу који подлеже Јединственим правилима СИМ, Правилник RID, који је у СИМ-у из 1980. године био Прилог I, постаје Додатак Ц СОТИФ-а из 1999. године

Овај правилник се примењује: на међународни железнички превоз опасне робе на територији држава чланица, на превоз који представља допуну железничком превозу на који се примењују

Јединствени прописи СИМ, осим у случају међународних прописа који важе за неки други вид саобраћаја.

Изједначавањем, у сваком погледу, приватних односно кола корисника превоза и железничких кола престала је потреба за прилогом II из СИМ-а од 1980. године, односно за Правилником о међународном железничком превозу кола корисника превоза –RIP, а јединствена правила за уговоре о коришћењу кола у међународном железничком саобраћају постају предмет Додатка Д Конвенције COTIF из 1999. године- Јединствена правила за уговоре о коришћењу кола у међународном железничком саобраћају (CUV). Ова Јединствена правила се примењују на билатералне или мултилатералне уговоре о коришћењу железничких возила као превозног средства да би се обавио превоз према Јединственим правилима CIV и према Јединственим правилима СИМ.

Прилог III СИМ-а из 1980. године - Правилник о међународном железничком превозу контејнера (RICO), у измењеном COTIF-у подлеже Јединственим правилима СИМ.

Што се тиче Прилога IV СИМ-а из 1980. године - Правилник о међународном железничком превозу експресних пошиљака (RIEx), материја из ове области ће у будуће бити само предмет тарифског договарања превозника.

Основ за доношење Једнообразних допунских одредаба у СИМ-у из 1980. године налазио се у члану 9, а у измењеном COTIF-у правну основу за доношење допунских одредаба садржи члан 10. COTIF-а у ужем смислу. Да ли ће их држава доносити, односно користити то своје право остаје да се види. Што се тиче железнице допунске одредбе су већ делом уграђене у Приручник за робни саобраћај и Приручник за СИМ товарни лист.

Државне допунске одредбе нису садржане у измењеном СИМ-у јер је чињеница да је извршено раздвајање управљања инфраструктуром од превоза обухваћена свим новим Јединственим правилима, односно додацима COTIF-а.

Додатак уз СИМ са прилозима 1. и 2. из Прописа о међународном превозу робе железницама, ступањем на снагу измењеног COTIF-а постаје посебан Приручник за СИМ товарни лист.

3) Суштинске измене у COTIF – у из 1999.

Поред наведених структурних, много значајније су суштинске измене у COTIF-у из 1999.године, које се односе на уговор о превозу (товарни лист), укидање обавезе превозења и објављивања тарифа, плаћања превозних трошкова и право располагања робом.

а) Уговор о превозу, односно товарни лист

У складу са захтевом за либерализацију на транспортном тржишту превоза робе, нова Јединствена правила за уговор о међународном железничком превозу робе (CIM) предвиђају велику слободу уговарања превоза између превозиоца (железничког предузећа) и корисника превоза.

Уговор о превозу је конципиран као уговор о пристајању. Он се закључује након узајамне изјаве воље обе уговорне стране. Уговор о превозу се потврђује товарним листом који је у складу са јединственим обрасцем. Међутим, недостатак, неисправност или губитак товарног листа неће утицати на постојање или ваљаност уговора који остаје подвргнут Јединственим правилима.

У случају превоза који улази на територију Европске уније или територију где важи заједнички поступак за превоз, свака пошиљка мора бити пропраћена товарним листом који испуњава услове предвиђене у чл. 7. о садржини товарног листа.

Међународни комитет за железнички транспорт као основно међународно удружење превозника утврђује јединствен образац товарног листа у сагласности са међународним удружењима корисника и надлежним телима за царинска питања у државама чланицама као и регионалним међувладиним организацијама за економске интеграције које имају овлашћења за усвајање своје сопствене царинске регулативе.

Товарни лист као и његов дупликат могу се испоставити у облику електронског бележења података, који могу да се претворе у читљиво писане знаке. Поступци који се користе за бележење и обраду података морају бити исти у функционалном погледу, нарочито у погледу доказне снаге товарног листа који ови подаци представљају.

Члан 7. измењеног CIV-а наводи бројне елементе које товарни лист треба да садржи: а) место и датум испостављања; б) име и адресу пошиљкоца; в) име и адресу превозника који је закључио уговор о превозу; г) име и адресу особе којој је роба стварно издата, уколико то није превозник наведен под ц); д) место и датум преузимања робе; е)

место издавања; ж) име и адресу примаоца; з) назначење врсте робе и паковања, код опасних роба прописано назначење према Правилнику о међународном железничком превозу опасне робе (RID); и) количину (број) комада и посебне ознаке и бројеве потребне за идентификацију денчаних пошиљака; к) број кола код превоза колских пошиљака; л) број железничког возила које се превози на сопственим точковима, ако се предаје на превоз као роба; м) осим тога, у случају интермодалних транспортних јединица, врсту, број или остала обележја потребна за идентификацију; н) бруто масу робе или податке о количини робе изражене на неки други начин; о) тачно набрајање исправа које захтевају царински или други управни органи, које су приложене уз товарни лист или су стављене на располагање превознику у одређеном службеном месту или месту које је уговором договорено; п) трошкове у вези са превозом (превознина, накнаде за споредне услуге, царинске дажбине и остали трошкови који настану од закључења уговора до издавања), уколико трошкове плаћа прималац или неко друго упутство према којем трошкове плаћа прималац; р) изјаву да превоз, без обзира на било какво одступање, подлеже овим Јединственим правилима.

У одређеним случајевима товарни лист мора, такође, да садржи и следеће податке: а) код превоза у којем учествује више узастопних превозника, превозника који мора испоручити робу уколико је исти уз свој пристанак уписан у товарном листу, б) трошкове које преузима пошиљалац; в) износ који се треба наплатити поузећем код издавања робе; г) податке о вредности робе и износе за обезбеђење уредног издавања; д) уговорени рок испоруке; е) уговорени превозни пут; ж) списак исправа које нису поменуте у тачки.1.под н), које се предају превознику; з) податке пошиљаоца о броју и опису пломби које је он ставио на кола.

Поред напред таксативно побројаних, стране у уговору у превозу могу унети у товарни лист и друге податке који се сматрају корисним.

Новина у погледу садржаја товарног листа је да је пошиљалац одговоран у погледу података који се уписују у товарни лист, ако је пропустио да наведе све податке које прописује RID.

И за товарни лист је предвиђено да је *prima facie* доказ о закључењу и условима уговора о превозу и преузимања робе од стране превозиоца. Међутим, товарни лист неће бити доказ у случају да садржи разумне примедбе. Разлог за примедбе може бити ако превозиоца нема одговарајућа средства како би испитао да ли пошиљка одговара подацима у товарном листу.

б) Обавеза превозења

Због укидања обавезе превозења и обавезе објављивања тарифа, одредбе члана 3.- Обавеза превозења и члана 6.- Тарифе и посебни споразуми из важећег СИМ-а не постоје у измењеном СИМ-у.

Обавеза превозења се укида, како у односу превозилаца према корисницима превоза, тако и у међусобним односима између превозилаца. Новина је у томе да сваки превозилац има право да сам одлучи о пријему робе на превоз, као и право да преговара о условима за пријем те робе на превоз.

Класични модел заједничког превозења у коме превозници следе један за другим, допуњава се са два нова модела-субјекта у превозу: потпревозник извршни превозник и главни превозник

в) Плаћање трошкова

Плаћање превозних трошкова, члан 15. у СИМ-у из 1980. године претрпео је суштинске измене. Измењени СИМ, може се слободно рећи, оставља модалитете плаћања трошкова превоза превозницима и корисницима на вољу и договор. Широка лепеза могућности члана 15. из СИМ-а 1980. у измењеном СИМ-у своди се практично на то да уколико између пошиљаоца и превозника није друкчије договорено, трошкове мора да плати пошиљалац (члан 10, тачка 1. СИМ-а из 1999. године). Образац општих услова превоза (АВВ-СИМ) Међународног комитета за железнички транспорт (СИТ) упућује по овом питању на Приручник за товарни лист СИМ (GLV-СИМ), који садржи стандардизоване напомене за плаћање трошкова, а што је, између осталог, наведено и у товарном листу.

Иначе, ако на основу уговора између пошиљаоца и превозника трошкове плаћа прималац, а прималац не подигне товарни лист, нити се позива на своја права у складу са чланом 17. тачка 3. СИМ-а и не измени уговор о превозу у складу са чланом 18, пошиљалац остаје одговоран за плаћање трошкова.

Због потпуно нових одредаба за плаћање превозних трошкова нема више потребе ни за Привременим одступањима из члана 65. СИМ-а из 1980. године, јер се такве мере не налазе више у надлежности државе.

Са наведеним и напуштањем одредаба о превозним путевима и регламентираним правцима престаје надаље и потреба за постојањем Реглементација из међународног саобраћаја, односно Посебне збирке

прописа из међународног робног саобраћаја, с тим да се посебне одредбе о превозу са земљама SMGS-а регулишу новим Приручником за реекспедицију CIM/SMGS.

г) Право располагања

Право располагања робом има пошиљалац (члан 18, тачка 1.). Од тренутка издавања товарног листа ово право прелази на примаоца, уз задржавање права пошиљалоца да у товарни лист упише супротну напомену (члан 18, тачка 3.), тј. да ограничи примаоца да располаже робом.

У циљу вршења свог права располагања, пошиљалац или прималац морају превознику да предају дупликаат товарног листа (члан 19, тачка 1.).

4) Одговорност превозника у међународном железничком превозу робе

Превозилац је, у складу са ЈР/СИМ (Додатак Б СОТИФ-а) из 1999.године, одговоран, по начелу објективне одговорности, за штету насталу, како због потпуног или делимичног губитка и оштећења ствари од пријема на превоз до издавања, тако и због прекорачења рока испоруке.

За постојање објективне одговорности превозиоца за штете на роби потребно је да се испуне следећи услови, и то: први, да је штета настала и други да постоји узрочна веза између штете и радње превозиоца. У систему објективне одговорности кривица превозиоца се не утврђује, али прави карактер одговорности се види тек анализом разлога за ослобађање од одговорности.

У ЈР/СИМ предвиђени су општи и посебни разлози за ослобођење од одговорности у железничком превозу.

Постоје три општа разлога за ослобађање од одговорности у ЈР/СИМ.

Први разлог према ЈР/СИМ јесте настанак штета „кривицом имаоца права или неким његовим захтевом који није заснован на кривици превозника“.

Као други разлог у ЈР/СИМ наводи се сопствена мана робе (унутрашње кварење, калирање, итд.). Конвенцијска формулација је прецизнија јер природно својство робе ограничава само на случај невидљиве мане робе.

Трећи разлог према ЈР/СИМ су “околности које превозилац није могао да избегне нити да отклони њихове последице”. Појам више силе у ЈР/СИМ је описно одређен, без елемента спољашњости догађаја, као резултат компромиса између држава континенталног и англо-америчког правног поретка.

Поред општих ЈР/СИМ предвиђа посебне опасности, за ослобађање од одговорности. Ради се о чињеницама које се односе на: а) превоз у отвореним колима, б) паковање робе, в) утовар односно истовар робе од стране пошиљаоца или примаоца, г) извесна својства робе, д) неисправно, нетачно или непотпуно назначење или број комада, њ) превоз живих животиња, е) праћени превоз.

Може се рећи да ЈР/СИМ и Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају прописују идентичне посебне разлоге, као нарочите опасности за ослобађање од одговорности.⁴

Међутим, суштинска разлика није толико у врсти разлога који су предвиђени као основ за ослобођење од одговорности, колико у терету доказивања тих разлога.⁵

Уколико се осврнемо појединачно на три општа разлога за ослобађање од одговорности, а према одредби члана 23 други став ЈР/СИМ-а, то јесу настанак штете због “кривице имаоца, или неке његове наредбе која није дата кривицом железнице”, “сопствене мане робе” и “околности које железница није могла избећи нити спречити њихове последице”, можемо констатовати да је ослобођење од одговорности у ова три општа разлога могуће за све три врсте штета, односно за штету због губитка, оштећења или прекорачења рока испоруке, уз релативно тежак терет доказивања за железницу, која мора, најпре да докаже постојање једног од три разлога, а затим и узрочну везу између тог разлога и конкретно настале штете.

За железницу је боља ситуација ако се позива на посебне разлоге за ослобођење од одговорности. У овом случају захваљујући правној претпоставци железница треба само да докаже да је штета могла да настане из једне од нарочитих опасности (нпр превоз у отвореним колима, неупакована или недовољно пакована роба, обављање царинских и сличних формалности од стране пошиљаоца, превоз живих животиња и сл.), па да се претпостави да је штета заиста због тога настала а на кориснику превоза је да докаже да је штета евентуално настала из неког другог разлога.

⁴ Члан 23 тачка 3 ЈР/СИМ, члан 70 ЗПЖ.

⁵ Арсић З., Ђурђевић Д., Нове појаве у саобраћајном праву, Нови Сад, 1989, стр.50.

Овом приликом треба посебно указати на два питања, и то на недореченост формулације појма више силе и на потребу постојања посебних основа за ослобађање од одговорности.

Најпре, могућност различитог тумачења појма више силе могла би довести до тога да се њена садржина означи сходно оној која је у националним правним системима. Стога је дата описна формулација више силе као »околности које превозилац није могао да избегне нити да отклони њихове последице«. Ова недореченост у формулисању више силе дала је поводе за различита тумачења, с једне стране а непостојање неких изразитих обележја појма више силе као што је нпр. спољашњост догађаја доводило је чак у питање карактер одговорности, с друге стране.

Овако недоречен појам више силе последица је различитих интереса држава да се одговорност железнице ублажи или да се задржи строга објективна одговорност. Тако је дефиниција више силе у Једнообразним правилима СИМ компромисно решење а њено појашњење зависи од спремности држава уговорница.

Прецизнију дефиницију више силе, која недвосмислено указује на објективну одговорност, садрже Једнообразна правила СИУ у којима је регулисана одговорност у превозу путника.⁶

Затим, кад су у питању посебни основи за ослобођење од одговорности могућа су различита гледишта о оправданости њиховог постојања. Оправданост њиховог постојања се састоји у томе што прецизно набрајање посебних опасности као разлога за ослобођење смањи сва могућа спорна питања у погледу утврђивања разлога због којих железница може да се ослободи од одговорности, као и да набрајање типичних опасности обавезује имаоца права да предузме одговарајуће мере предострожности, како би избегао штету коју би морао сам да сноси. Друго је, пак питање постојања свих посебних основа за ослобођење од одговорности.

У погледу врсте штета и њихове накнаде важе општа правила саобраћајног права. Надокнађују се штете на ствари под којом се подразумевају оштећење, мањак, губитак као и штете због закашњења. За висину накнаде штете, као правило је усвојен систем ограничене,

⁶ Члан 26 тачка 2.а: Превозник се ослобађа одговорности ако је удес проузрокован околностима изван обављања превоза које превозник, и поред предузимања мера потребних у посебним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи. Члан 32 тачка 2.а Превозник се ослобађа одговорности ако је отказивање, кашњење или изгубљена веза последица околности изван обављања превоза које превозник, и поред предузимања мера потребних у посебним околностима, није могао да избегне и чије последице није могао да спречи.

односно лимитиране одговорности превозиоца, а као обрачунска јединица је предвиђено специјално право вучења које примењује Међународни монетарни фонд.

ЈР/СИМ о питању ограничења износа одговорности за штету утврђује, у члану 30, да превозник одговара за потпуни или делимични губитак ствари до износа од 17 посебних права вучења по килограму бруто тежине изгубљене робе.

При томе се вредност домаће валуте државе чланице Међународног монетарног фонда, у специјалном праву вучења, израчунава према поступку за одређивање вредности који примењује Међународни монетарни фонд у свом пословању и трансакцијама, док се вредност домаће валуте државе нечланице Међународног монетарног фонда у специјалном праву вучења израчунава на начин који утврди та држава. Међутим, наш ЗПЖ ограничења одговорности рачуна у националној валути.

И сасвим на крају, бавећи се питањем одговорности железнице за превоз ствари, као што је већ истакнуто, у транспортне штете, осим губитка и оштећења, спада још и закашњење. Накнаде штете због закашњења, као специфичан облик права на накнаду, постоји иако штета на самој роби ради чијег превоза је закључен уговор о превозу није настала.

Ризик од одговорности за ову штету, која ће због прекорачења рока испоруке настати на осталој имовини оштећеног, за превозника је огроман због врло ограничене могућности његовог утицаја на разноврсне узроке закашњења, па је разумљиво да у том случају прописи предвиђају другачије рачунање ограничења одговорности које је за њега знатно повољније, а износи ограничења много нижи.

С обзиром на природу ове штете, ограничење одговорности неће зависити од вредности превожене робе, већ од онога што је превозник примио као стимулацију за мањкаво извршен уговор, односно од превознине. Могућност накнаде за губитак или оштећење робе као доказане последице прекорачења рока испоруке према члану 43 СИМ-а ограничена је до износа троструке превознине, при чему се ова накнада не може компензовати са оном предвиђеном у члану 40 СИМ за потпуни губитак робе

(2) Посебни случајеви ограничења

У међународном железничком превозу постоји изузетно и неколико случајева код којих се одступа од наведених општих граница одговорности железнице.

Прво одступање од општих граница одговорности железнице је ограничење одштете у случају превоза под сниженим тарифама, само на основу члана 45 СИМ-а, када железница вози јефтиније, па је оправдано да јој се допусти и снижење сопствене одговорности.

Наиме, ако железница специјалним или изузетним тарифама одобри посебне услове превоза који представљају снижење превознине у односу на опште тарифе, она може ограничити одштету у случају прекорачења рока испоруке, уколико је то ограничење назначено у тарифи.

Ако се ти посебни услови превоза примењују само на једном делу превозног пута, ово ограничење се може применити само ако је основа за одштету настала на том делу превозног пута.

Како се у Једнообразним правилима СИМ не наводи до којих граница ово снижење може ићи, чини се разумним да то може бити сразмерно снижењу превознине.

Други случај одступања је обезбеђење уредног издавања према члану 35 СИМ-а, а основу изјаве пошиљаоца којом он захтева од железнице да повећа границе своје одговорности до износа наведеног у товарном листу, при чему она заузврат има право да повећа превознину. Код обезбеђења уредног издавања, железница одговара за сваку доказану штету до висине назначеног износа.⁷

(3) Губитак права на ограничење одговорности

Када се ради о губитку права на ограничење одговорности, треба указати, најпре, да су у питању ограничења одговорности због губитка или неправилне употребе исправа, за последице неизвршења или нетачног извршења захтева у случају губитка робе, оштећења прекорачења рока испоруке, декларације о вредности и обезбеђења уредног издавања, и затим да се до њега долази ако се докаже да је штета настала због радњи, односно пропуста железнице, учињених било са намером да проузрокује такву штету, било непромишљено и знајући да ће таква штета вероватно настати.

⁷ Видети више код Јакаша Б., Компаративни приказ одговорности превозиоца за превоз робе у појединим гранама саобраћаја, Београд 1978

Наравно, ако превозник штету проузрокује намерно (*dolus*) или крајном непажњом (*culpa lata*) не може се позивати на привилегију ограничења износа накнаде, већ ће његова одговорност бити до пуног износа настале штете.

Овде је потребно упозорити на општи основ одговорности железнице који је, како смо већ досад говорили, каузалитет, према коме се превозник начелно сматра одговорним за сваку штету која је настала на роби без обзира на кривицу, при чему је то питање без утицаја на проблем ограничења конкретног износа накнаде штете. Код овог последњег, наиме, постоји битан однос превозника према проузроковању штете, односно степен његове кривице, од којег ће зависити и висина одговорности.

Према члану 36 СИМ-а превозник губи право на ограничење одговорности уколико је штета проузрокована намерно (*dolus, wilful misconduct*) и одговара до пуног износа доказане штете, што је у складу са грађанскоправним начелом *dolus omnia corrumpit*.

С обзиром да је главни проблем у примени транспортних конвенција у пракси једнако тумачење правних стандарда у различитим потписницама, код СИМ-а се, такође, јавило питање какво се понашање може окарактерисати као намерно, а када оно прелази у крајњу непажњу. Управо због тога Протокол о изменама СИМ-а из 1990. предвиђа да се губитак права на ограничење протеже и на тзв. *dolus eventualis*, случај када је штетник свестан могућности наступања штетне последице с чијим наступањем се помирио, али га не жели. Управо у томе је разлика према осталим облицима *dolus*-а где штетник начелно жели наступање штетне последице. Оваквим тумачењем један случај који је досад најчешће тумачен као крајња непажња, сада је изричито укључен у строги режим намере, са последицом губитка права на ограничење одговорности.

Међутим, када превозник делује у уверењу да поступа исправно са робом, али до штете дође јер не улаже дужну пажњу која се од њега у превозу захтева, квалификује се као непажња, а о степену његове непажње зависи да ли се ради о обичној или крајњој непажњи.

Ако буде доказана крајња непажња (*culpa lata, gross negligence*), СИМ иде у корист превозника и не предвиђа губитак права на ограничење, већ се износи до којих иначе може ограничити одговорност – удвостручују.

Наравно, ако су одредбе закона и конвенције о основама одговорности и износа ограничења когенти, терет доказа да постоје овакве околности које одступају од основног уређивања мора доказати

онај ко се на њих позива, коме оне иду у прилог, а то је корисник превоза

Нема промена у формулацијама општих разлога за ослобођење од одговорности, тако да је дефинисање догађаја који се сматра вишом силом остало исто, без навођења елемента спољашњост догађаја.

Новина се односи на прецизирање неких посебних (привилегованих) основа за ослобађање од одговорности, нарочито превоза у отвореним колима, када се ради о утовару од стране пошиљаоца или истовару од стране примаоца.⁸

За железничка возила, која се предају као роба, уводи се нова врста одговорности за превозника, у члану 24 који носи назив »Одговорност у случају превоза железничких возила као робе«. Предвиђено је да у случају превоза железничких возила која се крећу на својим властитим точковима и која су предата као роба, превозилац је одговоран за губитак или оштећење као резултат штете или губитка железничког возила или његових покретних делова које настану од времена преузимања на превоз до испоруке, као и за губитак или штету насталу прекорачењем рока испоруке, осим ако докаже да је штета изазвана без његове кривице.

Потпуну новину представљају и одредбе које регулише узастопни превоз и извршни превоз.

Тако у члану 26 (Узастопни превозници) је предвиђено да ако превоз према само једном уговору обавља неколико узастопних превозника, сваки превозник, самим тим што је преузео робу уз товарни лист постаје страна у уговору о превозу, у складу са условима из тог документа и преузеће обавезе које из тог произилазе. У овом случају, сваки превозник је одговоран у погледу превоза на читавом путу до испоруке.

За извршног превозника, коме превозник повери обављање превоза, или у потпуности или делимично, уводе се посебне одредбе у члану 27. Такође, и у случају када извршни превозник нема уговорни однос са корисником превоза, он је одговаран кориснику превоза за своје сопствене услуге. Превозник, са своје стране, одговара за целокупну вредност робе предате на превоз.

Превозник или извршни превозник, одговарају кориснику превоза и за активности управљача инфраструктуром, на кога се гледа као на помоћно особље, сходно члану 40, уз задржавање права на регрес у односу на управљача инфраструктуром (члан 8, тачка 1ц

⁸ Члан 23 тачка 3. а) и б) ЈР/СИМ

Јединствених правила за уговор о коришћењу инфраструктуре у међународном железничком саобраћају - CUI).

Обим одговорности код губитка, мањка и оштећења остаје непромењен (члан 30 и 32). Висина накнаде штете је остала иста када се ради о штетама које настају губитком, мањком или оштећењем робе у износу 17 обрачунских јединица по килограму бруто оштећене робе. Међутим, када се ради о штетама због прекорачења рока испоруке лимит је са троструког повећан на четвороструки износ превознине.

За надокнаду штете у случају навођења вредности робе предате на превоз уводи се ново решење у члану 34, према које је декларисани износ замена за највећи износ.

На крају треба навести, да превозник може и изван Јединствених правила СИМ да прошири своју одговорност и своје обавезе (члан 5). Ова одредба се, пре свега, користи у случају када се у договорима о квалитету превоза договарају посебне одредбе за одговорност.

У остваривању права (Део IV ЈР/СИМ) одређени су превозници против којих се судским путем могу остварити права. Права из уговора о превозу могу се остварити само против првог, последњег или оног превозника, који је извршио део превоза, у току кога је настала штета (члан 45, тачка 1).

Уколико је у оквиру модела о заједничком превозу, обавезујући (одговорни) превозник, уз давање своје сагласности, уписан у товарни лист, онда против њега може судским путем да се тражи остваривање права, чак и у случају да он није примио ни товарни лист ни робу (члан 45, тачка 2).

5) Нови извршни прописи из међународног робног железничког саобраћаја

Истовремено са ступањем на снагу измењеног СИМ-а ступају на снагу и нови извршни прописи из међународног робног саобраћаја:

У погледу веће слободе уговарања превоза из нових Јединствених правила СИМ, Међународни комитет за железнички транспорт (СИТ) донео је нове прописе за робни саобраћај уз примену девизе: „Онолико одредби колико је потребно, како би се осигурало јединство уговора о превозу и обезбедила правна сигурност, чему с правом теже корисници превоза и превозници, али што је могуће мање одредби како се железничким предузећима не би ограничио простор за деловање“.

Ова девиза се показала добром, јер и поред пораста броја уговорних односа (и као последица тога броја прописа) садашњи обим прописа из робног саобраћаја СГТ-а могао је да се смањи на половину.

У складу са захтевима за либерализацијом, неће бити обавезна примена ових нових одредби, само зато што је неко предузеће члан СГТ-а, већ је то ствар избора. Стога је квалитет прописа још важнији. У интересу транспарентности и правне сигурности, чланице СГТ-а су позване, да примењују нове прописе, а да изузетке и допуне предвиде само по потреби, нпр. само за одређени саобраћај.

Нови извршни прописи могу да се поделе у три значајне категорије: општи услови и типски уговори, приручници, споразуми.

(1) Општи услови и типски уговори

Општи услови превоза АВВ-СИМ су један сасвим нов извршни пропис. Они садрже стандардизоване услове уговора за односе између корисника превоза и превозника, чија примена се препоручује за укупни међународни железнички саобраћај. Њихов садржај је проверен и одобрен од стране међународних организација које окупљају кориснике превоза.

Образац за споразум са корисницима превоза треба да скрене пажњу железничким предузећима на посебна питања, која треба да регулишу његов однос са корисницима превоза. Типски споразум садржи унапред формулисане уговорне клаузуле и посебне препоруке за састављање и редакцију уговора са корисником превоза.

Општи услови пословања (АГВ заједнички превоз, АГВ потпревоз, АГВ закуп, АГВ вуча и АГВ интерне услуге - услуге за сопствене потребе) су, такође, сасвим нови. Они регулишу унутрашње односе између железничких предузећа. Укидањем обавезе превозења, свако железничко предузеће може слободно да сарађује са другим актерима и да изабере облик те сарадње. Уз сталне напоре да се та сарадња поједностави и да се повећа правна сигурност, СГТ препоручује примену АГВ-а за сваки облик сарадње.

На захтев групе Комбиновани саобраћај УИС-а израђен је типски уговор за потпревоз у комбинованом саобраћају. Он се односи на АГВ потпревоз и садржи неке специфичне одредбе за комбиновани саобраћај.

(2) Приручници

Приручник за товарни лист CIM (GLV-CIM) и Приручник за товарни лист за комбиновани саобраћај CIM (GLV-TC) садрже нове обрасце товарног листа, као и упутства за њихову примену. Они се односе, како на товарни лист штампан на папиру или одштампан путем штампача, тако и на товарни лист издат електронским путем. Њихов садржај је одобрен од стране Организације корисника превоза, GD TAXUD Европске комисије и званичних царинских органа земаља чланица ОТИФ-а. У оквиру поједностављеног поступка отпреме железницом, званични органи, као и до сада, признају нове обрасце товарних листова као царински докуменат

Приручник за товарни лист CIM/SMGS (GLV CIM/SMGS) садржи образац новог товарног листа CIM/SMGS. Он покрива оба уговора о превозу по прописима CIM-а и SMGS-а и уз то важи као царински докуменат. Применом Приручника CIM/SMGS може, по прописима, да се избегне замена товарног листа на месту сучељавања два правна режима (CIM-а и SMGS-а и обратно). То представља уштеду и пружа већу правну сигурност како корисницима превоза, тако и превозницима.

Приручник за реекспедицију (поновну предају) CIM/SMGS регулише уобичајени поступак за реекспедицију пошиљка робе на граници сучељавања два правна режима (издавање новог товарног листа). Ступањем на снагу Приручника CIM/SMGS овај приручник ће наравно изгубити на значају, али ипак остаје на снази, како би омогућио (поновну предају) реекспедицију пошиљки које представљају пословну тајну (нпр. када прималац не треба да зна порекло робе или ко је првобитни пошиљалац).

Приручник за робни саобраћај CIT (GTM-CIT) намењен је за интерну употребу железничких предузећа. Овај приручник дели превоз на процесе. Он обухвата за сваки од ових процеса једну објаву (додатак или прилог) са појединостима за извршавање, рокове и учеснике.

(3) Споразум

У Споразуму о односима између превозника у међународном железничком превозу робе (AIM) регулисана су начела расподеле накнаде за оштећења у превозу између железничких предузећа. Да би се предузећа подстакла да придају већи значај квалитету својих услуга, уведено је правило „Принцип два стуба“.

Први стуб се односи на недовољно јасне случајеве одговорности, за које је до сада примењиван важећи поступак, то значи расподелу одштета на основу километара, али искључиво између железница учесница у конкретном превозу.

Други стуб се односи на недвосмислене случајеве одговорности, када је превозник или његов потпревозник писмено потврдио своју одговорност, или ако је надзорни орган обавезно то утврдио, или је суд то уписао у правоснажну пресуду. У ова два последња случаја одштета мора да буде већа од 500.000 специјалних права вучења.

За кориснике превоза се ништа не мења, пошто у односу према споља за регулисање одштете у принципу је надлежан онај превозник, против кога се тражи остваривање права, без обзира на питање, ко стварно одговара.

(4) Друго

База података чланица СИТ-а (BD-СИТ) садржи опште податке везане за железничка предузећа и информације о актуелним саобраћајним ограничењима у међународном робном саобраћају. Ову базу података снабдевају чланице СИТ-а, као и остала предузећа, која узимају учешће у систему.

Каталог података товарног листа СИМ и франкатурног рачуна обухватају функционалне спецификације података, који су садржани у товарном листу СИМ и франкатурном рачуну.

И сасвим на крају нови прописи, у складу са проширењем надлежности СОТИФ-а, односе се на коришћење инфраструктуре, као и коришћење кола у међународном железничком саобраћају

6) Јединствена правила СИУ

Ова Јединствена правила се примењују на сваки уговор о коришћењу железничке инфраструктуре у циљу међународног транспорта, а у смислу Јединствених правила СИУ и Јединствених правила СИМ. Ово важи без обзира на седиште и националност страна уговора.

Ова Јединствена правила се примењују чак и када железничком инфраструктуром управљају или је користе државе, или владине институције или организације.

Односи између управљача инфраструктуре и превозника регулишу се уговором о коришћењу. Пратећи извршни прописи уз овај нови додатак Конвенције у току су израде у оквиру Међународног комитета за железнички транспорт – СІТ и Међународног удружења инфраструктурних предузећа –RNE.

7) Јединствена правила CUV, АРТU и АТМF

Добијање техничких дозвола за уврштавање кола убудуће ће да се обавља у новом правном оквиру, што значи према Јединственим правилима о признавању техничких стандарда и усвајању јединствених техничких прописа који се примењују на железничка возна средства намењена за коришћење у међународном саобраћају (АРТУ) и Јединственим правилима о техничком пријему железничких возних средстава која се користе у међународном саобраћају (АТМF).

За коришћење кола важиће нове одредбе, наиме, важиће Општи уговор за коришћење (АVV), који има основ у новим Јединственим правилима за уговор о коришћењу кола у међународном железничком саобраћају (СUV).

Ови нови прописи нуде свим учесницима, било да се ради о власницима или корисницима, већу сигурност као и већу слободу приликом уговарања, и тиме дозвољавају, да се кола на либерализованом тржишту железничког превоза оптимално користе.

Кола ће убудуће моћи да се предају на превоз као роба (тада подлежу Јединственим правилима СИМ) или као превозно средство. У другом случају потпадају под Јединствена правила CUV, која за билатералне или мултилатералне уговоре о коришћењу железничких кола представљају транспортна средства за превоз према Јединственим правилима СИМ.

Већина одредби Јединствених правила CUV је диспозитивна и различитим актерима, власницима и корисницима кола, омогућавају да пронађу оно уговорно решење које најбоље одговара њиховим интересима. Јединствена правила CUV не праве више разлику између категорија кола и њихових власника (приватна кола - кола корисника превоза и кола у власништву - сопствености железница). Одредбе се углавном односе на одговорност, судску надлежност и застаривање.

5) Нови Општи споразум о коришћењу теретних кола (АVV)

Међународне организације UIC, ERFA и UIP, у складу са могућностима предвиђеним у Јединственим правилима CUV израдиле

су нови Споразум о употреби кола - AVV. Овај споразум и његови прилози регулишу услове за предају кола за коришћење у празном или товареном стању од стране железничких предузећа као транспортног средства у међународном и унутрашњем саобраћају. Најважније карактеристике Споразума AVV су следеће: Споразуму AVV могу да приступе власници кола (власници П-кола и железничких кола), као и железничка предузећа-корисници; право располагања колима има власник кола; уз празна кола се прилаже колски лист; код оштећења на колима важи одговорност за кривицу железничког предузећа (осим код штета које је проузроковао власник кола) са могућношћу доказивања и оспоравања кривице. Штете испод 750 ЕУР падају и даље на терет железничког предузећа корисника, а штете које је проузроковао власник кола, он и сноси, уз задржавање његовог права на регрес према железничком предузећу код штета преко 750 ЕУР, уколико може да докаже кривицу железничког предузећа; код штета коју су проузроковала нека кола, важи одговорност за кривицу власника кола, с тим што у зависности од случаја може да важи и граница одговорности.

Ради поједностављивања преласка на Споразум AVV, уговорне стране могу да се договоре да за практично коришћење Споразума AVV користе приручник који је израђен од стране UIC-а.

8) Приручник за колски лист CUV (GLW-CUV)

Нови модел за коришћење кола се заснива на тренутно важећој логици за коришћење кола корисника превоза-приватних кола. Ова начелна одлука дејствује и на документацију, пошто се превоз празних кола као превозног средства врши са колским листом. Модалитети коришћења у вези са колским листом садржани су у Приручнику за колски лист CUV (GLW-CUV) (члан 14.2 AVV-а) који је издао CIT.

Колски лист омогућава власнику кола његово право располагања над колима и служи као основа за фактурисање празних вожњи (превоза у празном стању). Нови образац товарног листа је усклађен како би могао да се користе или као товарни лист или као колски лист.

Приручник GLW-CUV је референтни документ за коришћење колског листа. Уколико није ништа друго договорено, овај лист важи за пошиљке, које у односима власник-железничко предузеће-корисник подлежу Споразуму AVV. Он суштински садржи један заједнички одељак, који важи како за колски лист штампан на папиру или

одштампан штампачем, тако и за колски лист издат електронским путем (садржај колског листа и плаћање трошкова), као и један одељак који важи за колски лист на папиру (образац колског листа) и један одељак за колски лист издат електронским путем (функционални и правни захтеви).

4. ЗАКЉУЧАК

Правила из области железничког саобраћаја садржана су у комунитарном праву Европске уније и међународним конвенцијама. Предмет регулисања комунитарних прописа су углавном организација јединственог тржишта, техничка и питања безбедоносних услова превоза.

Међутим, COTIF остаје и даље основна конвенција из међународног железничког саобраћаја која обезбеђује директан међународни железнички превоз путника и робе. Ова Конвенција из 1980.године је измењена Протоколом из Виљнуса 1999.године. Измене у правном регулисању међународног железничког превоза путника и робе су не само формалне, него и материјалне природе.

За све државе чланице OTIF-а и железничке превознике је значајна Конвенција COTIF. Након њене ратификације предстоји усаглашавање националног законодавства о уговорима о превозу у железничком саобраћају.

