

# OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA ROBI

*Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov \**

UDK 347.763.4:656.2(497.5)

347.51: 347.763.4: (497.5)

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: veljača 2011.

*U radu se analiziraju odredbe pozitivnog hrvatskog prava koje uređuje problematiku odgovornosti željezničkog prijevoznika za štetu na robi, posebno s obzirom na institut ograničenja odgovornosti prijevoznika. Proučava se kvaliteta odredaba koje uređuju međunarodni s onima koje uređuju domaći željeznički prijevoz te njihov odnos s odredbama koje se bave istim institutom u drugim granama prijevoza. Konačno, donose se nove spoznaje o načinu rješavanja odštetnih zahtjeva unutar (zasad jedinog) nacionalnog željezničkog prijevoznika robe HŽ-Carga s obzirom na primjenu prava na ograničenje odgovornosti te primjenu tog instituta u hrvatskoj sudskoj praksi.*

*Ključne riječi: željeznica, željeznički prijevoznik, prijevoz robe, odgovornost prijevoznika, HŽ, ograničenje odgovornosti, SDR, COTIF, gubitak prava na ograničenje odgovornosti, Zakon o ugovorima o prijevozu željeznicom*

## 1. Uvod

Institut ograničenja odgovornosti prijevoznika do određenog zakonski određenog iznosa koji je dužan platiti ovlašteniku prava na robi u slučaju gubitka ili oštećenja robe u prijevozu jedan je od vitalnih transportnopravnih instituta. Njegovo postojanje seže do samih početaka zakonskog uređenja transportnog prava u 19. stoljeću, a proizlazi iz elementarne ekonomske računice poslovanja u sektoru transporta. Željeznički prijevoznik tako prima na

---

\* Dr. sc. Nikoleta Radionov, profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

prijevoz velike količine robe različite tržišne vrijednosti i prevozi ih uz naplatu relativno niske vozarine. Ako stvarna vrijednost robe ne doseže zakonski iznos ograničenja odgovornosti, dužan je platiti puni iznos nastale štete. Ako, pak, vrijednost robe prelazi zakonski iznos ograničenja, prijevoznik je dužan platiti samo iznos naknade štete po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe do zakonskog ograničenja. *Ratio* je jednostavan i počiva na elementarnom ekonomskom izračunu: željeznički prijevoznik obrtice preuzima velike količine različite robe na prijevoz, čiju vrijednost, kao i ostale podatke o robi, doznaje ponajprije iz podataka koje mu daje naručitelj prijevoza. Za prijevoz naplaćuje relativno niske iznose vozarine u odnosu na vrijednost i količinu robe koju eventualno prevozi. Rizici koji su vezani uz ovaj prijevozni posao razdijeljeni su pravedno između obiju ugovornih strana: naručitelj prijevoza dobiva siguran i jeftin prijevoz, no u zamjenu pristaje na rizik da će u slučaju eventualnog gubitka i/ili oštećenja robe moći naknaditi samo dio od stvarnog iznosa nastale štete. Što se prijevoznika tiče, plaćanje naknade štete na robi u visini njezine stvarne vrijednosti u odnosu na iznos plaćene vozarine za nju potpuno bi poništilo pozitivne ekonomske učinke poslovanja. Stoga je margina koju stvara upravo ograničenje visine odgovornosti prijevoznika u slučaju štete na robi ona razlika koja dugoročno čuva ekonomsku računicu prijevoznika i omogućuje mu financijsku stabilnost u slučaju nastanka velikih šteta, tj. šteta na većoj količini vrijednije robe. S druge strane, točan i zakonski fiksiran iznos do kojeg prijevoznik odgovara čini rizik njegove ugovorne odgovornosti osigurljivim. Prijevoznici, naime, imaju mogućnost dobrovoljnog osiguranja svoje odgovornosti kod komercijalnih osigurateljskih kuća; visina premije kod unaprijed poznatih maksimalnih iznosa ograničenja odgovornosti višestruko je niža nego u slučaju izloženosti prijevoznika neograničenoj odgovornosti. Osim što rizik prijevoznog posla postaje osigurljiv uz povoljnije premije, postojanje takvog osiguranja odgovornosti čuva (ponovno) financijske interese prijevoznika s obzirom na to da iznose isplaćene svojim komitentima može naplatiti od svojeg osiguratelja po polici osiguranja odgovornosti.

Cilj je ovog rada istražiti postoje li u hrvatskom pravu koje uređuje ugovornu odgovornost željezničkog prijevoznika za robu odredbe o ograničenu odgovornosti. Ako postoje, želimo istražiti je li sadržaj tih odredaba adekvatan i usklađen s iznosima u drugim granama prijevoza. Konačno, želimo istražiti primjenjuje li se ovaj institut u hrvatskoj praksi željezničkog prijevoza, kao i u sudskoj praksi, te štiti li hrvatski operater željezničkog prijevoza HŽ-Cargo adekvatno svoje interese korištenjem prednosti ovog instituta u poslovanju.

Nakon postavljanja teorijsko-pravnog okvira pravila i pretpostavki ograničenja ugovorne odgovornosti željezničkog prijevoznika, rad sadržava dva osnovna dijela. U prvom se dijelu detaljno obrađuje hrvatsko pravo koje uređuje institut ograničenja odgovornosti prijevoznika u međunarodnom prijevozu robe, i to u slučaju gubitka, oštećenja i zakašnjenja robe. Nadalje, posebno se obrađuju uvjeti za gubitak prava prijevoznika na ograničenje te posebni ugovorni uglavci posebnog interesa u isporuci i deklaracije veće vrijednosti. Na taj dio dovezuje se drugi dio u kojem se, prema istoj sistematizaciji, obrađuje hrvatsko pravo koje uređuje taj institut u domaćem prijevozu robe željeznicom. Daje se prikaz dostupne sudske prakse u ovom području u posljednjih 15-ak godina te način obrade šteta u praksi hrvatskog željezničkog prijevoznika.

## 2. Pravila i pretpostavke ograničenja ugovorne odgovornosti željezničkog prijevoznika

Pravila odštetnog prava nalažu *restitutio in integrum* cjelokupne nastale štete (*damnum emergens* i *lucrum cessans*) od osobe koja je odgovorna za štetu. Naknađuje se, dakle, svaka nastala šteta bez obzira na to je li nastala na zaštićenom dobru oštećenika ili na ostaloj njegovoj imovini te je li nastala kao direktna posljedica štetne radnje ili indirektno, kao jedna od daljnjih posljedica. Takav sustav odštetne odgovornosti temelji se na jednom od osnovnih načela obveznog prava o ravnopravnosti subjekata u obveznopравnim odnosima.

Za razliku od toga, odgovornost prijevoznika za štetu mnogo je stroža i počiva na načelu objektivne odgovornosti. Transportno pravo kao dio trgovačkog prava ne polazi od pravila principijelne ravnopravnosti subjekata odnosa iz ugovora o prijevozu, već se zakonom nastoji intervenirati u odnos u kojem s jedne strane stoji prijevoznik profesionalac, a s druge strane mnoštvo korisnika prijevoza koji *ad hoc* ulaze s njim u transportni posao. Ovaj *ratio* kauzalne odgovornosti ipak mora imati važnu protutežu u proširenom broju egzoneracijskih razloga i unaprijed utvrđenom iznosu odgovornosti za štetu. Takvo ograničenje odgovornosti nužno je i zbog kalkulabilnosti osigurateljne premije transportnog posla.

Stoga transportno pravo, za razliku od građanskog, mnogo suptilnije diferencira subjekte ugovora o prijevozu s obzirom na njihov položaj na tržištu i ekonomsku snagu, određene zaštićene gospodarske i socijalne interese itd. Direktna posljedica toga je i ograničenje odštetne odgovornosti kao jedan od najstarijih i tipičnih instituta transportnog prava. Ograničenje odgovornosti ne odnosi se samo na *visinu* novčanog iznosa odštete, već i na *opseg* štete koja

se može u pojedinom slučaju zahtijevati, pa tako prijevoznik odgovara samo za štetu na stvari koju prevozi (*damnum emergens*), a samo kod prekoračenja dostavnog roka odgovara za daljnju štetu koja je zbog tog događaja nastupila (*lucrum cessans*), i to stoga što samo kod zakašnjenja stvari niti jedna druga stvarna šteta po samoj logici stvari ni ne postoji. Naknada štete zbog zakašnjenja potražuje se, naime, samo u onim slučajevima kada je roba došla na određite uz prekoračenje ugovorenog roka isporuke, no bez ikakvih oštećenja i gubitaka. Ako je, pak, osim zakašnjenja došlo i do oštećenja ili/i gubitka stvari, dolazi pod određenim uvjetima i u različitim opcijama do mogućnosti kumulacije više oblika šteta.

Ipak, sami iznosi ograničenja (koji se u međunarodnom transportnom pravu izražavaju isključivo u obračunskoj jedinici posebnog prava vučenja – SDR<sup>1</sup>) pokazuju tendenciju rasta u svim granama prijevoza, pa tako i u željezničkom. Inicijativa za to dolazi ponajprije iz korisničkih krugova, koji nastoje maksimalno zaštititi svoje interese i smanjiti zonu vlastitog rizika u slučaju transportnih šteta, koji predstavlja razlika između stvarne vrijednosti robe (iznos štete koju trpe) i iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika (iznos naknade štete koju mogu ostvariti od prijevoznika). Nadalje, pritisak za povišenje iznosa ograničenja u SDR-u dolazi i od neovisnih stručnih krugova koji upozoravaju na pad vrijednosti (deprecijaciju) SDR-a do koje dolazi zbog globalne recesije i pada vrijednosti svih valuta koje sudjeluju u izračunu dnevne vrijednosti SDR-a (tzv. košarice valuta) u posljednjih tridesetak godina od uvođenja te obračunske jedinice. Naposljetku, moguće je da inicijativa za povećanje iznosa ograničenja odgovornosti dođe i iz samih prijevozničkih krugova, koji na taj način žele povećati konkurentnost svojeg vida prijevoza. Upravo ovaj posljednji razlog bio je prisutan tijekom pripremnih radova na posljednjoj reviziji CIM-a 1999. godine.

Za razumijevanje ovog razvoja događaja korisno je iznijeti neke podatke koji rasvjetljavaju pozadinu željezničkog prijevoza u Europi danas. Željeznički prijevoz u posljednjih trideset godina, posebno glede teretnog prometa, bilježi ozbiljan pad. Prema 32 % cjelokupnog tereta prevezenog željeznicom u 15 europskih zemalja današnjih članica EU-a 1970. godine, taj je postotak drastično pao na samo 17,9 % 2007. godine, što je manje od 1/5 ukupnog udjela u prometu. U istom tom periodu postotak robe prevezene cestom porastao je

---

<sup>1</sup> Eng. Special Drawing Right; vrijednost 1 SDR-a u kunama izražena je dnevno na tečajnoj listi Hrvatske narodne banke pod oznakom XDR.

s 49 % na 76,5 %.<sup>2</sup> Razlog takvom zabrinjavajućem padu je ponajprije veliki pad konkurentnosti željeznica kao prometnog sredstva u odnosu na cestovni prijevoz. Željeznica je tako manje pouzdana što se tiče točnosti vremena isporuke – na nekim međunarodnim linijama posljednjih godina rok isporuke povećao se za čak dva do tri puta. Razlog tome je dugo zadržavanje vlakova na granicama zbog kompliciranih procedura izmjene lokomotiva i osoblja, prioriteta propuštanja ostalih (napose putničkih) vlakova, duga usputna zaustavljanja itd. Nadalje, procedura sklapanja ugovora o prijevozu željeznicom bila je, zbog njegova sve donedavno formalnog i realnog karaktera – mnogo duža i formalnija od one u cestovnom prijevozu, što znači još veći gubitak vremena i novca. Konačno, i možda najvažnije, cestovni prijevoz osigurava tzv. uslugu “od vrata do vrata”, što željeznica ne može. Zbog svega toga željeznice krajem 20. stoljeća više nisu odgovarale zahtjevima modernih naručitelja, iako su još bile relativno siguran, jeftin i nadasve ekološki prihvatljiv način prijevoza.

### 3. Ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika u međunarodnom prijevozu robe

Svi ovi uzroci, kao i demonopolizacija željezničkih društava u državama članicama EU-a tijekom 90-ih godina 20. stoljeća, doveli su do potrebe za izmjenom temeljnog propisa međunarodnog željezničkog prava – Konvencije o međunarodnom prijevozu željeznicom (COTIF) iz 1980. i usklađivanja njezinih odredaba o odgovornosti željezničkog prijevoznika s novonastalom faktičnom situacijom u željezničkom prijevozništvu. S tim je ciljem održana međunarodna konferencija u Vilniusu, na kojoj je donesena nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. (skraćeno: COTIF '99), koji je stupio na snagu 1. srpnja 2006. i obvezuje Hrvatsku.<sup>3</sup> Odredbe o međunarodnom prijevozu robe sadržane su u Dodatku B COTIF-a '99 pod nazivom Jedinствена pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe željeznicom – CIM (dalje: CIM-COTIF '99). Brojne su izmjene koje uvodi novi COTIF u pravno uređenje željezničkog prijevoza, od kojih svakako valja istaknuti da ugovor o prijevozu robe željeznicom, prvi put u povijesti željezničkog prijevoza, prestaje biti formalan i realan te postaje neformalan i konsenzualan pravni posao.

<sup>2</sup> Podaci se odnose na EU-27; citirano prema: *Europe in figures: Eurostat Yearbook 2010*, European Communities, Luxembourg, 2010., str. 494.

<sup>3</sup> Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/2000. Tekst COTIF-a '99 u originalu i lista ratifikacija dostupni su na [www.otif.org](http://www.otif.org) (23. listopada 2009.).

Ipak, pitanje postojećih iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika izazvalo je mnoge prijedore na konferenciji. Glavni razlog zbog kojeg je prijedlog za povišenje iznosa ograničenja uopće bio iznesen<sup>4</sup> bio je veliki pad realne vrijednosti SDR-a od čak 65 % u periodu od posljednje revizije COTIF-a u svibnju 1980. do siječnja 1999. godine. Iako su dotadašnji iznosi ograničenja odgovornosti u željezničkom prijevozu od 17 SDR-a<sup>5</sup> po kilogramu bruto mase izgubljene robe bili i dalje znatno viši od onog u direktno konkurentnom cestovnom prometu, koji iznosi 8,33 SDR-a<sup>6</sup>, novo podizanje iznosa ograničenja ne bi, u klasičnom smislu, predstavljalo povišenje prijevoznikove odgovornosti, već samo usklađivanje s realnom vrijednošću SDR-a u vrijeme posljednje revizije 1980. godine. U određenom trenutku činilo se kako će biti usvojen prijedlog da se visina iznosa prilagodi padu vrijednosti SDR-a od 50 %, čime bi se došlo do iznosa ograničenja od (okvirno) 25 SDR-a po kilogramu bruto mase robe. Ipak, taj prijedlog u konačnici nije prihvaćen, iako je dobio zeleno svjetlo i iz lobija željezničkih prijevoznika.<sup>7</sup>

Visina odgovornosti željeznice ostala je tako ograničena na iznos od 17 SDR-a po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe.

Zanimljivo je istaknuti da se ovaj prijedlog za (osjetno) podizanje granice odgovornosti pojavio već na 8. revizijskoj konferenciji COTIF-a 1980. godine, kada je odbijen, ali s jednakim brojem glasova za i protiv. Već je tada isticano da zamjetan porast cijena i stalan pad vrijednosti SDR-a utječu na sve veću deprecijaciju vrijednosti iz ograničenja odgovornosti koja predviđa CIM i da bi te iznose trebalo povećati čak dvostruko, odnosno do (čak) 34 SDR-a po

<sup>4</sup> Prijedlog za povišenje iznosa ograničenja iznijela je Litva. *Rapport explicatif actualisé – CIM*, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, 5, 1999., str. 397.

<sup>5</sup> 17 SDR = cca 139,4 kn (1. travnja 2011.). Vidi <http://www.hnb.hr/tecajn/htecajn.htm>.

<sup>6</sup> 8,33 SDR = cca 68,3 kn (1. travnja 2011.). *Ibid.*

<sup>7</sup> Prijedlog je dobio podršku Međunarodnog odbora za željezničke prijevoze (*Comité international des transports ferroviaires – CIT*) uz objašnjenje da se željeznički prijevoznici ne protive usuglašavanju postojećih ograničenja s realnom vrijednošću SDR-a, ali da su protiv povišenja stvarnih vrijednosti ograničenja. Opća skupština već je bila prihvatila takvo stajalište i prijedlog izmjene, no prije samog finalnog glasovanja Španjolska je zatražila ponovno otvaranje rasprave o tom pitanju. Prijedlog je odbijen, no na ponovljeni zahtjev (ovaj put Španjolske, Belgije i Bugarske) rasprava je ipak ponovno otvorena. Konačno je dvotrećinskom većinom glasova prihvaćen prijedlog da se zadrže postojeća ograničenja odgovornosti. *Rapport explicatif – CIM, op. cit.* u bilj. 4, str. 398.

kilogramu bruto mase robe.<sup>8</sup> Takvo ograničenje odgovornosti zadovoljilo bi u potpunosti korisnike prijevoza jer bi često dovezalo iznos stvarne štete, a željezničkim prijevoznicima također bi bilo korisno jer bi se time izbjegle dodatne financijske implikacije (npr. vođenje sudskih postupaka i sl.). U to vrijeme Međunarodni odbor za željezničke prijevoze (CIT) nije podržavao takvo stajalište i vrlo odlučno se odupirao svakom povišenju granice odgovornosti željezničkog prijevoznika, uvjetujući promjenu stajališta povišenjem granice odgovornosti i u cestovnom prometu, tj. u konvenciji CMR.<sup>9</sup> Taj argument uopće ne uzima u obzir sasvim različit način izmjene ovih dvaju međunarodnih ugovora, pri čemu je put prema izmjeni odredaba CMR-a puno duži, kompliciraniji i neizvjesniji.<sup>10</sup> Upravo u većoj fleksibilnosti COTIF-a leži i njegova komparativna prednost, kroz koju se može postići i već spomenuto povećanje konkurentnosti željezničkog prijevoza općenito. Nadalje, cestovni prijevoz počiva na privatnom kapitalu, koji funkcionira isključivo na *cost-benefit* analizi i nema dodatnih izvora financiranja. Željeznički prijevoznici su, za razliku od toga, sve do najnovijih događaja s otvaranjem tržišta u EU-u uživali bogate subvencije država koje bi trebale prve prepoznati prednosti povećanja isplativosti i sigurnosti prijevoza željeznicom za naručitelje putem viših granica odgovornosti jer bi se time postiglo vraćanje tereta s ceste na željezničke pruge.

---

<sup>8</sup> Takav je prijedlog iznijela Austrija na 8. revizijskoj konferenciji 1980. godine, obrazlažući ga među ostalim i time da je i u nacionalnim zakonodavstvima osjetno povišena granica odgovornosti, npr. prema švicarskom pravu iznos ograničenja je 150 CHF. Prema Spera, K., *Die Neugestaltung des int. Eisenbahnfrachtrechts als Beitrag zur Erhöhung der Marktleistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs*, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, br. 10/11/12, 1989., str. 95.

<sup>9</sup> Spera, *ibid.*, str. 93.

<sup>10</sup> Konvencija CMR kao "klasični" međunarodni ugovor zahtijeva sazivanje međunarodne konferencije i donošenje novog međunarodnog ugovora (kao protokola postojećoj konvenciji), kojim bi se meritorno mijenjale odredbe izvorne konvencije CMR iz 1956. Taj bi protokol kao novi međunarodni ugovor bio ponuđen državama na ratifikaciju te bi kroz određeno vrijeme, ako se ispune uvjeti propisani ugovorom vezani uz potreban broj ratifikacija, stupio na snagu s učinkom na države stranke nove konvencije. Time bi vjerojatno postojala dva kruga zemalja stranaka konvencije, što bi dovelo do znatno smanjenog kredibiliteta čitave konvencije i postupnog rušenja jedinstvenog i jednoznačnog tumačenja i primjene konvencije CMR u velikom broju zemalja, što upravo danas predstavlja njezinu veliku prednost. Vrlo je mala vjerojatnost za takav razvoj događaja, pogotovo u svjetlu nedavno donesenog e-protokola konvencije CMR iz 2008. godine, koji još nije stupio na snagu. Vidi tekst protokola e-CMR na <http://www.unece.org/trans/conventn/e-CMR.pdf> te listu ratifikacija na [http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst\\_27\\_OLIRT\\_e-CMR.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_27_OLIRT_e-CMR.html) (15. veljače 2011.).

Nažalost, povijest je pokazala da ni dvadeset godina kasnije, s još znatno većim padom vrijednosti SDR-a, nije postignuta kritična masa interesa i volje da se dignu iznosi ograničenja odgovornosti na realnu razinu od prije više desetaka godina kada su fiksirani na 17 SDR-a po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe.<sup>11</sup>

### 3.1. Odgovornost željezničkog prijevoznika u slučaju gubitka robe

Pravila transportnog prava o ograničenju odštetne odgovornosti prijevoznika počivaju na dvama načelima o kojima je prije već bilo riječi. To je princip naknade stvarne štete (njem. *Wertersatzprinzip*) i princip odgovornosti do unaprijed ograničenog iznosa (njem. *summenmäßige Haftungsbegrenzung*). Prema tome, u transportnom pravu ne naknađuje se individualno nastala šteta, već samo objektivna tržišna vrijednost robe. Ta se vrijednost prema CIM-u određuje s obzirom na burzovnu vrijednost robe, koja služi kao prva referentna točka u određivanju odštetnog zahtjeva. Ako neka roba ne kotira na burzi, uzima se tržišna vrijednost iste robe, a ako nema ni nje, uobičajena vrijednost robe u mjestu preuzimanja na prijevoz.<sup>12</sup> Izračunavanje nastale štete kod gubitka robe provodi se utvrđivanjem vrijednosti robe u intaktnom stanju u polazištu i vrijednosti manjkajuće robe na odredištu.<sup>13</sup> Razlika tih dviju vrijednosti je stvarno nastala šteta, odnosno maksimalni iznos potencijalnog odštetnog zahtjeva. Ipak, njegova visina ne smije prelaziti iznos do kojeg se dolazi kada se na vrijednost robe u polazištu primijene pravila o ograničenju odgovornosti iz čl. 30. st. 2. CIM-a '99, odnosno 17 SDR-a po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe.<sup>14</sup> Uz tako izračunanu stvarnu vrijednost izgubljene robe u ograničenom iznosu prijevoznik je dužan naknaditi i sve prijevozne troškove i carine nastale u vezi s manjkavo izvršenim prijevozom (nastali u vezi s prijevozom robe za koju se traži odšteta) jer su oni nastali *nakon* preuzimanja robe na prijevoz i ne ulaze u izračunavanje vrijednosti robe u mjestu polazišta.<sup>15</sup> Njihov iznos pribraja se iznosu stvarne štete na robi, ali se na troškove ne od-

<sup>11</sup> Vidi *Rapport explicatif – CIM, op. cit.* u bilj. 4, str. 398.

<sup>12</sup> Uzimanje u obzir vrijednosti u mjestu preuzimanja na prijevoz, a ne one u odredištu, ima posebno značenje s obzirom na to da roba obično ima veću vrijednost u odredištu jer se zbog ostvarivanja određene zarade tamo i prevozi.

<sup>13</sup> De la Motte, H., *COTIF – Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr*, Transportrecht, 7–8, 1985., str. 248.

<sup>14</sup> Čl. 30. st. 1. i 2. COTIF-CIM-a '99.

<sup>15</sup> Čl. 30. st. 4. CIM-COTIF-a '99. Vidi Dubischar, R., *Grundriß des gesamten Gütertransportrechts*, Metzner Verlag, Frankfurt am Main, 1987., str. 50 – 51.



nosi pravilo o ograničenju visine odgovornosti od 17 SDR-a, već se naknađuju u punom nastalom iznosu.<sup>16</sup> Odredba čl. 30. st. 4. CIM-COTIF-a '99 sadržava novu formulaciju da bi se što jasnije odredio odnos pojedinih troškova s prijevozom, a sve radi određivanja koje se od njih može potraživati odštetnim zahtjevom, a koje ne. Prema novoj odredbi prijevoznik je dužan korisniku prijevoza naknaditi naknadu za prijevoz, plaćenu carinu i ostale iznose vezane uz prijevoz, ali ne i trošarine "...za robu koja se prevozi u okviru postupka koji dokida takve obveze." Ovo je vladajuće stajalište u teoriji i praksi, prema kojem je ovdje riječ o daljnjoj (indirektnoj) šteti koja se ne naknađuje, a ne o plaćenim davanjima u smislu čl. 30. st. 4. CIM-COTIF-a '99.<sup>17</sup> Ipak, stajalište o pitanju naknade trošarina nije bilo jedinstveno tijekom pripremnih diskusija oko donošenja COTIF-a '99 s obzirom na to da je pitanje naknade trošarina u slučaju krađe robe izazivalo već dugo velike polemike. Konačno se na samoj konferenciji odustalo od stajališta da se ipak prizna pravo na naknadu već plaćenih trošarina (što bi značilo plaćanje indirektno štete), o čemu se već ozbiljno razmišljalo, i odlučeno je da će trošarine, za razliku od carine, ipak u smislu čl. 30. st. 4. CIM-a '99 biti isključene iz kruga troškova koje je prijevoznik dužan naknaditi, pa i u slučaju krađe tereta. "Doista, potrebno je razlikovati carine od trošarina. U carinskom postupku željeznička trgovačka društva sudjeluju u prijevozu u svojstvu »glavnog obveznika« te su stoga kolektivno i solidarno odgovorna prema carinskim vlastima zajedno s pošiljateljem ili primateljem. U slučaju nepravilnosti ili prekršaja, ona su dužnici plaćanja carine. Stoga su dužne podmiriti carinu sukladno cijeni prijevoza. Naprotiv, trošarine se odnose na robe koje, primjerice u Europskoj zajednici, podliježu drugačijem fiskalnom režimu. Takve robe mogu biti proizvedene, prerađene, držane ili isporučene samo od strane »ovlaštenih subjekata«. Navedeni subjekti su dužni predočiti »obvezatnu garanciju« kako bi omogućili kretanje roba između takvih fiskalnih zona. Željeznički prijevoznik nema po pitanju trošarina svojstvo »glavnog obveznika« prema poreznim vlastima. Formulacija donesena na 5.

<sup>16</sup> Mutz, G., u: *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (§§ 407-457 Transportrecht)*, knjiga 7 (rdg. Basedow, J.), Beck-Vahlen Verlag, München, 1997., str. 1620.; De la Motte, *op. cit.* u bilj. 13, str. 248.

<sup>17</sup> Presuda Cour d'appel Paris od 27. travnja 1993., *Bulletin des transports internationaux ferroviaires*, br. 4, 1993., str. 209.; Mutz, *ibid.*, str. 1621. Također se ne mogu potraživati ni troškovi nastali prije sklapanja ugovora o prijevozu, npr. troškovi čišćenja i prijevoza čistih kontejnera spremnih za ukrcaj, kao ni troškovi najma predmetnih kontejnera.

glavnoj skupštini treba stoga isključiti obvezu povrata trošarina, jer se ista smatra neizravnom naknadom štete.”<sup>18</sup>

Odredba čl. 30. st. 3. CIM-a '99 također je nova. Da bi se odgovornost prijevoznika uskladila s odredbama Dodatka D novog COTIF-a iz 1999. pod nazivom Jedinствена pravila o ugovorima o uporabi vozila u međunarodnom željezničkom prijevozu (CUV), na istim principima kreiran je stavak koji govori o odgovornosti za štetu prijevoznika u slučaju gubitka željezničkog vozila na vlastitim kotačima koje je preuzeto kao roba, tj. jedinice kombiniranog prijevoza. Ta se odredba tako proteže na tzv. privatne vagone i jedinice multimodalnog prijevoza, tj. kontejnere, i predviđa odgovornost do granice vrijednosti navedenih jedinica *na dan i u mjestu gubitka*. Tek podredno, ako nije moguće utvrditi dan i mjesto, odšteta će biti ograničena na vrijednost na dan i u mjestu gdje je prijevoznik preuzeo vozilo (i kontejner, no njegova vrijednost vrlo malo varira).<sup>19</sup> Vrlo je važno uočiti da (samo) u ovom slučaju prijevoznik odgovara za privatne vagone i kontejnere *do punog iznosa nastale štete*, ali samo do vrijednosti navedene robe, uz izuzeće svih ostalih eventualnih odšteta.

### 3. 2. Odgovornosti željezničkog prijevoznika u slučaju oštećenja robe

Računanje visine odštetnog zahtjeva kod oštećenja robe donekle je različito od onog kod gubitka robe.<sup>20</sup> Kod oštećenja robe željeznički prijevoznik mora korisniku prijevoza naknaditi samo iznos za koji je time umanjena vrijednost robe, pri čemu se kao umanjenje vrijednosti uzima razlika između vrijednosti neoštećene i oštećene robe. Željeznički je prijevoznik, prema tome, dužan naknaditi samo tu razliku u vrijednosti u novcu, ali nije dužan oštećenu robu popraviti ili je nadomjestiti ispravnom.<sup>21</sup> Prema odredbi čl. 32. st. 1. CIM-a odšteta u slučaju oštećenja robe računa se tako da se na vrijednost robe izračunanu prema kriterijima iz čl. 30. primijeni postotak umanjena vrijednosti robe utvrđen u odredištu. Drugim riječima, potrebno je utvrditi razliku između neoštećene robe u polazištu i oštećene robe u odredištu, što je podatak za izračunavanje postotka umanjena vrijednosti robe. Iznos štete izračunava se tako

<sup>18</sup> *Rapport explicatif – CIM, op. cit.* u bilj. 4, str. 399 – 400.

<sup>19</sup> *Ibid.*, str. 399.

<sup>20</sup> Čl. 32. CIM-COTIF-a '99.

<sup>21</sup> Tomašić, V., *Komentar Zakona o prijevozu na željeznicama s međunarodnim konvencijama*, Informator, Zagreb, 1965., str. 184.; Von Nanassy, B., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, GOF Verlag Friedl, Wien, 1956., str. 621.

da se na vrijednost što je roba imala u vrijeme i u mjestu otpreme primjenjuje postotak umanjenja u odredišnom mjestu. U istom tom razmjeru vraćaju se i vozarina, carine i drugi troškovi plaćeni u vezi s prijevozom izgubljene robe.<sup>22</sup> To rješenje pruža odgovor na pitanje koje je dugo bilo prisutno u teoriji i praksi: koje umanjenje vrijednosti treba uzeti u obzir u slučajevima kad se razlikuje vrijednost robe u otpremnom od vrijednosti u odredišnom mjestu, a konkretno izračunavanje tog iznosa odštete provodi se primjenom posebne formule koju nalazimo prvi put kod Tomašića.<sup>23</sup> Dotična jednadžba glasi:

$$\frac{C-D}{C} = \frac{X}{A+B}$$

A = vrijednost robe u otpremnom mjestu

B = transportni troškovi

C = vrijednost neoštećene robe u odredištu

D = vrijednost oštećene robe u odredištu

X = umanjena vrijednost robe

Što se pak tiče oštećenja privatnih vagona ili kombinirane prijevozne jedinice, šteta će prema odredbi čl. 32. st. 3. biti ograničena samo na troškove popravka. Iznos neće moći prijeći onaj koji bi se platio u slučaju gubitka.

### 3. 3. Ograničenje odgovornosti u slučaju zakašnjenja

Prema odredbi čl. 33. st. 1. CIM-a '99 "ako je gubitak ili šteta rezultat prekoračenja vremena provoza, prijevoznik mora platiti odštetu koja ne prelazi četverostruku cijenu prijevoza."<sup>24</sup> Ranije verzije COTIF-a sadržavale su niže

<sup>22</sup> Jakaša, B., *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Informator, Zagreb, 1969., str. 410; Mutz, u: *Kommentar HGB, op. cit.* u bilj. 16, str. 1623; Wick, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, Wien, 1974., str. 277.

<sup>23</sup> Vidi Tomašić, *op. cit.* u bilj. 21, str. 185; Jakaša, *ibid.*, str. 410.

<sup>24</sup> O zakašnjenju kao povredi ugovora o prijevozu stvari željeznicom i nekim specifičnim pitanjima vezanim uz to vidi detaljnije: Zolcinski, Z., *Les délais de livraison dans le trafic international des marchandises par chemins de fer*, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, br. 3, 1974., str. 45; Favre, J., *Prolongation du délai de livraison pour interruption du trafic*, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, br. 1-2, 1976., str. 3; Favre, J., *Responsabilité du chemin de fer en cas d'avarie d'une marchandise*

iznose ograničenja odgovornosti kod zakašnjenja, pa je tako s dužnosti naknade dvostruke cijene prijevoza COTIF '80 povisio tu granicu na trostruku cijenu vozarine, da bi se Protokolom iz 1990. konačno dosegnuo današnji limit četverostruke cijene vozarine. Posebno pitanje eventualne kumulacije naknade različitih vidova šteta riješeno je čl. 33. st. 4. Naime, ako iz istog prijevoznog posla dođe do oštećenja robe koje nije rezultat zakašnjenja, odšteta za oštećenje moći će se kumulirati s onom za zakašnjenje robe.

### 3. 4. Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

Protokolom COTIF iz 1990. godine u ovu je međunarodnu konvenciju uvedena modernizacija odredbe o namjeri i krajnjoj nepažnji kao pretpostavci za gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Nova je odredba slijedila tekst koji je prvi put uveden Protokolom o izmjeni Konvencije za izjednačavanje pravila koja se odnose na međunarodni zračni transport (Haaški protokol '55)<sup>25</sup>, kada su termini namjera i krajnja nepažnja zamijenjeni jednom opisnom definicijom koja je nastojala ukinuti nejednako tumačenje ranijih termina u raznim pravnim porecima. Isti ovaj tekst naći ćemo i u čl. 36. COTIF-CIM-a '99, prema kojem:

“Ograničenje odgovornosti predviđeno u članku 15. st. 3., članku 19. stavcima 6. i 7., članku 30. i člancima 32. i 35. ne vrijedi ako se dokaže da je gubitak ili šteta rezultat radnje ili propusta koji je počinio prijevoznik, bilo s namjerom da prouzroči takav gubitak ili štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili šteta vjerojatno nastati.”

Tako je ova opisna definicija zamijenila termine koji u praksi dovode u opasnost jednoznačno tumačenje konvencije, a riječ je zapravo o uvođenju pojma tzv. *dolus eventualis* umjesto dosadašnje krajnje nepažnje. Nedoumice nastaju jedino oko tumačenja i dokazivanja konkretne činjenice znanja da će određena štetna posljedica vjerojatno nastupiti. Vladajuće je mišljenje da će se moći raditi o ovom razlogu gubitka prava na ograničenje u slučajevima sa zaista kvalificiranim oblikom nemarnog ponašanja kod kojeg će morati kumulativno postojati oba karakteristična momenta: i olakotnost postupanja, i

---

*“périssable” causée par un dépassement du délai de livraison (selon la CIM)*, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, br. 3, 1973., str. 43; Rodière, R., *Responsabilité du chemin de fer en cas d’avarie causée par le dépassement du délai de livraison*, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, br. 5–6, 1977., str. 43.

<sup>25</sup> Službeni list FNRJ, Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 5/1959; Odluka... o sukcesiji, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 3/1995.

svijest pritom o mogućnosti (vjerojatnosti!) nastupanja štetne posljedice. Za procjenu te svijesti o mogućnosti za nastupanje štetne posljedice u svakom će se konkretnom slučaju trebati osloniti na neke izvanjske čimbenike i procjena će ovisiti o okolnostima svakog pojedinog slučaja.<sup>26</sup>

### 3. 5. Deklaracija veće vrijednosti

Prisilne odredbe o ograničenju odgovornosti prijevoznika mogu se mijenjati dogovorom stranaka u dvama slučajevima predviđenima u člancima 34. i 35. CIM-COTIF-a '99. Prvi od njih odnosi se na slučaj u kojem pošiljatelj deklarira u teretnom listu određenu vrijednost robe koja prelazi iznos ograničenja iz čl. 30. st. 2., na što prijevoznik pristaje. U tom će slučaju, ako dođe do gubitka ili oštećenja tereta, taj iznos zamijeniti iznos ograničenja predviđen zakonom i prijevoznik će biti dužan obeštetiti korisnika prijevoza do tog povišenog iznosa unesenog u teretni list. Odredba ovakvog sadržaja prvi se put pojavljuje u međunarodnom željezničkom prijevozu u reviziji CIM-COTIF-a '99, kada je preuzeta po uzoru na čl. 24. CMR-a. Naime, prvi se put pojavljuje mogućnost da stranke sporazumno *povise* iznos do kojeg prijevoznik odgovara, tj. da iznos ograničenja odgovornosti bude na štetu prijevoznika s obzirom na inače utvrđena pravila iz CIM-COTIF-a '99. Prethodna odredba čl. 45. COTIF-CIM-a '80 govorila je o ograničenju odgovornosti prijevoznika *ispod* inače predviđenog zakonskog minimuma, ako je riječ o prijevozu na temelju posebnih tarifa kod kojeg je niža i naknada za prijevoz. U tom slučaju, kada prijevoznik prevozi jeftinije, pružena mu je zakonska mogućnost da za štete na robi i gubitak odgovara blaže nego inače. Ovakvu odredbu novi CIM-COTIF '99 ne poznaje, već mijenja opciju derogiranja od prisilnih odredaba o ograničenju odgovornosti prijevoznika iz one u korist u onu na štetu prijevoznika, naravno pod uvjetom da on na to pristane. Takva izmjena osobito je shvatljiva u svjetlu tendencije za što većom harmonizacijom cestovnog i željezničkog prava radi mogućnosti pružanja jednake kvalitete usluge i pravnog položaja korisniku prijevoza kod multimodalnih prijevoza. Formulacija čl. 34. CIM-COTIF-a stoga je gotovo identična s onom iz CMR-a, jedino je izbačen sporni dio o uvjetovanosti ove odredbe povećanjem cijene prijevoza koja postoji u tekstu odredbe

<sup>26</sup> Mutz, u: *Kommentar HGB, op. cit.* u bilj. 16, str. 1627; Basedow, J., *Der Transportvertrag*, J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1987., str. 421. O gubitku prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika u transportnom pravu općenito vidi Pesce, A., *Merkmale und Grundlagen für den Ausschluß der Höchstentschädigungspflicht des internationalen Frachtführers*, *Transportrecht*, br. 6, 1994., str. 227.

CMR-a. Naime, u praksi primjene CMR-a javila se nedoumica oko valjanosti same klauzule ako nije plaćena viša cijena prijevoza, tj. je li prijevoznik dužan platiti višu deklariranu vrijednost robe ako nije s naslova tog prijevoznog posla i više naplatio svoju uslugu. S obzirom da je riječ o klauzuli koja omogućuje ugovornim stranama iz ugovora o prijevozu da sporazumno mijenjaju inače prisilne zakonske odredbe o visini odštetnih zahtjeva u granicama i na način određen tom klauzulom, to u CIM-u nije preuzet dio o nužnosti plaćanja više vozarine kao uvjeta za valjanost klauzule. Nije, naime, potrebno do te mjere štiti interese prijevoznika kao gospodarstvenika profesionalca na tržištu; on na povišenje svoje odgovornosti takvom deklaracijom logično i vjerojatno neće pristati ako time ne ostvaruje za sebe i određenu korist, odnosno ako istim poslom za sebe nije ugovorio i višu vozarinu.

Za razliku od slučaja kada je ugovorena klauzula posebnog interesa u isporuci, kod klauzule deklaracije veće vrijednosti prijevoznik u slučaju gubitka ili oštećenja robe duguje samo iznos dokazane štete u skladu s vrijednošću robe koju je ona imala u mjestu i vremenu primitka na prijevoz, i to do iznosa koji je deklariran u teretnom listu.<sup>27</sup>

### 3. 6. Poseban interes u isporuci

Prema odredbi čl. 35. CIM-a “pošiljatelj i prijevoznik se mogu sporazumjeti da pošiljatelj može izjaviti, unošenjem iznosa u teretni list, poseban interes u isporuci u slučaju gubitka, oštećenja ili prekoračenja vremena prijevoza. U slučaju izjave interesa u isporuci, daljnja naknada za dokazani gubitak ili oštećenje može se tražiti, pored odštete predviđene u člancima 30., 32. i 33., do visine deklariranog iznosa.”<sup>28</sup>

<sup>27</sup> *Rapport explicatif – CIV*, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, br. 5, 1999., str. 401.

<sup>28</sup> Službeni hrvatski prijevod ovog članka objavljen u Narodnim novinama glasi:

“Odšteta u slučaju kamata u isporuci

Pošiljatelj i prijevoznik mogu se dogovoriti da pošiljatelj može deklarirati, unošenjem u sprovodni list određenog iznosa u brojkama, posebne kamate u isporuci, u slučaju gubitka, štete ili prekoračenja vremena provoza. U slučaju izjave o kamatama u isporuci daljnja odšteta za dokazani gubitak ili štetu može se tražiti, osim odštete predviđene u člancima 30., 32. i 33., do visine deklariranog iznosa.”

Smatramo da je svaki dodatni komentar ovakvog prijevoda stručnih termina u službenom glasilu našoj pravnoj javnosti, posebno onoj s područja transportnog prava, sasvim suvišan. Ovakvo grubo nepoznavanje transportnopravne terminologije moglo bi dovesti do sasvim ozbiljnih problema u praksi jer zakone ponekad čita i pri-

Takva izjava pošiljatelja prilikom izdavanja teretnog lista drugi je slučaj mogućeg povišenja zakonskog iznosa do kojeg prijevoznik odgovara za cjelokupnu štetu nastalu nepravodobnim ili neurednim izvršenjem prijevoza. Bitno je naglasiti da nije riječ o transportnom osiguranju, niti ostvarivanje prava s osnove tog instituta utječe bilo na koji način na prava iz osiguranja robe. Ipak, u kombinaciji sa strogom objektivnom odgovornošću prijevoznika za transportne štete, ovim se institutom ostvaruje slična svrha. Usporedbom prethodnog instituta deklaracije veće vrijednosti i ovog interesa u isporuci treba posebno istaknuti da se potonjim osigurava mogućnost isplate šireg opsega šteta. Naime, u iznos posebnog interesa može se, osim vrijednosti same robe, uračunati i iznos procijenjene izgubljene dobiti uzrokovane gubitkom robe, oštećenjem ili njezinom nepravodobnom isporukom.<sup>29</sup> Ugovaranje ove klauzule znači da prijevoznik ima pravo na naknadu štete za gubitak, oštećenje i zakašnjenje robe prema općim pravilima o ograničenju odgovornosti te uz to još pravo potraživati naknadu ostalih (daljnjih) šteta nastalih nepravodobnom isporukom, ali samo do iznosa naznačenog interesa u isporuci. Time se korisnik prijevoza vrlo efikasno osigurava za slučajeve u kojima je pravodobna isporuka ključan faktor njegova ukupnog tržišnog interesa za kupnju, prodaju i prijevoz neke robe; njezinim eventualnim kašnjenjem gubi se svaki interes u tom poslu. Sirovine za industrijsku proizvodnju najčešće se prevoze željeznicom. Ugovaranje posebnog interesa u isporuci ovdje posebno dobiva na važnosti s obzirom na danas pretežiti koncept organizacije proizvodnje po principu *just in time* (JIT)<sup>30</sup>, gdje je dobava sirovine za određenu fazu proizvodnog procesa na vrijeme iznimno važna.

---

mjenjuje ih i nepravnička, laička javnost koja nema uvijek sposobnost kompariranja domaćeg teksta s engleskim originalom i iznalaženja vlastitih zaključaka. Naime, engleska riječ *interest* doista znači kamate, ali u prvome redu znači interes. Čitatelj stoga mora imati prethodno znanje o postojanju transportnog instituta izjave posebnog interesa u isporuci da bi mogao uočiti ovako grubu pogrešku i potpuno promašeni smisao hrvatskog prijevoda ove odredbe konvencije.

<sup>29</sup> Mutz, u: *Kommentar HGB, op. cit.* u bilj. 16, str. 1628.

<sup>30</sup> Engl. *just in time* (JIT – točno na vrijeme) ekonomski je pojam koji predstavlja strategiju smanjenja troškova u proizvodnji, gdje se proračunom postiže kraće vrijeme skladištenja dijelova, repromaterijala odnosno sirovina ili samo izbjegavanje skladištenja te njihovo stavljanje u najkraćem roku u proizvodni proces. Tom prilikom dobiva se na skraćenju vremena izrade pojedinih dijelova proizvodnje, sinkroniziranju procesa rada, faza proizvodnog procesa, balansiranje kapaciteta. Uključuje dva aspekta planiranja proizvodnje: terminiranje izrade i distribucije proizvoda i osiguranje proizvodnje potrebnim elementima u određenim količinama i u pravo vrijeme. Ta tehnika prvi je put primijenjena u automobilskoj kompaniji Ford.

Ugovaranjem ovog dodatnog uglavka ugovoru o prijevozu ne može se, međutim, predvidjeti odgovornost prijevoznika za slučajeve kada on – na temelju ostalih konvencijskih odredaba – neće biti odgovoran. Oba instituta iz čl. 34. i 35. CIM-COTIF-a '99 služe samo kao korektiv iznosima ograničenja odgovornosti, ali ne mijenjaju pretpostavke za zasnivanje same odgovornosti. Drugim riječima, oni dolaze do primjene tek ako postoji odgovornost prijevoznika za štetu ili zakašnjenje u konkretnom slučaju.

#### 4. Ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika u domaćem prijevozu robe

Pitanje iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika u odredbama Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu<sup>31</sup> (dalje: ZUPŽ) jedno je od najlošijih rješenja koje taj Zakon sadržava. U čl. 64. st. 3. tog Zakona kaže se da naknada štete koju je prijevoznik *dužan* platiti korisniku prijevoza *ne može biti veća od 2 kune* po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene robe. Znači li ova stilizacija da je svaka isplata veća od tog iznosa, kojom prijevoznik dragovoljno isplaćuje korisniku prijevoza veću naknadu štete od ovog iznosa od dvije kune, *contra legem*? Odredbe transportnih propisa, pa tako i ZUPŽ-a, kogentne su naravi kada je riječ o propisanim iznosima ograničenja odgovornosti; prijevoznik ne može tarifom ili drugim općim aktom jednostrano predvidjeti niža ograničenja odgovornosti od onih predviđenih zakonom.<sup>32</sup> Nažalost, ZUPŽ ne predviđa mogućnost ugovornog povišenja iznosa stvarne štete koji je prijevoznik dužan platiti u slučaju štete na robi, uz naplatu više vozarine, kakav je poznat u cestovnom pravu pod nazivom “deklaracija veće vrijednosti”.

Promišljanjem stvarnosti željezničkog prijevoza u Hrvatskoj, ali i teleološkom analizom, dolazimo do zaključka da je stilizacija odredbe čl. 64. st. 3. ZUPŽ-a, prema kojoj “...naknada štete koju prijevoznik plaća ... ne može biti veća od 2 kune...”, potpuno promašena. Ona u praksi *može*, dapače *mora* biti viša od tog iznosa koji je u smiješnom nerazmjeru s bilo kojim modernim transportnim propisom, napose CIM-COTIF-om, ako HŽ-Cargo želi zadržati svoje dosadašnje komitente.

Razlog ovako nerazumno niskom iznosu leži – s jedne strane – u monopolističkom položaju željezničkog prijevoznika u doba donošenja ovog propisa i – s druge strane – u nerazumijevanju razloga postojanja instituta ograničenja

<sup>31</sup> Narodne novine, br. 87/1996.

<sup>32</sup> Čl. 2. ZUPŽ-a.



odgovornosti prijevoznika. Naime, razumno postavljeno ograničenje odgovornosti prijevoznika služi upravo njemu, kako bi smanjio iznos koji je dužan platiti u slučaju gubitka i/ili oštećenja (pogotovo vrednije) robe u prijevozu. Ipak, iznos koji će prijevoznik tako na kraju platiti svojem komitentu mora još uvijek održati interese komitenta da i dalje posluje sa željeznicom i mora biti razmjerni iznosu plaćene vozarine. Općenito, svi instituti transportnog prava, pa tako i institut ograničenja odgovornosti prijevoznika, moraju biti fino izbalansirani i uzimati u obzir šire ekonomske interese objiju ugovornih strana. Iznos ograničenja koji je toliko nizak da praktično znači dokidanje odgovornosti željezničkog prijevoznika za štetu može imati za posljedicu gubitak povjerenja i interesa za daljnjim poslovanjem komitenta. U konačnici, to može imati različite loše učinke na poslovanje prijevoznika: bilo potpuni gubitak posla s dotičnim komitentom, bilo onemogućavanje prijevoznika da na transparentan i predvidljiv način smanji iznose koje plaća komitentu s osnove naknade štete. U situaciji nezaustavljivoga gubitka tržišnog udjela željeznički prijevoznik mora ponajprije zadržati postojeći posao. Pozivanje na (smiješno niske) zakonske iznose ograničenja odgovornosti svakako bi djelovalo razorno na daljnju dobru poslovnu praksu između prijevoznika i korisnika prijevoza. S druge strane, praksa apsolutnog ignoriranja instituta zakonskog prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika dovodi ga u situaciju da se u svakom konkretnom slučaju štete mora (najčešće) nagoditi s korisnikom prijevoza o iznosu naknade štete ili (u gorem slučaju) isplatiti puni iznos naknade štete. Ako se uzme u obzir sve lošija tržišna, organizacijska i financijska situacija domaćeg željezničkog prijevoznika, lako je zaključiti da takve nagodbe neće uvijek značiti i adekvatnu zaštitu legitimnih komercijalnih prava prijevoznika, kakva bi postojala sustavnim ograničenjem odgovornosti samo do zakonom propisanih iznosa. Time prijevoznik u domaćem prijevozu gubi ravnopravan položaj s prijevoznicima u drugim prijevoznim granama (osim možda cestovnog prijevoznika u Hrvatskoj, koji se trenutačno nalazi u jednako nezavidnom položaju), što dodatno narušava njegovu dugoročnu konkurentnost. Naime, ne postoji dugoročna ekonomska računica poslovanja ako željeznički prijevoznik naplaćuje (nisku) vozarinu za prijevoz, a u slučaju gubitka/oštećenja u prijevozu isplaćuje iznose naknade štete koji su arbitrarni, unaprijed nepredvidljivi i ovise o ishodu pregovora o nagodbi s komitentom u vrlo nepovoljnom poslovnom okruženju za prijevoznika.

Za usporedbu, promotrimo iznose ograničenja odgovornosti prijevoznika u drugim granama prijevoza u hrvatskom transportnom pravu (Tablica 1):

|                      | more  | unutarnja plovidba   | cesta   | željeznica                                     | zrak   |
|----------------------|---|--|---|--|--|
| međunarodni prijevoz | <b>666,67 SDR/</b><br>koleto ili <b>2 SDR/kg</b> <sup>33</sup><br><br>(oko 5.685,88 kn/koleto ili 17,058 kn/kg) | <b>666,67 SDR/</b><br>koleto ili <b>2 SDR/kg</b><br><br>(oko 5.685,88 kn/koleto ili 17,058 kn/kg)<br><br>Kontejnerski prijevoz <sup>34</sup> : <b>1500 SDR</b> za kontejner + <b>25.000 SDR</b> za robu u kontejneru | <b>25 GÉrminat franaka/kg</b><br><br>(oko 1.971,00 kn/kg) <sup>35</sup> | <b>17 SDR/</b><br>kg<br><br>(oko 145,00 kn/kg) | <b>17 SDR/</b><br>kg<br><br>(oko 145,00 kn/kg) <sup>36</sup> |
| domaći prijevoz      | isto <sup>37</sup>  | isto <sup>38</sup>   | isto <sup>39</sup>  | <b>2 kn/kg</b>                                 | isto <sup>40</sup>   |

Tablica 1: *Usporedni prikaz konvencijskih/zakonskih iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika u svim granama hrvatskog transportnog prava s informativnim izračunom iznosa ograničenja u domaćoj valuti*

<sup>33</sup> Članak II. Protokola iz 1979. o izmjeni međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haaško-visbyska pravila), Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 3/1995.

<sup>34</sup> Kada je roba pakirana u kontejnere, a u prijeznoj ispravi se ne specificira jedinica tereta pakirana u kontejner. Čl. 20. st. 1. CMNI-ja.

<sup>35</sup> Čl. 23. st. 3. Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe – CMR, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/1992. Izračun vrijednosti GÉrminat franka izvršen je prema cijeni zlata i tečaju USD-a na dan 17. veljače 2011. Za izračun vrijednosti GÉrminat franka, ovisno o cijeni zlata, v. Radionov, N., *Odgovornost cestovnog prijevoznika za robu i poslovi osiguranja*, Osiguranje, br. 12, 2009., str. 34 – 44.

<sup>36</sup> Čl. 22. st. 3. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 9/2007.

<sup>37</sup> Čl. 563. st. 1. Pomorskog zakonika, Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008. Vrijednosti SDR-a u kunama izračunane su prema tečajnoj listi Hrvatske narodne banke na dan 17. veljače 2011. Vidi [www.hnb.hr](http://www.hnb.hr).

<sup>38</sup> Čl. 181. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Narodne novine, br. 109/2007, 132/2007.

<sup>39</sup> Čl. 683. st. 2. Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008.

<sup>40</sup> Čl. 64. st. 1. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prijevozu, Narodne novine, br. 132/1998, 63/2008.

Iako su postojeća zakonska rješenja u hrvatskom transportnom pravu u nekim granama prijevoza posljedica pravne patologije, lošeg normiranja i nepraćenja razvoja transportnog zakonodavstva (cestovni prijevoz)<sup>41</sup>, ipak je razvidan drastičan nerazmjer između prosječnih vrijednosti do kojih danas prijevoznik može ograničiti svoju odgovornost za štetu na robi općenito i vrijednosti predviđenih u domaćem željezničkom prijevozu.

Stoga ne čude određeni rezultati do kojih se dolazi uvidom u poslovanje HŽ-Carga u vezi s likvidacijom šteta na robi, kao ni sudska praksa u Hrvatskoj povezana s tom problematikom unatrag 15-ak godina. Uvidom u sve raspoložive materijale, što obuhvaća sudske presude i određene karakteristične odštetne zahtjeve temeljene na zapisnicima o očevidu u kojima se potražuje naknada štete od društva HŽ-Carga, došli smo do zanimljivih rezultata koji upućuju na određeno "zaobilaženje zakona" u praksi željezničkog odštetnog prava u Hrvatskoj.

Prema toj analizi u sudskom postupku za naknadu štete na robi temeljem ugovora o prijevozu prigovori željezničkog prijevoznika u postupku redovito se tiču promašene aktivne i pasivne legitimacije (najčešće u vezi s cesijom prava iz nekih drugih pravnih odnosa), zastare te pogrešne primjene materijalnog prava (primjene pogrešnih izvora prava). Ni u jednom od ovih sudskih sporova nije se (pa ni kao sporedno pitanje) pojavilo pitanje visine odštetnog zahtjeva, tj. primjene prava na ograničenje odgovornosti. Dapače, ni jedno obrazloženje presuda u kojima se spominjao iznos vrijednosti izgubljene ili oštećene robe nije sadržavalo podatke iz kojih bi bilo vidljivo da je riječ o iznosu do kojeg se došlo nakon primjene odredaba o ograničenju odgovornosti. Prema tome, u redovitom se slučaju pred sudom pojavljuju podaci o punom iznosu nastale štete na robi, pri čemu gotovo nikad sam meritum spora nije visina odštetnog

---

<sup>41</sup> Domaći cestovni prijevoz jedina je prijevozna grana u kojoj danas ne postoji posebni zakon (*lex specialis*) koji uređuje materiju ugovora o prijevozu, već je to uređeno odredbama ZOO-a. Detaljnijom analizom tih odredaba dolazi se do zaključka da bi se na materiju ograničenja odgovornosti prijevoznika u domaćem prijevozu trebale primijeniti odredbe CMR-a. Odredbe CMR-a su također iznimno nepovoljne za prijevoznika s obzirom na činjenicu da RH nikada nije ratificirala Protokol CMR-a iz '78 godine, koji dokida izračun ograničenja odgovornosti ovisno o cijeni zlata i uvodi SDR kao obračunsku jedinicu ograničenja odgovornosti, čija je vrijednost višestruko niža od vrijednosti Gérminal franka. U cjelini, pozitivno hrvatsko pravo koje uređuje ugovor o prijevozu cestom iznimno je loše i zahtijeva hitnu zakonodavnu intervenciju. Detaljnu analizu odredaba hrvatskih imovinskopravnih propisa u cestovnom prometu vidi u Radionov Radenković, N., *Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovorima o prijevozu cestom?*, Hrvatska pravna revija, br. 6, 2006., str. 44 – 51.

zahtjeva, niti dolaze do primjene materijalnopravne odredbe *lex specialis* za željeznički prijevoz o opsegu i ograničenju odgovornosti prijevoznika.<sup>42</sup>

Razlog takvoj situaciji jest praksa HŽ-Carga da još u fazi reklamacije provodi samo trijažu spornih od nespornih zahtjeva na naknadu štete, o čemu se podaci temelje na zapisnicima o uviđaju, protestu primatelja pri preuzimanju robe i zatim odštetnim zahtjevima imatelja prava na robi. U njima je, po samoj logici stvari, naveden puni iznos vrijednosti izgubljene ili oštećene stvari. Ako je riječ o slučaju nesporne odgovornosti HŽ-Carga na naknadu štete, ona se isplaćuje korisniku prijevoza već u toj ranoj fazi rješavanja zahtjeva, i to u unaprijed nepoznatom iznosu koji ovisi isključivo o *ad hoc* nagodbi. Objašnjenje i razlog takvoj praksi našeg (zasad) jedinog željezničkog prijevoznika, koji sve više mora razmišljati i ponašati se na tržišnim osnovama, jest želja da se zadrže postojeći komitenti i teret.

Kada bi HŽ-Cargo naglo promijenio ovakvu – za korisnika prijevoza krajnje korisnu – poslovnu politiku i zaista primijenio nepravednu, čak možda i neustavnu<sup>43</sup> odredbu o ograničenju odgovornosti na 2 kune po kilogramu oštećene ili izgubljene robe, trenutačno bi izgubio već ionako (pre)mali dio tržišta u korist cestovnog prijevoza. Stoga ne čudi stajalište da se, usprkos izričitoj zakonskoj odredbi koja nalaže ograničenje odgovornosti na minimalan iznos, za ovim rješenjem ne poseže u želji da se ne izgubi posao. Ono što čudi, međutim, jest nedostatak inicijative za promjenom ovako evidentno loše i neprimjenjive odredbe ZUPŽ-a putem resornog ministarstva, čime bi se dugoročno postigli značajni pozitivni financijski učinci za društvo HŽ-Cargo.

Druga mogućnost bila bi pokušaj analogne primjene odredaba CIM-CO-TIF-a o 17 SDR/kg u sudskom postupku iz ugovora o prijevozu robe željeznicom u domaćem prijevozu za onu robu čija stvarna vrijednost premašuje iznos ograničenja (s obzirom na to da je riječ o 2 kune, to će značiti većinu robe u

<sup>42</sup> Tako vidi presude VTS RH II Pž-2947/94-2 od 18. srpnja 1995.; VTS RH II Pž-157/94-2 od 17. siječnja 1995.; VTS RH II Pž-1390/93-2 od 26. listopada 1993.; VTS RH VI Pž-3855/95-2 od 13. svibnja 1997.; VTS RH VI Pž-4136/94-2 od 26. rujna 1995.; VTS RH II Pž-525/92-2 od 19. siječnja 1993.; VTS RH II Pž-32/93-2 od 9. studenoga 1993.; VTS RH VIII Pž-3166/97-2 i VIII P-1589/96 od 15. prosinca 1998.; XXII Pž-8602/03-3 od 6. prosinca 2006.; IX Pž-7801/04-3 od 19. lipnja 2006.

<sup>43</sup> Ovakav iznos ograničenja najčešće je u takvom nerazmjeru s vrijednošću prevoženog tereta da možemo govoriti o prekomjernom oštećenju (*laesio enormis*). O ustavnosti transportnopravnih odredaba o ograničenju odgovornosti u Italiji vidi Romanelli, G.; Fogliani, E., *Orientamenti della giurisprudenza costituzionale in tema di limitazione di responsabilita del vettore*, Diritto marittimo, 1992., str. 655. Podaci citirani prema <http://www.fog.it/articoli/volli.htm> (17. veljače 2011.).

prijevozu). Smatramo da bi takvo rješenje bilo potpuno opravdano i s praktičnog stajališta, potvrda čega je i gore opisano stanje u praksi, i s teorijskog stajališta. Naime, na današnjem stupnju razvoja modernih transportnih propisa teško se može tolerirati zakonsko uređenje koje ograničenje odgovornosti postavlja na iznos koji zacijelo vlasniku tereta neće omogućiti naknadu pravičnog dijela vrijednosti tereta, i uz to se navedeni iznos izražava u nacionalnoj valuti. To pogotovo čudi s obzirom na činjenicu da je u naše nacionalno zakonodavstvo uvedena obračunska jedinica SDR kroz Pomorski zakonik i Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu te je stoga jedino logično i prihvatljivo takav trend prihvatiti i u drugim zakonima za pojedine grane prijevoza.

#### 4. 1. Ograničenje odgovornosti za zakašnjenje

ZUPŽ na ovom mjestu nije pratio svjetske trendove te je i u tom pitanju jednostavno naslijedio (vrlo) stara rješenja i ograničenje odgovornosti prijevoznika za dokazanu štetu na robi zbog zakašnjenja ograničenu do iznosa dvostruke naknade za prijevoz (čl. 65. st. 1.). Ne znamo je li se ovdje namjerno željelo ponovno zaštititi prijevoznika s (pre)niskim granicama odgovornosti ili se jednostavno zbog inercije preuzimaju tekstovi starih verzija zakona na mjestima koja nisu dovoljno interesno obojena kako bi ponukala na pažljivije promišljanje i eventualnu izmjenu i dopunu.

#### 4. 2. Gubitak prava na ograničenje

Odredbe ZUPŽ-a ne slijede napredak međunarodnih transportnih propisa ni za uređenje ovog pitanja jer će domaći prijevoznik izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti “samo ako dokaže da štetu nije prouzrokovao namjerno ili grubom nepažnjom” (čl. 67. ZUPŽ-a). Kako smo već objasnili, krajnja nepažnja napuštena je u transportnom pravu kao stupanj nepažnje kod kojeg prijevoznik gubi svoje (gospodarski vrlo važno) pravo na ograničenje odgovornosti i zamijenjena je s *dolus eventualis*. Prijevoznik će tako duže zadržati pravo na ograničenje odgovornosti, a sve isplaćene iznose naknade štete do tog iznosa moći će naplatiti iz svoje police osiguranja odgovornosti ako je takvo osiguranje sklopio.

I ovo je mjesto gdje bi modernizacija domaćeg prijevoznog zakona i usklađivanje s izričajem iz CIM-COTIF-a poboljšala i učinila sigurnijim položaj pri-

jevoznika jer bi teže izgubio pravo na ograničenje odgovornosti podižući granicu gubitka prava na ograničenje do *dolus eventualis*. Ipak, iz ranijih analiza se pokazalo da se naš (zasad) jedini željeznički prijevoznik uopće ne služi pravom na ograničenje odgovornosti, pa trenutačno možemo ovu opasku o gubitku prava na ograničenje promatrati samo u njezinu teorijskom kontekstu. Sistem transportnopravnih odredaba treba shvatiti kao cjelinu i koristiti se svim njihovim elementima da bi se postigao puni učinak različitosti i mogućnosti zaštite prava koje one pružaju jer – *iura vigilantibus sunt scripta*.

#### 4. 3. Posebne ugovorne odredbe

Naše domaće željezničko pravo poznaje, nažalost, samo institut posebnog interesa u isporuci ili, kako se to u čl. 68. ZUPŽ-a naziva, “posebno osiguranje urednog izdavanja”. Ako je takav iznos unesen u teretni list, korisnik prijevoza ima pravo, osim iznosa naknade štete predviđenih ostalim odredbama zakona (i ograničenog do nerealno niskog iznosa), potraživati naknadu ostalih dokazanih šteta do iznosa deklariranog posebnog interesa. Drugim riječima, ako je ugovoreno “posebno osiguranje urednog izdavanja”, korisnik prijevoza ima pravo na naknadu stvarne štete, ali i daljnje štete do naznačenog iznosa, čime se praktično proširuje opseg naknadivih šteta u slučaju gubitka/oštećenja robe. Činjenica da naš željeznički propis iz 1996. godine ne poznaje institut deklaracije veće vrijednosti kojim bi se omogućilo povišenje iznosa naknade za stvarnu štetu na robi (preko preniskih zakonskih iznosa ograničenja) je razumljiva s obzirom na to da je on očito stvaran po uzoru na COTIF-CIM '80. Tek najnovija revizija COTIF-CIM '99 uvodi taj institut iz cestovnog prava te se nadamo da će i neka buduća novela našeg zakona slijediti taj trend harmonizacije kopnenog prijevoza.

#### 5. Zaključak

Iznos ograničenja odgovornosti željezničkog prijevoznika za gubitak ili oštećenje robe u međunarodnom prijevozu prema COTIF-CIM-u nije se mijenjao već 30 godina i iznosi 17 SDR po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe (cca 145 kn/kg). Taj je iznos potpuno identičan onomu u međunarodnom i domaćem zračnom prijevozu, gotovo 10 puta viši od iznosa ograničenja u pomorskom prijevozu, ali i gotovo 15 puta niži (!) od onog koji danas (zbog nemara i pogreške) vrijedi u domaćem i međunarodnom cestovnom prijevozu. To najrječitije govori o velikim diskrepancijama unutar hrvatskog

transportnog prava u vezi s pitanjem iznosa koji prijevoznik u pojedinom vidu prijevoza mora platiti ovlašteniku na robi u slučaju štete u prijevozu i o hitnoj potrebi sustavnog unaprjeđenja imovinskog dijela transportnih propisa u nas.

Iako su zahtjevi za povišenje tog iznosa na posljednjoj revizijskoj konferenciji prilikom donošenja COTIF-a '99 bili vrlo glasni i argumentirani, a oslanjali su se ponajprije na pad vrijednosti SDR-a zbog globalne recesije od kraja 70-ih do kraja 90-ih, iznos ipak nije povišen. To je svakako bio ustupak željezničkim prijevoznicima koji se bore s vrlo ozbiljnim problemima u poslovanju u čitavom EU-u i šire kako bi ih se što duže “zaštitilo” od plaćanja viših iznosa u slučaju šteta na robi čija vrijednost prelazi dotični iznos. Niske vozarine u željezničkom prijevozu, loši rezultati poslovanja željezničkih prijevoznika, gubitak tržišnog udjela i bolno restrukturiranje željeznica diljem EU-a uzrokovali su da konvencijski iznos ograničenja ne bude povećan i time oteža ionako lošu financijsku situaciju željezničkih prijevoznika. Hrvatska je ubrzo nakon donošenja pristupila novom COTIF-u '99 i time pokazala agilnost u praćenju razvoja ovog pravnog područja, što je za svaku pohvalu. S obzirom na to da je Hrvatska (a prije je to bila i bivša Jugoslavija) kontinuirano unutar sustava COTIF-a, možemo reći da su uvjeti za primjenu – među ostalim – i instituta ograničenja odgovornosti željezničkog prijevoznika u međunarodnom prijevozu robe trajno ispunjeni. Ipak, nismo našli dokaza u (iznimno malobrojnoj) sudskoj praksi da je taj institut ikada primijenjen u sporovima iz međunarodnog prijevoza robe. Taj podatak smatramo zabrinjavajućim.

Najveći problem ipak je odredba ZUPŽ-a o ograničenju odgovornosti željezničkog prijevoznika na iznos od 2 kn/kg bruto izgubljene i/ili oštećene robe, koja – ne iznenađuje – nikada nije primijenjena u praksi i koja doista predstavlja još jedno zakonsko mrtvo slovo na papiru. *Svaka* roba u prijevozu željeznicom danas vrijedi više od toga, često i znatno više. Sama pomisao da bi se u slučaju većih šteta željeznički prijevoznik pozivao na takav iznos ograničenja svoje odgovornosti značila bi vjerojatno trajan gubitak posla s određenim komitentom, a njih je ionako (pre)malo. Borba željezničkog prijevoznika HŽ-Carga ne da (više) zaradi, već da generira što manje financijske gubitke u poslovanju čine potpuno promašenim i neprimjenjivim institut ograničenja odgovornosti prijevoznika u domaćem prijevozu robe željeznicom; onaj isti institut čiji je *ratio* poslovanja upravo osiguranje dugoročne ekonomske isplativosti prijevozničkog posla uravnoteženjem naplaćenog iznosa vozarine i dužnog iznosa u slučaju štete na robi u prijevozu. ZUPŽ je, nažalost, jedan od propisa imovinskog transportnog prava koji je, u jeku zakonodavnog “stampeda” pod

nazivom “usklađivanje hrvatskog prava s pravnom stečevinom EU-a” prekrila teška prašina zaborava i učinila ga nevidljivim za stručne službe državne uprave zadužene za izradu zakonskih propisa iz ovog područja. Dolazimo do zaključka da se stručnost u stvaranju i unaprjeđivanju određenog segmenta zakonodavstva koji ponajprije mora biti podrška industriji u posljednjih 15-ak godina shvaća isključivo kao temeljitost i poslušnost u “ubacivanju” sekundarnog zakonodavstva EU-a u domaće propise, naravno, tamo gdje takva pravna stečevina EU-a postoji. Onaj dio prava gdje EU još nije preuzeo nadležnost i koji stoga nije uređen sekundarnim zakonodavstvom EU-a, već se to područje normira na razini nacionalnih zakonodavstava država članica EU-a (poput većeg dijela imovinskog prometnog prava), u Hrvatskoj ubrzano propada. Čini se da se i industrija s time slaže jer ne stvara nikakav pritisak na resorno tijelo uprave kako bi se propisi periodično mijenjali i modernizirali.

Konačno, čitav okvir koji stvara navedena neprimjenjiva i neprimijenjena odredba o ograničenju odgovornosti željezničkog prijevoznika u domaćem prijevozu robe od 2 kn/kg doveo je do toga da se unutar HŽ-Carga (ranije HŽ-Hrvatske željeznice) ovlaštenicima na robi isplaćuju iznosi naknade štete na robi do kojih se dolazi nakon nagodbe s komitentom u svakom pojedinom slučaju u kojem se na razini stručnih službi procijeni da postoji odgovornost željezničkog prijevoznika. Poznavajući unutrašnje i vanjske probleme s kojima se danas nosi domaći željeznički prijevoznik, jasno je da se on u ovakvoj organizaciji rada i s postojećim propisima ne može izboriti za ishod pregovora o naknadi štete koji bi na adekvatan način zaštitili njegove interese. Suvišno je uopće isticati da je neekonomično, nepraktično i netransparentno biti prisiljen u svakom slučaju veće štete na robi u prijevozu voditi pregovore o nagodbi za smanjenje iznosa dužne naknade štete. Moguće je da se, upravo zbog tih razloga, manje štete isplaćuju u cijelosti. Pojam “manje štete” pritom je vrlo relativan jer ovisi o ekonomskoj važnosti pojedinog komitenta za željezničkog prijevoznika i njegovo poslovanje.

Iz raspoloživih materijala nismo našli dokaza ni da se u Hrvatskoj adekvatno koriste transportnopravni instituti karakteristični za kopneni prijevoz, osim prava na ograničenje iznosa naknade štete, koji služe upravo za ublažavanje i otklanjanje odgovornosti prijevoznika za štetu, poput instituta posebnih opasnosti. Nadalje, uopće ne postoje dokazi o tome da je naš – zasad jedini – prijevoznik ikada ograničio svoju odgovornost za štetu pozivanjem na zakonska ograničenja. Takvom poslovnom politikom u 50-ak godina postojanja domaćeg željezničkog prijevoznika možemo samo nagađati koliki su iznosi



(pre)plaćeni i kolika je šteta nanescena tom prijevoznikom poduzetniku. S obzirom na činjenicu da je upravo naš nacionalni željeznički prijevoznik ujedno i daleko najveći pojedinačni korisnik državnih subvencija u sektoru transporta, takve propuste da se bolje zaštite vlastiti financijski interesi u konačnici plaćaju hrvatski porezni obveznici.

Predlažemo stoga da se hitno pokaže adekvatna briga nadležne Uprave za željeznički promet Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za kvalitativnim unaprjeđenjem ZUPŽ-a i prione izradi novog, modernijeg i praktično primjenjivog propisa. Nakon toga, nadamo se kvalitetnijem korištenju transportnih instituta od strane HŽ-Carga i nadležnih pravnih službi te njihovu dobroj primjeni u sudskoj praksi. Hrvatskim željeznicama treba politička volja za rješavanje problema, ali ona nije dovoljna. Problemi su generirani na mnogim razinama i na mnogima se trebaju i rješavati. Jedna od njih je i osiguravanje kvalitetnog zakonskog okvira za poslovanje industrije te otvoreni komunikacijski kanali između svih segmenata struke koji mogu unaprijediti određeni sektor. Nadamo se da će na kraju tog procesa ponovno zaživjeti zaboravljeno pravo prijevoznika da ograniči svoju odgovornost za štetu, ali do onih iznosa koji će biti dugoročno poslovno održivi za obje ugovorne strane – željezničkog prijevoznika i korisnike njegovih usluga.

\* \* \* \*

Hrvatsko pravo željezničkog prijevoza poznaje institut ograničenja odgovornosti željezničkog prijevoznika, no normativna kvaliteta odredaba o tom institutu uvelike varira između domaćeg i međunarodnog prijevoza. Međunarodni prijevoz robe uređen je u Hrvatskoj COTIF-om '99 te je s iznosom ograničenja od 17 SDR/kg (cca 145 kn/kg) za štete zbog oštećenja ili gubitka robe u potpunosti usklađen s okruženjem. Domaći pak prijevoz robe željeznicom uređuje Zakon o ugovorima o prijevozu željeznicom (ZUPŽ) iz 1996., koji iznos ograničenja postavlja na 2 kn/kg. Iznosi koje će isti (hrvatski) prijevoznik biti dužan platiti korisniku prijevoza u slučaju gubitka/oštećenja robe u domaćem i međunarodnom prijevozu stoje tako u odnosu cca 1 : 60. Ne čudi stoga rezultat istraživanja koji upućuje na to da se institut ograničenja odgovornosti željezničkog prijevoznika za robu u prijevozu već desetljećima *uopće ne primjenjuje* u praksi (zasad) jedinog hrvatskog željezničkog prijevoznika HŽ-Carga (ranije HŽ-Hrvatske željeznice). Ipak, zabrinjava podatak da se taj institut ne primjenjuje ni u slučajevima štete na robi u međunarodnom pri-

jevozu, što upućuje na zaključak da je taj temeljni institut koji štiti ekonomsku isplativost poslovanja željezničkog prijevoznika potpuno nepoznat i u praksi željezničkog prijevoznika i u sudskoj praksi. Likvidacija šteta unutar HŽ-Carga obavlja se na razini stručnih službi koje u svim slučajevima gdje se utvrdi postojanje odgovornosti željezničkog prijevoznika za štetu isplaćuju iznose nastale štete do kojih se dolazi nagodbom s komitentom, bez primjene prava na ograničenje odgovornosti. Pregovori o nagodbi vode se u vrlo nepovoljnom poslovnom okruženju za domaćeg željezničkog prijevoznika, koji se bori za opstanak s moćnom konkurencijom cestovnog prijevoza i kojem je zadržavanje svakog komitenta iznimno važno. Činjenica da se u domaćem prijevozu robe željeznički prijevoznik ne poziva na svoje pravo na ograničenje odgovornosti do zakonskog iznosa je razumljivo s obzirom na to da bi primjena iznosa nerealno niskog iznosa ograničenja od 2 kn/kg dovela do mogućeg prekida suradnje s komitentima za koje bi ovakva odšteta (ovisno o stvarnoj vrijednosti robe u prijevozu) značila čak i prekomjerno oštećenje. U međunarodnom, pak, prijevozu sustavna neprimjena prava na ograničenje odgovornosti znači grubu nepažnju u zaštiti prava prijevoznika. U hrvatskoj sudskoj praksi u posljednjih 15-ak godina također ne postoji niti jedna dostupna presuda iz koje je razvidno da je iznos dužne naknade štete na robi izračunan uz primjenu prava na ograničenje odgovornosti. Dio golemih gubitaka koje kontinuirano generira – danas – HŽ-Holding i njegov dio HŽ-Cargo, a ranije društvo HŽ-Hrvatske željeznice, koji se saniraju subvencijama iz državnog proračuna, posljedica su tako i neadekvatne zaštite interesa prijevoznika u postupcima na naknadu štete na robi zbog neprimjene temeljnih transportnopravnih instituta poput onog o pravu prijevoznika na ograničenje odgovornosti. Osim generiranja gubitaka, nestala je i svijest o važnosti tog instituta za poslovanje. Nestanak te svijesti uzrokovao je pak i nestanak sudske prakse u kojoj bi ovaj i slični instituti pravno živjeli te nestanak interesa resorne uprave nadležnog ministarstva da domaće propise periodično kvalitetno novelira i time pruži teorijsku i praktičnu priliku prijevozniku da njihovom primjenom svoje interese zaštiti u praksi. Takav *circulus vitiosus* teško je razbiti, no jačanje svijesti i znanja o ovom području možda može biti dobar početak.

## Summary

Nikoleta Radionov \*

**LIMITATION OF LIABILITY OF THE RAILWAY CARRIER FOR  
DAMAGE TO GOODS**

*The article analyses the provisions of positive Croatian law regulating the problem of liability of the railway carrier for damage to goods, with an emphasis on the institute of limitation of liability of the carrier. A comparative analysis is presented of the quality of the provisions regulating international and national railway transport, as well as the relationship of these provisions with the provisions governing other modes of transport. Finally, new findings are presented regarding the manner of resolving compensation claims within the national railway goods carrier HŽ-Cargo, which is still the sole such carrier, with regard to the application of the right to limit liability and to the application of this institute in the practice of Croatian courts of law.*

*Key words: railway, railway carrier, transport of goods, liability of carrier, Croatian Railways (HŽ), limitation of liability, SDR, COTIF, loss of the right to limit liability, Act on Contracts of Carriage by Rail*

---

\* Nikoleta Radionov, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

## Zusammenfassung

Nikoleta Radionov\*

**HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG DES SCHIENENBEFÖRDERERS  
FÜR WARENSCHÄDEN**

*In diesem Beitrag werden die Bestimmungen des positiven kroatischen Rechts zur Regelung der Haftung des Schienenbeförderers für Warenschäden, insbesondere hinsichtlich des Instituts der Haftungsbeschränkung des Beförderers, analysiert. Die Bestimmungen bezüglich des internationalen und des inländischen Schienenverkehrs werden auf ihre Qualität überprüft und mit den Bestimmungen zum selben Institut in anderen Beförderungsarten verglichen. Schließlich werden neue Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Abwicklung von Schadenersatzforderungen beim (zurzeit einzigen) nationalen Eisenbahntransportunternehmen HŽ-Cargo unter Berücksichtigung der Anwendung des Rechts auf Haftungsbeschränkung und dessen Behandlung in der kroatischen Rechtsprechung vorgetragen.*

*Schlüsselwörter: Eisenbahn, Schienenbeförderer, Warenbeförderung, Haftung des Beförderers, HŽ, Haftungsbeschränkung, SDR, COTIF, Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung, Gesetz über die Verträge zur Schienenbeförderung*

---

\* Dr. Nikoleta Radionov, Professorin an der Juristischen Fakultät in Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb