

**УНИВЕРЗИТЕТ ПРИВРЕДНА АКАДЕМИЈА
У НОВОМ САДУ**

**ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ ЗА ПРИВРЕДУ И ПРАВОСУЂЕ
У НОВОМ САДУ**

**ЗНАЧАЈ ФАКТОРА БЕЗБЕДНОСТИ КОД УГОВОРА
О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И РОБЕ**

ДОКТОРСКА ДИСЕРТАЦИЈА

Кандидат :
Мас. Милош М. Граховац

Ментор:
Проф. др Милан Почуча

Нови Сад, 2021.

КЉУЧНИ ПОДАЦИ О ЗАВРШНОМ РАДУ

Врста рада:	Докторска дисертација
Име и презиме аутора:	Милош М. Граховац, мастер
Ментор (титула, име, презиме, звање, институција)	Проф. др Милан Почуча, редовни професор; уже научне области: привредноправна и грађанскоправна ужа научна област; Правни факултета за привреду и правосуђе у Новом Саду, Универзитет Привредна академија у Новом Саду.
Наслов рада:	ЗНАЧАЈ ФАКТОРА БЕЗБЕДНОСТИ КОД УГОВОРА О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И РОБЕ
Језик публикације (писмо):	Српски (ћирилица)
Физички опис рада:	Унетиброј: Страница: 313 Поглавља: 8 поглавља + референце Референци: 353 (Референци 137, Закона 58, Правилника 15, Студије случаја 10, Директива 8, Интернет извора 25) Табела: 59 Слика: 4 Графика: Прилога: 4
Научна област:	Привредно-правна
Предметна одредница, кључне речи:	Уговор, безбедност, друмски саобраћај, путник, ствар/роба, превозилац, пошиљалац

<p>Извод (апстракт или резиме) на језику завршног рада:</p>	<p>У раду је разматран значај и утицај фактора безбедности у целокупном процесу уговарања превоза путника и робе у друмском саобраћају који је данас од изузетног значаја за привредно-економски напредак Републике Србије. Сагледавањем и утврђивањем постојећих недостатака у овој области, као и научно откриће нових, поузданих, сигурних безбедносних аспеката и фактора у друмском саобраћају анализиран је пут постизања ефикасности уговора о превозу путника и робе и како се могу повећати увођењем фактора безбедности.</p> <p>Тематика значаја елемената безбедности приликом закључења уговора о превозу путника и робе у друмском саобраћају као и предложени оригинални концепти уговора који садрже елементе фактора безбедности код превоза путника и робе у друмском саобраћају допринеће повећању ефикасности рада и постизању резултата, са посебним освртом на безбедност путника и робе.</p>
<p>Датум одбране: (Попуњава накнадно одговарајућа служба)</p>	
<p>Чланови комисије: (титула, име, презиме, звање, институција)</p>	<p>Председник: Проф. др Предраг Мирковић, ванредни професор; Правни факултет за привреду и правосуђе, Универзитет Привредна академија у Новом Саду.</p> <p>Ментор: Проф. др Милан Почуча, редовни професор, Правни факултет за привреду и правосуђе у Новом Саду, Универзитет Привредна академија у Новом Саду.</p> <p>Члан: Проф. др Божидар Бановић, редовни професор, Факултет безбедности, Универзитета у Београду</p>
<p>Напомена:</p>	<p>Аутор докторске дисертације потписао је следеће Изјаве:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изјава о ауторству; 2. Изјава о истоветност и штампане и електронске верзије

докторског рада;

3. Изјава о коришћењу.

Ове Изјаве се чувају на Факултету у штампаном и електронском облику.

UNIVERSITY BUSINESS ACADEMY IN NOVI SAD
 FACULTY OF LAW FOR COMMERCE AND JUDICIARY IN NOVI SAD

KEY WORD DOCUMENTATION

Document type:	Doctoral dissertation
Author:	Miloš M. Grahovac, MSc
Mentor (title, first name, last name, position, institution)	Prof. dr Milan Počuča, full professor, Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad, University Business Academy in Novi Sad
Title:	THE IMPORTANCE OF INCLUSION OF SECURITY FACTORS IN CONTRACTS ON THE TRANSPORT OF PASSENGERS AND GOODS
Language of the paper (letter):	Serbian language (Cyrillic)
Physical description:	Number of Pages: 313 Chapters: 8 + references References: 353 Tables: 59 Illustrations: 4 Graphs: Appendices: 4
Scientific field:	Business Law
Subject, Key words:	Contract, security, road traffic, passenger, item, carrier, consignor
Abstract (or resume) in the language of the paper:	<p>This dissertation discusses the importance and influence of safety factors in the entire process of contracting the transport of passengers and goods by road, which is today of great importance for the economic progress of the Republic of Serbia. By reviewing and determining the existing shortcomings in this area, as well as the scientific discovery of new, reliable, certain safety-related factors in road traffic, the way to achieve the efficiency of contracts for the transport of passengers and goods and how they can be increased by introducing safety factors is analyzed.</p> <p>The topic of the importance of safety elements in concluding contracts for the transport of passengers and goods by road, as well as the proposed original concepts of contracts containing elements of safety factors in the transport of passengers and</p>

	goods by road will contribute to increasing efficiency and achieving results, with special emphasis on safety of passengers and goods.
Date of the thesis defence: (The faculty service fills later.)	
Thesis Defence Committee: (title, first name, last name, position, institution)	President: Prof. dr Predrag Mirković, associate Professor; Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad, University Business Academy in Novi Sad; Mentor: Prof. dr Milan Počuča, full professor, Faculty of Law for Commerce and Judiciary in Novi Sad, University Business Academy in Novi Sad; Member: Prof. dr Božidar Banović, full professor, Faculty of Security, University of Belgrade
Note:	The author of doctoral dissertation has signed the following Statements: 1. Statement of authorship; 2. Statement that the printed and e-version of doctoral dissertation are identical; 3. Statement of copyright licenses. The paper and e-versions of Statements are held at the Faculty.

САДРЖАЈ

1. УВОДНА РАЗМАТРАЊА	10
1.1. ПРОБЛЕМ И ПРЕДМЕТ ИСТРАЖИВАЊА	11
1.2. ЦИЉЕВИ ИСТРАЖИВАЊА	11
1.3. ХИПОТЕЗЕ	12
1.4. МЕТОДЕ И ТЕХНИКЕ ИСТРАЖИВАЊА	13
1.5. ОСТВАРЕНИ РЕЗУЛТАТИ И НАУЧНИ ДОПРИНОС	14
2. ТЕОРИЈСКЕ ПОСТАВКЕ О БЕЗБЕДНОСТИ.....	16
КОД УГОВАРАЊА	16
2.1. ОДРЕЂИВАЊЕ ПОЈМА БЕЗБЕДНОСТИ	16
2.2. ДРУМСКИ САОБРАЋАЈ И КРИТЕРИЈУМИ КЛАСИФИКАЦИЈЕ	18
2.2.1. <i>Друмски саобраћај према врсти</i>	21
2.2.2. <i>Друмски превоз према намени</i>	22
2.2.3. <i>Подела према територији на којој се обавља превоз</i>	23
2.2.4. <i>Друмски превоз у односу на пословни систем</i>	25
2.3. ОСНОВНА ОБЕЛЕЖЈА БЕЗБЕДНОСТИ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ	28
2.3.1. <i>Индикатори перформанси безбедности саобраћаја</i>	37
2.3.2. <i>Човек као учесник у саобраћају и ставови о опасностима у саобраћају</i>	41
2.3.3. <i>Начин праћења учесника и њиховог утицаја на безбедност у саобраћају</i>	42
3. ПРАВНИ ОКВИР ЗА БЕЗБЕДНОСТ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА.....	49
3.1. Правни извори у Републици Србији.....	49
3.2. Међународни извори	58
3.3. Принципи безбедности у саобраћају	65
3.4. Побољшање безбедности у друмском саобраћају	67
3.5. Одговорност превозиоца за штету у друмском саобраћају	68
4. УПОРЕДНО ПРАВНА АНАЛИЗА ПО ПИТАЊУ ФАКТОРА БЕЗБЕДНОСТИ И ЊИХОВА УЛОГА КОД УГОВОРА О ПРЕВОЗУ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ	71
4.1. УВОД	71
4.2. ХРВАТСКА	73
4.2.1. <i>Возач</i>	74
4.2.2. <i>Возило</i>	75
4.2.3. <i>Пут</i>	76
4.3. ЦРНА ГОРА	76
4.3.1. <i>Возач</i>	77
4.3.2. <i>Возило</i>	79
4.3.3. <i>Пут</i>	80
4.4. БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА	82
4.4.1. <i>Возач</i>	83
4.4.2. <i>Возило</i>	84

4.4.3. Пут.....	85
4.5. АУСТРИЈА.....	87
4.5.1. Возач.....	87
4.5.2. Возило.....	89
4.5.3. Пут.....	90
4.6. НЕМАЧКА.....	91
4.6.1. Возач.....	92
4.6.2. Возило.....	93
4.6.3. Пут.....	94
4.7. ТУРСКА.....	95
4.7.1. Возач.....	96
4.7.2. Возило.....	96
4.7.3. Пут.....	97
4.8. РУСИЈА.....	97
4.8.1. Возач.....	98
4.8.2. Возило.....	99
4.8.3. Пут.....	100
4.9. СЈЕДИЊЕНЕ АМЕРИЧКЕ ДРЖАВЕ.....	101
4.9.1. Возач.....	102
4.9.2. Возило.....	103
4.9.3. Пут.....	104
4.10. КИНА.....	105
4.10.1. Возач.....	106
4.10.2. Возило.....	108
4.10.3. Пут.....	110
4.11. УЛОГА ФАКТОРА БЕЗБЕДНОСТИ КОД УГОВОРА О ПРЕВОЗУ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ.....	112
4.12. ИНИЦИЈАТИВА „ПОЈАС И ПУТ“ С АСПЕКТА НОВЕ ГЕОСТРАТЕГИЈЕ И УТИЦАЈ НА ФАКТОРЕ БЕЗБЕДНОСТИ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ.....	117
5. УГОВОРИ О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И СТВАРИ (РОБЕ).....	123
5.1. ПОЈАМ УГОВОРА.....	123
5.2. УГОВОР О ДРУМСКОМ ПРЕВОЗУ ПУТНИКА.....	126
5.2.1. Уговорне стране – уговори о превозу путника.....	127
5.2.2. Неки правни аспекти уговора о превозу путника у друмском саобраћају.....	128
5.2.3. Закључење уговора.....	136
5.2.4. Обавезе странака.....	138
5.2.5. Одговорност превозиоца.....	142
5.3. УГОВОР О ПРЕВОЗУ ПРТЉАГА.....	145
5.4. УГОВОРИ О ДРУМСКОМ ПРЕВОЗУ СТВАРИ (РОБЕ).....	149
5.4.1. Појам и врсте уговора о превозу ствари/робе.....	149
5.4.2. Врсте уговора о друмском превозу ствари.....	150
5.4.3. Закључивање уговора о друмском превозу ствари/робе.....	151
5.4.4. Битни елементи уговора.....	151
5.5. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА СТРАНАКА.....	155
5.5.1. Обавезе превозиоца пре почетка превозења.....	155

5.5.2. Стављање моторног возила на располагање пошиљаоцу.....	157
5.5.3. Права превозиоца пре почетка превозења.....	160
5.5.4. Обавезе превозиоца да изврши превоз.....	169
5.5.5. Обавеза превозиоца да извршава упутства имаоца права.....	174
5.5.6. Права превозиоца после почетка превоза.....	186
6. РЕЗУЛТАТИ - РАЗВОЈ МОДЕЛА УГОВОРА О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И СТВАРИ/РОБЕ СА ЕЛЕМЕНТИМА БЕЗБЕДНОСТИ.....	198
6.1. МОДЕЛ УГОВОРА ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ.....	199
6.1.1. Уговор о превозу путника.....	199
6.1.2. Одговорност превозиоца.....	208
6.2. МОДЕЛ УГОВОРА ЗА ПРЕВОЗ ПРТЉАГА.....	210
6.2.1. Уговор о превозу пртљага.....	210
6.3. МОДЕЛ УГОВОРА ЗА ПРЕВОЗ СТВАРИ.....	212
6.3.1. Уговор о превозу ствари.....	212
6.3.2. Начин обављања превоза терета у друмском саобраћају.....	216
6.3.3. Обавезе и права странака.....	219
6.3.4. Услови за обављање јавног превоза терета (ствари/робе) у друмском саобраћају.....	226
6.4. ПРЕВОЗ У КОМЕ УЧЕСТВУЈЕ ВИШЕ ПРЕВОЗИЛАЦА.....	240
6.5. МЕШОВИТИ (КОМБИНОВАНИ) ПРЕВОЗ.....	241
6.6. ОСТВАРИВАЊЕ ПОТРАЖИВАЊА.....	242
6.7. ЗАСТАРЕЛОСТ ПОТРАЖИВАЊА.....	243
7. РЕЗУЛТАТИ - ИСТРАЖИВАЊЕ.....	244
7.1. РЕЗУЛТАТИ СПРОВЕДЕНОГ КВАНТИТАТИВНОГ ИСТРАЖИВАЊА.....	244
7.1.1. Резултати анкетног упитника бр. 1.....	245
7.1.2. Резултати анкетног упитника бр. 2.....	251
7.2. ДИСКУСИЈА РЕЗУЛТАТА И ТЕСТИРАЊЕ ХИПОТЕЗА.....	257
7.2.1. Тестирање хипотезе H_0 : Ефикасност уговора о превозу путника и робе може се повећати увођењем фактора безбедности.....	257
7.2.2. Тестирање хипотезе H_1 : Може се остварити захтевани квалитет пословања као резултатат увођења фактора безбедности.....	264
8. ЗАКЉУЧАК.....	272
9. ЛИТЕРАТУРА.....	277
10. ПРИЛОЗИ.....	300
Прилог 1.....	300
Упитник 1.....	300
Прилог 1А.....	302
Упитник 2.....	302
Прилог 2.....	305
МОДЕЛ БЕЗБЕДНОСТИ КОД УГОВОРА О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И РОБЕ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ СА ЕЛЕМЕНТИМА БЕЗБЕДНОСТИ – ЧЕКЛИСТА.....	305
Прилог бр. 3.....	310

1. УВОДНА РАЗМАТРАЊА

Приступ, односно метод који ће се користити при изради овог рада је позитивно-правни (нормативни), правно-историјски, компаративни или упоредно-правни, али и одговарајући метаправни приступ (социолошки, психолошки, политиколошки). Упоредно-правна дескриптивна анализа ће омогућити да се сагледа правни положај у уговорном приступу компаративним прилазом, који ће обезбедити да се обради генеза уговора и упореди са данашњим стањем у овој области. Централни део свакако заузима правно – позитиван приступ јер је ова област регулисана низом правних аката који се односе на уговоре.

Пословни развој у домену саобраћајно транспортног права веома је динамичан. Неминовно је да се ова област континуирано прати и даље усавршавају постојећа и стичу нова знања путем сталног увида у постигнуте резултате, како би се постигао напредак и побољшао ниво обима и ефеката перформанси развоја.

У свету је у данашњем, савременом добу у теорији саобраћајно-транспортног права развијен велики број модела у којима се на свеобухватан начин сагледава и анализира проблематика транспорта у организацијама као целовит ентитет уз ослонац на кључне димензије које представљају основу развоја ове области.

Недостатке и недовољну и непотпуну правну регулативу, који су већ одавно уочени у области саобраћајно-транспортног права у Републици Србији, треба хитно решавати како би се у пуној мери развио квалитетан иновациони потенцијал и решио низ проблема који су евидентни у свакодневной пракси. Једино на тај начин, јасним и недвосмисленим правним нормама ће се постићи уређен систем и побољшати стање у систему саобраћаја. У складу са овим циљевима, које је потребно код нас достићи, коришћена је адекватна и актуелна домаћа и инострана литература.

1.1. Проблем и предмет истраживања

Имајући у виду предметну проблематику, **предмет истраживања** ове докторске дисертације јесте разматрање значаја и утицаја фактора безбедности у целокупном процесу уговарања превоза путника и робе у друмском саобраћају који је данас од изузетног значаја за привредно-економски напредак Републике Србије.

Проблем истраживања докторске дисертације огледа се кроз:

- истраживање целокупне проблематике која регулише област уговарања превоза путника и ствари (робе) у друмском саобраћају.
- предлог оригиналног концепта уговора са елементима фактора безбедности код превоза путника и ствари (робе) у друмском саобраћају, на научно заснованим постулатима и решењима која су реално примењива.

1.2. Циљеви истраживања

Основни циљ истраживања односи се на сагледавање могућности квалитетније примене и имплементације правних инструмената у функцији безбедности саобраћаја у области уговора о превозу имајући у виду да безбедносни аспект у области саобраћаја код нас није адекватно решен и регулисан, што је евидентно у свакодневnoj пракси с обзиром на спектар проблема. Када се говори о безбедности мисли се пре свега на питање безбедности одвијања саобраћаја, али и на безбедност у најширем смислу те речи: на безбедност друштва у целини, безбедност становништва. Како би ово питање било подвргнуто конкретном правном регулисању, резултат ове анализе требало би да покаже које су слабости и недостаци постојећих правних решења, као и да се назначе јасне смернице за каналисање, покретање и израду конкретне, поуздане, безбедне и недвосмислене стратегије за повезивање и коначно уређење безбедносно правних капацитета у свим институцијама и органима који чине целокупне државне и саобраћајне институције, са тежиштима на могућност побољшања квалитета уговарања у области превоза путника, ствари/робе.

Дакле, **научни циљ истраживања** представља научно објашњење, тј. сагледавање и утврђивање постојећих недостатака у овој области, као и научно откриће нових, поузданих, сигурних безбедносних аспеката и фактора у друмском саобраћају заснованих на научним постулатима. То су веома битни елементи за закључење уговора о превозу путника и робе. Осим тога, циљ је и научна дескрипција децидних правно нормираних стандарда који ће поуздано уредити ову област на основу базичних знања и норми ослањајући се делом и на светске нормативне акте који се код нас, у Републици Србији могу адекватно имплементирати у правне акте.

Друштвени циљ истраживања огледа се у јачању сарадње између релевантних институција ради унапређивања њиховог рада, како би се избегла преклапања у надлежностима, тако што ће се анализом утврдити да ли постоји позитиван, односно негативан сукоб надлежности у појединим сегментима. Сви ови постојећи проблеми и несагласности могу се разрешити адекватном корекцијом и координацијом активности и надлежности путем прикладне и децентне измене закона, која се по потреби може покренути у складу са законским актима Републике Србије из ове области.

1.3. Хипотезе

Истраживање валидности хипотетичког оквира ове дисертације захтева примену одговарајуће методологије која ће омогућити изналажење модалитета којим ће се досегнути до релевантних и тачних података, после чега ће уследити њихова обрада и повезивање у одређене мисаоне поступке и закључке.

На основу дефинисаног проблема и циља истраживања проистичу хипотезе на којима ће се темељити истраживање:

Основна хипотеза (H₀) гласи: Ефикасност уговора о превозу путника и робе може се повећати увођењем фактора безбедности.

Посебна хипотеза (H₁) гласи: Може се остварити захтевани квалитет пословања као резултатат увођења фактора безбедности.

1.4. Методе и технике истраживања

За валидно решење постојећег проблема и коначно досегнутог научног циља истраживања, у истраживачком поступку користе се научне методе: анализе, синтезе, дескрипције, индукције, дедукције, класификације, компарације, генерализације, моделовања, статистичке методе, системског приступа, студије случаја (*case study*), као средства за проналажење оптималних предлога и решења, као и доношење коначних одлука и компетентност идејних решења која ће неминовно произвести и нове истраживачке резултате.

Начин истраживања - овај рад има више теоријски него истраживачки карактер, а заснива се на анализи, примени и синтези различитих законских и теоријских оквира. У раду су примењиване основне методе:

- анализе (дескриптивна, каузална и структурна), чијом применом би се обезбедило да се сложенији системи и појаве боље сагледају тако што ће се рашчланити на саставне делове, и на тај начин открити веза између подсистема. У раду се подразумева поступак код ког се одређене појаве рашчлањују и деле на саставне елементе), као и дескриптивне, каузалне и структурне анализе.
- синтезе, која ће омогућити повезивање саставних делова појава и система у целину, на основу чега ће се донети исправни закључци о њиховом односу;
- дедукције, као поступка логичког закључивања од општег ка посебном, приликом чега ће се извођење закључака вршити тако што ће се на основу општих особина заједничких за групу појава, изводити ставови који се односе на одређене и посебне појаве;
- генерализације, чијом применом ће се на основу схватања посебних особина, утицаја и односа појава доносити генерални, тј. општи закључак;
- специјализације, као метода логичког објашњења код кога у процесу научног закључивања и мишљења долази до идентификовања специфичних веза на основу општих одредби.

Осим тога, у раду су коришћене статистичка и метода моделовања, посебно код развоја модела уговора о превозу путника и ствари/робе.

Од метода прикупљања података, највећу примену имале су метода студије случаја, као и метода испитивања са техником анкетног упитника, док се метода анализе садржаја докумената користила код проучавања закона, уговора али и директива Европске уније и осталих прописа.

Просторна и временска одређеност - истраживање је у просторном смислу ограничено на Републику Србију уз упоредно-правну праксу која је карактеристична у земљама у окружењу, па и шире. Такође, битно је и усклађивање са прописаним директивама и другим актима Европске уније, као и њихово потпуно спровођење у пракси, које је у потпуности сагласно са актуелним друштвено-економским параметрима времена у којем живимо.

Програми истраживања (фазе)

Истраживање проблема дефинисања концепта фактора безбедности код уговарања:

- 1. фаза** – Изучавање постојеће литературе и електронско претраживање доступних сајтова.
- 2. фаза** – Избор и анализа код корисника услуга превоза путника и организација које се баве превозом путника, ствари (робе) и услуга у којима је прецизно и детаљно извршена анализа постојећег стања.
- 3. фаза** – Анализа и разрада потенцијалних могућности и предлога начелног концепта и модела уговора превоза путника и ствари (робе) у друмском саобраћају.

1.5. Остварени резултати и научни допринос

Друштвена и научна оправданост - друштвена оправданост ове докторске дисертације огледа се у проналажењу примерених и квалитетних решења правних норми на основу којих би се постигао много бољи и ефикаснији

начин рада којег ће пратити и одговарајући резултати, а самим тим би биле постигнуте и уштеде у економском погледу и времену које је врло драгоцен ресурс. Научна оправданост се односи на правно-хуманистичке науке, јер се применом знања из ове области могу изнаћи и применити адекватна законска решења која ће умногоме утицати на побољшање услова рада и унапређивање постојећих типских решења.

У складу са тим у раду је присутан методолошки склоп, који се састоји од различитих општих научно-истраживачких метода и техника истраживања, која су у истраживању примењена.

Осим наведеног, квалитету истраживања у великој мери допринела је и расположива домаћа и инострана литература и часописи, Web презентације, претраживачи и „линкови“, као и размена мишљења и консултације са стручњацима који се перманентно баве овом облашћу. Намера и сврха овог рада је да се постигне концизно, постојано и јединствено теоријско сагледавање и анализа проблема које ће допринети квалитетном, на научној бази заснованом извођењу релевантних закључака.

Очекивани научни допринос

Ова докторска дисертација представља својеврстан научноистраживачки рад у области саобраћајно-транспортног права и има за циљ да допринесе научном расветљавању проблема унапређивања безбедности како у овом сегменту, тако и у целокупној области пословања. Такође, докторска дисертација је усмерена ка проширивању, продубљивању, достизању и афирмацији нових научних спознаја својствених савременом добу у ком радимо и живимо.

2. ТЕОРИЈСКЕ ПОСТАВКЕ О БЕЗБЕДНОСТИ КОД УГОВАРАЊА

2.1. Одређивање појма безбедности

На почетку овог рада сусрећемо се са појмом безбедности који је свакоме јасан и врло добро познат у практичној примени. Међутим, проблем се јавља када је потребно јасно и прецизно дефинисати појам безбедности.¹ Проблем дефинисања безбедности могуће је сагледати са два аспекта. Са првог, појам безбедности би се могао дефинисати негативистички - негацијом.² То значи да би се безбедност дефинисала као одсуство угрожавања, тј. одсуство свих облика и свих носилаца угрожавања. Иако често заступљен у стручној литератури, овакав став уместо решења проблема отвара још веће недоумице. Да ли оно што за једну државу представља угрожавање безбедности мора да важи и за другу државу? Да ли је потребно начинити дуг списак облика и носилаца угрожавања безбедности? Да ли ће се тим списком обухватити баш све што може представљати потенцијалну претњу безбедносном стању? Управо зато што на ова питања није могуће дати прецизне одговоре овакав приступ није најадекватнији у покушају проналажења дефиниције безбедности. Гледајући на проблем са другог аспекта, појам безбедности можемо дефинисати позитивистички - садржински.³ На тај начин долазимо до закључка да је безбедност инструментална вредност, односно начин да се нешто постигне а не само стање само за себе. Безбедност, за разлику од угрожавања које може бити разнородно и разноврсно, представља једну интегралну целину.⁴

¹ “Безбедност у најширем политичко-правном смислу обухвата мере и активности чувања и заштите од угрожавања независности и интегритета једне земље (државе, нације) и унутрашњег уставног и правног поретка“ (*Мала политичка енциклопедија*, Београд: Савремена администрација, 1966.).

² “Безбедност је стање у коме државе сматрају да нема опасности од војног напада, политичког притиска или економске присиле, тако да могу слободно да се развијају и напредују“ (*Conception de la sécurité, Série d'études 14, Publication des Nations Unies, 1986, A/40/533*).

³ Детаљније погледати: Савић, А. & Стајић, Љ. (2006). *Основи цивилне безбедности*. Нови Сад: Факултет за правне и пословне студије, стр. 21-27.

⁴ Paleri, P. (2008). *National Security: Imperative and Challenges*, New Delhy: McGran-Hill Publishing.

Око термина "безбедност" постоје различита схватања, јер не постоје прецизне и свеобухватне дефиниције овог појма. Тешкоће приликом дефинисања овог појма старог колико и човечанство јесу превасходно конфузија у дефинисању и примењивање двоструких стандарда у квалификовању појма безбедности.

Безбедност је правно уређиваним и обезбеђиваним друштвеним односима успостављено, одржавано и унапређено стање у држави, које омогућава ефективну заштићеност државе и грађана који у њој живе од свих (спољних и унутрашњих) противправних аката (активности) којима се угрожава уставни поредак, суверенитет, независност и територијална целокупност државе, рад државних органа, обављање привредних и друштвених делатности и остваривање слободе, права и дужности човека и грађанина.⁵

Такође, појам безбедности можемо дефинисати сагледавајући га са негативног и позитивног аспекта. Према првом, она би значила одсуство свих облика и свих носилаца њеног угрожавања, док би према другом безбедност представљала начин да се нешто постигне (а не стање само за себе).⁶ Ипак потпуне дефиниције појма безбедности нема јер оно што за појединца – државу представља угрожавање, за другу страну не мора да има идентично значење. Иако се дефиницијама често настоји обухватити све оно што може представљати опасност стању безбедности, тај списак никада не може бити свеобухватан. Управо је то разлог мањкавости негативистичког приступа дефинисања појма безбедности. За превазилажења проблема код одређивања појма садржине безбедности, потребан је семантички приступ, а самим тим требало би поћи од самог значења речи која сугерише означавање садржине које термин безбедност подразумева.⁷

Према Драгишићу, основни спорови у дефинисању појма безбедности настају онда када је потребно одредити вредносне ставове.

Безбедност се остварује заштитом, односно спровођењем заштитних мера које могу бити превентивне и репресивне.

⁵ Милетић, С. (1997). *Полицијско право*. Београд: Полицијска Академија, стр. 13.

⁶ Савић, А. & Стајић, Љ. (2006). *Основи цивилне безбедности*. Нови Сад: Факултет за правне и пословне студије, стр. 21-27.

⁷ Илић, П. (2011). Семантичко-лексикографски аспекти појма безбедности, *Војно дело*, 63, 3/2011

2.2. Друмски саобраћај и критеријуми класификације

Саобраћај представља једну од четири основне функције сваког животног простора (рад, становање, рекреација и саобраћај), са циљем повезивања са осталим функцијама, уз што мање негативних ефеката.⁸ У односу на друге видове саобраћаја, друмски саобраћај има низ предности, као и недостатака.

Друмски саобраћај пружа низ предности, као што су:⁹

- могућност транспорта од „врата до врата“;
- флексибилност у одабиру руте за превоз путника и робе;
- велика прилагодљивост захтевима корисника (место, време, путања, брзина кретања итд.);
- могућност комбиновања са другим видовима саобраћаја;
- прилагођавање захтевима за ванредне и непланиране превозе;
- омогућава задовољење захтева индивидуалних превоза итд.

Наведене, као и бројне друге предности утичу на јачање квалитета друмског саобраћаја, који самим тим представља и доминантан вид саобраћаја.

Поред добрих страна као и предности које има друмски саобраћај има и своје недостатке и лоше стране, као што су:

- сложена организација;
- захтевност и цена у односу на друге видове саобраћаја је већа и тражи ангажовање већег броја људи;
- утицај брзине кретања и њена ограничења, загушења и задржавања, као и дужина путање, доводи до тога да је често спорији од железничког саобраћаја;
- утицај на загађење животне средине,
- утицај климатских услова,
- проблем паркирања,

⁸ Липовац, К. (2008). *Безбедност саобраћаја*, Београд: *Службени лист СРЈ*, стр. 4.

⁹ *Ibid*

- зависност од конфигурације путева која знатно утиче на безбедност, проходност и трошкове превоза.

Друмски саобраћај омогућава ефикасну и безбедну размену ствари (робе), испоруку сировина, превоз готових производа, превоз путника, пословних и рекреативних путовања, културне догађаје и многобројне активности које прожимају различите активности у савременом свету.¹⁰ Ниво развоја друмског саобраћаја, као и ниво безбедности, директно или индиректно утиче на економску виталност организације, као и на квалитет живота својих корисника и заједнице у целини.¹¹

Ниједна људска активност није толико побољшала стандард, али, у исто време, ниједна људска активност није узела толики број људских живота у мирнодопским условима као што је саобраћај.¹²

Безбедност саобраћаја ће се посматрати као могућност, тј. вероватноћа обављања саобраћајних активности без негативних последица за живот и здравље свих учесника у саобраћају.¹³ Саобраћај и његова безбедност, као друштвени феномен, одражавају могућност, односно вероватноћу обављања саобраћајних активности са што мање негативних ефеката. Самим тим, основни задатак безбедности у саобраћају је да одговори на питање: Како да се управља саобраћајем са што мање негативних ефеката?

¹⁰ „Број превезених путника у првој половини 2020. години у односу на исти период 2019. године мањи је за 43,0%, док је превоз путника у домаћем саобраћају мањи за 42,1%, а у међународном саобраћају - за 56,4%, друмски транспорт смањен за 42,3%. Повећање броја робе која се превози друмом повезано је са повећањем покривености надгледање извештајне јединице. Обим путничког саобраћаја у друмском саобраћају мањи је него у првој половини 2019. године, са смањењем терета за 40%. Друмски превоз робе повећан је за 6,2%, а обим посла, изражен у ткм, мањи је за 0,1% у односу на исти период прошле године. Гранични саобраћај путничких возила у друмском саобраћају у првој половини 2020. године на улазу у земљу мањи је за 45,7% у односу на исти период 2019. године. Број домаћих возила за регистрацију смањен је за 49,5%. Од укупног броја аутомобила са страном регистрацијом који су ушли у нашу земљу, највише је аутомобила са регистрацијом Немачке и Мађарске.“, Републички завод за статистику, 29.09.2020. Доступно на адреси: <https://www.stat.gov.rs/sr-Latn/vesti/20200929-ukupan-prevoz-putnika-i-robe-i-polugodiste-2020> (09.10.2020)

¹¹ Васиљевић, Ј. & Алексић, Г. (2012). „Утицај развоја друмског саобраћаја на развој Србије“, Циклус конференција Безбедност у постмодерном амбијенту, Зборник радова, књига XIII, Научна конференција са међународним учешћем Ресурси и безбедност Југоисточне Европе, Београд.

¹² Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (*"Службени гласник РС"*, бр. 64/2015).

¹³ Агенција за безбедност саобраћаја (2019) „Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2019. години“, Београд, Доступно на адреси: www.abs.gov.rs > *statisticki-izvestaji datum pristupa* (13.08.2020)

У циљу добијања одговора на ово питање, негативни ефекти се могу посматрати кроз призму:

- 1) Активне безбедности у саобраћају – односно како да се смањи вероватноћа дешавања или како спречити настанак саобраћајних несрећа.¹⁴
- 2) Пасивне безбедности у саобраћају - односи се на смањење штетних последица које се јављају у случају саобраћајних несрећа. Оне не утичу на смањење саобраћајних несрећа, већ на смањење последица и штета од несрећа.

Побољшање одговарајућих елемената пасивне безбедности возила може се остварити искључиво координисаним радом у областима саобраћаја, унапређењем одговарајућих конструктивних решења код моторних возила и применом савремене медицине. Да би се обезбедила одговарајућа конструктивна својства возила, са аспекта пасивне безбедности, неопходно је тражити одговор везе између узрока настанка незгоде и биомеханичке повезаности са незгодама, а самим тим и решење за већу безбедност у саобраћају.¹⁵

Врста друмског превоза одређује и његов правни режим. Постоји низ посебних правила која регулишу питања релевантна за одређену врсту друмског превоза, посебно у области аутономног права. Готово јединствени приступи су, када су у питању карактеристике возила, посада, безбедносни прописи, осигурање, прелазак државне границе итд.

Друмски превоз, а тиме и уговори у вези са њим, могу се класификовати по различитим критеријима.¹⁶ У литератури је уобичајена подела друмског превоза према:

1. Предмету и врсти превоза;
2. Намени и начину организовања;
3. Локалитет на који се односи;
4. Пословном систему у оквиру кога функционише.

¹⁴ Драгач, Р. (1996). „Возило као фактор безбедности у саобраћају“: Симпозијум са међународним учешћем „Превенција саобраћајних незгода на путевима“, Факултет техничких наука - Институт за саобраћај, Нови Сад, Зборник радова.

¹⁵ Слободан, Л. (2000). Пасивна безбедност моторних возила. *Безбедност*, бр. 5-6, стр. 42; 684-704.

¹⁶ Топенчаревић, Љ. (1987). *Организација и технологија друмског транспорта*. Београд: ИРО "Грађевинска књига", стр. 40.

Претходни наведени критеријуми за класификацију дају могућност начелне поделе. У реалним условима, јасне границе између различитих група ових врста превоза често нису јасно дефинисане.



Слика 1: Подела друмског превоза
(Извор: аутор)

2.2.1. Друмски саобраћај према врсти

Друмски саобраћај, према намени и специјализацији возила, подељен је на превоз путника и пртљага, као и превоз ствари/робе или терета.

Возила за превоз путника имају различите техничке и експлоатационе карактеристике у зависности од њихове основне намене, које испуњавају услове утврђене прописима који уређују и односе се на безбедност у саобраћају.¹⁷

¹⁷ Закон о превозу путника у друмском саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) (ЗППДС) – члан 4, став 1.

За потребе превоза ствари у друмском саобраћају, возила могу имати различите карактеристике експлоатације и различит ниво прилагођавања теретних возила у функцији захтева за превоз.¹⁸

2.2.2. Друмски превоз према намени

Према критеријуму начина организовања превоз путника и ствари/робе у односу на намену, друмски превоз се дели на јавни транспорт (превоз за опште потребе) као и превоз за сопствене потребе.

Јавни превоз обављају пословни субјекти (транспортне организације) као своју регистровану делатност на бази уговора са пословним партнерима, под једнаким условима, доступним свим корисницима услуга, у складу са уговором о превозу. Јавни превоз могу обављати правна и физичка лица, ако имају регистровану делатност. Возила у јавном превозу која користе јавне путеве треба да испуне одређене услове који се односе на безбедност саобраћаја, заштиту животне средине, заштиту на раду, могуће идентификовање и контролу.

Ова врста превоза се обавља као превоз у линијском и ванлинијском друмском превозу.

Линијски (редовни) превоз се одвија по унапред утврђеном реду вожње, са унапред одређеном полазном и крајњом станицом и међустаницама. Цена и остали услови превоза су унапред утврђени тарифом, а превозилац је обавезан да обезбеди тарифе и да их обавља на уобичајен или прописан начин. Код овог вида превоза превозници могу унапред донети услове пословања и тарифе.

Ванлинијски превоз је врста јавног превоза код кога се услови превоза утврђују посебно, тј. према одређеном превозу.

Превоз за сопствене потребе подразумева превоз путника и робе ради задовољавања сопствених потреба и не укључује пружање услуга превоза трећим лицима. У слободном друмском превозу, уговором се одређује:

- Превозни пут;
- Цена;

¹⁸ Закон о превозу терета у друмском саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 68/2015 и 41/2018) – члан 3.

– Услови превоза.

Превоз за сопствене потребе могу обављати правна и физичка лица (превозници и грађани), како би задовољили потребе свог пословања. Као и јавни превоз, и лични превоз мора се вршити у складу са важећим законским одредбама.

2.2.3. Подела према територији на којој се обавља превоз

Подела према територији на којој се обавља превоз може се поделити зависно да ли се саобраћај одвија у једној држави (домаћи или државни друмски превоз) или између неколико земаља (међународни друмски саобраћај).

Унутрашњим саобраћајним правом¹⁹ уређују се друштвени односи правних субјеката у односу на друмски превоз унутар једне државе, а међународно друмско право уређује друштвене односе правних субјеката у друмском превозу између више држава.²⁰

Ако се посматра друмски превоз у односу на државу, може се разликовати према територији на којој се обавља. Поред тога, унутрашњи друмски превоз може се третирати као градски, приградски и међуградски.

У односу на државу, унутарнационални превоз има карактер унутрашњег, па се често тако и категорише.

Под *градским превозом* подразумева се превоз путника и пртљага као и терета на изграђеном подручју града (насељено место) (ЗППДС, члан 11)²¹. Карактеришу га бројне специфичности које се односе на обим, фреквенцију, расподелу времена, итд. Правна и физичка лица (превозници и грађани) могу обављати превоз за сопствене потребе да би задовољили потребе свог пословања. Као и јавни превоз, превоз за сопствене потребе мора се обављати у складу са важећим законским одредбама.

¹⁹ „Саобраћајно право представља скуп правних норми које уређују правне аспекте саобраћајне делатности у привредним односима“ (Царић С. и други).

²⁰ Царић, С., Јанковец, И., Трајковић, М. & Ђурђев, Д. (2004). *Саобраћајно право*. Нови Сад: Центар за привредни консалтинг, Универзитет Привредна академија у Новом Саду.

²¹ Закон о превозу путника у друмском саобраћају (*"Службени гласник РС"*, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) – члан 11, став 2 под 1.

У нашим условима, под градским превозом путника подразумева се превоз на административној територији града/општине. Нема јасне поделе између градског и приградског превоза, нити постоји прецизна омеђеност приградског превоза у односу на град (насељено место) и његово окружење. Просторна обухватност приградског превоза зависи од величине града.

Приградски друмски превоз се односи на превоз између градске и приградске територије, тј. превоз унутар гравитационог подручја града (насељено место). Приградски друмски превоз често има значајну подударност са карактеристикама градског превоза.²²

Међумесни превоз је превоз путника и терета између насељених места, тј. градских насеља.²³

Код међународног друмског превоза робе остварује се најмање један прелазак државне границе.

Под *транзитним међународним друмским превозом* ствари подразумева се превоз ствари преко територије једне државе, без утовара, претовара или истовара. Ово разликовање транзитног од међународног друмског саобраћаја ствари/робе је од посебног значаја нарочито приликом утврђивања царинске олакшице у међународном превозу.

*Међународни друмски превоз*²⁴ значи да се полазно и/или одредишно место у превозу путника или терета налази у различитим земљама. Дозвола за међународни линијски превоз²⁵ издаје се у зависности од врсте превозиоца, који може бити домаћи или страни, као и за билатарални, мултилатерални или транзитни превоз.²⁶ У зависности од позиције крајњих тачака (извора и

²² *Ibid* – члан 11, став 2, под 1.

²³ *Ibid* – члан 11, став 2, под 2.

²⁴ Закон о међународном превозу у друмском саобраћају, (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 60/98, 5/99 - испр., 44/99, 74/99 и 4/2000 - испр. и *"Службени гласник РС"*, бр. 101/2005, 101/2005 - др. закон, 18/2010 и 68/2015 - др. закони).

²⁵ Правилник о дозволи за међународни линијски превоз путника у друмском саобраћају (*"Службени гласник РС"*, број 1 од 10. јануара 2020.)

²⁶ На основу члана 44. став 4. Закона о међународном превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 60/98, 5/99 -исправка, 44/99, 74/99, 4/00 -исправка и *"Службени гласник РС"*, бр. 101/05 –др. закон, 101/05 –др. закон, 18/10 и 68/15) и члана 42. став 1. Закона о Влади (*"Службени гласник РС"*, бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 –УС, 72/12, 7/14 –УС и 44/14), Влада доноси „Уредбу о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима“.

одредишта) у односу на територију земље могу се разликовати погранични, међудржавни и транзитни међународни друмски саобраћај.

Погранични међународни друмски саобраћај подразумева да се почетне-завршне тачке релације налазе у граничним зонама суседних земаља. Ове зоне и њихове територије одређују се међудржавним споразумом.

Код међудржавног друмског превоза полазна тачка релације налази се у једној држави, а завршава на територији друге државе.²⁷ Ако су у питању суседне државе, почетно-завршне тачке релација превоза, или бар једнократно, морају бити изван њихових пограничних територија. Међународни транзитни друмски превоз се реализује преко територије одређене државе, без утовара/истовара терета (укрцавање/искрцавање путника) у тој држави. У оквирима међународног превоза корисно је истаћи да постоји и област каботаже²⁸.

2.2.4. Друмски превоз у односу на пословни систем

Друмски теретни саобраћај, у односу на пословни систем у којем се послује, може се посматрати као унутрашњи и спољни транспорт.

Унутрашњи превоз, у највећем броју случајева, се користи како би се међусобно повезали производни процеси, или производни и складишни процеси. Овде, оптимизација се односи на избор адекватне технологије. При томе, изабрани технолошки елементи унутрашњег транспорта морају бити усаглашени са складишним и производним процесима. Средства унутрашњег транспорта могу бити директно укључена у производни процес (нарочито средства континуалног дејства) и тада је реч о процесном транспорту (превозу).

С обзиром да се саобраћај посматра из угла као привредна услуга неком другом или у функцији испуњења сопствених потреба, друмски саобраћај може да се дели и на:

²⁷ Каличанин, В. & Алексић П. (2003). *Приручник за међународни друмски саобраћај*. Београд: ИБЦ 98.

²⁸ Каботажа на путевима ближе се може објаснити као услуга превоза која се обавља у једној држави чланици од стране превозиоца који послује у другој држави чланици, а уређена је Уредбом Већа (ЕЕЗ) 3118/93 од 25. октобра 1993: „Када стране компаније које пружају услуге превоза (транспортне услуге) неке земље за новац (земља ЕУ), тада се таква операција назива **каботажа**.“ У пракси, то су услуге превозиоца нерезидента који се налазе у земљи домаћина током међународног превоза и уместо да се врате без терета, оне обављају додатни превоз у тој земљи пре него што стигну до границе.

- 1) Јавни превоз;
- 2) Унутрашњи или режијски саобраћај за сопствене потребе.

Превоз ствари/робе се може вршити и на мешовити (комбиновани) начин превоза, који се поприлично користи на основу уговора о превозу. За ову врсту превоза ствари врши се ангажовање превозних средстава из различитих грана саобраћаја (камион, железница, брод). Међународни превоз се одвија на основу јединствене исправе о комбинованом (мултимодалном)²⁹ превозу и јединствене накнаде за превоз. Исправа може гласити “по наредби” или “на доносиоца” и може бити преносива или непреносива. Специфичност код ове врсте транспорта је јединствена одговорност првог транспортера, као организатора међународног комбинованог превоза и односи се на цели мешовити превоз.

„Ако се моторно возило преноси једним делом пута морем, железницом, унутрашњим водама или ваздушним путем”, али без истовара, тада се примењују правила CMR, тј. правила Конвенције о уговору за међународне превозе робе у друмском саобраћају који подразумева цео превозни пут.

Друмски превоз ствари/робе од стране специјализованих привредних организација као самостална привредна активност друмског превоза средстава/робе посебно се регулише уговором.³⁰

Посебну врсту у друмском превозу представља превоз неког натовареног друмског возила, које је превозно средство неке друге гране саобраћаја. Ако штета није узрокована оваквим превозом, друмски превозилац у начелу одговара за такве превозе по правилима о одговорности друмског превозиоца.

Од посебног значаја је разликовање подпревозиоца од узастопног превозиоца.

Превозилац који ће закључити уговор о превозу може у принципу, услугу пребацити на подпревозиоца, уместо да сам изврши превоз. Подпревозилац је лице коме превозилац повери извршење целог или дела уговора о превозу средстава/робе у друмском превозу, а није узастопни превозилац. Кориснику превозилац одговара за рад подпревозиоца, док превозилац одговара солидарно са подпревозиоцем у случају превоза путника и пртљага, а код превозиоца

²⁹ Schmidt, H. G. (2009). Multimodal Transport Law: „The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods. Kluwer Law International.“

³⁰ Ibid.

средства/робе у начелу нема ове солидарне одговорности подпревозиоца према кориснику превоза. Превозилац је одговоран за обавезе проистекле из уговора за друмски превоз робе/средстава само ако је у своје име потписао товарни лист.

Узастопни превозилац је лице које као превозилац учествује у обављању узастопног превоза у друмском саобраћају, а узајамни превоз се може дефинисати као превоз који се на основу уговора врши једним превозним документом а на основу уговора између превозиоца и корисника превоза. Узастопни превозилац је лице које као превозилац учествује у извршењу узастопног превоза у друмском саобраћају, где се један узастопни превоз може вршити на основу уговора са корисником од стране више превозилаца. Код узастопног превоза „у коме учествује више превозилаца, одговорност за губитак, оштећење, за кашњење ствари/робе у току превоза одговара солидарно превозилац који је закључио уговор о превозу, тј. превозилац где је губитак настао, на чијем је делу пута дошло до губитака односно до оштећења и последњи превозилац. У случају да се не може утврдити на чијем делу пута је настао губитак или оштећење ствари/робе за штету која је настала солидарно, одговарају сви превозиоци“³¹. Превозилац који је надокнадио насталу штету кориснику превоза стиче право регреса према превозиоцима који одговарају солидарно. У случају да се не може утврдити износ настале штете, настале на одређеним деловима пута, у том случају утврђује се да сваки превозилац одговара сразмерно свом уделу у превозници.

У складу са „Законом о уговорима за друмски саобраћај“³², било да је мешовити или комбиновани превоз, сматра се врстом превоза који се обавља на основу уговора о превозу са учешћем превозилаца из различитих грана саобраћаја. Тако да у овом случају важи правило одговорности превозиоца на чијем је делу пута штета настала. Ако корисник не зна да се ради о мешовитом превозу, „превозилац који је закључио уговор о превозу одговара за насталу штету према захтевима уговора за друмски саобраћај, и то без обзира где је настала штета, тј. на чијем путу, ако је то повољније за корисника превоза“³³.

Поред напред наведених врста друмског превоза ствари/робе, треба истаћи да се друмски превоз ствари/робе може поделити и на основу начина одређивања

³¹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 102

³² *Ibid*, члан 105.

³³ *Ibid*, члан 105, став 2.

превознине, према брзини превоза, према превозним правцима, према својствима и карактеру превозног средства, на основу обезбеђивања ствари/робе у превозу итд.

2.3. Основна обележја безбедности у друмском саобраћају

Друмски саобраћај представља врло сложен процес у коме се међусобно преплићу субјективни фактори, са једне стране, и технички, друштвени и природни са друге стране. Законима и прописима дефинисани су основни услови које морају да испуњавају путеви у погледу безбедности у саобраћају, правила саобраћаја, понашање свих учесника у саобраћају, као и надлежност и одговорност субјеката у вези са безбедношћу саобраћаја.³⁴

Стратегијом безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године дефинисани су циљеви и смернице како да се постојеће стање безбедности саобраћаја у Републици Србији прикаже и унапреди у циљу постизања жељеног стања.³⁵ Усвојен је и акциони план спровођења Стратегије безбедности у саобраћају на путевима.³⁶

Фактори који утичу на безбедност друмског саобраћаја и на управљање саобраћаја могу да се групишу на следећи начин:

1) Објективни фактори:

- Друштвени фактори (однос друштва према саобраћајној инфраструктури, организација друштва, ...);
- Природни фактори (географски, климатски).

2) Субјективни фактори (личност човека са његовом психолошком структуром, менталним стањем и другим својствима).

Циљеви безбедности у друмском саобраћају морају:

- да буду конзистентни са политиком спровођења безбедности у друмском саобраћају;
- да су мерљиви;

³⁴ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009).

³⁵ Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС“, бр. 64/2015).

³⁶ Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 1/17)

- применљивост захтева и могућност праћења;
- да се обезбеде услови за редовно саопштавање и ажурирање по потреби.

Друмски саобраћај представља један отворен систем, где се на сваком месту, без посебне дозволе у свако време може укључити одређени учесник. Из овога произилази да је овај систем изразито нестабилан и са великим процентом ризика, где посебно треба обратити пажњу на:

- степен и ниво изложености ризику у саобраћају;
- неизвесност и могућност понављања ризика;
- дисперзију ризика у простору и времену;
- квалитет управљања ризиком, итд.

Организација мора да утврди жељени исход свог система безбедности друмског саобраћаја, који мора да обухвати смањење ризика и последица.

Разумевањем потреба и очекивања заинтересованих страна организација мора да утврди:³⁷

- заинтересоване стране које су релевантне за систем управљања безбедношћу друмског саобраћаја;
- захтеве тих заинтересованих страна;
- законске и друге захтеве у вези са безбедношћу друмског саобраћаја на које се организација обавезује.

Поступак праћења безбедности друмског саобраћаја укључује квалитет праћења не само саобраћајних незгода и последица, већ обухвата и праћење свих функција безбедности у саобраћају, као што су:

1. карактеристике понашања које обухватају показатеље (индикаторе) безбедности саобраћаја и саобраћајних прекршаја;
2. улога човека као учесника у саобраћају и његов став о опасностима у саобраћају;
3. праћење података о путевима, саобраћајној опреми, регистрованим моторним возилима и приколицама, возачима и њиховом утицају на безбедност на путу;³⁸

³⁷ Српски стандард СРПС ИСО 39001 (ИСО 39001:2012) – Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) – Захтеви са упутствима за употребу, Институт за стандардизацију Србије, 2016, тачка 4.2

³⁸ Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута, („Службени гласник РС“ РС број 50/11)

4. праћење података о опасним и ризичним местима³⁹, праћење елемената животне средине итд.⁴⁰

Поред тога, веома је важно покренути бенчмаркинг (енгл. израз, који значи упоредну процену, репер) институцију и организацију у погледу безбедности саобраћаја. Овакав приступ који је заснован на бенчмаркингу чија је улога да доведе до сталног унапређивања безбедности у саобраћају по узору на најбоља искуства из праксе.

Од посебног значаја је примена и усаглашавање начина праћења обележја стања безбедности у саобраћају, која су усвојена европском праксом и обавезама према Европској комисији, као и начин њиховог усклађивања и праћења⁴¹:

- 1) CADaS - основни скуп закона о саобраћајним незгодама;
- 2) MAIS3 - јединствена скала за дефинисање тешких телесних повреда;
- 3) SARTRE (*Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*).

CADaS представља основни скуп закона о саобраћајним незгодама.⁴²

Агенција за безбедност саобраћаја била је наручилац пројекта „Праћење основних обележја саобраћајних незгода у Србији у складу са CADaS препорукама Европске комисије”.⁴³ У оквиру Пројекта извршено је детаљно поређење препорученог CADaS сета података и националне базе података, на основу које су дефинисани подаци о саобраћајним незгодама, који се прикупљају у Републици Србији. Сет чине променљиве организоване у четири групе података:

- 1) Подаци о саобраћајним незгодама,

³⁹ На основу члана 2. став 8. члана 154. став 3. и члана 166. став 8. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13–УСи55/14), Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре доноси правилник о начину регулисања саобраћаја на путевима у зони радова.

⁴⁰ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/2009) – члан 164.

⁴¹ Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС”, бр. 64/2015).

⁴² CADaS – је скраћеница од Common Accident Data Set (као основни сет података који се везује са саобраћајним незгодама). Прилагођавање Републике Србије захтевима ове комисије треба да омогући бољу анализу процеса догађања саобраћајних несрећа и да обезбеди квалитетнију базу података за њихово праћење и анализу.

⁴³ Доступно на адреси: <https://www.abs.gov.rs/analize-i-istravanje/realizovani-projekti/pracenje-osnovnih-obelezja-saobracajnih-nezgodu-u-srbiji-u-skladu-sa-cadas-preporukama-evropske-komisije--2014.-godina>

- 2) Подаци о путу,
- 3) Подаци о учесницима у саобраћајној незгоди,
- 4) Подаци о лицима.

Праћење података о саобраћајним незгодама у функцији су побољшања обима и квалитета анализа које могу да се спроведу.

Према CADaS протоколу врши се усаглашавање података на међународном нивоу, које је веома значајно имајући у виду захтеве Европске комисије у погледу прикуљања података о саобраћајним незгодама у оквиру међународне базе података IRTAD и CARE.

„Економска комисија Уједињених нација за Европу“⁴⁴ дала је основну дефиницију саобраћајних незгода која обухвата главне критеријуме примењене у националним дефиницијама (IRTAD⁴⁵, 1998).

Према дефиницији UNECE прави се јасна разлика између незгода са смртним исходом и оних које за последицу немају смрт лица.⁴⁶

Према дефиницији UNECE, саобраћајне незгоде које могу бити:

- а) незгоде које су се догодиле или које су потекле на путу, улици која је намењена за јавни саобраћај;
- б) незгоде које су резултовале смрћу или повредом једног или више лица;
- в) незгоде у којима је учествовало најмање једно возило у покрету.

Појам саобраћајна незгода у Републици Србији у стручној пракси користи се у смислу дефинисаним Законом о безбедности саобраћаја на путевима, „где саобраћајна незгода јесте незгода која се догодила на путу или започела на путу, у којој је најмање једно возило било умешано и у којем је најмање једна особа погинула или повређена или претрпела материјалну штету“ (ЗБС, члан 7, став 1, тачка 82).⁴⁷ У Републици Србији бележе се оне саобраћајне незгоде у којима је једина последица настанак материјалне штете.

⁴⁴ United Nations – Economic Comitee for Europe – UNECE

⁴⁵ International Road Traffic and Accident Database

⁴⁶ Доступно на: ec.europa.eu, <https://ec.europa.eu/>

https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp1/wp1doc/ECE_TRANS_255_FINAL.pdf

⁴⁷ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 - др. закон), члан 7, став 1, тачка 82

У различитим земљама користе се и различите дефиниције „незгоде“:⁴⁸

- 1) У оквиру „Националне управе за безбедност саобраћаја на путевима Сједињених Америчких Држава“,⁴⁹ уместо термина „незгода“ препорука је да се користе термини удес, судар, инцидент, који су доста погоднији термини, тако да их треба промовисати уместо досадашњег „незгода“.⁵⁰
- 2) У Шведској незгода се дефинише као догађај на путу у којем је учествовало најмање једно возило, а који је за последицу имао материјалну штету или повреду лица.
- 3) У Немачкој се незгоде третирају као догађаји који су се догодили на јавним путевима у којима је учествовало најмање једно возило у покрету и које су за последицу имале повреде или смрт лица и / или је настала материјална штета. Незгоде са материјалним штетом се евидентирају само у случају да је њихов узрочник био под утицајем алкохола.
- 4) У Италији незгода је догађај у ком је учествовало најмање једно возило у покрету и где су учесници погинули или повређени.

MAIS3 - јединствена скала за дефинисање тешких телесних повреда.⁵¹

Земље ЕУ податке о тешким телесним повредама, које се могу задобити у саобраћајним незгодама, могу препознати и веома су важне. Оне се односе на разумевање, планирање мера безбедности као и спречавање страдања у саобраћајним незгодама.

Према препорукама ЕУ за процену повреда у саобраћајним незгодама користи се „скраћена скала повреда“ AIS, а за тешке телесне повреде скала са

⁴⁸ „Неке од најнапреднијих земаља када је у питању побољшање безбедности у саобраћају, попут Аустралије и Француске, нису дефинисале овај појам“ (IRTAD - International Road Traffic and Accident Database, 1998), <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>

⁴⁹ Доступно на: National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA, <https://www.nhtsa.gov/>

⁵⁰ „У Сједињеним Државама потекла је иницијатива да се саобраћајне незгоде престану дефинисати као „незгоде“ и да се додатно нагласи да то нису догађаји који су неподвижни и изван људске моћи. Овим начином дефинисања покушава се створити идеја у свакодневной употреби и код просечног учесника у саобраћају да је правилним понашањем могуће избећи ризичне ситуације које доводе до саобраћајних незгода“, Адамовић, М. (1993), *Увод у саобраћај*, 1, Саобраћајни факултет, Београд („Приручник за лиценцирање кадрова у процесу оспособљавања кандидата за возаче“, припремила Агенција за безбедност саобраћаја, Београд, 2012.)

⁵¹ European Commission, Serious Injuries, 2015., https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/ersosynthesis2015-seriousinjuries25_en.pdf

максималним AIS скором већим или једнако 3, (MAIS 3+), као могућност ажурног вођења базе података о саобраћајним незгодама у Републици Србији.

SARTRE (*Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*)⁵²

SARTRE се бави ставовима, схватањима, мишљењима, потребама, искуствима и очекивањима европских учесника у саобраћају у погледу саобраћајних ризика;⁵³

SPI - Safety Performance Indicators - индикатори перформанси безбедности⁵⁴

Земље ЕУ су, сада већ далеке 2001. године, на основу препорука из извештаја ETSC-а - *Transport Safety Performance Indicators*⁵⁵, а на бази којих је извршен одабир проблематичних области за развој SPIs - *Road Safety Performance Indicators*, одредиле следеће индикаторе:⁵⁶

- 1) алкохол и употребу дрога,
- 2) брзину,
- 3) системе заштите,
- 4) дневна светла,
- 5) возила,
- 6) путеве и
- 7) управљање траумом.

На основу истраживања део земаља у Европи врши поређење стања по питању оцене безбедности у саобраћају, што треба да омогући остваривање постављених циљева, дефинисаних у декади акције за безбедност саобраћаја на

⁵² Cestac J. & Delhomme P. (2012). „European road users’ risk perception and mobility“. <http://www.attitudes-roadsafety.eu/>

⁵³ У периоду фебруар 2011. – децембар 2012. године, Агенција за безбедност у саобраћају је била партнер у европском пројекту (истраживању) - SARTRE 4 (*Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*). У оквиру истраживања анализирани су ставови возача моторних возила, возача двоточкаша и пешака у оквирима безбедности саобраћаја. У овом истраживању била је укључена и Србија, тј. безбедност на путевима Србије. Линк: <http://sartre4.inrets.fr/>.

⁵⁴ Leite, J. (2017). Safety Performance Indicators (SPI) Safety Performance Targets (SPT) and Measuring Criteria. 29th March, 2017, VP Quality&SafetyTAP Maintenance & Engineering.

⁵⁵ <https://etsc.eu/transport-safety-performance-indicators/>

⁵⁶ Wegman F. et. All (2011) Transport Safety Performance Indicators, Brussels, European Transport Safety Council (ETSC).

путевима 2011-2020. Основни циљ декаде је да све земље учеснице стабилизују стање безбедности, а затим и преполове прогнозирани број погинулих у саобраћајним незгодама.

Понашање учесника у саобраћају и њихове физичке рањивости истакнути су међу овим факторима.⁵⁷

На основу предложених области за развој SPI, све већи број земаља чланица ЕУ врши поређење стања по питању оцене безбедности саобраћаја, а које би требало да омогући остварење постављених циљева, дефинисаних у Декади акције за безбедност саобраћаја на путевима. Основни циљ декаде је да све земље учеснице декаде стабилизују стање безбедности, а затим и преполове прогнозирани број погинулих у саобраћајним незгодама.

У циљу праћења саобраћајних незгода посебну улогу има саобраћајна полиција која у оквиру својих надлежности спроводи задатке у функцији праћења, надзора, спречавања, које обухвата низ активности као што су:⁵⁸

- 1) Надзор протока саобраћаја и регулација интервенција;
- 2) Откривање саобраћајних прекршаја и спровођење поступака саобраћајне полиције;
- 3) Полицијско обезбеђење саобраћаја у посебним приликама;
- 4) Осигурање места саобраћајних незгода и спровођење увиђаја;
- 5) Саобраћајни инжењеринг – обухвата аналитику праћења, предвиђања и подршке у организовању мера безбедносне заштите;
- 6) Спречавање и унапређивање безбедности саобраћаја;
- 7) Праћење и евидентирање стицања права учешћа возача и безбедносних својстава возила у саобраћају;
- 8) Вођење прекршајног поступка из надлежности органа унутрашњих послова;

⁵⁷ У извештају о глобалном статусу безбедности на путевима 2018, који је СЗО покренула у децембру 2018. године, дат је преглед броја смртних случајева у саобраћају који је на годишњем нивоу достигао 1,35 милиона. Најугроженији су пешаци, бициклисти и мотоциклисти и то посебно у земљама у развоју. Извештај указује на то да је цена мобилности превисока, посебно зато што постоје доказане мере. Потребна је драстична акција да би се ове мере спровеле, како би се испунили сви будући глобални циљеви који могу бити постављени и спасили животи., WHO, 2018. *Road Safety Report*.

⁵⁸ Доступно на адреси: <http:// prezentacije.mup.gov.rs/usp/Poslovi/Zadaci%20policije.html>

9) Покретање административно - регулаторног утицаја на побољшање безбедности саобраћаја;

10) Реализација посебних програма за безбедност саобраћаја;

11) Пружање подршке базама података о саобраћају и саобраћајним незгодама.

Сврха рада саобраћајне полиције је организовано функционисање друмског саобраћаја и заштита грађана и материјалних вредности у процесу превоза. Она се постиже применом различитих мера заштите безбедности, као и спровођењем превентивних активности, које имају подршку јединствене базе података о возилима, возачима, саобраћајним прекршајима и саобраћајним незгодама.

Саобраћајна полиција спроводи контролу поступака придржавања прописа везано за безбедност саобраћаја на путевима, које има тежиште да обезбеди:

- непосредну контролу и интервентно регулисање саобраћаја,
- праћење и унапређивање прописа у безбедности саобраћаја,
- обрада и расветљавање саобраћајних прекршаја и саобраћајних незгода и
- поступке за стално побољшање саобраћајно-техничких услова за безбедност саобраћаја.

У циљу обезбеђења међународног друмског саобраћаја, од посебног значаја је међународна сарадња и квалитет њене реализације у делу безбедног друмског превоза.⁵⁹

Највише руководство организација које се баве друмским превозом мора да покаже лидерство и своју посвећеност у односу на систем управљања безбедношћу у друмском саобраћају, тако што треба да обезбеди:

- 1) политику и циљеве система управљања безбедношћу у друмском саобраћају у складу са са стратешким правцем развоја организације;

⁵⁹ Доступно на адреси: <http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/direkcija-policije/ojdpp/uprava-saobracajne-policije/uprava-saobracajne-policije>

- 2) интегрисање и расположивост ресурса потребних за систем управљања безбедношћу у друмском саобраћају;
- 3) елиминисање ризика и последица у друмском саобраћају;
- 4) стално побољшавање система безбедности у друмском саобраћају;
- 5) обезбедити усаглашеност са захтевима система безбедности у друмском саобраћају.

Свака организација у домену обављања послова у друмском саобраћају мора да успостави политику безбедности у друмском саобраћају која треба да обезбеди:

- функционисање у оквирима сврхе организације;
- оквир за постављање циљева и жељених резултата безбедности друмског саобраћаја;
- посвећеност задовољењу применљивих захтева;
- посвећеност сталном побољшању система управљања безбедношћу друмског саобраћаја.

Политика безбедности у друмском саобраћају мора да буде: доступна и документована адекватно, саопштена у оквиру организације и на одговарајући начин доступна заинтересованим странама.

Ово захтева да свака организација мора да планира мере које се односе на ризике и могућности како да мере интегришу све процесе система управљања безбедношћу у друмском саобраћају.

У складу са поступком управљања перформансама безбедности које се односе на организацију транспорта, за успешно управљање неопходно је следеће:

- анализа постојећег стања и његово познавање,
- дефинисање жељеног стања и усклађивање са управљачким мерама.⁶⁰

Приближавање ова два стања постојећег и жељеног представља основу за упоређење вредности SPIs-ова. Ово практично значи да менаџмент одређене

⁶⁰ Српски стандард СРПС ИСО 39001 (ИСО 39001:2016 – «Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) – Захтеви са упутствима за употребу», Институт за стандардизацију Србије, 2016.

организације која се бави друмским саобраћајем може да на основу постојећег стања предузме одговарајуће мере у циљу побољшања безбедности у саобраћају.

Данас су у свету развијени и дефинисани поступци за контролу и праћење саобраћајних незгода, праћење постојећих стања и усклађивање поступака у функцији спровођења мера које се односе на безбедност у саобраћају у функцији минимизирања ризика.

Модел управљања требао би да буде усклађен са захтевима стандарда, који модел треба да обухвати специфичности у складу са захтевима стандарда и препорука за спровођење мера безбедности у друмском саобраћају.

Данас је безбедност у саобраћају стални предмет истраживања и развоја, како на националном, тако и на међународном плану.⁶¹ Безбедност представља кључну компоненту приликом пружања транспортних услуга.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима⁶² дефинисане су кључне перформансе засноване на захтевима о безбедности саобраћаја на путевима, уз континуирано праћење уз помоћ одговарајућих индикатора, које је потребно развијати у складу са контекстом пословања организације.

2.3.1. Индикатори перформанси безбедности саобраћаја

Националном Стратегијом безбедности друмског саобраћаја (2015 - 2020) идентификовани су индикатори безбедности саобраћаја као један од најважнијих података за спровођење и планирање мера безбедности у саобраћају. У периоду од 2013. до 2018. године Агенција за безбедност саобраћаја спровела је праћење индикатора перформанси безбедности у саобраћају (ИБС) за Републику Србију.⁶³

Истраживање је обухватило:

- 1) Примену заштитних система у току вожње (употреба безбедносних појасева за децу и одрасле, употреба кацига итд);

⁶¹ Граховац, М. (2017). Прописи из области безбедности у саобраћају у функцији безбедности и заштити учесника у саобраћају, IV Научно – стручни скуп, Политехника 2017, Београд.

⁶² Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 - др. закон).

⁶³ <https://www.abs.gov.rs/%d1%81%d1%80/analyze-i-istrazivanje/statistika-i-analize/karte-pokazatelja/indikator-486>

- 2) Коришћење мобилних телефона;⁶⁴
- 3) Понашање пешака у саобраћају;
- 4) Брзина (просечна брзина,% прекорачења брзине, итд.);⁶⁵
- 5) Стање возила (просечна старост возног парка, безбедносне карактеристике возила, итд.);
- 6) Анализа здравственог збрињавања (време одговора за хитне медицинске услуге, здравствени третман повређених у саобраћајним несрећама, итд)

На основу извршених истраживања Агенције за безбедност саобраћаја, резултати за територију Републике Србије приказани су на слици 2.⁶⁶

Назив ИБС	2013. год. (%)	2014. год. (%)	2015. год. (%)	2016. год. (%)	2017. год. (%)	2018. год. (%)
Појас напред (возач и сувозач) у ПА	68,1	70,3	73,0	75,1	75,7	82,7
Појас на задњем седишту у ПА	3,1	4,0	7,4	10,1	11,6	12,3
Дечији заштитни системи (0-3 год.)	32,0	35,9	44,3	40,2	48,2	59,9
Дечији заштитни системи (4-12 год.)	7,0	9,2	14,7	17,2	27,2	44,6
Прекорачење брзине у насељу, ПА	није мерено	56,3	51,0	53,8	49,4	48,4
Прекорачење брзине у насељу, ТВ	није мерено	35,7	32,0	30,9	28,2	31,1
Прекорачење брзине у насељу, БУС	није мерено	40,3	34,7	31,5	29,8	30,6
Употреба заштитне кациге код возача МОТ	93,7	91,5	89,3	90,6	88,8	94,6
Употреба заштитне кациге код возача МОП	84,2	72,4	73,9	80,2	69,6	84,6
% возача у саобр. току под утицајем алкохола	0,95	није мерено	0,75	0,71	0,53	0,65 ¹

Слика 2: Вредности најважнијих индикатора безбедности у саобраћају у Републици Србији у периоду 2013-2018. године⁶⁷

Извор: Агенција за безбедност саобраћаја, Извештај о прегледу, „Тренд најважнијих индикатора безбедности саобраћаја (2013 - 2018. година)“.

⁶⁴ Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/2009) – члан 28

⁶⁵ Ibid 42 - 46 .

⁶⁶ На основу члана 18. став 2., „Закон о званичној статистици“ („Службени гласник РС”, број 104/09) и члана 42. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС”, бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС, 44/14 и 30/18 – др. закон), Влада доноси уредбу о утврђивању Плана званичне статистике за 2019. годину члан 1. Овом уредбом утврђује се План званичне статистике за 2019. годину, члан 2. План званичне статистике за 2019. годину одштампан је уз ову уредбу и чини њен саставни део, члан 3.

⁶⁷ У периоду 2013-2017. година граница алкохолисаности је била 0,3 mg/ml, а од 2018. године граница је 0,2 mg/ml.

Приказани подаци⁶⁸ показују да је потребно уложити још више напора како би се побољшала вредност индикатора у вези са процентом коришћења безбедносних појасева, а посебно у заштити деце. То нам говори да, ако се одржи тренд сталног успостављања безбедносних мера у саобраћају,⁶⁹ ће се смањити нежељене последице учесника у саобраћају.

Познавање података о вредностима индикатора безбедности у саобраћају омогућава идентификацију могућих проблема код безбедности у саобраћају, као и планирање мера за побољшање безбедности саобраћаја. Анализа односа постојећих и очекиваних индикатора даје нам смернице будућег развоја програма рада у циљу побољшања безбедности саобраћаја и мера које треба предузети.

Назив ИБС	Тренд/правац кретања вредности ИБС
Процент употребе сигурносних појасева на предњим седиштима путничких аутомобила	тренд раста
Процент употребе сигурносних појасева на задњим седиштима путничких аутомобила	тренд раста
Процент употребе заштитних система за децу до 3 године старости	тренд раста
Процент употребе заштитних система за децу од 4 до 12 година старости	тренд раста
Процент прекорачења брзине путничких аутомобила (ПА)	тренд пада
Процент прекорачења брзине теретних возила (ТВ)	тренд пада (осим у 2018. години)
Процент прекорачења брзине аутобуса (БУС)	тренд пада (осим у 2018. години)
Процент употребе заштитне кациге од стране мотоциклиста (МОТ)	тренд осцилује
Процент употребе заштитне кациге од стране мопедиста (МОП)	тренд осцилује
Процент возача у саобраћајном току под дејством алкохола	тренд пада (осим у 2018. години, када је смањена граница дозвољене алкохолсаности)

Слика 3: Успостављен тренд/правац кретања вредности ИБС у Републици Србији, 2013-2018. година

⁶⁸ Индикатори су мерени на путу у насељу, на путу изван насеља и на аутопуту. За сваки анализирани индикатор безбедности саобраћаја извршена је агрегација резултата мерења, тако да су утврђене комбиноване вредности показатеља безбедности саобраћаја за Републику Србију за 2018. годину. Приказани резултати су просечне измерене вредности индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији и по годинама и класи (ранг) којој свака од вредности припада (зелена, жута, наранџаста, црвена, или црна – при чему зелена боја означава најбољу, а црна најлошију класу).

⁶⁹ Правилник о техничким средствима за успоравање саобраћаја на путу („Службени гласник РС“, бр. 9/2014.)

Извор: Агенција за безбедност саобраћаја, Прегледни извештај, Тренд најважнијих индикатора безбедности саобраћаја (2013-2018. година), децембар 2018.

На Слици 3 представљена је компаративна анализа резултата анкете о индикаторима безбедности у саобраћају, где се трендови промене вредности сваког од индикатора идентификованих у истраживању могу посматрати током година. На основу представљених резултата може се посматрати тренд побољшања или погоршања вредности сваког од посматраних индикатора, на основу чега се могу извести закључци за посматрани период за територију Републике Србије (укупно за све саобраћајнице).

Организација треба да идентификује факторе безбедности са посредним резултатима са следеће листе, у зависности од контекста организације:⁷⁰

- 1) Пројектовање пута и безбедна брзина;
- 2) Коришћење прикладних путева у зависности од типова возила, корисника, врсте терета и опреме;
- 3) Коришћење личне сигурносне опреме, нарочито узимају у обзир сигурносне појасеве;
- 4) Коришћење безбедне брзине у вожњи;
- 5) Спремност возача;
- 6) Безбедност возила;
- 7) Одговарајућа овлашћења за вожњу/управљање категоријом возила којом се вози/управља;
- 8) Одстрањивање неподесних возила и возача са мреже путева;
- 9) Реаговање после незгоде и прва помоћ, приправност за ванредне ситуације и опорављање - рехабилитација после незгоде.

Основни фактори безбедности на путевима су људи, возило, пут и животна средина. Нема сумње да је човек најважнији фактор у безбедности друмског саобраћаја.

⁷⁰ Српски стандард СРПС ИСО 39001 (ИСО 39001:2012) – Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) – Захтеви са упутствима за употребу, Институт за стандардизацију Србије, 2016.

Праћењем трендова индикатора саобраћајне безбедности може се надгледати ефекат примењених мера на безбедност у саобраћају, као и циљеви постављени националним стратегијама безбедности у саобраћају.

2.3.2. Човек као учесник у саобраћају и ставови о опасностима у саобраћају

„Утицај човека на активну и пасивну безбедност може се разматрати кроз анализу његових различитих аспеката (пол, способности, знање, ставови, понашање ...)”, где је приказан утицај човека на активну и пасивну безбедност:

- а) Пол - где је приказано да жене боље схватају опасности и мање су склоне ризицима у саобраћају;
- б) Способности - истакнута је важност сензорских способности, са посебним освртом на чуло вида, где се 90% најзначајнијих информација добија преко овог чула;
- ц) Знање - истакнут је значај образовања, које битно утиче на фактор смањења ризика у саобраћају;
- д) Ставови - истакнут је значај ставовова о ризицима у саобраћају, лична и друштвена одговорност, свест, познавање саобраћајних прописа итд.
- е) Искуство - као незаобилазан фактор који утиче на безбедност у саобраћају и на смањење ризика.
- ф) Понашање - поштовање прописа на првом месту, првенствено поштовање прописа и прописане брзине, као и свих осталих забрана у функцији повећане безбедности у саобраћају;
- г) Вожња под утицајем алкохола - опасност од конзумирања алкохола;⁷¹
- х) Умор – који је један од најчешћих фактора ризика који угрожава безбедност у саобраћају. Истраживања показују да се чак до 40%

⁷¹ Липовац, К. (2008), *Безбедност саобраћаја*, Београд: Јавно предузеће "Службени гласник РС", стр. 4.

саобраћајни незгода догоди услед умора возача.⁷² Потребно је систематизовати индикаторе који су у вези са умором возача, а које треба анализирати у оквиру оцене утицаја пута на безбедност саобраћаја и других савремених алата за унапређење безбедности пута.⁷³

2.3.3. Начин праћења учесника и њиховог утицаја на безбедност у саобраћају

Пут представља један од четири кључна фактора безбедности у саобраћају (ЧОВЕК - ВОЗИЛО - ПУТ - ОКОЛИНА). Пут је један од основа безбедности саобраћаја на које се ослања Национална стратегија безбедности саобраћаја.⁷⁴ Ризик од саобраћајне незгоде директно је повезан са вредностима и утицајем елемената пута (и околине). Такође, може утицати на степен последица саобраћајне незгоде.⁷⁵

Могу се анализирати многи елементи пута који су значајни за безбедност саобраћаја. Када говоримо о утицају пута на активну безбедност саобраћаја, јединствени елементи пута могу имати утицаја на наставак саобраћајних незгода.

Одређени елементи пута утичу на величину последица саобраћајних незгода које су се догодиле и, у том случају, говоримо о улози пута на пасивну безбедност саобраћаја.

Са аспекта безбедности саобраћаја, путеви у стручној литератури могу да се деле у следеће три категорије:⁷⁶

- 1) Аутопутеви или брзи путеви (државни путеви IA реда);
- 2) Рурални или отворени путеви (државни путеви IB, IIA и IIB реда) и

⁷² Ahsberg, E., Gamberale, F. & Kjellberg, A. (1997). Perceived quality of fatigue during different occupational tasks Development of a questionnaire 20, 121–135

⁷³ Давидовић, Ј., Пешић, Д. & Антић, Б. (2019) Утицај пута на развој умора код возача. *Пут и саобраћај*, LXV, 1/2019, 25-30, DOI: 10.31075/ПИС.65.01.04, Стручни рад примљен: 17/01/2019, прихваћен: 01/03/2019

⁷⁴ Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године (*"Службени гласник РС"*, бр. 64/2015).

⁷⁵ Закон о безбедности саобраћаја на путевима, (*"Службени гласник РС"*, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 - др. закон)

⁷⁶ Уредба о категоризацији државних путева, (*"Службени гласник РС"*, бр. 105/2013, 119/2013 и 93/2015)

3) Општински или градски путеви и улице.

Ове категорије путева разликују се по значају у путној мрежи, према положају у простору, условима саобраћаја, режиму саобраћаја, структури учесника у саобраћају, брзини возила итд.⁷⁷

Када се говори о путу као фактору безбедности у саобраћају, могу се издвојити следеће карактеристике које су важне за безбедност саобраћаја: врста пута, траса, геометрија пута (радијус кривине, нагиби, ..), просечан број спојних путева (раскрснице), стање пута, препреке поред пута, путна опрема (саобраћајни знакови, путни знакови).⁷⁸

О утицају појединих елемената пута на безбедност саобраћаја најбоље је приказано истраживањем *Rune Elvik-a*, у коме се показало значајно очекивано смањење саобраћајних незгода, као резултат спроведене провере безбедности саобраћаја (пута) и примењених мера (PIARC, 2007), које обухватају:

- корекцију неисправних саобраћајних знакова (смањење 5 – 10%),
- постављање заштитних ограда дуж насипа (смањење 40 – 50%),
- обезбеђивање „чистих“ зона поред пута (смањење 10 – 40%),
- уклањање препрека које ометају прегледност (смањење до 5%).

Уочен је проблем саобраћајне безбедности, као фактора безбедности у саобраћају, који је истакнут у стручној јавности као једно од главних подручја у процесу побољшања безбедност у саобраћају.⁷⁹ Безбеднији путеви и мобилност су један од стубова безбедности саобраћаја, како је дефинисано у Декади глобалног плана акције безбедност саобраћаја 2011-2020. година.⁸⁰ Бројне студије су показале да је утицај пута од посебне важности за безбедност саобраћаја, било да се посматра сам или у комбинацији са другим факторима, и његов утицај на саобраћајне незгоде и њихове последице.⁸¹ Фактори утицаја на пут и животну

⁷⁷ Прегледни извештај, „Утицај пута на безбедност саобраћаја“, Агенција за безбедност саобраћаја, 2019.

⁷⁸ Правилник о саобраћајној сигнализацији („Службени гласник РС“, бр. 134/2014.)

⁷⁹ Sminkey, M. L. (2011). „Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020“, www.who.int/roadsafety/decade_of_action.

⁸⁰ http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html

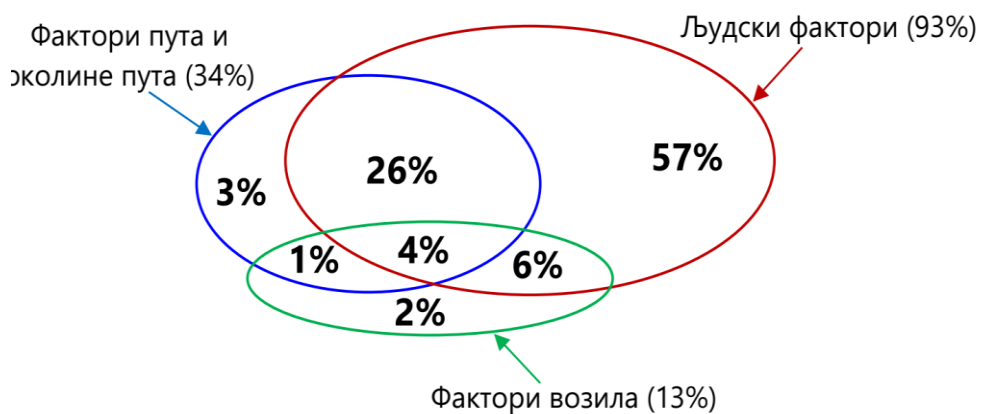
⁸¹ Европском директивом о унапређењу путне инфраструктуре (2008/96/EC) успостављена је процедура одговарајућих процедура као основних алата за унапређење путне инфраструктуре на трансевропској путној мрежи. То су: Стратешка компаративна анализа утицаја пута на безбедност саобраћаја; Ревизија безбедности саобраћаја; Управљање безбедношћу на саобраћајној мрежи; и Провера безбедности саобраћаја.

средину, у сарадњи са човеком и возилом, процењују се да су присутни у свакој трећој саобраћајној несрећи (34%), (PIARC, 2007).⁸²

Пут је значајан фактор безбедности, који се у конекцији са човеком, као најважнијим чиниоцем безбедности, представља кључним узрочником саобраћајних несрећа. Кретање на путу је условљено понашањем учесника у саобраћају (возачи и остали учесници), прилагођавањем условима пута и нивоом поштовања саобраћајних прописа и правила, њихове способности и здравственог стања, како би се уважили потребни нивои безбедности у саобраћају.⁸³

Велики број студија о истраживању саобраћајних несрећа пружају потпуну слику о могућим узроцима саобраћајних несрећа, који су приказани на Слици 4.

На Слици 4 приказана је веза између појединих компоненти система за безбедност саобраћаја, где је од посебног значаја интеракција фактора пута и путног окружења, укључујући људски фактор, који је заступљен у 26% саобраћајних незгода (PIARC, 2007).⁸⁴



Слика 4: Утицајни фактори који доприносе настанку саобраћајних незгода

Извор: (PIARC, 2007)⁸⁵

⁸² https://www.who.int/roadsafety/news/piarc_manual.pdf

⁸³ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009) – Основна начела безбедности саобраћаја на путевима

⁸⁴ https://www.who.int/roadsafety/news/piarc_manual.pdf

⁸⁵ Подаци се могу користити у односу на извор: АБС, Прегледни извештај, Утицај пута на безбедност саобраћаја, Агенција за безбедност саобраћаја. 2019, Доступно на адреси: <https://www.abs.gov.rs/admin/upload/documents/20190522103233-uticaj-puta-na-bezbednost-saobracaja.pdf>

Бројни елементи пута могу се анализирати као важни за безбедност саобраћаја. Поједини елементи пута могу имати утицај на појаву саобраћајних незгода, када говоримо о утицају пута на активну безбедност саобраћаја. Са друге стране, одређени елементи пута утичу на величину последица саобраћајних незгода које су се догодиле, у ком случају говоримо о утицају пута на пасивну безбедност саобраћаја. Утицај појединих елемената пута на безбедност саобраћаја обрађен је у оквиру истраживања од *Rune Elvik-a*.⁸⁶

Елементи пута који утичу на безбедност саобраћаја су:⁸⁷

- Просечан број прикључних путева (раскрсница) - број незгода се повећава са бројем раскрсница по километру, при чему свака раскрсница представља низ опасних ситуација које се могу догодити у несрећи.

- Услови на путу - највећи број несрећа се дешава у условима мокрих и прљавих путева, где је тешко контролисати и кочити возило. Неопходно је да се возачи прилагоде условима пута и смање ризик у саобраћају.

- Препреке на путу - често постоје препреке на путу које утичу на безбедност у саобраћају и могу проузроковати озбиљне последице и несреће које за последицу имају слетање возила са пута.⁸⁸

Анализе типичних саобраћајних незгода показале су недостатак анализе утицаја, неадекватно одржавање, неадекватан дизајн, неадекватну саобраћајну сигнализацију или недостатак путне опреме као могући узрочник саобраћајних несрећа.⁸⁹

Стручњаци процењују да се анализа саобраћајних незгода у Републици Србији заснива на претпоставци да ће у наредним годинама бити израженије

⁸⁶ Treat, J.R., Tumbas, N.S., McDonald, S.T., Shinar, D., Hume, R.D., Mayer, R.E., Stansifer, R.L. & Castellan, N.J. (1979). Tri-level study of the causes of traffic accidents: Final report -Executive summary. Bloomington, in Institute for Research in Public safety

⁸⁷ Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута, („Службени гласник РС“ бр. 50/11)

⁸⁸ Нешић, М., Младеновић, Д., Илић, М., Андријанић, И., Коковић, М. & Кочовић, М. (2019). Примена савремених алата за унапређење путне инфраструктуре на Трансевропској путној мрежи – провера безбедности саобраћаја (RSI). *Пут и саобраћај*, LXV, 2/2019, стр. 49-53.

⁸⁹ *Пут и саобраћај*, LXV, 2/2019, стр. 49-53.

присуство и допринос пута на појаву саобраћајних незгода у односу како је данас и да ће чинити око 20% код саобраћајних незгода са тежим последицама.⁹⁰

Смернице за националну стратегију су следеће:

- Обезбедити да пут не сме бити узрок саобраћајних несрећа;
- У случају несреће обезбедити трасу или возила;⁹¹
- Обезбедити континуитет одређивања квалитета и безбедност на путевима.

Детаљна анализа свих ових података, заједно са осталим подацима о саобраћајним незгодама, указује на значајне чињенице о утицају пута на појаву саобраћајних незгода. Сходно томе, треба планирати мере за побољшање позитивног утицаја пута и његовог окружења на безбедност на путевима.⁹²

Многи елементи се могу анализирати као фактори за безбедност у саобраћају од посебног значаја. Неки елементи пута могу се применити када се говори о саобраћајним незгодама и њиховом утицају као активном фактору безбедности у саобраћају. С друге стране, одређени елементи пута могу утицати на ниво последица саобраћајних незгода као пасивних елемената за безбедност у саобраћају.⁹³

Према IRTAD, (2015), од 38 земаља 26 је у својим извештајима навело проценат саобраћајних незгода насталих због умора, наглашавајући да је тај проценат много већи уколико се посматрају саобраћајне незгоде са професионалним возачима. На основу добијених резултата закључује се да многе земље још увек нису схватиле колико умор утиче на настанак саобраћајних незгода и не евидентирају податке који указују да је саобраћајна незгода настала

⁹⁰ “У Републици Србији група утицајних фактора пута и путне околине 2016. године је био заступљен у свакој петој саобраћајној незгоди са погинулим лицима. Велики утицај пута на настанак саобраћајних незгода се огледа у чињеници да пут и његова околина утичу и на возача и на возило” („Агенција за безбедност саобраћаја“ (АБС), 2019). Агенција за безбедност саобраћаја (АБС) (2019). Преглед извештаја, «Утицај пута на безбедност саобраћаја».

⁹¹ Правилник о техничким средствима за успоравање саобраћаја на путу, ("Службени гласник РС", бр. 9/2014 од 30. 1. 2014. године, ступио је на снагу 7. 2. 2014)

⁹² Закон о планирању и изградњи, "Службени гласник РС", бр. 72/2009, 81/2009 -испр., 64/2010 - одлука УС, 24/2011, 121/12, 42/2013 -одлука УС, 50/2013 -одлука УС, 98/2013 -одлука УС, 132/2014 и 145/2014

⁹³ Правилник о ургентном одржавању државног пута (2014), ("Службени гласник РС", бр. 74/2014 и 87/2014.)

управо због умора возача (нпр. Грчка, Јамајка, Јапан, Камбоџа, Литванија, Пољска, Словенија, Шпанија, Португалија), (IRTAD, 2015).⁹⁴

Нека од питања безбедности саобраћаја у Републици Србији односе се на она питања која су констатована Стратегијом и укључују непридржавање и непоштовање прописа о безбедности у саобраћају, неспровођење прописаних процедура и средстава за побољшање безбедности у саобраћају, непризнавање путева као узрока саобраћајних незгода, илегалних прикључака на јавне путеве, лош квалитет одржавања путева итд.

Превентивна акција је основа данашњих размишљања о побољшању безбедности саобраћаја.⁹⁵ Традиционални приступ решавању питања безбедности саобраћаја уочавањем и уклањањем високоризичних локација (тзв. "црне тачке") се не занемарује, али се све више користи за идентификацију потенцијално опасних места у којима се могу десити несреће и елиминисати пре настанка несреће.

Управљање безбедношћу друмског саобраћаја у Републици Србији дефинисано је „Законом о путевима“⁹⁶, и то применом следећих алата и процедура:

- Процена утицаја на безбедност саобраћаја (пута) (‘‘Road Safety Impact Assessment’’);⁹⁷
- Ревизија безбедности саобраћаја (пута) (‘‘Road Safety Audit’’);
- Провера безбедности на путевима (‘‘Road Safety Inspection’’);
- Мапирање ризика (‘‘Risk Mapping’’)⁹⁸;

⁹⁴ IRTAD, 2015. Road Safety Annual Report 2015, Oecd. doi:10.1787/irtad-2015-en, https://www.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2015_irtad-2015-en

⁹⁵ Ђерић, М., Тешић, М., Марић, Б. & Андрић, З. (2016). Implementation of road safety inspection (RSI) in the region, V међународна конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“. Бања Лука, 27 –28. октобар 2016.

⁹⁶ Закон о путевима (‘‘Службени гласник РС’’, бр. 41/2018 и 95/2018 - др. закон.)

⁹⁷ На основу члана 88. став 7. и члана 92. став 7. Закона о путевима (‘‘Службени гласник РС’’, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон), Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре доноси правилник о процени утицаја пута на безбедност саобраћаја (‘‘Службени гласник РС’’, број 63 од 4. септембра 2019.)

⁹⁸ Правилник о начину утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места, саставу стручног тима за мапирање ризика и условима за чланове тог тима. (‘‘Службени гласник РС’’, број 68/19.)

- Начин идентификације⁹⁹ и рангирања опасних локација (“црне тачке”);¹⁰⁰
101

- Независна процена утицаја пута на саобраћајне незгоде са смртним последицама.

Елементи возила који утичу на безбедност у саобраћају су:

- *Маса возила* - маса возила има одлучујући утицај на последице саобраћајне несреће (у случају судара два возила, возач и путници у лакшем возилу имају већи ризик од повреда и смрти);
- *Конструкција возила* - савремена возила су дизајнирана да безбедно апсорбују велику количину енергије у судару (дужа возила и боља конструкција возила штите возаче и путнике од повреда, чак и код тешких судара);
- *Опрема возила* - најважнија опрема за безбедност возила су безбедносни појасеви, ваздушни јастуци и наслони за главу.¹⁰²

Значајно је истаћи поштовање услова за безбедно кретање возила на путу, као основни предуслов безбедног превоза путника или ствари/робе.¹⁰³

Елементи окружења и њихов утицај који утичу на безбедност у саобраћају:

- *Неповољни временски услови* - током падавина (киша, град, снег), ризик од саобраћајне незгоде се повећава. Истраживања су показала да неочекиване

⁹⁹ Агенција за безбедност саобраћаја (2026). „Методологија за одређивање опасних места на путевима Републике Србије – „Агенција за безбедност саобраћаја анализира, прати и унапређује систем безбедности саобраћаја (развој и коришћење јединствене базе података од значаја за безбедност саобраћаја“; Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009), члан 9, став 2, тачка 1.

¹⁰⁰ Закон о путевима, („Службени гласник РС“, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон), члан 90. став 4. и члана 92. став 7.

¹⁰¹ Према „Правилнику о начину утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места и саставу стручног тима за мапирање ризика и условима за чланове тог тима“ („Службени гласник РС“, бр. 68/2019. године)

¹⁰² „Да би се обезбедила адекватна конструктивна својства возила, са аспекта пасивне безбедности, неопходно је вршити детаљне анализе механичког одвијања незгоде и биомеханичке повезаности са незгодама“, Лазић, С. (2000). Пасивна безбедност моторних возила, *Безбедност* бр. 5-6, стр. 684-704.

¹⁰³ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009) – под 3 чланови - 33 – 40.

падавине, после дугих периода без падавина, значајно повећавају ризик од незгода;

- *Негативан утицај родитеља* - благи ставови према конзумирању алкохолних пића, лоше понашање у саобраћају, слаб надзор, повећавају ризик од учешћа у саобраћајним несрећама;
- *Скривене камере* - скривене камере које су адекватно медијски пропраћене кампањом имају већи ефекат на смањење броја прекорачења, броја несрећа и броја смртних случајева у односу на видљиве камере.

3. ПРАВНИ ОКВИР ЗА БЕЗБЕДНОСТ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА

3.1. Правни извори у Републици Србији

Место и улога система безбедности саобраћаја у Републици Србији регулисани су Уставом, затим признатим међународним изворима, законима и подзаконским актима.¹⁰⁴ Закони који превасходно регулишу систем безбедности саобраћаја су „Закон о безбедности саобраћаја на путевима“¹⁰⁵ и „Закон о јавним путевима“.¹⁰⁶

Устав Републике Србије

Уставом Републике Србије¹⁰⁷ проглашава се право на живот неповредивим. Тиме ће се обезбедити и осигурати обавеза државе као и свих субјеката који имају улогу и значај у области безбедности саобраћаја у функцији заштите права грађана. Једно од права које се проглашава Уставом је право на личну безбедност и физички интегритет. Проглашење ових права, такође, намеће обавезу

¹⁰⁴ Познавање и поштовање саобраћајних прописа, развојем безбедносне културе у саобраћају могу се спречити или умањити последице од саобраћајних прекршаја.

¹⁰⁵ Закон о безбедности у друмском саобраћају, („Службени гласник РС“, бр. 41/2009).

¹⁰⁶ Закон о јавним путевима, („Службени гласник РС“, бр. 101/2005).

¹⁰⁷ Устав Републике Србије („Службени гласник РС“, бр. 98/2006)

Републици Србији да заштити физички интегритет и безбедност учесника у саобраћају. Једно од кључних права је право детета, које представља један од приоритета у оквирима безбедност деце у саобраћају, тј. представља обавезу државе као један од најважнијих задатака у области безбедности у саобраћају.

Стратешки оквир

Влада Републике Србије је 2007. године усвојила „Стратегију развоја друмског, железничког, водног, ваздушног и интермодалног саобраћаја у Републици Србији од 2008. до 2015.“,¹⁰⁸ којом је утврђен концепт у функцији развоја инфраструктуре и саобраћаја и дефинисани циљеви развоја транспортног система и акциони план за њихово остварење. Ова стратегија препознаје безбедност у саобраћају као важан сегмент у побољшању транспортног система. „Московска декларација“ (Moscow Declaration, 2009)¹⁰⁹ наглашава важност политичког лидерства и посвећености побољшању безбедности у саобраћају, а Међународни стандард за управљање безбедношћу у саобраћају ISO 39001: 2012 (SRPS ISO 39001:2016 – „Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) — Захтеви са упутствима за употребу“)¹¹⁰, дефинише да је крајњи циљ безбедности у саобраћају, саобраћај без жртава и без озбиљних повреда са трајним последицама.

Глобални план за Декаду акција безбедности саобраћаја 2011-2020 у којој се покривају мере и активности систематизоване кроз пет стубова безбедности у саобраћају припремила је Светска здравствена организација (СЗО),¹¹¹ којим се Влада Републике Србије руководила у изради и усвајању Стратегије безбедности на путевима Републике Србије.¹¹² На основу ових докумената, на националном

¹⁰⁸ Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године, („Службени гласник РС“, број 4/08).

¹⁰⁹ Moscow Declaration (2009).—, „First global ministerial conference on road safety: time for action“, pp. 19-20.

¹¹⁰ Веза SRPS ISO 39001:2016 - Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) са међународним стандардима: Овај стандард је идентичан са ISO 39001:2012 ISO/TC 241 - „Овим међународним стандардом се утврђују захтеви за систем управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) како би се омогућило деловање организације у систему друмског саобраћаја у смислу смањења погинулих и тешко повређених у незгодама у друмском саобраћају, а на које та организација може да утиче.“

¹¹¹ Светска здравствена организација (World Health Organization - WHO).

¹¹² Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. Године, („Службени гласник РС“, бр. 64/2015). На основу члана 45. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС“, бр. 55/05, 71/05 –исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 –УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14) и члана 11. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр.

нивоу спроводе се активности према дефинисаних пет стубова безбедности саобраћаја:

Први стуб - *Ефикасније управљање безбедношћу у саобраћају пружа основне смернице у функцији побољшања система безбедности саобраћаја. У спровођењу ових активности, очекује се да ће се поштовати и пуна имплементација правних инструмената и да се подстиче стварање регионалних инструмената у функцији безбедности саобраћаја.*

Основне смернице у области деловања за унапређивање система управљања безбедношћу у саобраћају покривају неке кључне активности као што су: унапређивање стратешких и правних оквира, јачање међусобних веза чинилаца код система за управљање безбедности у саобраћају, обезбеђење транспарентности финансирања ових активности.

Уочени су најважнији проблеми као што су: недовољна примена прописа и спровођења правне норме, непостојање системског праћења безбедносних обележја и недостатак стручног и професионалног кадра.

Други стуб - *обухвата безбедност на путевима као и већу мобилност, што даје смернице на пољу деловања за побољшање безбедности и квалитета путних мрежа и саобраћаја, који су у функцији безбедности свих категорија учесника у саобраћају, а посебно најугроженијих, као што су пешаци, бисиклисти или мотоциклисти.*

Уочени одређени проблеми у саобраћају у Републици Србији у вези са безбедношћу путева су: непоштовање прописа у области безбедности путева, непримењивање потребних мера у функцији смањења ризика и последица, као и непознавање узрочника саобраћајних незгода, уз некавалитетно одржавање путева.

Путеве и њихово окружење треба прилагодити ограничењима корисника путева и обезбедити препознатљивост саобраћајне ситуације у циљу спречавања несигурног и двосмисленог понашања. Спремност учесника у саобраћају да прихвате и да се понашају у складу са правилима прописаним о безбедности у

41/09, 53/10, 101/11, 32/13 –УС и 55/14), Влада је донела Стратегију безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 64/15).

саобраћају на путевима, представља једно од важнијих која се односе на безбедност у саобраћају.

Трећи стуб - *Даје смернице за безбеднија возила, у делу унапређивања безбедности возила и подстицање универзалне примене побољшања безбедности возила уз примену савремених технологија. Циљ којем се тежи је да се возило елиминише као узрок саобраћајне незгоде, такође и спречити потенцијалне узроке због којих возило може да доведе до нежељених ситуација.*

Уочени проблеми који се односе на безбедност возила су: неусклађеност у примени прописа и поступака везаних за безбедност возила, неисправност у раду возила, висока просечна старост возила.

Четврти стуб - *Даје смернице за већу безбедност учесника у саобраћају за потребе израде свеобухватних програма и активности у функцији побољшања безбедности учесника у саобраћају, подизања свести учесника у саобраћају у функцији безбедног учешћа у саобраћају.*

У складу са тим уочени су неки проблеми код безбедности у саобраћају који се односе на учеснике у саобраћају као што су: недовољан ниво свести о потреби безбедности у саобраћају, незадовољавајући ниво знања и образовања учесника у саобраћају, недовољно спровођење заштитних мера, као и непоштовање прописа, спровођење мера за смањење оптерећења возача итд.

Пети стуб - *Операције после саобраћајне несреће – дају смернице о процедурама после саобраћајне несреће и ефикасности реаговања у ванредним ситуацијама, укључујући бригу о повређеним у случају саобраћајне несреће.*

Проблеми идентификовани у поступцима после несреће: ниско коришћење сигурносног појаса, непоштовање ограничења брзина, вожња под дејством алкохола, непажња и несавесно понашање у вожњи.

Самим тим кључне области деловања код безбедности у саобраћају које су усмерене на корисника саобраћаја су: превентива, образовање, информисање, контрола и санкционисање.

На основу података и добијених параметара, као и њиховог квалитета за ефикасно анализирање, упоређивање и доношење информација и закључака из података, потребно је испунити следеће основне захтеве:

- Тачност (тачно описати појединачне параметре);
- Сложеност (укључити све карактеристике унутар датог система);

- Доступност (приступачност свим корисницима);
- Уједначеност (примена стандардних дефиниција);
- Униформисаност (које је од виталног значаја за поређење).

За испуњење наведених услова неопходна је усаглашеност, како на националном, тако и на локалном и регионалном нивоу, као и њихова међусобна усаглашеност. Постоје различите базе података које треба унифицирати и обезбедити њихову интероперабилност у циљу обезбеђења квалитетног управљања системом безбедности у саобраћају. Овим базама података могу управљати:

- полиција;
- администрација за потребе саобраћаја;
- болнице/здравствени системи;
- осигуравајућа друштва.

Примена стандарда на националном нивоу је од посебног значаја, иако то није још увек случај и у многим развијеним земљама, јер олакшава упоређивање података и обезбеђује њихову тачност¹¹³. Сличан приступ треба да буде и на међународном нивоу.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима

„Закон о безбедности саобраћаја на путевима“¹¹⁴ садржи одредбе које се односе на возаче и возила, као и део који се односи на путеве. Поред тога, Закон о безбедности саобраћаја регулише права и обавезе, регулише саобраћај, као и све друге одредбе важне за безбедност саобраћаја.

Закон о безбедности саобраћаја на путевима је у домену могућности за унапређење безбедности саобраћаја, како на државном нивоу, тако и на нивоу

¹¹³ SRPS ISO 39001:2016 – Овај стандард је донео Институт за стандардизацију Србије и идентичан је са међународним стандардом ISO 39001:2012 (Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use).

¹¹⁴ Закон о безбедности саобраћаја на путевима, („Службени гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 - др. закон)

јединица локалне самоуправе, општина и градова. Општинама и градовима додељена су средства прикупљена од саобраћајних казни, која су намењена искључиво унапређењу безбедности саобраћаја, и унапред утврђена обавеза да се они могу користити само у оквиру посебног програма, који се доноси на предлог локалног тела за координацију саобраћаја и побољшање безбедности.

Основни задатак Закона о безбедности саобраћаја на путевима, као и његова примена је остварење високог нивоа безбедности саобраћаја на путевима кроз:

- праћење промена у понашању учесника у саобраћају кроз изградњу свести, знања, ставова и вештина кроз адекватно образовање и информисање;
- примену адекватних мера контроле и мера санкционисања у случају нарушавања мера безбедности у саобраћају;
- по потреби уклањање (привремено или трајно) учесника у саобраћају који не испуњавају услове за безбедност учествовања у саобраћају.

У складу са захтевима безбедности саобраћаја у институционалним оквирима дефинисане су правне норме које се примењују на финансирање система.

Кривични законик

„Кривични законик“¹¹⁵ укључује део који дефинише кривична дела против безбедности јавног превоза, предмете за заштиту живота и физичку безбедност људи, као и имовину ширег облика.

Овим законом је дефинисано кривично дело угрожавања јавног саобраћаја због непридржавања саобраћајних прописа и довођењем у опасност безбедност људи и имовине већег обима, које изазивају телесне повреде или имовинска оштећења предвиђени законом.¹¹⁶

¹¹⁵ Кривични законик, („Службени гласник РС“, бр. 85/2005, 88/2005 - испр., 107/2005 - испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019).

¹¹⁶ *Ibid* - У глави XXVI су обухваћена кривична дела против безбедности јавног саобраћаја, и то: Угрожавање јавног саобраћаја (члан 289.); Угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством

Закон о прекршајима

„Закон о прекршајима“¹¹⁷ уређује прекршајни поступак и утврђује прекршајне санкције. Најчешћи поступци су саобраћајни прекршаји, а пошто су то код нас најчешћа дела против безбедности на путевима, уређење система прекршајних казни је од посебног значаја, посебно у репресивном делу. Закон о прекршајима прописује и хитан поступак, када се у случају прекршаја осумњичени може одмах предати прекршајном суду, а казна се може извршити пре коначне одлуке.

Сви учесници у саобраћају дужни су да поступају у складу са захтевима Закона о безбедности саобраћаја на путу на начин који не омета, не угрожава или повређује друге учеснике у саобраћају, ако то не угрожава њих саме и друге не доводи у опасност.

Одговорност и санкције прописане су Законом о безбедности саобраћаја на путевима, а у случају кршења прописа код учествовања у саобраћају, које је контролисано од стране саобраћајне полиције или путем техничких средстава, биће предмет одређеног прекршајног поступка који је уређен Законом о прекршајима.

Закон о полицији

„Закон о полицији“¹¹⁸ уређује понашање саобраћајних службеника током контроле и поступака регулације саобраћаја на путевима, као и дата полицијска овлашћења.¹¹⁹

Полиција је, сложени систем професионалног типа који је организован ради одржавања јавног реда и поретка у друштву и који је у те сврхе снабдевен законским овлашћењима и потребним средствима, укључујући и средства принуде.¹²⁰

¹¹⁷ Закон о прекршајима, („Службени гласник РС“, бр. 65/2013, 13/2016, 98/2016 - одлука УС, 91/2019).

¹¹⁸ Закон о полицији („Службени гласник РС“, бр. 6/2016, 24/2018 и 87/2018.)

¹¹⁹ *Ibid*, члан 10

¹²⁰ Гађиновић, Р. (2009), *Корени настанка полиције у модерној држави*. Београд: Институт за политичке студије, стр. 68.

Закон о комуналној милицији

Законом о комуналној милицији утврђено је да је задатак комуналне милиције да одржава комунални ред, што подразумева одржавање реда на подручју "локалних путева и улица, саобраћајних знакова и сигнализације, паркирања...".¹²¹

Комунална полиција обавља и друге послове дефинисане законом.¹²²

Закон о општем управном поступку

Закон о општем управном поступку¹²³ је системски закон који регулише рад државних, покрајинских или локалних самоуправа, као и јавних предузећа, институција када поступају у управним стварима. Овим законом прописана је надлежност органа, овлашћеног службеног лица, странака у управном поступку и других.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају

„Законом о обавезном осигурању у саобраћају“¹²⁴ регулисано је подручје које је од посебног значаја у вези са безбедношћу и заштитом људи и имовине, тј. област обавезног осигурања и начин исплате штете од саобраћајних незгода. Обавезно осигурање саобраћаја, поред осигурања путника у јавном превозу од последица несреће, укључује и осигурање власника моторних возила од одговорности за штету нанесену трећим лицима. Значај обавезног осигурања у саобраћају је од велике важности и посвећен је великом броју питања везаних за обавезно осигурање у саобраћају, што је такође предмет прописа и других аката, где се посебна пажња посвећује накнади, са свим аспектима везаним за ову врсту осигурања.

¹²¹ Закон о комуналној милицији („Службени гласник РС“, бр. 49/2019.)

¹²² *Ibid* – „Комунална полиција обавља и послове спречавања нарушавања јавног реда, контрола уклањања снега и леда, обезбеђивање услова за несметано спровођење мера за заштиту од пожара и врше друге послове у складу са законом и статутом локалне самоуправе, итд.“

¹²³ Закон о општем управном поступку („Службени гласник РС“, бр. 18/2016 и 95/2018 – аутентично тумачење.)

¹²⁴ Закон о обавезном осигурању у саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 7/2013 - одлука УС.)

Закон о ванредним ситуацијама

Закон о ванредним ситуацијама¹²⁵ у функцији је регулисања система заштите и спасавања људи и добара. Њиме се дефинише систем заштите и спасавања људи и добара од природних и других непогода, укључујући саобраћајне незгоде већих размера, као и надлежности државних органа, аутономних покрајина и јединица локалне самоуправе у заштити и спасавању.¹²⁶ Служба "112" успостављена је ради обезбеђивања функционалне интеграције служби заштите и спасавања, као и омогућавања брзе и ефикасне интервенције ватрогасно-спасилачких јединица, хитне медицинске помоћи и саобраћајне полиције у случају саобраћајне незгоде.

Закон о здравственој заштити

„Закон о здравственој заштити“¹²⁷ прописује систем здравства, као организовано и свеобухватно деловање друштва чији су главни циљеви достизање највишег могућег нивоа очувања и побољшања здравственог стања грађана, спровођења превентивних мера и рано откривање болести, и свих осталих облика угрожавања здравља као и благовремено и ефикасно лечење и рехабилитација.

За време ванредног стања због настале пандемије изазване вирусом COVID-19 прописане су мере које треба предузети у друмском саобраћају за време трајања ванредног стања.¹²⁸

Подзаконски акти

У систему безбедности на путевима правни оквир садржи велики број подзаконских аката донетих на основу „Закон о безбедности саобраћаја“, као и

¹²⁵ Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, бр. 111/2009, 92/2011 и 93/2012.)

¹²⁶ Правилник о начину израде и садржај Плана заштите од удеса („Службени гласник РС“, број 82/12.)

¹²⁷ Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС“, бр. 25/2019.)

¹²⁸ Уредба о мерама у друмском саобраћају за време ванредног стања насталог услед болести COVID-19 изазване вирусом SARS-CoV-2 („Службени гласник РС“, број 55 од 14. априла 2020.) – „Овом уредбом прописују се мере у друмском саобраћају за време ванредног стања проглашеног 15. марта 2020. године услед појаве и ширења болести COVID-19 изазване вирусом SARS-CoV-2“.

на основу осталих закона.¹²⁹ Основна карактеристика оваквих аката је пре свега да имају релативно једноставну процедуру усвајања.

3.2. Међународни извори

Главни носиоци унификације саобраћајног права су међународне институције (владине и невладине) путем билатералних и мултилатералних споразума, конвенција, директива и других прописа којима се међусобно усаглашавају национални прописи. Питања међународног друмског саобраћаја су регулисана већим бројем међународних и националних прописа. Србија као наследник бивше Југославије, потписник је великог броја међународних конвенција, мултилатералних и билатералних споразума којима су регулисана питања из домена међународног саобраћаја. Све конвенције и споразуми које је наша земља ратификовала су интегрисани у њен правни систем и практично се примењују.

Декларација о безбедности саобраћаја на Западном Балкану усвојена је у Љубљани у оквиру Трансевропских транспортних дана (TEN-T Days), конференције посвећене транспортном повезивању која се одржава под покровитељством Европске комисије.¹³⁰

Циљ декларације, чије је усвајање подржала и Србија, је да омогући интензивнију сарадњу у региону у области управљања безбедношћу у друмском саобраћају, што је област која је у надлежности свих министарстава саобраћаја у земљама чланицама Европске уније. Такође, циљеви декларације везани су и за предузимање заједничких активности на промовисању безбедније

¹²⁹ Подзаконски акти, Сектора за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (<https://www.mgsi.gov.rs/cir/dokumenti-list/7/172>)

¹³⁰ Усвојена Декларација: „Земље региона заједно раде на већој безбедности у саобраћају - 28.04.2018.“, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, <https://www.mgsi.gov.rs/cir/aktuelnosti/usvojena-deklaracija-zemlje-regiona-zajedno-rade-na-vecoj-bezbednosti-u-saobraćaju>

„Конференција Трансевропски транспортни дани одржана је од 24. до 26. априла у Љубљани. Ова конференција један је од најзначајнијих догађаја у Европи на тему транспортног повезивања које окупуља министре, представнике финансијских институција, приватне инвеститоре и организације цивилног друштва“.

инфраструктуре, безбедних возила и корисника друмског саобраћаја, као и за размену искустава.

Декларацијом се изражава спремност да се појачају активности на националном, регионалном и европском нивоу, у циљу спровођења политика и мера у области безбедности саобраћаја, које ће допринети смањењу броја погинулих и озбиљно повређених на путевима.

Развој друмског саобраћаја и успостављање обавеза које су у складу са правилима која се односе на специфичне карактеристике возила друмског превоза, као и услови који се односе на захтеве друмског саобраћаја са фокусом на безбедност на путевима, укључују све остале циљеве постављене пред учесницима у саобраћају. Ова правила су предмет регулације националних и међународних институција (конвенција), које обухватају ову област права на међународном нивоу.

Најзначајнији резултат дугогодишњег рада Сектора за сувоземни транспорт¹³¹ је доношење више међународних споразума и конвенција које обезбеђују законски и технички оквир за развој друмског, железничког, унутрашњег водног и комбинованог транспорта у региону. Ови међународни споразуми, од којих се многи примењују и у земљама које нису чланице ЕЦЕ9, односе се на различиту проблематику саобраћаја за коју су одговорне владе земаља чланица и која има значајан утицај на међународни транспорт. Ово укључује кохерентну међународну инфраструктурну мрежу, уједначене и поједностављене процедуре преласка граница и уједначена правила и прописе који имају за циљ обезбеђење високог нивоа ефикасности, сигурности и заштите животне средине у оквиру саобраћајне делатности. Поменути споразуми и конвенције, које се стално ажурирају, правно повезују земље потписнице у области саобраћаја.

У друмском транспорту донет је велики број директива које обавезују нашу земљу.

На међународном нивоу усвојен је велики број билатералних и мултилатералних споразума и конвенција, а једна од најважнијих је свакако „Конвенција о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR)“.

¹³¹ Законска регулатива ЕУ: „Комитет за сувоземни транспорт је комитет у оквиру Сектора саобраћаја Економске комисије Уједињених нација за Европу“ („Свој рад он обавља кроз подкомитете у оквиру којих је формиран већи број радних група“).

На међународном нивоу, важно је споменути неке од конвенција као што су:

- 1) “Конвенција о уговору о међународном друмском превозу робе” (Женева, 1956), позната под кратким називом конвенција CMR;¹³²
- 2) “Конвенција о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR)” (Женева, 1973);¹³³
- 3) “Царинска конвенција о међународном превозу робе на основу ТИР карнета” (Женева, 1959), краће конвенције ТИР¹³⁴.

Поред наведених конвенција постоји низ других међународних аката који се односе на сигнализацију, путоказе, посаду возила, транспорт опасних материја и друго.

У овој области формирано је неколико међународних саобраћајних организација, које углавном своју делатност усмеравају ка решавању проблема у међународном транспорту ствари/робе и начин њиховог правног регулисања. Једна од кључних активности ових организација је стандардизација технике пословања у овој области.

Чланови ових међународних организација из области саобраћаја и безбедности у саобраћају могу бити државе, националне саобраћајне организације или превозници појединачно.

Све оне могу се груписати у владине или невладине организације, које решавају проблеме општег (по питањима унутрашњег или међународног карактера) или специјалног карактера појединих грана саобраћаја.

¹³² Уредба о ратификацији Конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – (“Службени лист ФНРЈ” – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58).

¹³³ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR), “Службени лист ФНРЈ” – Међународни уговори”, бр. 8/77; ЗУПДС је усклађен са „Конвенцијом о међународном превозу путника и пртљага друмом“ (CVR) која је усвојена 1. марта 1973. године.

CVR-„Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road“ није потпуно ступила на снагу у претходних двадесетак година. Било је потребно пет Конвенција за ратификацију за њено ступање на снагу. CVR конвенцију је прво ратификовало само четирема земљама, и то: Луксембург, ДР Немачка, Чехословачка и бивша СФРЈ. Међутим, распад неких држава које су припадале Конвенцији CVR на неколико независних држава раних 1990-их и њихово приступање Конвенцији довело је до њеног ступања на снагу. CVR 12. априла 1994. укључујући CVR конвенцију: Босну и Херцеговину, Хрватску, Чешку, Литванију, Црну Гору, Србију, Словачку и Украјина, Немачка и Луксембург које су потписнице. Црна Гора је приступила CVR 23.10.2003. године.

¹³⁴ Закон о потврђивању Царинске конвенције о међународном превозу робе на основу докумената из МДП (КАРНЕТ ТИР - „Конвенција ТИР“, 1975), са прилозима.

Према територијалној прерасподели међународне организације могу бити регионалног, континенталног и светског карактера. С обзиром на то, у овој области постоји низ међународних удружења за поједине гране саобраћаја:

- Међународна унија за друмски транспорт (IRU),¹³⁵ чији је основни задатак изналажење решења која ће помоћи транспорт на светском нивоу, подржавајући трговину, економски раст, безбедност околине и целокупне заједнице.
- Међународна федерација за путеве (IRF), представља невладину организацију која промовише развој путне инфраструктуре.¹³⁶
- Документа која се односе на међународни друмски саобраћај, обухватају следеће активности:
 - Дистрибуција СЕМТ - дозвола домаћим превозницима¹³⁷;
 - Издавање лиценци (дозвола) превозницима за међународни превоз путника и ствари/робе;
 - Координација активности и успостављање међународних рутина.

У друмском транспорту донет је велики број директива које обавезују нашу земљу по основу придруженог чланства Европске уније.¹³⁸

¹³⁵ World Road Transport Organisation - IRU, <https://www.iru.org/>.

¹³⁶ ЈП "Путеви Србије" је стални члан IRF-а (International Road Federation – Међународне федерације за путеве). Поред тога, ЦЕМТ је мултилатерална дозвола за превоз робе са роком важења од једне календарске године. Током овог периода може се обавити неограничен број путовања између земаља чланица, као и транзит преко територија тих земаља (дозвола коју је издао Међународни транспортни форум).

¹³⁷ Закон о међународном превозу у друмском саобраћају, („Службени лист СРЈ”, бр. 60/98, 5/99 - испр., 44/99, 74/99 и 4/2000 - испр. и „Службени гласник РС”, бр. 101/2005, 101/2005 - др. закон, 18/2010 и 68/2015 - др. закони), члан 44 и члан 45 став 1.

¹³⁸ 1) Директива 1999/62/ЕС10 која се односи на утврђивање путарине тешким друмским возилима при употреби одређене инфраструктуре (питање реципроцитета).

- 2) Директива 92/81/ЕЕС11 и 92/82/ЕС12 које се односе на обрачун трошкова горива у друмском превозу.
- 3) Директива 96/49/ЕС13 регулише превоз опасних материја друмом-додатак прилозима А и Б АДР-а.
- 4) Директива 96/35/ЕС 14 дефинише обавезу постојања институције са улогом “саветника за безбедност” у процесу транспорта опасних материја, без обзира на вид превоза.
- 5) Директива 2002/15/ЕС15 се односи на дефинисање минималних стандарда заштите здравља и безбедности радника на путевима, спречавање нелојалне конкуренције унутар ЕУ и повећање безбедности на путевима.
- 6) Директива 2003/96/ЕС16 се односи на опорезивање енергената и горива са циљем повећања енергетске ефикасности и смањења загађења животне средине.

Осим тога, на међународном нивоу склопљен је велики број билатералних и мултилатералних споразума, конвенција, а једна од најважнијих је „Конвенција о уговору за међународни друмски превоз робе“ (CMR).¹³⁹ Као међународна правна правила донете су и конвенције,¹⁴⁰ на основу којих су уведене одређене царинске олакшице у међународном друмском саобраћају, као што су „Царинска конвенција о међународном превозу робе на основу карнета ТИР“.¹⁴¹

Ову материју и питања безбедности превоза уређује и велики број међународних споразума и протокола.

Република Србија је као правни наследник СФРЈ потписала више десетина споразума о међународном друмском превозу робе и/или путника, као што су:

1. «Споразум између СФРЈ и Чехословачке - измене и допуне»;¹⁴²
2. «Споразум између СФРЈ и СР Немачке о прекограничном друмском саобраћају путника и робе»;^{143,144}
3. «Уредба о ратификацији додатног споразума између Југославије и Мађарске о међународном друмском саобраћају»;
4. «Уредба о ратификацији Протокола уз Споразум између Владе СФРЈ и Владе СССР о међународном друмском саобраћају»;
5. «Уредба о ратификацији Споразума између СИБ- а Скупштине СФРЈ и Владе Р Кипра о међународном друмском превозу робе»;

7) Директива 98/70/ЕС 17 се односи на квалитет бензина и дизел горива итд.

¹³⁹ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – (“Службени лист ФНРЈ” – Међународни уговори и други споразуми“, бр. 11/58). “Службени лист ФНРЈ“, бр. 3/61, “Службени лист ФНРЈ“, бр. 3/62.)

Видети и: „Конвенција о уговору о међународном превозу робе друмом“ (CMR–„Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road“) која је донета 19. маја 1956. године.

¹⁴⁰ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – (“Службени Лист ФНРЈ” – Међународни уговори и други споразуми“, бр. 11/58, “Службени Лист ФНРЈ“, бр. 3/61, “Службени лист ФНРЈ“, бр. 3/62.)

Видети и: „Конвенција о уговору о међународном превозу робе друмом“ (CMR–„Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road“) која је донета 19. маја 1956. године.

¹⁴¹ Царић, С., Вилус, Ј., Ђурђев, Д. & Дивљак, Д. (2007). *Међународно пословно право*, Нови Сад: Универзитет Привредна академија - Правни факултет за привреду и правосуђе.

¹⁴² <https://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/Sporazum%20izmedju%20SFRJ%20i%20Cehoslovacke-%20izmene%20i%20dopune.pdf>

¹⁴³ Споразум о прекограничном друмском саобраћају путника и робе, (“Службени лист ФНРЈ” – Међународни уговори и други споразуми, бр. 14/64)

¹⁴⁴ Закон о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Савезне Републике Немачке о превозу путника и робе у међународном друмском саобраћају („Службени гласник РС“ - Међународни уговори, бр. 10 / 2014-85.)

6. «Уредба о ратификацији споразума између Савезног извршног већа скупштине СФР Југославије и Владе народа социјалистичке републике Албаније»;
7. «Уредба о ратификацији Споразума између Владе СФРЈ и Владе УК Велике Британије и Северне Ирске о међународном друмском превозу робе»;
8. «Уредба о ратификацији споразума између Владе Југославије и Норвешке о превозу путника и робе у међународном друмском саобраћају»;
9. «Уредба о ратификацији споразума између Владе Југославије и Владе Чехословачке о међународном друмском превозу»;
10. «Уредба о ратификацији споразума Југославије и Мађарске о регулисању друмског превоза робе»;
11. «Уредба о ратификацији споразума закљученог између Владе Југославије и Румуније о међународном друмском саобраћају»;
12. «Уредба о ратификацији Споразума између СИБ-а Скупштине СФРЈ и Владе Великог Војводства Луксембург о међународном друмском превозу робе».

Овим споразумима се регулишу питања из области превоза и саобраћаја, најважније дефиниције, повремени саобраћај моторних возила, прекогранични редовни превоз, транзит, дозволе и изузећа од режима дозвола, значај и контингент лиценци, документи у возилима, поштовање националног и међународног права, порези и таксе, масе и димензије возила, санкције, контрола докумената, итд.

Наша земља активно учествује у раду међународних организација у којима је потписала и ратификовала низ споразума и конвенција, а у области моторних возила донет је и низ других споразума који регулишу и питања у друмском саобраћају. Примена усвојених прописа је обавезна и регулисана одговарајућим уредбама или уредбама које доноси Влада Србије и објављује у Службеном гласнику Републике Србије.

Конвенције су веома важни међународни документи јер обавезују земље потписнице да усагласе своје унутрашње законодавство са одредбама Конвенције и морају омогућити да се међународни саобраћај одвија на свим рутама на њеној

територији, а не само на међународним линијама. Конвенције дозвољавају ограничења саобраћаја из безбедносних разлога (димензије, бруто и нето тежина, необележена возила, итд.). У основи постоје две групе конвенција:

- „Конвенција о уговору у међународном превозу друмом (CMR)“, којом су стандардизовани услови за извршење међународног превоза терета, посебно у оквиру одговорности превозиоца, за губитак или оштећење, закашњење у испоруци и сл.
- „Конвенција о уговору о међународном превозу путника и пртљага друмом“ (CVR)¹⁴⁵, којом се регулише обавезан превозилац за издавање карата, повреда или смрт у путу, штета, одговорност превозиоца и др.
- „Царинска конвенција о међународном превозу робе на основу карнета ТИР“¹⁴⁶ - Конвенција, којом се поједностављује и убрзава царински поступак, а посебно у области транзита.
- „Конвенција о заједничком транзиту, заједнички транзитни поступак“¹⁴⁷ - садржи у основи две конвенције: Конвенцију о заједничком транзиту и Конвенцију о поједностављеним формалностима у трговини робом за робу ван заједнице (Т1) и робу из заједнице (Т2).
- Конвенција о цивилној одговорности за штете проузроковане током превоза опасних материја друмом, железницом и пловидбом по унутрашњим пловним путевима, Базелска конвенција о прекограничном кретању отпада и др.¹⁴⁸

Закон о безбедности саобраћаја је у сагласности са овим конвенцијама.¹⁴⁹

¹⁴⁵ „Приступање нових држава CVR-у треба узети уз Протокол CVR, где се поставља проблем далеко пре ниских и неадекватних износа ограничења одговорности. Тако нпр. Немачка сматра да се даље прихватање на плану ширења држава у вези са овом конвенцијом не врши, док се знатно не подигну износи ограничења одговорности“ - Economic and Social Council of the UN, TRANS/SC.1/2001/14 of the August, 1 2001, str. 1-3. V.

¹⁴⁶ Царинска конвенција о међународном превозу робе на основу исправа за МДП (карнет ТИР) (Конвенција ТИР, 1975), са прилозима, која је сачињена 14. новембра 1975. године у Женеви.

¹⁴⁷ Конвенција о заједничком транзитном поступку - сачињена у Интерлакену 20. маја 1987. године у оригиналу на данском, холандском, енглеском, француском, немачком, грчком, италијанском, португалском, шпанском, финском, исландском, норвешком и шведском језику.

¹⁴⁸ Закон о потврђивању Базелске конвенције о контроли прекограничног кретања опасних отпада и њиховом одлагању (“Службени лист СРЈ” - Међународни уговори, бр. 2/99), почео је да се примењује 2000. године.

¹⁴⁹ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009.)

Основна конвенција о друмском саобраћају (усвојена 1968. године) са неколико анекса регулисана је најважнијим факторима од којих развој и безбедност друмског саобраћаја зависе и у теретном и путничком саобраћају. Прописани су услови за прихватање страних возила на територији других држава и услови које та возила морају испунити, правила за друмски саобраћај, возачка документа, приступање и поништење конвенције и др.

Има и других конвенција, које су значајне у међународном друмском превозу и саобраћају, као што су: Конвенција о привременом увозу амбалаже¹⁵⁰, Царинска конвенција (АТА карнет)¹⁵¹, итд.

3.3. Принципи безбедности у саобраћају

Када се предузимају одређене мере и активности за постизање жељеног стања система безбедности у саобраћају, морају се поштовати одређени принципи који су усмерени на спречавање и ублажавање последица између возила и возила, возила и других учесника у саобраћају, возила и препреке и сви други случајеви који нису обухваћени претходно наведеним категоријама (нпр. спречавање случајних судара постављањем препрека на путу итд.):

1. **Принцип заједничког деловања у општем интересу** - Задатак побољшања безбедности у саобраћају као и спречавања саобраћајних незгода је лични интерес, без обзира на расу, пол, националност, социјално и друштвено порекло, веру, политичка или друга уверења, имовину или старост.
2. **Принцип примене науке и струке** - Радње у систему безбедности саобраћаја предузимају се у складу са важећим методама, правилима и принципима науке и струке.

¹⁵⁰ Закон о потврђивању конвенције о привременом увозу ("*Службени гласник РС*" - Међународни уговори", бр. 1/2010.)

¹⁵¹ Царинска конвенција о карнету АТА за привремени увоз робе (конвенција АТА) – Уредба о ратификацији царинске конвенције о карнету АТА за привремени увоз робе ("*Службени лист СФРЈ*" – Међународни уговори и други споразуми, бр. 13/63)

3. **Принцип професионализма** - Однос између појединаца који раде у систему безбедности саобраћаја захтева професионални однос који захтева да буду стручно образовани и обучени за улогу коју имају у систему и да стално унапређују своје знање.
4. **Упоредите са најбољима** - Процењујући стање система безбедности и достигнућа у саобраћају, требало би га упоређивати са најбољим у Европи и свету.
5. **Ниво одговорности свих пре и после саобраћајне незгоде** - Неопходно је да сваки субјект у систему безбедности саобраћаја, тј. да сваки појединац сноси одговорност за своје недостатке у систему безбедности саобраћаја. Одговорност за саобраћајну незгоду није ограничена само на непосредне учеснике у саобраћајној незгоди.
6. **Принцип заштите деце** - Мерама заштите деце даје се приоритет, па се тим мерама посвећује посебна пажња.
7. **Принцип заштите младих у саобраћају** - Заштита и безбедност младих у саобраћају прати се са посебном пажњом, као и током спровођења посебних мера за потребе безбедности младих.
8. **Принцип смањења аутономије воље учесника у саобраћају** - Утицај учесника у саобраћају мора бити такав да својим квалитетом утиче и спречава погрешне одлуке других учесника и смањењем негативног појединачног утицаја.
9. **Принцип опраштања** - Понашање учесника у саобраћају има значајан утицај на ублажавање и спречавање могућих последица у саобраћају као и на начин спровођења мера безбедности.
10. **Управљање у реалном времену на основу стварних података** - Овај принцип укључује избор мера, праћење и процену ефеката у систему безбедности саобраћаја на основу података о незгодама, повредама и смртним случајевима, показатеља безбедности у саобраћају и других релевантних података који пружају реалну слику стања у систему.
11. **Принцип сарадње и координације** - Квалитет сарадње свих субјеката у саобраћају и њихова међусобна координација директно утичу на ефикасност система безбедности саобраћаја.

12. **Принцип заштите животне средине** - Сви субјекти као и понашање учесника у саобраћају треба да утичу на смањење штетног утицаја на животну средину.

3.4. Побољшање безбедности у друмском саобраћају

Функцији унапређења система управљања безбедности у саобраћају, а посебно у друмском саобраћају, треба дати посебан значај и смернице у подручју деловања, као и унапредити систем управљања безбедношћу саобраћаја. То су:

- 1) постављање стратегије и правног оквира;
- 2) јачање кроз изградњу свих релевантних фактора у систему управљања (изградња и јачање капацитета и интегрисане институције);
- 3) јачање и изграђивање управљања радом одређених фактора и контрола рада ових фактора у систему управљања;
- 4) јачање и изградња веза у систему управљања;
- 5) управљање подацима;
- 6) обезбеђење финансирања, праћење правилног трошење средстава и анализа уложених средстава и постигнутих ефеката.

Обим примене организације система управљања безбедношћу у саобраћају од стране организација треба да обезбеди потенцијал за побољшање безбедности на путевима за све учеснике у саобраћају.¹⁵² Идентификација свих узрока саобраћајних несрећа као и системска анализа и перцепција свих услова који утичу на смањење непожељних последица представљају приоритет у реализацији мера безбедности у саобраћају. Обезбеђење услова за примену искустава и синтезу знања из више научних области које се баве безбедношћу саобраћаја, неопходно је за реализацију једног ефикасног и одрживог система у саобраћају.

Потреба за управљањем ризицима безбедности саобраћаја треба да буде боље интегрисана у све процесе обављања саобраћаја на свим нивоима. За то је

¹⁵² Phillips, R. O., Nævestad, T. O. & Jordbakke, G. N. (2018). „Increasing the Implementation of Traffic Safety Management Systems by Organisations“ – Report (No. 1664/2018). Oslo: Institute of Transport Economics Gaustadalleen.

потребно познавање прописа и законских регулатива, као и начин њихове примене.¹⁵³

У прилогу 3 су приказани нивои примене одређених инструмената у функцији безбедности друмског саобраћаја¹⁵⁴.

3.5. Одговорност превозиоца за штету у друмском саобраћају

Правила која регулишу одговорност превозиоца за штету у унутрашњем друмском саобраћају и законска правила која регулишу одговорност превозиоца за штету у међународном друмском саобраћају посебно се односе на штету за ствари, путнике и њихов пртљаг:

- 1) Одговорност превозиоца за штету у друмском саобраћају један је од грађанско-правних односа који су настали на основу уговора о превозу друмом.
- 2) Одговорност за штету у превозу ствари може бити потпуна или делимична, због прекорачења рока.
- 3) Одговорност за штету у превозу путника може бити страдање путника, лакша, тешка повреда или смрт путника, оштећење пртљага или губитак пртљага.
- 4) Одговорност превозиоца за штету може се поделити на субјективну и објективну одговорност превозиоца.
- 5) Одговорност превозиоца за штету у друмском саобраћају различито је уређена у међународном и унутрашњем друмском саобраћају.

¹⁵³ Правилник о начину утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места, саставу стручног тима за мапирање ризика и условима за чланове тог тима, "Службени гласник РС", број 68 од 25. септембра 2019., на основу члана 90. став 4. и члана 92. став 7. и Закона о путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон), доноси Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

¹⁵⁴ United Nations (2017). „Road Safety Considerations in Support of the 2030 Agenda for Sustainable Development“.

Примена ових правила приказана је кроз примере из праксе у Прилогу бр. 2.

У Србији одговорност превозиоца за штету у међународном друмском саобраћају уређена је конвенцијом.¹⁵⁵

За одговорност превозиоца за насталу штету у унутрашњем друмском саобраћају примењује се Закон о облигационим односима¹⁵⁶, као и Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају.¹⁵⁷

У Босни и Херцеговини одговорност превозиоца за штету у међународном друмском саобраћају има исти приступ као у Републици Србији, односно на њу се примењују исте конвенције, које се примењују у Републици Србији.

Одговорност превозиоца за штету у унутрашњем саобраћају уређује се Законом о облигационим односима сваке федералне јединице.¹⁵⁸

У Хрватској одговорност превозиоца за штету у међународном друмском саобраћају уређује се Конвенцијом о уговору о међународном превозу путника и пртљага (CVR)¹⁵⁹ и њезиним протоколом из 1978. године.¹⁶⁰ Одговорност превозиоца за штету у унутрашњем друмском саобраћају уређује се законом о облигационим односима.¹⁶¹

¹⁵⁵ Уредба о ратификацији Конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR) ("Службени лист СФРЈ" - Међународни уговори, бр. 8/77.)

¹⁵⁶ Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020)

¹⁵⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља)

¹⁵⁸ Закон о облигационим односима, („Службени лист СФРЈ“, бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 – одлука УСЈ и 57/1989, „Службени лист РБиХ“, бр. 2/1992, 13/1993 и 13/1994 и "Службене новине ФБиХ", бр. 29/2003 и 42/2011) и код Републике Српске – Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - одлука УСЈ и 57/1989 и "Службени гласник РС", бр. 17/1993, 3/1996, 37/2001 – др. закон, 39/2003 и 74/2004)

¹⁵⁹ Konvencija o ugovoru o međunarodnom cestovnom prijevozu putnika i prtljage, („Službeni list SFRJ“ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, broj 8/1977) (u daljnjem tekstu: CVR); *Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road* (CVR). Geneva, 1 March 1973,

<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg-no=XI-B-26&chapter=11&clang=en>, приступљено август 2018.

¹⁶⁰ Закон о потврђивању Протокола уз Конвенцију о уговору о међународном prijevozu robe cestom (CMR) (*Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road* (CMR), Geneva, 5 July 1978, https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-a&chapter=11&clang=en, приступљено август 2018, Objava o stupanju na snagu Protokola uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR).

¹⁶¹ Закон о обавезним односима, проčišćeni tekst („Narodne novine“, broj 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.)

Одговорност превозиоца за штету у међународном друмском саобраћају у Црној Гори је иста као и у Србији, као и одговорност за штету у домаћем друмском саобраћају, која је регулисана Законом о облигационим односима,¹⁶² као и Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају¹⁶³.

Одговорност превозиоца за штету у међународном друмском саобраћају у Словенији има своје специфичности, што је регулисано CVR-ом¹⁶⁴ и одредбама „Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају“¹⁶⁵. За потребе међународног друмског саобраћаја примењује се додатни протокол CMR о електронско теретном листу.

¹⁶² Закон о облигационим односима, проčišćени текст („*Službeni list CG*“, број 47/2008, 4/2011 – др. закон и 22/2017.)

¹⁶³ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (проčišćени текст, „*Službeni list CG*“, бр. 53/2009 и 36/2013)

¹⁶⁴ Закон о превозних погодбах в цестнем промету, (проčišćено беседило, „*Uradni list RS*“, шт. 126/2003, 102/2007, 9/2011); Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR). Geneva, 1 March 1973, <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg-no=XI-B-26&chapter=11&clang=en>, приступљено август 2018.

¹⁶⁵ Закон о превозних погодбах в цестнем промету („*Uradni list RS*“, шт. 126/03, 102/07 и 49/11 – ZPCP-2C.

4. УПОРЕДНО-ПРАВНА АНАЛИЗА ПО ПИТАЊУ ФАКТОРА БЕЗБЕДНОСТИ И ЊИХОВА УЛОГА КОД УГОВОРА О ПРЕВОЗУ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ

4.1. УВОД

Од великог значаја за безбедност друмског саобраћаја, самим тим и за ефикасније, флексибилније и поузданије пружање услуге превоза, је стандардизација безбедности. Светска здравствена организација је 2009. године објавила Извештај о глобалној безбедности на путевима, на основу података које је поднело 178 држава. Дакле, пре само 11 година утврдило се да је законодавство које регулише факторе ризика за безбедност саобраћаја у више од две трећине земаља непотпуно, а да се у оним земљама у којима законодавство постоји, оно не спроводи одговарајуће. Извештај који је уследио после пет година није показао боље резултате у бројним државама, иако је у међувремену, 2010. и 2012. године, Генерална скупштина Уједињених нација усвојила две резолуције 64/255 (5) и 66/260 (6), којима позива државе да донесу свеобухватно законодавство по питању кључних фактора ризика у друмском саобраћају, као и да унапреде његову примену.¹⁶⁶ Из наведених разлога, у теорији се говори о три групе земаља у погледу стања безбедности саобраћаја. Прву групу чине неразвијене земље и земље у развоју, у којима не постоји ни схватање потребе за регулисањем ове области и управљањем безбедношћу саобраћаја. Сматра се да је Турска једна од тих земаља, што потврђују статистике о броју регистрованих саобраћајних незгода са настрадалим лицима. Са супротне стране налазе се земље које успешно управљају безбедношћу саобраћаја и које ризике свде на најмању могућу меру, каква је Француска. Обично се с тим циљем формирају институти, установе, национална тела за безбедност саобраћаја, који континуирано и свеобухватно

¹⁶⁶ World Health Organization: *Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries*, Italy, 2013, стр. 1.

прате стање, спроводе пројекте и примењују резултате тих истраживања. Између ових крајности налазе се државе попут земаља у транзицији, у којима постоји настојање да се регулише питање безбедности саобраћаја, прати се стање, али се питању не приступа системски, па је стање са безбедношћу саобраћаја у тим државама променљиво. Сматра се да овој другој групи припадају и балканске државе.¹⁶⁷

Поставља се питање који су то фактори због којих у свету постоје тако драстичне разлике међу државама у погледу законодавних мера, којима је регулисано поље безбедности саобраћаја. Поред неспорног утицаја статистике о смртности у саобраћајним незгодама, важну улогу има политичка воља посебно за законодавним реформама, притисак јавности, као и друштвене норме и вредности. Регулисањем прихватљивог понашања у саобраћају, попут обавезности везивања појаса или забране вожње у алкохолисаном стању, правне норме могу утицати и мењати понашање људи. Да би се ти закони усвојили, мора постојати политичка воља, иницијатива надлежних органа и регулаторних тела. Али, уколико те правне норме превише ограничавају личне слободе или немају осећај за опште прихваћене друштвене вредности и стандарде, јавност може подржати или ускратити подршку њиховом усвајању. Међутим, веома значајну улогу у целом законодавном процесу има процена економског утицаја на пословање у тој земљи. Такође, државе процењују сразмерност између трошкова који ће се имати за имплементацију конкретне законске одредбе са трошковима до којих може доћи уколико се конкретна мера не уведе. Оне државе које успешно управљају безбедношћу саобраћаја су оне које су донеле свеобухватне законе на том пољу, који су, потом, праћени доследним спровођењем и медијским кампањама.¹⁶⁸

У даљем тексту биће представљени поједини национални правни системи и начин на који су у њима регулисани фактори безбедности друмског саобраћаја, и то с аспекта човека, возила и пута. С обзиром на човека као фактора безбедности, разматраће се начин на који је безбедност друмског саобраћаја регулисана по питању година старости, психо-физичког стања возача, утицаја алкохола и слично. Када је у питању возило, овај фактор безбедности ће се анализирати са становишта активних и пасивних елемената, попут стабилности

¹⁶⁷ Тојагић, М. (2015) *Безбедност друмског саобраћаја*. Брчко: Европски универзитет, стр. 40-43.

¹⁶⁸ Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries, *op. cit.*, стр. 6. и 7.

возила, уређаја за управљање, сигнализације и кочења, као и масе, каросерије, ваздушних јастука и слично. Трећи најзначајнији фактор безбедности саобраћаја, а то је пут, такође је регулисан националним прописима у погледу стања, опреме, осветљења, одржавања, броја трака и осталих техничких елемената пута.¹⁶⁹

4.2. ХРВАТСКА

Питање безбедности друмског саобраћаја у Хрватској актуелно је још од давне 1994. године, када је усвојен први Национални програм сигурности цестовног промета. Наиме, на тај начин се почело системски размишљати о наведеном проблему, са свешћу о неопходности континуираног спровођења одређених мера, како би се постигли дугорочни циљеви. Политичке и друштвене околности су се значајно мењале до доношења последњег Националног програма за период од 2011. до 2020. године, а најважније је приступање Хрватске Европској унији, које је подразумевало и усклађивање хрватског законодавства са комунитарним правом, уз уважавање бројних специфичности хрватског простора.¹⁷⁰

Најзначајнији правни акт којим је регулисано питање безбедности друмског саобраћаја је Закон о сигурности промета на цестама. Закон је донесен 2008. године, али је имао неколико измена и допуна, са последње усвојеним 2020. године.¹⁷¹ Овај закон регулише основна начела међусобних односа, понашање свих субјеката у друмском саобраћају, оспособљавање кандидата за возаче, полагање возачког испита и услове за стицање права за управљање возилима, карактеристике возила и потребне услове за безбедно учествовање у саобраћају, основна правила, начин сигнализације и услове који морају бити испуњени због сигурности превоза на путу (члан 1. Закона).

¹⁶⁹ Тојагић, М., *op. cit.*, стр. 88-139.

¹⁷⁰ Nacionalni program signurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011 – 2020. godine, („*Narodne novine*“, број 59/11).

¹⁷¹ Zakon o signurnosti prometa na cestama, (Urednički pročišćeni tekst, „*Narodne novine*“, број 67/08, 48/10 - OUSRH, 74/11, 80/13, 158/13 - Odluka i Rješenje USRH, 89/14 - OUSRH i 92/14, 64/15, 108/17, 70/19 i 42/20).

4.2.1. Возач

Приоритет хрватског Националног програма, који се тиче возача као фактора безбедности друмског саобраћаја, односи се на побољшање њиховог понашања по питању брзине вожње, вожње под дејством алкохола или наркотика, боље едукације, агресивне вожње и слично.

Хрватски Закон о сигурности промета на цестама разликује категорију возача и младих возача. У последње три године Законом је измењено значење појма младог возача моторног возила на начин што се сада сматра особом до навршене 24. године живота, која има возачку дозволу, коју је издао искључиво хрватски надлежни орган (члан 2. став 1. тачка 69. Закона). Пре 2017. године оваква искључивост хрватског законодавца није постојала. Иначе је минимална старост за управљање возилом у Хрватској 16 година, па се креће до 24, зависно од категорије возила у питању (члан 216. Закона). За управљање путничким аутом потребна је старост од 18 година, док је за аутобусе 21 година старости неопходна. Велика већина земаља ЕУ на исти начин регулише наведено питање.¹⁷² У случају младог возача постоји специфичност по питању разлога за одузимање возачке дозволе, за разлику од осталих возача. Наиме, младим возачима ће се одузети возачка дозвола уколико за две године буде добио девет негативних бодова и мораће да поново полаже возачки испит. С друге стране, разлог за одузимање возачке дозволе осталим возачима је прикупљених 12 негативних поена у истом временском периоду, јер, за разлику од младих возача, представљају мању претњу за безбедност саобраћаја због већег возачког искуства (члан 286. став 3. Закона). Па ипак, младим возачима нису више наметнута додатна ограничења у односу на остале возаче, попут вожње посебном брзином.

Сваки возач мора проћи здравствени преглед пре почетка оспособљавања за вожњу. Обавеза здравственог прегледа не односи се само на кандидате за возаче, већ су возачи дужни да се подвргну и надзорним здравственим прегледима, ако им је издато уверење да су психо-физички способни за управљање возилом и учествовање у саобраћају, али због одређеног здравственог стања убудуће постоји опасност за наступањем неспособности за вожњу. Са друге стране, уколико је возач више од три пута за три године био кажњен због вожње у алкохолисаном стању, обавезно ће се спровести и ванредни здравствени преглед,

¹⁷² European Commission, *Road Safety Country Overview – CROATIA*, 2016, стр. 6.

у циљу боље контроле над онима који редовно конзумирају алкохол и возе (члан 231. Закона). Начелно, возач мора бити психо-физички способан да управља возилом, поред тога што мора имати потребно знање и вештине. Стога, поред забране вожње у алкохолисаном стању, под утицајем дрога или лекова, као и уколико је возач у тој мери уморан, болестан или у таквом стању да није способан да безбедно управља возилом, он то не сме чинити и биће, такође, кажњен за прекршај. Хрватски законодавац толерише возачима у општој популацији присуство до 0,50 промила алкохола у крви, што је карактеристично за више од половине држава чланица ЕУ. Међутим, толеранција на присуство алкохола у крви за нове возаче не постоји, што представља ригиднији приступ у ЕУ. Са друге стране, у Хрватској је на исти начин као и у свим државама чланицама ЕУ регулисано питање забране коришћења мобилних телефона у току вожње (дозвољено је само телефонирање без коришћења руку), као и обавезно везивање заштитних појасева у возилу за све путнике.¹⁷³

4.2.2. Возило

Следећи приоритет творца Националног програма за безбедност друмског саобраћаја у Хрватској односи се на побољшање безбедности возила, како активне, тако и пасивне безбедности.

Старост возила у Хрватској је већа од просека у другим државама ЕУ.¹⁷⁴ Да би возило могло учествовати у саобраћају на хрватским путевима, неопходно је да испуњава прописане услове у погледу димензија, укупне масе, осовинског оптерећења, уређаја и опреме, као и заштите животне средине. Возила морају и смеју имати само прописане уређаје за осветљавање, означавање и давање светлосних знакова (члан 42. Закона).

Поред тога, обавезна је регистрација возила и добијање важеће саобраћајне дозволе. Изузетак од овог правила је да се не морају регистровати возила која су осигурана и означена пробним или преносивим таблицама (члан 236. и 238. Закона). Само се исправна возила могу регистровати. Техничким прегледом се, притом, штити не само појединачни, већ и општи интерес. Технички преглед нових возила регистрованих у Хрватској био је обавезан до измена и допуна

¹⁷³ *Ibidem.*

¹⁷⁴ *Ibid*, стр. 9.

Закона из 2017. године, али је ова обавеза укинута, имајући у виду да произвођачи поштују високе стандарде техничке исправности возила која излазе на тржиште (члан 255. и 256. став 1. Закона). Возила која се серијски производе морају бити одобрена (хомологирана) пре стављања на тржиште и пре прве регистрације.

Питања обавезног техничког прегледа на сличан начин су регулисана у Хрватској и другим земљама ЕУ. На пример, први технички преглед путничких возила се обавља после 24 месеца, а потом на сваких 12 месеци, а аутобуса на сваких 12 месеци.¹⁷⁵

4.2.3. Пут

Побољшање путне инфраструктуре у Хрватској подразумева идентификацију места високог ризика и њихово санирање, посебно у урбаним срединама, у којима су се ризици сматрали најосетљивијим питањем у Националном програму.

Законом о сигурности промета на цестама прописани су и одређени стандарди пута, као основе на којој се одвија промет. На пример, сваки пут, по правилу, мора имати две возне траке, са изузетком локалних путева, који мора бити изграђен тако да подноси најмање 6.000, односно 11.500 кг осовинског оптерећења (члан 7. и 8. Закона). Свака препрека или радови на путу морају бити прописно означени, а учесници у саобраћају морају бити на сигуран, несметан, лако уочљив начин упозорени и обавештени о опасностима које им на путу прете путем одговарајућих саобраћајних знакова (члан 11-14. Закона).

Дозвољена брзина кретања на урбаним путевима у Хрватској износи до 50 км/сат, на руралним путевима је до 90 км/сат, док је брзина кретања моторних возила на аутопуту ограничена на 130 км/сат (члан 54, Закона).

4.3. ЦРНА ГОРА

Црна Гора представља првенствено туристичку земљу, у којој се већина транспорта путника одвија друмским саобраћајем. Да би ова дестинација била што атрактивнија за туристе, један од важних фактора јесте и безбедност друмског саобраћаја. Са друге стране, програм приступања Црне Горе Европској

¹⁷⁵ *Ibid*, стр. 7.

унији односи се и на саобраћајну политику и доношење стратегије за побољшање безбедности у друмском саобраћају, те представља питање од приоритетног и стратешког значаја за државу. Црна Гора се још 2009. године посветила решавању овог проблема на системски начин, усвајањем Стратегије побољшања безбједности у друмском саобраћају 2010-2019, чији континуитет представља Програм побољшања безбједности у друмском саобраћају за период 2020-2022. с Акционим планом 2020-2022.¹⁷⁶

Законом о безбједности саобраћаја на путевима¹⁷⁷ из 2012. године усвојене су мере које су планиране Стратегијом. Овим законом се регулишу „правила саобраћаја на путевима, обавезе учесника и других субјеката у саобраћају, ограничење саобраћаја, саобраћајна сигнализација, ознаке, знаци и наредбе којих се морају придржавати учесници у саобраћају, услови које морају испуњавати возачи за управљање возилима, услови које морају да испуњавају возила, као и посебне мере које се предузимају у саобраћају и друга правила и мере којима се обезбеђује безбедност саобраћаја на путевима“ (члан 1. Закона). Дакле, Законом су регулисани фактори безбедности, који ће бити систематски изложени у даљем тексту, с нагласком на најновије измене и допуне Закона, које су почеле да се примењују од фебруара 2020. године.

4.3.1. Возач

Закон о безбједности саобраћаја на путевима у Црној Гори регулише питање возача, као фактора безбедности, прописујући услове за управљање возилом, старосне услове за добијање возачке дозволе, здравствену способност за управљање возилом, као и ограничење права за управљање моторним возилом.

Црногорски законодавац дефинише појам возача на исти начин као и хрватски законодавац, и то као лице које управља возилом, које до своје 24. године припада категорији младих возача, а возач са мање од 12 месеци возачког искуства представља почетника. За младог возача и возача почетника постоји ограничење брзине којом управљају моторним возило, а то је до 70 км/сат, са

¹⁷⁶ „Program poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. godina s akcionim planom 2020-2022. godina”. Министарство унутрашњих послова, Подгорица, 2019, стр. 6-14.

¹⁷⁷ Закон о безбједности саобраћаја на путевима („Службени лист ЦГ“, бр. 33/12, 58/14, 14/17-одлука УС и 66/19).

изузетком вожње на магистралаи на којој је ово ограничење подигнуто на 100 км/сат (члан 7. тачка 98, 98а и 98б и члан 37а. Закона).

Основни и уобичајени услов за управљање моторним возилом јесте поседовање важеће возачке дозволе за категорију возила којом се управља. Притом, и странци који привремено или стално бораве у Црној Гори могу управљати моторним возилом на територији ове државе уз страну возачку дозволу за време од шест месеци од дана уласка у Црну Гору (члан 176. Закона). Старосни услов за добијање возачке дозволе креће се од 16 до 24 године, зависно од категорије возила за коју се добија. Рецимо, за категорију Б доња старосна граница је 18 година, 21 година за Ц категорију и 24 године за Д категорију возила. Изузетак од овог правила постоји уколико се возачка дозвола издаје за категорију Ц лицу од 18 година старости, односно за категорију Д лицу од 21 године, ради управљања возилом ватрогасне службе или полицијским, као и војним возилом (члан 179. Закона).

Други уобичајени услов за управљање возилом је подвргавање здравственом прегледу и добијање лекарског уверења о здравственој способности. Иницијалном здравственом прегледу се обавезно подвргавају кандидати за возача. Међутим, у каснијем периоду, након добијања возачке дозволе, постоје и периодични здравствени прегледи, који су обавезни само за возаче јавног превоза, инструкторе вожње и за све оне којима је управљање моторним возилима основно занимање. Период за обављање ових прегледа не може бити дужи од три године. Услед негативне оцене здравствене способности долази до одузимања возачке дозволе. Изричито је регулисана обавеза привредних друштава, других правних лица и предузетника, који обављају јавни превоз или превоз за сопствене потребе, да својим возачима обезбеде поменути здравствени преглед (чл. 181. и 183. Закона). Опште је правило да само психички и физички способан возач сме да управља возилом у саобраћају на путу. Дакле, уколико је возач у таквом здравственом стању да није способан да безбедно учествује у саобраћају, уморан је или болестан, под дејством наркотика или алкохола, не сме да управља возилом. Црногорски законодавац толерише присуство алкохола у крви код возача до 0,3 г/кг. За младог возача не постоји никаква толеранција на присуство алкохола у крви (182. Закона). Најновијим изменама и допунама Закона, чија је примена почела 12. фебруара 2020. године најтежи саобраћајни прекршаји санкционишу се искључиво казном затвора од 15 до 60 дана. Ново правило се

посебно односи на возаче у алкохолисаном стању, којима се утврди најмање 2 г/кг концентрације алкохола у крви, односно који су под утицајем наркотика. Иста казна чека и возаче који за 70 км/сат прекораче дозвољену брзину кретања у насељеном месту, односно за 90 км/сат ван насеља.¹⁷⁸

Право на управљање моторним возилом може се ограничити у случају тежих прекршаја против безбедности саобраћаја на путевима, којом приликом се добијају казнени бодови, поред казне затвора и новчане казне. Привремено ће се ограничити право на управљање возилом на 90 дана возачу који прикупи 12 казних бодова, а тај период ће се повећавати у случају понављања повреде безбедности саобраћаја (члан 204. и 205. Закона).

4.3.2. Возило

Извештаји Светске здравствене организације о стању безбедности друмског саобраћаја у Црној Гори говоре о озбиљном проблему стопе смртности на путевима, чији највећи део представљају возачи моторних возила. Постоји мишљење да је томе значајно допринео неконструисан увоз половних возила, који се дешавао пре доношења прве стратегије развоја саобраћаја из 2008. године. Овом, као и каснијим стратегијама постављени су дугорочни циљеви за смањење броја погинулих и повређених лица у друмском саобраћају. Један од начина остваривања тог циља свакако је и одговарајући законодавни оквир, којим се регулише безбедност возила која учествују у саобраћају на путевима.¹⁷⁹

Када је у питању начин на који је у Црној Гори законом регулисано питање возила, као фактора безбедности друмског саобраћаја, начелно се може приметити да су прописани технички услови за возила која учествују у саобраћају на путу, хомологација возила, као и испитивање возила. Услов без кога се не може по питању безбедности возила свакако је техничка исправност, поред димензија, укупне масе, осовинског оптерећења и заштите околине. Сви технички нормативи, које једно возило мора испуњавати у Црној Гори, прописани су Законом таксативно (члан 242. Закона). Притом су регулисане и конструкцијске и безбедносне карактеристике, које мора испуњавати и возило које се увози у Црну

¹⁷⁸ Закон о Измјенама и допунама Закона о безбједности саобраћаја на путевима, видети на <https://www.paragraf.me/dnevne-vijesti/14022020/14022020-vijest1.html>, посећено 09. 12. 2020.

¹⁷⁹ Пајковић, В. & Грдинић, М. (2013). Показатељи безбедности саобраћаја у Црној Гори, *Зборник радова Безбједност саобраћаја у локалној заједници*, Бања Лука, 2013, стр. 38-42.

Гору, ради једнообразне примене техничких прописа, с одређеним изузецима, попут возила дипломатских представништава, оних која су произведена за европско тржиште или регистрована у ЕУ, као и ватрогасних и војних возила (члан 245. Закона).

Да би се осигурала константа безбедности саобраћаја, возила у сваком тренутку морају испуњавати техничке захтеве, што се чини кроз редовне, ванредне и контролне прегледе. На шест месеци се мора обављати редовни годишњи преглед, између осталог, возила за јавни превоз путника. На редовни годишњи преглед одлазе возила пре регистрације, осим возила која се први пут укључују у друмски саобраћај. Уколико је возило витално оштећено у саобраћајној незгоди, мора се подвргнути и ванредном техничком прегледу, на коме се мора констатовати његова техничка исправност за учешће у саобраћају. Али уколико је такво возило ипак у возном стању, без механичких оштећења од виталног значаја за безбедно управљање, упућује се на контролни технички преглед (чл. 252-266. Закона).

Законом се придаје важност заштити животне средине по питању возила која учествују у друмском саобраћају. Стога је предвиђено да возило не сме проузроковати претерану буку, док је возач обавезан да искључи мотор возила у случају заустављања дужег од три минута или када то одређује саобраћајна сигнализација, односно овлашћено лице (члан 162. Закона).

4.3.3. Пут

Путеви у Црној Гори су највећим делом регионални, потом, одмах за њима по дужини долазе магистрални, а остатак путева је локалног карактера. У Црној Гори нема аутопута. Према најновијим статистикама из 2019. године, око 70% путева има савремене коловозе, а осталих 30% су камени и земљани путеви. Подршку реформским мерама ради побољшања безбедности друмског саобраћаја у Црној Гори даје Европска комисија за повезивање Западног Балкана. Након спроведене инспекције безбедности друмског саобраћаја 2017. године, дошло се до закључка да је, ради унапређења безбедности, потребно побољшати „хоризонталну и вертикалну сигнализацију, санирати хабајући слој пута, уклонити опасне објекте, проширити саобраћајне траке, побољшати прегледност на путу, побољшати техничке стандарде тунела, као и побољшати безбедност на

раскрсницама“. У суштини, потребно је побољшати техничке стандарде путева.¹⁸⁰ Имајући у виду да је постојећа инфраструктура путева у Црној Гори стара више од пола века, а да су се услови и стандарди у саобраћају у међувремену значајно изменили, извештаји показују да је подигнут степен безбедности у друмском саобраћају на реконструисаним путевима и критичним деоницама пута.¹⁸¹ Светска здравствена организација је у Европском регионалном извештају из 2018. године констатовала да се у Црној Гори спроводи контрола и оцењивање инфраструктуре нових путева, инспекција постојећих путева, као и улагање у побољшање локација високог ризика. Међутим, мањкају политика и инвестиције у градски јавни превоз.¹⁸²

Закон не регулише посебно пут као фактор безбедности у друмском саобраћају, као што смо претходно приметили у случају хрватског законодавца. У делу VI овог закона прописују се правила сигнализације саобраћаја, те се каже да је обавезно обележавање јавних путева сигнализацијом, како би се учесници у саобраћају упозорили на опасност на путу, упутили на одређена ограничења или забране, а возачи су обавезни да ту сигнализацију поштују (члан 133. Закона). Притом законодавац регулише саобраћајне знакове, семафоре, светлосне ознаке на путу, ознаке на коловозу и тротоару, обележавање прелаза преко железничке пруге, као и обележавање препрека на путу и места на коме се изводе радови. Са друге стране, регулисане су и саобраћајно-техничке мере и активности ради усмеравања саобраћаја, управљање брзинама и њихово ограничавање, безбедно и ефикасно регулисање саобраћаја и слично.

Ниво ризика на путевима у великој мери зависи од брзине којом се крећу возила. У Црној Гори је возач дужан да вози брзином при којој може благовремено и безбедно реаговати пред сваком препреком на путу, било да је она везана за карактеристике и стање пута којим вози, за временске прилике, прегледност, као и стање возила, густину саобраћаја и слично. Није дозвољена пребрза вожња, али ни преспора, јер и такав начин вожње може ометати нормално одвијање саобраћаја (члан 35. Закона). Законско ограничење максималне брзине кретања у насељеном месту износи 50 км/сат. Ван насеља црногорски

¹⁸⁰ Program poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. godina s Akcionim planom 2020-2022, Министарство унутрашњих послова, Подгорица, 2019, стр. 22.

¹⁸¹ *Ibid*, стр. 52.

¹⁸² Montenegro, Country profiles on road safety – European regional status report on road safety 2018, видети на https://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0019/301816/MNE.pdf, посећено 08. 12. 2020.

законодавац разликује брзину кретања на аутопуту (аутопута у Црној Гори још увек нема), чији је лимит 130 км/сат, осим за аутобусе са лимитом до 100 км/сат, потом на брзој саобраћајници, 100 км/сат, а на осталим путевима то ограничење је до 80 км/сат. Изузетак од ових правила односи се на младе возаче и почетнике у вожњи, за које важи ограничење брзине кретања возила до 70 км/сат на путу, док то ограничење на аутопуту износи 100 км/сат (чл. 37. и 37а. Закона). Закон предвиђа техничка средства за успоравање саобраћаја, којим се осигурава већа безбедност, попут физичких препрека, вибрационе и шуштеће траке (члан 163. Закона).

Начелно се може рећи да је најзначајнији фактор нижег нивоа безбедности друмског саобраћаја у Црној Гори лоша инфраструктура путева, при чему је густина путева на нивоу Хрватске, Србије и нешто већа него у БиХ. По квалитету путне инфраструктуре, Црна Гора се налазила на 107. месту од 131 земље. Чак 90% путева у Црној Гори представља путеве високог ризика, а њихово одржавање није било на високом нивоу.¹⁸³ Позитивно је настојање ове државе да стање путева побољша, те је предвиђено да у 2020. и 2021. години велики број регионалних путева буде обновљен.

4.4. БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА

Европска комисија је у свом извештају из 2019. године констатовала да је „транспорт у Босни и Херцеговини (у даљем тексту: БиХ) недовољно развијен, а брзина структурних прилагођавања је спора“. Одређени стандарди ЕУ јесу испуњени када је у питању друмски саобраћај, као што је омогућавање саобраћајног транзита преко њене територије. Међутим, на нивоу целе државе не постоји стратегија или акциони план о безбедности друмског саобраћаја. Извештаји Светске здравствене организације указују на веома висок број саобраћајних незгода на путевима БиХ, далеко изнад европског просека. Без

¹⁸³ Pajković, V. & Grdinić, M. (2014). Road Traffic Safety Performance in Montenegro, *Scientific proceedings XXII International scientific-technical conference, Year XXII, Volume 3*, 2014, стр. 32.

обзира на озбиљност проблема, на државном нивоу не постоји системско прикупљање ових података.¹⁸⁴

Питање безбедности друмског саобраћаја у БиХ регулисано је на државном нивоу и нивоу ентитета. Још су 2008. године донесене Полазне основе стратегије сигурности друмског саобраћаја за период 2008-2013, у којима је препознат значај фактора безбедности возача, возила и пута, као и њихова интеракција.¹⁸⁵ Ови фактори безбедности друмског саобраћаја детаљније су регулисани Законом о основама безбједности саобраћаја на путевима.¹⁸⁶

4.4.1. Возач

Поменуте Полазне основе стратегије, бавећи се питањем фактора безбедности саобраћаја, разликују механичке и биомеханичке компоненте безбедности. Возило и пут, као прве компоненте, могу се регулисати и контролисати путем законске регулативе и спровођења прописаних услова. Међутим, утицај човека на безбедност саобраћаја, као биомеханичке компоненте, не може се прецизно нормативно предвидети, због његових психо-физичких особина. Највише несрећа, заправо, настаје услед грешке која је последица психо-физичког стања човека. Стога је настојање законодавца да у највећој могућој мери предвиди и спречи овакве грешке. Притом је важно разликовати грешке у саобраћају од кривичног дела и прекршаја у саобраћају.¹⁸⁷

Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима разматра питање возача са становишта услова за управљање возилима, стицања права на управљање моторним возилом, као и здравствених прегледа возача.

Возач је лице које управља моторним возилом, а основни услов је да испуњава најнижи праг старости за одређене категорије возила, при чему је са 18

¹⁸⁴ European Commission: *Commission Staff Working Document, Analytical Report, Accompanying the document, Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Commission Opinion on Bosnia and Herzegovina's application for membership of the European Union (COM(2019) 261 final)*, Brussels, 2019, стр. 119.

¹⁸⁵ „Полазне основе стратегије сигурности друмског саобраћаја 2008-2013“, Сарајево, 2008, видети на http://jpcfbih.ba/assets/files/polazne_osnove_strategije_sigurnosti_saobracaja.pdf, посећено 10. 12. 2020.

¹⁸⁶ Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник БиХ“, бр. 06/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13 и 8/17).

¹⁸⁷ „Полазне основе стратегије сигурности друмског саобраћаја 2008-2013“, стр. 3-6.

година дозвољено управљање возилом категорије Б, са 21-ом годином за Ц и са 24 године за Д категорију возила (члан 184. Закона).

Други услов је поседовање важеће возачке дозволе одговарајуће категорије. Лицима са страном важећом возачком дозволом дозвољено је управљање моторним возилом у року од шест месеци од дана уласка у БиХ, односно од дана сталног настањења (члан 190. Закона)

Следећи услов је да је возач у таквом психо-физичком стању да је способан да возилом управља безбедно, односно да није под дејством алкохола, опојних дрога или лекова, који утичу на ту способност. Управљање возилом под дејством алкохола је у Закону посебно регулисано. Дозвољена количина алкохола у крви је до 0,3 г/кг. Нула толеранције за алкохол у крви прописано је за возила одређене категорије, за возаче који управљају возилом јавног превоза, професионалне возаче, возаче кандидате, као и за возаче млађе од 21 године (чл. 172, 173. и 174. Закона). Може се закључити да се под млађим возачем сматра особа до 21 године старости. Што се тиче психо-физичког стања, кандидат за возача је у обавези да се подвргне здравственом прегледу пре почетка оспособљавања за возача (члан 193. Закона). Предвиђени су редовни и ванредни здравствени прегледи, како би се осигурала безбедност у саобраћају редовном контролом возача јавног превоза, инструктора вожње, возача возила Д категорије и оних старијих од 65 година старости, као и ванредном контролом за оне за које се основано сумња да више нису способни да безбедно управљају возилом. Правна и физичка лица која се баве превозом обавезни су да контролишу спровођење прегледа својих возача (чл. 195, 196. и 197. Закона).

Возачи имају обавезу да поштују ограничење брзине управљања моторним возилом на урбаним путевима до 50 км/сат, на руралним путевима до 80 км/сат, док је прописано ограничење брзине на аутопуту у БиХ до 130 км/сат (члан 44. Закона).

4.4.2. Возило

Европска комисија је констатовала да техничка инспекција и контрола возила у БиХ јесте регулисана горе поменутиим Законом, који је делимично усклађен са комунитарним правом, али да изостаје ефективна примена његових

одредаба у ентитетима. Са правом ЕУ усклађена су и ограничења тежине и димензије друмских возила, која се спроводе широм земље.¹⁸⁸

Закон прописује услове у погледу димензија, укупне масе, осовинског оптерећења, заштите животне средине, као и обавезних уређаја и опреме за возила. Сва возила која учествују на путевима БиХ морају бити усклађена са конструкцијским и безбедносним карактеристикама прописаним у овој земљи. Само технички исправна возила могу бити регистрована. Да би се утврдила техничка исправност возила обављају се редовни, превентивни и ванредни прегледи. Редовни технички преглед се по правилу обавља једном годишње. Изузетно, новопроизведена моторна возила подвргавају се редовном техничком прегледу у дужем року од осталих возила. Возила стара више од четири године подвргавају се редовном техничком прегледу сваких 12 месеци. Увозна возила, која нису новопроизведена, морају ићи на редовни технички преглед. Уколико се возила рентирају, а којима се врши обука за вожњу, такси превоз или превоз опасних материја, морају ићи на превентивне прегледе након шест месеци од редовног прегледа (чл. 203, 206, 217, 218. и 219. Закона).

4.4.3. Пут

Европска комисија је у извештају из 2020. године констатовала да је законодавство БиХ по питању испитивања квалитета путева у реду. Одредбе Закона, којима се регулишу ограничења максималне тежине и димензија возила, у складу су са комунитарним правом ЕУ.¹⁸⁹

Законодавац изричито прописује обавезу да се путеви пројектују, граде и опремају у складу са захтевима безбедности саобраћаја, а већ постојеће путеве потребно је редовно проверавати. Ниједан јавни пут се не сме пустити у саобраћај, а да не испуњава техничке нормативе за његову безбедност. По том и

¹⁸⁸ Commission Staff Working Document, Analytical Report, Accompanying the document, Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Commission Opinion on Bosnia and Herzegovina's application for membership of the European Union {COM(2019) 261 final}, 2019, *op. cit.*, стр. 119.

¹⁸⁹ European Commission: Commission Staff Working Document, Bosnia and Herzegovina 2020 Report, Accompanying the document, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, SWD(2020) 350 final, Brussels, 2020, стр. 77.

осталим питањима о магистралним, регионалним и локалним путевима води се евиденција (чл. 11, 12. и 13. Закона).

Закон прописује све стандарде, које јавни пут мора испуњавати. Рецимо, пут, начелно, мора бити оспособљен за кретање возила, чије је осовинско оптерећење најмање 10 тона по осовини, док је за нове путеве оптерећење подигнуто на 11,5 тона. Забрањено је подизање свега што умањује прегледност путева, попут објеката, постројења или садница. Ако су у току неки радови на путу, морају бити прописно обележени. Када се утврди да се учестало дешавају саобраћајне незгоде услед неких недостатака на путу или оштећења коловоза, наноса, одрона и слично, надлежни органи су дужни да предузму мере за њихово отклањање, као и да поставе привремену сигнализацију ради упозорења учесницима у саобраћају. Иначе, сва саобраћајна сигнализација мора бити постављена тако да буде уочљива, те се на путу не смеју постављати знакови, светла, стубови и слично, којима се умањује ова уочљивост или се заслепљују учесници у саобраћају (чл. 15, 16, 18, 21, 22. и 133. Закона).

Да би у БиХ дошло до суштинског унапређења безбедности друмског саобраћаја, неопходно је, осим бољег спровођења Закона, унапредити факторе безбедности саобраћаја, попут бољег одржавања возила и инфраструктуре, као и побољшања едукације учесника у саобраћају.¹⁹⁰ Ова држава предузима потребне кораке да би побољшала безбедност у саобраћају на њеним путевима, а ти кораци дају свој резултат, који се види у смањеном броју саобраћајних незгода, те је по том питању испод просека у односу на земље са средњих приходом. Уз подршку Уједињених Нација и организација UNECE (*The United Nations Economic Commission for Europe*) и UNDP (*United Nations Development Programme*), у БиХ се ради на припреми Стратегије за безбедност у друмском саобраћају и Акционом плану за период 2021-2025.¹⁹¹

¹⁹⁰ European Commission: Commission Staff Working Document, Analytical Report, Accompanying the document, Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Commission Opinion on Bosnia and Herzegovina's application for membership of the European Union {COM(2019) 261 final}, 2019, *op. cit.*, стр. 119.

¹⁹¹ Видети на: <https://www.unece.org/info/media/news/transport/2020/unece-and-undp-assist-bosnia-and-herzegovina-to-develop-framework-road-safety-strategy-and-action-plan-harnessing-un-legal-instruments/doc.html>, посећено 11. 12. 2020.

4.5. АУСТРИЈА

Први Програм безбедности друмског саобраћаја у Аустрији донесен је још 2002. године за период од осам година и направио је велики помак на том пољу. Иако је утицај на смањен број саобраћајних незгода био евидентан, наставило се озбиљним корацима даље, усвајањем новог Програма за период 2011-2020, којим је постављен циљ за смањење броја саобраћајних незгода за 50%. Озбиљност самог Програма може се увидети само кроз чињеницу да је њиме предвиђено чак више од 250 мера за унапређење безбедности саобраћаја. Намера је да Аустрија буде једна од најсигурнијих земаља у ЕУ по овом питању, како због смањења људске патње услед саобраћајних незгода, тако и због стварања још бољег безбедног пословног амбијента.¹⁹²

Извештај из 2019. године показује да су планиране мере у Аустрији дале резултат. Наиме, у 2017. и 2018. години дошло је до значајног опадања броја смртних случајева у саобраћајним незгодама. У периоду од 2000. до 2018. године број смртних случајева се чак преполовио.¹⁹³

Закони којима су регулисани фактори безбедности саобраћаја у Аустрији су Закон о возачким дозволама,¹⁹⁴ Закон о друмском саобраћају¹⁹⁵ и Закон о моторним возилима¹⁹⁶

4.5.1. Возач

У Аустрији се возачка дозвола за управљање путничким аутом може стећи већ са навршених 17 година живота, што је минимум нижи од већине држава ЕУ. За управљање аутобусима минимум година старости је 21, као и у 86% земаља

¹⁹² Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology: *Austrian Road Safety Programme 2011-2020*, 2011, стр. 5-11, 23.

¹⁹³ OECD, International Transport Forum: *Road Safety Annual Report Austria*, 2019, стр. 2, видети на <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/austria-road-safety.pdf>, приступљено 12. 12. 2020.

¹⁹⁴ Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesezt – FSG), StF: BGBl. I Nr. 120/1997 (NR: GP XX RV 714 AB 823 S. 81. BR: 5488 AB 5497 S. 629.) [CELEX-Nr.: 391L0439, 396L0047, 397L0026].

¹⁹⁵ Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960). StF: BGBl. Nr. 159/1960 (NR: GP IX RV 22 AB 240 S. 36. BR: S. 163.).

¹⁹⁶ Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesezt 1967 – KFG. 1967) StF: BGBl. Nr. 267/1967 (NR: GP XI RV 186 AB 576 S. 61. BR: S. 256.).

ЕУ.¹⁹⁷ Начелно је Закон прописао да је доња старосна граница за управљање Б категоријом возила 18 година. Међутим, обука за професионалне возаче за возила класе Б и Ц може започети најраније шест месеци пре 17. године, а након навршених 17 година обука се може изводити на путевима са јавним саобраћајем. Теоретски део возачког испита може се полагати најраније са 17 године, а практични возачки испит најраније четири месеца пре навршене 18. године живота (Одељак 2, параграф 6, Закона о возачким дозволама).

Старосна доб је само један од услова за управљање возилом у друмском саобраћају. Пре издавања возачке дозволе, подноси се и лекарско уверење о способности лица за управљање моторним возилом. Оцена која се може донети је „способан“, „условно способан“, „ограничено способан“, „неспособан“, зависно од конкретног возила за које се лице обучава, од помагала које возач мора да користи, односно од карактеристика које возило мора да има да би лице безбедно могло да управља возилом или ако се способност може претпоставити само на одређено време и за коју су потребни накнадни прегледи (Одељак 2, параграф 8, Закона о возачким дозволама). Само лица која су у психичком и физичком стању да могу управљати возилом и придржавати се законских прописа током војње, смеју управљати возилом. Ако надлежни орган утврди да је возач неспособан за управљање возилом или његово понашање угрожава безбедност саобраћаја, посебно ако се ради о поновљеним прекршајима, забраниће му управљање возилом без посебног одобрења. Ова забрана може бити на ограничен или неограничен период (члан 59, Закона о друмском саобраћају).

Аустрија препознаје велики значај одговорног понашања возача за стање безбедности на путевима. Најзначајнији фактори узрока судара на путевима Аустрије су непримерена брзина, војња под утицајем алкохола, употреба дрога, као и непажња (Одељак 2, параграф 7, Закона о возачким дозволама).

Војња под дејством алкохола узрок је око 6% саобраћајних незгода у Аустрији. Процент овог утицаја је на сличном нивоу у последњој деценији. Законски праг толеранције присуства алкохола у крви код возача опште популације је 0,5 промила, док је за младе и професионалне возаче толеранција

¹⁹⁷ European Road Safety Observatory: Road Safety Country Overview - Austria, 2016, стр. 8, видети на https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-austria_en.pdf, посећено 13. 12. 2020.

знатно нижа и износи 0,1 промил.¹⁹⁸ Занимљиво је поменути решење, које се нуди возачима којима прети одузимање возачке дозволе због вожње у алкохолисаном стању. У питању је могућност да уместо одузимања дозволе возач угради апарат, који контролише присуство алкохола у даху возача пре него што упали возило. Поред алкохола, утицај вожње под утицајем наркотика је сличан на безбедност саобраћаја. Аустријски законодавац не прописује конкретни праг концентрације дроге у крви.¹⁹⁹ Ефикасност спровођења закона по питању вожње у алкохолисаном стању иста је као у већини земаља ЕУ око 43%.²⁰⁰

Још једна ставка која негативно утиче на безбедност саобраћаја је непажња возача. Стога је прописана забрана коришћења мобилног телефона у току вожње, осим ако се користе слушалице. Од 2016. године законодавац прецириза шта подразумева коришћење мобилног телефона, а то је слање порука, окретање броја који се зове, претраживање друштвених мрежа и слично. Коришћење мобилног телефона ради навигације је дозвољена.²⁰¹

4.5.2. Возило

Према аустријском законодавству, на путевима се могу користити само она возила која су направљена и опремљена тако да не угрожавају безбедност саобраћаја, односно не угрожавају људе или не сметају више од нормалне мере буком, прашином, издувним гасовима и слично (члан 60, Закона о друмском саобраћају).

Када је у питању старост путничких аутомобила, који учествују на аустријским путевима, највећи проценат је оних који су стари више од 10 година (32%), одмах затим следе возила стара од шест до 10 година (29%). Возила стара две или мање година учествују са 20% на аустријским путевима, што је знатно повољније од просека у ЕУ.²⁰²

За безбедност возила, као фактора ризика у друмском саобраћају, кључни значај има технички преглед. У Аустрији се технички преглед путничких аутомобила обавља на сваких 12 месеци, баш као и у 39% држава-чланица ЕУ. То

¹⁹⁸ *Ibid*, стр. 6.

¹⁹⁹ *Ibid*, стр. 7. и 32.

²⁰⁰ European Road Safety Observatory: Road Safety Country Overview - Austria, *op. cit.*, стр. 7.

²⁰¹ *Ibid*, стр. 8.

²⁰² *Ibid*, стр. 10.

правило се односи на возила до пет година старости, за разлику од нових аутомобила, чији се први преглед обавља за три године, а потом за две, да би се после тога обављао сваке године. За аутобусе је тај период, такође, 12 месеци, као и у већини осталих држава у ЕУ. Коришћење заштитних система у возилима у Аустрији је у просеку веће него у другим државама ЕУ. Наиме, постоји висок проценат оних који у возњи везују сигурносни појас, а тај проценат се већ годинама креће од 92 до 98%, укључујући како појасеве на предњем, тако и на задњем седишту. Обавеза везивања сигурносних појасева односи се на свако седиште у колима. Међутим, спровођење закона, којим је прописана ова обавеза је мање ефикасно у Аустрији, него у другим земљама ЕУ.²⁰³

4.5.3. Пут

Аустријанци су, по угледу на холандски принцип „одрживе безбедности“, у свом Програму за безбедност саобраћаја 2011-2020 настојали да уведу нов систем хијерархије путева, што је представљало највећи изазов. Суштина је да се испреплету или раздвоје саобраћајни модалитети са различитим ограничењима брзина кретања. А за ову рекомпозицију саобраћаја предуслов је процена испуњености техничких стандарда.²⁰⁴

Са друге стране, свесни тога да је најнепредвидивији фактор безбедности у саобраћају понашање возача и људска грешка, која се дешава и најсавеснијима који возе прописном брзином и поштују саобраћајне прописе, аустријске власти сматрају да је кључан однос између понашања возача и инфраструктуре за побољшање безбедности саобраћаја. Наиме, да би се у што већој мери умањио овај најнепредвидивији фактор безбедности, нужно је ставити нагласак на већу предвидивост, одвојене траке на путу за различите брзине кретања и прилагођавање брзине локалној инфраструктури и слично. Такође, пошто је способност за перципирање обавештења на путевима (нпр. саобраћајних знакова) смањена код одређених група возача, попут оних у годинама, Аустријанци су смањили густину тих знакова обавештења у деловима пута за које су утврдили да

²⁰³ European Road Safety Observatory: Road Safety Country Overview - Austria, 2016, стр. 6-16, видети на https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-austria_en.pdf, посећено 13. 12. 2020.

²⁰⁴ Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology: *Austrian Road Safety Programme 2011-2020*, *op. cit.*, стр. 23.

могу бити проблематични у поменутом смислу или ограничили укупан број знакова у одређеним областима.²⁰⁵

Извештај из 2019. године показује да су у Аустрији најсмртоноснији рурални путеви. У 2018. години се чак 67% незгода десило на овим путевима, потом долазе путеви у урбаним срединама, а тек 8% на аутопуту. Ипак, у поређењу са претходним периодом, почевши од 2000. године, смртни исходи на путевима у урбаним, као и у руралним срединама смањени су за око 50%, док је тај исход на аутопуту умањен за чак 78%. Законско ограничење брзине у Аустрији је 50 км/сат на путевима у урбаним местима, на руралним путевима је 100 км/сат, а на аутопуту је 130 км/сат. Према броју написаних казни за прекорачење брзине, по којима Аустрија предњачи у односу на просек у ЕУ, може се видети да наведено представља проблематичну област за безбедност друмског саобраћаја. Због проблема са вожњом непримереном брзином, развија се аутоматска контрола брзине кретања возила на путевима, као далеко ефикаснија од контроле саобраћајне полиције.²⁰⁶

На аутопуту смеју учествовати само она возила која могу да развију брзину од најмање 60 км/сат (члан 46, Закона о друмском саобраћају).

4.6. НЕМАЧКА

Немачки последњи програм о безбедности саобраћаја сачињен је 2011. године за период до 2020. године. Примарни циљ је био смањење смртних исхода саобраћајних незгода за 40% до 2020. године. Имајући у виду поменути циљ, план се односио на побољшање безбедности путне инфраструктуре, увођење аутоматске вожње и система за безбедност возила на тржиште, као и на поље утицаја људског фактора на безбедност друмског саобраћаја.²⁰⁷

Извештаји показују да је у Немачкој у 2018. години регистровано за 3% више случајева смртних исхода у саобраћајним незгодама у односу на претходну годину. Међутим, вишегодишњи тренд је, напротив, веома позитиван. Наиме, број

²⁰⁵ *Ibid*, стр. 27.

²⁰⁶ OECD, International Transport Forum: *Road Safety Annual Report Austria*, 2019, стр. 4. и 7, видети на <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/austria-road-safety.pdf>, приступљено 12. 12. 2020.

²⁰⁷ OECD, International Transport Forum: *Road Safety Annual Report Germany*, 2019, стр. 2, видети на <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/germany-road-safety.pdf>, приступљено 14. 12. 2020.

смртних случајева услед саобраћајних незгода на немачким путевима смањен је за чак 56% у периоду од 2000. до 2018. године.²⁰⁸

Закон који у немачком правном систему регулише питање безбедности друмског саобраћаја је Закон о друмском саобраћају.²⁰⁹

4.6.1. Возач

Када су у питању године старости да би се на немачким путевима могло управљати моторним возилом, доња граница за путничка возила је иста као и у великој већини држава чланица ЕУ и износи 18 година, док је 21 година старости довољна за управљање камионима и аутобусима.²¹⁰

Начелни закључак из извештаја је да су путеви у Немачкој постали безбеднији за све учеснике у друмском саобраћају. Али, нису сви учесници једнако погођени, посебно млади од 18 до 24 године, као и старији од 75 година.²¹¹

Понашање возача је важан фактор безбедности саобраћаја, који се и у Немачкој показао од негативног утицаја, посебно што се тиче непримерене брзине управљања возилом, вожње под дејством алкохола, односно дрога, као и везивања сигурносног појаса.

Законска обавеза возача је да управља возилом искључиво брзином која му дозвољава сталну контролу над возилом. Дакле, не само да возачи морају возити у оквирима законских ограничења брзине кретања, већ кретање морају прилагођавати путу, саобраћају, видљивости и временским условима, као и природи свог возила, али и сопственим способностима (Одељак 3, Закона о друмском саобраћају). Чак 14,5% повреда у саобраћајним незгодама узроковано је пребрзом вожњом у 2016. години. Овај фактор ризика безбедности саобраћаја често је у уској вези са високоризичним понашањима, као што је вожња под дејством алкохола.²¹²

²⁰⁸ *Ibid*, стр. 2. и 3.

²⁰⁹ Straßenverkehrs-Ordnung, (Federal Law Gazette I, p. 367 ff. Valid as from 1 April 2013) as last amended on 30 November 2016 (Federal Law Gazette I, p. 2848. Valid as from 14 December 2016).

²¹⁰ European Road Safety Observatory: Road Safety Country Overview - Germany, 2017, стр. 7, видети на https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2017-germany_en.pdf, приступљено 15. 12. 2020.

²¹¹ International Transport Forum: *Road Safety Annual Report Germany*, *op. cit.*, стр. 2. и 3.

²¹² *Ibid*, стр. 8.

У Немачкој је прописана горња граница за присуство алкохола у крви од 0,5 промила, али не постоји толеранција за нове и професионалне возаче.²¹³

Коришћење мобилних телефона или телефона везаног за возило је забрањено, уколико укључује његово подизање и држање апарата, а док је возило у покрету.²¹⁴

Решење које је прихваћено као обавезно у свим државама ЕУ, постоји и у Немачкој, а односи се на коришћење сигурносних појасева у возилима, за сваког путника у возилу.²¹⁵

4.6.2. Возило

Возач који учествује у саобраћају мора у сваком тренутку осигурати да возило испуњава све прописане услове, као и да безбедност возила није угрожена теретом или путницима (Одељак 23, Закона о друмском саобраћају). Првенствено, значајну гаранцију безбедности саобраћаја представља редовно обављање техничких прегледа возила. За разлику од већине земаља ЕУ, период за обавезни преглед путничких аутомобила је дужи у Немачкој. Наиме, први технички преглед се обавља после три године, након тога се обавља у фреквенцији од годину дана. Од значаја је и старост возила, од које обично зависи и опремљеност сигурносном опремом, те се опрема код више од половине возила оцењује највећом оценом. Возила која учествују на немачким путевима су новија и имају бољу сигурносну опрему од већине земаља у ЕУ. На пример, за два процента више је возила која су стара до две године. Највећи проценат је оних возила, која су стара више од 10 година, али је тај проценат и даље мањи од просека у ЕУ.²¹⁶

Немачки аутопут резервисан је само за моторна возила, која се могу кретати брзином већом од 60 км/сат (Одељак 18, Закона о друмском саобраћају).

Одредбе Закона, којима је регулисана заштита животне средине, прописују да је забрањена непотребна бука, као и емисија гасова, која се може избећи. То практично значи да је забрањено оставити мотор возила непотребно упаљеним или правити непотребну буку приликом затварања врата. Чак се забрањује

²¹³ European Road Safety Observatory: Road Safety Country Overview - Germany, *op. cit.*, стр. 6.

²¹⁴ *Ibidem.*

²¹⁵ *Ibidem.*

²¹⁶ *Ibid*, стр. 8. и 10.

непотребно возикање напред-назад у оквиру изграђеног подручја, ако то смета другим особама (Одељак 30, Закона о друмском саобраћају).

4.6.3. Пут

Иако је број смртних случајева на путевима у Немачкој значајно опао у последње две деценије, и даље постоји простор за побољшање тог стања. Показало се да рурални путеви представљају највећи ризик, јер се баш на њима дешавало чак 57% смртних случајева у 2018. години. Иза тога долазе путеви у урбаним срединама, а тек 13% се дешава на аутопуту. Ипак, од 2010. године дошло је до значајног напретка у безбедности руралних путева, знатно брже него у урбаним срединама.²¹⁷

Инспекција безбедности путева, као и ревизија федералних пројеката су обавезни у Немачкој.²¹⁸

Брзина вожње прописује се с обзиром на врсту пута на који се односи. Тако је ограничење брзине путничких возила на немачким руралним путевима до 100 км/сат, у насељеним местима 50 км/сат, док се за аутопут препоручује брзина до 130 км/сат. Дакле, на аутопуту не постоји прописано ограничење брзине (Одељак 3, Закона о друмском саобраћају). Није само пребрза вожња неприхватљива, већ и преспора вожња, која онемогућава ток саобраћаја (Одељак 3, Закона о друмском саобраћају).

Немачки законодавац је регулисао и питање коришћења уређаја, који су дизајнирани да укажу и ометају спровођење саобраћајних мера, попут радара (Одељак 23, Закона о друмском саобраћају).

Новина у законодавству уведена је 2017. године и подразумева правну једнакост између људи и компјутера као возача. Тиме се утире пут увођењу потпуно аутоматизованог система вожње.²¹⁹

²¹⁷ International Transport Forum: *Road Safety Annual Report Germany*, op. cit., стр. 5. и 6.

²¹⁸ European Road Safety Observatory: *Road Safety Country Overview - Germany*, op. cit., стр. 6.

²¹⁹ International Transport Forum: *Road Safety Annual Report Germany*, op. cit., стр. 11.

4.7. ТУРСКА

Према извештајима из 2009. године, Турска је спадала у земље са великим бројем смртних случајева услед саобраћајних незгода на путевима, и то око 10.000 људи годишње, са скоро 200.000 повређених. Од тога су за чак 95% били одговорни возачи, тек се понеки проценат односио на утицај возила и пута, као фактора безбедности саобраћаја.²²⁰ У том тренутку су постојали закони који су регулисали ограничење брзине кретања возила, обавезу везивања сигурносних појасева, забрану вожње у алкохолисаном стању, али се чини да је њихово спровођење заказало. У циљу смањивања броја смртних случајева на путевима, Турска се 2010. године укључила у глобални програм са партнерима Светском здравственом организацијом и Светском банком, под називом *RS10*. Циљ програма је била имплементација добре праксе по питању безбедности друмског саобраћаја, као и утврђивање механизма за међусекторску сарадњу, идентификација пропуста у законодавству и давање препорука у том смислу, као и примена мера о контроли брзине кретања возила и везивања појаса приликом вожње. Активности су се посебно односиле на комерцијалне возаче. Планиране активности су се спроводиле у фазама, до 2014. године. До краја последње фазе, мере су дале жељени резултат.²²¹ У 2019. години број смртних случајева на путевима смањен је у односу на претходну годину са 6.700 на 5.500.²²² Дакле, за 10 година преполовљен је број смртних случајева на турским путевима.

Законом о друмском саобраћају²²³ регулисана су саобраћајна правила у погледу безбедности живота и имовине на путевима, као и мере које треба предузети у свим питањима која се тичу безбедности саобраћаја. Други важан правни акт, којим се регулише ова област је Уредба о друмском саобраћају.²²⁴

²²⁰ Gokasar, I. & Emir, E. (2012). *Changes in Traffic Safety Policies and Regulations in Turkey (1950-2010)*, International Association of Traffic and Safety Sciences, 2012, стр. 23. и 24.

²²¹ World Health Organization, Road Safety in ten countries – Turkey, видети на https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/rs10_turkey_en.pdf?ua=1, посећено 15. 12. 2020.

²²² Видети на <https://www.worldhighways.com/wh12/news/turkish-road-safety-improved-2019>, приступљено 16. 12. 2020.

²²³ Karayollari trafik kanunu, Resmî Gazete Tarihi: 18. 10. 1983 Resmî Gazete Sayısı: 18195.

²²⁴ Karayollari trafik yönetmeliği, Resmî Gazete Tarihi: 18. 07. 1997 Resmî Gazete Sayısı: 23053 mükerrer.

4.7.1. Возач

Као и у свим правним системима, основни услов за управљање моторним возилом, који прописује турски законодавац, је стицање возачке дозволе, било издате од стране домаћих органа или у складу са мултилатералним споразумима, односно са важећом међународном возачком дозволом. Возачка дозвола се издаје на одређено време. Занимљиво је споменути услове за стицање возачке дозволе, који, осим одређених година старости, здравственог уверења и положеног возачког испита, укључују и завршену основну школу, као и да лице није осуђивано за одређена кривична дела (чл. 36, 39. и 41. Закона). Доња старосна граница за управљање возилом класе Б је 18 година, 21 година за класу Ц, а за класу Д прописано је пунолетство (члан 76. Уредбе). У случају накнадне јасне промене здравственог стања возача, која утиче на способност управљања возилом, одузеће се возачка дозвола и тражити лекарски преглед. Они који више пута прекрше правило забране на пролазак на црвено светло, подвргавају се психо-физичкој процени и прегледу психијатра (чл. 45. и 47. Закона).

Горња граница за дозвољено присуство алкохола у крви у вожњи је 0,5 промила (члан 48. Закона).

Коришћење мобилног или аутоматског телефона у току вожње у Турској је забрањено и кажњиво. Законодавац не прави изузетак ни када се уређај не држи у рукама (члан 73. Закона).

4.7.2. Возило

Да би возило било безбедно у саобраћају, сваки власник је обавезан да га региструје (Четврти део, Поглавље прво, Закона).

Према турском закону, возило мора бити у складу са структуром пута и безбедношћу саобраћаја у погледу конструкције и употребе, а услове прописује надлежно министарство. Технички захтеви се односе на обавезу одржавања возила у складу са техничким условима на начин који је прописан законом, а односе се, рецимо, на кочнице, гуме, опрему за осветљење и слично. Неусклађеност са тим стандардима је кажњива, као и уколико возила имају неке

украшне додатке који могу ометати преглед пута или могу бити опасни за путнике у случају незгоде, као и уколико возила својим димом и буком сметају другим људима (Други део, Услови за моторна возила, Закона).

Уредба детаљно регулише питање димензије возила која путују аутопутем, натоварена и истоварена, и тежине којима ова возила могу безбедно да се крећу без оштећења путне инфраструктуре, и то: максималну ширину, висину, дужину, као и тежину различитих категорија возила (члан 128, Уредбе).

4.7.3. Пут

У Турској је 2014. године спроведен пројекат побољшања сигнализације и видљивости на путевима, као и смањења брзине. Ради боље безбедности саобраћаја, предвиђена је употреба нових рефлектујућих материјала на детектованим црним тачкама, чиме се повећава видљивост.²²⁵

Максимално ограничење брзине којом моторна возила могу возити одређује се према врсти и намени пута, и то 50 км/сат на урбаним путевима, 90 до 110 км/сат на руралним путевима зависно од тога да ли се путем вози двострано или је пут подељен по смеру кретања, док је за аутопут прописано да брзина не прелази 120 км/сат (члан 100. Уредбе). Притом, надлежни орган може повећати наведена ограничења брзине за аутомобиле за 20 км/сат (члан 50. Закона).

4.8. РУСИЈА

С обзиром на величину државе, Руска Федерација има једну од највећих мрежа за превоз. Самим тим је и број саобраћајних незгода на путевима велики. Међутим, проценат у коме су возачи скривили саобраћајне незгоде је чак 85%, од чега је за 7,8% случајева одговорна повећана концентрација алкохола у крви. Поређења ради, у САД овај проценат удела кривице возача износи 57%.²²⁶

²²⁵ World Resources Institute, *EMBARQ Turkey helping to lead national road safety movement*, видети на <https://wrirosscities.org/news/embarq-turkey-helping-lead-national-road-safety-movement>, приступљено 16. 12. 2020.

²²⁶ Ichkitidze, Y., Sarygulov, A. & Ungvari, L. (2017). Potential for Enhancing Traffic Safety on Highways of Russia, *Transportation Research, Procedia* 20, 2017, стр. 242 – 246.

Влада Руске Федерације је 1993. године донела Правила о саобраћају, која са изменама и допунама до данас, представљају основни правни акт, којим је регулисано питање безбедности саобраћаја у Русији.²²⁷ Остали прописи о друмском саобраћају морају бити усклађени са овим Правилима. Још је пре 12 година у Русији усвојена Стратегија за саобраћај, којом се предвиђају мере за период чак до 2030. године.

4.8.1. Возач

Регулатива у Русији прописује одређене стандарде по питању возача, као фактора безбедности. Први услов за стицање возачке дозволе је минимум старости од 18 година, која се увек мора носити са собом приликом вожње, као и уверење о регистрацији возила којим се управља и уверење о годишњем техничком прегледу (члан 2.1. Правила). Страним возачима је, наравно, дозвољено да учествују у друмском саобраћају, уз поседовање међународне возачке дозволе. Уколико се положи возачки испит у Русији, возачка дозвола ће имати исту валидност као радна дозвола.²²⁸

Приликом вожње се мора везивати сигурносни појас и на руским путевима, док се телефон може користити у току вожње само без држања апарата у рукама (члан 2.1.2. Правила).

Руски законодавац нема толеранцију ни према најмањој количини алкохола у крви возача, према вожњи под утицајем лекова, који ометају пажњу и реакције, болесном стању и умору који угрожавају безбедност саобраћаја (члан 2.7. Правила). Изричито је забрањена опасна вожња, а Правила у члану 2.7. таксативно набрајају ситуације које подразумевају такву вожњу, попут непридржавања безбедне удаљености, права првенства, нагло кочење и слично.

Брзина кретања возила на путевима мора бити у дозвољеним границама, али се мора прилагодити и условима интензитета саобраћаја у том тренутку, карактеристикама и стању самог возила, временским условима и видљивости на путу. Прописана брзина вожње зависи од тога да ли је у питању насељено место или је пут ван насеља. Наиме, у насељеном месту највећа брзина кретања је до 60

²²⁷ Traffic regulations of the Russian Federation, approved by the Resolution of Council of Ministers - the Governments of the Russian Federation of October 23, 1993 No. 1090, (as amended on 26-03-2020).

²²⁸ видети на <https://www.lawyersrussia.com/road-transportation-law-in-russia>, посећено 18. 12. 2020.

км/сат, док је у стамбеним зонама до 20 км/сат. Када је у питању пут ван насеља, дозвољена брзина кретања зависи од типа возила. Тако је брзина за аутомобиле и камионе до 3,5 тоне на аутопуту ограничена на 110 км/сат, док је на осталим путевима ван насеља прописани максимум до 90 км/сат. Међуградски и аутобуси са мало места смеју се свим путевима кретати до 90 км/сат. Исто ограничење важи за аутобусе и камионе до 3,5 тоне на аутопуту, док иста ова возила смеју да се крећу брзином до 70 км/сат на осталим путевима. Притом, власти на аутопутевима могу повећати максималну брзину кретања до 130 км/сат, али само ако услови на путу дозвољавају безбедну вожњу том брзином (члан 10.1, 10.2. и 10.3. Правила).

4.8.2. Возило

Ради безбедности саобраћаја, возило које учествује у саобраћају мора бити исправно, по питању кочница, управљача, осветљења, брисача. Уколико до квара дође, возач их мора отклонити, ако намерава да изађе на пут с њима (члан 2.3.1. Правила). Влада Руске Федерације усвојила је 2000. године Основне одредбе о пријему возила у погон и дужности службеника да осигурају безбедност на путевима.²²⁹ Према овим одредбама, сва моторна возила се морају регистровати током периода важења регистрационе ознаке „Транзит“ или пет дана након њихове куповине или царинења. Ради заштите безбедности у друмском саобраћају и заштите животне средине, возила морају испуњавати захтеве релевантних стандарда, правила и приручника у погледу техничког стања и опреме. Возила посебно морају бити обележена уколико се ради о возилу које превози децу, чији возач не чује, чији је возач почетник, којим се превози опасан терет и слично. Забрањује се да у саобраћају учествују возила која не одговарају прописаним техничким стандардима и нису прошла технички преглед. Ови стандарди односе се на кочиони систем, управљање, спољне уређаје за осветљење, тачкове и гуме, мотор и остале структурне елементе. Рецимо, мотор

²²⁹ Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, В ред. Постановлений Правительства РФ от 21. 04. 2000 N 370, от 24. 01. 2001 N 67, от 21. 02. 2002 N 127, от 07. 05. 2003 N 265, от 25. 09. 2003 N 595, от 14. 12. 2005 N 767, от 28. 02. 2006 N 109, от 16. 02. 2008 N 84, от 19. 04. 2008 N 287, от 27. 01. 2009 N 28, от 24. 02. 2010 N 87, от 10. 05. 2010 N 316.

возила мора бити такав да садржај штетних супстанци у издувним гасовима и њихова задимљеност не премашују вредности утврђене ГОСТ Р 52033-2003 и ГОСТ Р 52160-2003, док дозвољени ниво спољне буке не премашује вредности утврђене ГОСТ Р 52231-2004 (члан 1, 3, 10. и 11. Основних одредаба, као и Додатак основним одредбама).

4.8.3. Пут

У Русији, као развијеној држави, превоз представља кључни економски сектор, који умногоме зависи од инфраструктуре, посебно од међународних транспортних коридора. На листи од 140 земаља са Светског економског форума из 2015. године, на којој се оцењује развој транспортне инфраструктуре, Русија заузима 123 место по питању нивоа развоја путне инфраструктуре. Последњих година Русија развија бројне специјалне програме, како би побољшала стање транспортне инфраструктуре, начелно.²³⁰

Безбедност друмског саобраћаја у Русији, која се односи на пут као њен фактор, регулисана је још од 1993. године кроз Државни стандард за путеве и улице и услове њиховог одржавања да би се осигурала безбедност саобраћаја.²³¹ Овим стандардом се утврђују показатељи оперативног стања аутопутева, улица и путева у градовима и насељима, као и техничких средстава за контролу саобраћаја, потребних за безбедност у саобраћају, заштиту живота и животне средине. Примена ових стандарда је обавезна. Подразумевају начин премаза коловоза, одржавање у зимским условима, техничке објекте, опрему за путеве и улице. Након тога је 2017. године донет државни стандард о условима безбедности на путу, начину и контроли.²³² Њиме се прописују саобраћајни и оперативни показатељи безбедности путева и улица, начини њихове контроле, као и рокови за усклађивање оперативног стања путева и улица са потребним

²³⁰ Vladimirovna Gnezdova, Y. et. Al. (2017) Development Prospects of the Transport Infrastructure of Russia in the Conditions of Development of the Market of Transport and Logistic Services, *European Research Studies Journal, Volume XX, Issue 4A*, стр. 619-631.

²³¹ ГОСТ Р 50597-93 Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, видети на <http://docs.cntd.ru/document/1200003471>, посећено 19. 12. 2020.

²³² ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля (с Поправками), видети на <http://docs.cntd.ru/document/1200147085>, приступљено 19. 12. 2020.

захтевима. Уколико путеви и улице не испуњавају прописане захтеве, надлежни органи морају одмах отклонити недостатке и кварове, а да притом уведу потребна ограничења саобраћаја на том месту. Поред наведених области, које регулише претходни правни акт, пропис из 2017. године прописује и контролу карактеристика оперативног стања путева и улица, а чине се путем регистрованих мерних инструмената на верификован начин, контролу недостатака коловоза, методе праћења оперативног стања зими, попут димензије снега, као и недостатке техничких средстава за организовање саобраћаја и елементе уређења (кварове ознака, семафора и звучних уређаја, стубова путних сигнала, рефлектора на путу, стационарног електричног осветљења). Претходно наведени основни прописи обавезују надлежне органе за стање на путевима да одржавају путеве у безбедном стању за саобраћај у складу са захтевима стандарда, норми и правила, да информишу учеснике у саобраћају о уведеним ограничењима и променама у организацији саобраћаја, као и да предузму мере за благовремено уклањање препрека у саобраћају и забране или ограниче саобраћај на одређеним деоницама путева, када њихова употреба угрожава безбедност саобраћаја (члан 13, Основних одредаба).

4.9. СЈЕДИЊЕНЕ АМЕРИЧКЕ ДРЖАВЕ

Да би се приступило анализи фактора безбедности друмског саобраћаја у Сједињеним Америчким Државама (у даљем тексту: САД), неопходно је укратко описати начин на који функционише правни систем ове федерације по том питању. Власт се дели на федералном, државном и локалном нивоу, на начин да постоји заједничка надлежност у неким областима, док у другим сваки ниво власти има сопствени суверенитет. Конгрес усваја законе на националном нивоу, али је већина законодавства о безбедности саобраћаја на нивоу држава. Конгрес обично пружа финансијску подршку државама за спровођење закона и стратегија безбедности саобраћаја.

Подаци показују позитиван дугогодишњи тренд по питању безбедности у друмском саобраћају САД. Наиме, у последњих 20 година бележи се пад у броју смртних исхода у саобраћајним незгодама за 12% у просеку. САД су 2018. године

донеле Стратешки план за 2018-2022, којим су предвиђени најважнији стратешки и организациони циљеви, а најављено је усвајање системског приступа управљањем безбедности заснованог на подацима. Начелно посматрано, безбедност саобраћаја у САД је знатно мање ефикасна него у многим европским земљама. Међутим, када се, поред бројева, узме у разматрање утицај географских и других фактора, може се констатовати да је безбедност саобраћаја на сличном нивоу као у Западној, Северној и Јужној Европи.²³³

4.9.1. Возач

Годинама најугроженија група у саобраћајним незгодама у САД су возачи путничких аутомобила, док за њима одмах долазе комби и пик-ап возила, као и велики камиони. Ипак, број смртних исхода путника у путничким аутомобилима на путу опала је за трећину у последњих 20 година. Понашање учесника у друмском саобраћају је од највећег утицаја на безбедност, посебно вожња непримереном брзином. Надлежни органи примењују програме за ефикасније управљање и контролу брзином, намењене државним и локалним властима.²³⁴

Прописани горњи лимит присуства алкохола у крви, који се толерише, исти је у свим државама САД и износи 0,8 г/л, с тим што је од 2018. године Јута спустила лимит на 0,5 г/л. Посебно су млади људи од 21 до 24 године у највећем проценту били возачи у алкохолисаном стању, који су изазивали саобраћајне незгоде са смртним исходом. За возаче млађе од 21 године у свим америчким државама је забрањено присуство и најмање концентрације алкохола у крви у току вожње. Што се тиче вожње под дејством наркотика, не постоји федерални закон који регулише то питање. Само поједине државе имају ту регулативу.²³⁵

Оно што у највећој мери омета пажњу возача на америчким путевима је коришћење мобилних телефона у вожњи. 19 америчких држава забрањује возачима да користе мобилне телефоне, тако што уређаје држе у руци у току вожње. У 38 држава се потпуно забрањује коришћење мобилних телефона било на који начин за нове возаче, док се ова забрана односи и на возаче школских

²³³ OECD, International Transport Forum: *Road Safety Annual Report USA*, 2019, стр. 1, 2. и 3, видети на <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/united-states-road-safety.pdf>, приступљено 17. 12. 2020.

²³⁴ *Ibid*, стр. 7.

²³⁵ *Ibid*, стр. 8.

аутобуса у 20 држава. Чак 48 држава забрањује писање порука на мобилном телефону у току вожње.²³⁶

4.9.2. Возило

Законик САД²³⁷ дефинише безбедност моторног возила као заштиту јавности од неразумног ризика од незгоде и њених последица, до којих може доћи због дизајна, конструкције или перформанси возила (пар. 30102, Законика).

Везивање сигурносних појасева у САД је заступљено у скоро 90% случајева. Посебно се ова мера примењује у оним државама у којима постоји такозвано примарно законодавство којим се регулише конкретно питање. Наиме, под примарним законодавством се подразумевају одредбе којима се омогућава саобраћајном полицајцу да заустави возило када примети да је путник у возилу невезан, а да поред тога није починио неки други саобраћајни прекршај, што је ситуација у 34 државе у САД. Секундарно законодавство у 15 држава прописује кажњавање само ако постоји и други саобраћајни прекршај. Све државе обавезују да се мала деца возе у специјалним сигурносним седиштима у возилу.²³⁸

Поред тога што су програми безбедности дали позитиван резултат на стање безбедности на америчким путевима кроз повећано коришћење сигурносних појасева, усавршавање самих возила у техничком смислу, попут ер-бег опреме и система контроле електронске стабилности возила, такође је утицало на смањење саобраћајних незгода са смртним исходом.²³⁹ Будућност безбедности саобраћаја, по питању возила, као фактора безбедности, засигурно лежи у аутоматским возилима, односно возилима која самостално управљају. Тај тип возила се развија и тестира широм САД. Чак 30 држава је усвојило законодавство, којим се регулише њихово коришћење.²⁴⁰ Сматра се да ће употреба овог система, који укључује и возила без возача, свести саобраћајне незгоде на минимум. Ова возила морају испуњавати све потребне стандарде, а софтвер мора бити добро планиран и добро контролисан, како би се осигурала безбедност. Да би се

²³⁶ *Ibidem.*

²³⁷ The United States Code, (Pub. L. 116-216 (12/11/2020)).

²³⁸ OECD, International Transport Forum: *Road Safety Annual Report USA*, *op. cit.*, стр. 9.

²³⁹ *Ibid*, стр. 11. и 12.

²⁴⁰ видети на страници Националне конференције државне легислативе <https://www.ncsl.org/research/transportation/crafting-inclusive-autonomous-vehicle-policies.aspx>.

омогућило функционисање целе идеје, већина држава је, као што је споменуто, усвојила одговарајуће законодавство, али следи утврђивање и хармонизовање основних протокола за тестирање аутоматских возила на јавним путевима, прецизирање под којим условима је произвођач одговоран за сударе, као и доношење смерница за управљање возилима.²⁴¹

4.9.3. Пут

Стратешки план САД за период 2018-2022 предвиђа и унапређивање инфраструктуре путева, посебно кроз системски приступ управљањем безбедности заснованог на подацима. Путем тог програма, агенције за безбедност саобраћаја користе најсавременија средства и методе за анализу података о несрећама у друмском саобраћају и на тај начин са великом прецизношћу детектују слабе тачке и настоје да их побољшају.²⁴²

Урбани и рурални путеви у САД најчешће су били места саобраћајних незгода са смртним исходом, скоро у истом проценту, али је у претходних 20 година дошло до пада тог броја, када су у питању рурални путеви. Аутопутеви су се показали значајно безбеднијима. Како се САД састоји од федералних држава, тако је и питање ограничења брзине возила на путевима остављено њима на регулисање. Притом, поред дискреције државних и локалних власти, начин регулисања брзине зависи од типа пута и његове величине. Дијапазон ограничења брзине на урбаним путевима креће се од 25 до 35 миља/сат, на руралним путевима од 25 до 55 миља/сат, док се на аутопутевима возило може кретати брзином од 55 до 80 миља/сат, зависно од државе САД.²⁴³

Услед коришћења међусобно повезаних и независних возила, у наредним годинама следи велика измена путне мреже у САД.

²⁴¹ U. S. Department of Transportation, NHTSA: Automated Driving Systems 2.0, A Vision for Safety, стр. 4-11, видети на https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/13069a-ads2.0_090617_v9a_tag.pdf, приступљено 17. 12. 2020.

²⁴² International Transport Forum: *Road Safety Annual Report USA, op. cit.*, стр. 11.

²⁴³ *Ibid*, стр. 7.

4.10. КИНА

Питање безбедности у друмском саобраћају у Кини не може се посматрати одвојено од наглог економског и друштвеног развоја ове земље, који се захуктао 80-их година прошлог века, након што је Кина покренула своју специфичну тржишну економију. Данас Кина представља највеће тржиште аутомобила, са чак око 27% учешћа у глобалној производњи аутомобила.²⁴⁴ Значајни напори су предузимани на унапређењу фактора безбедности, посебно на изградњи путне инфраструктуре. Имајући све то у виду, нужно је било донети одговарајућу регулативу, што је кинеска влада учинила усвајањем законодавства, спровођењем едукација, усвајањем стандарда за безбедност возила, као и технолошким развојем. Наиме, први значајан корак у овом смислу у Кини направљен је 2003. године повезивањем различитих министарстава и владиних агенција, у циљу унапређења координације на пољу безбедности саобраћаја. Од тада, примећује се пад саобраћајних незгода на путевима Кине.²⁴⁵ Наиме, до 2003. године, чак 80% смртних случајева у Кини дешавао се у саобраћајним несрећама, када је оваква растућа тенденција заустављена доношењем првог Закона о безбедности саобраћаја.²⁴⁶ Примера ради, у периоду од 2008. до 2019. године број тешких саобраћајних незгода је пао за 90%.²⁴⁷ Упркос значајном напретку на овом пољу, према извештају Светске здравствене организације из 2015. године, једна петина смртних случајева у друмском саобраћају деси се у Кини.²⁴⁸

Проактивно деловање јавних власти Кине, кроз примену закона и јачање свести о безбедности саобраћаја, развој и одржавање саобраћајне инфраструктуре, у комбинацији са технолошким напретком и његовом применом у друмском саобраћају, попут развоја делимично и потпуно аутоматизованог система вожње,

²⁴⁴ O'Meara, S. (2020) The road to reducing traffic accidents in China. видети на <https://www.sciencemag.org/features/2020/07/road-reducing-traffic-accidents-china>, приступљено 20. 04. 2021.

²⁴⁵ Ono, Y., Silcock, D. & Gerilla-Teknomo, G. (2013). *International Lessons for Road Safety in the People's Republic of China*, ADB East Asia Working Paper Series, No. 1, стр. 3.

²⁴⁶ Jiang, B. *et al.* (2017) Transport and public health in China: the road to a healthy future, *Lancet*, 390(10104), стр. 1781-1791.

²⁴⁷ O'Meara, S., *op. cit.*

²⁴⁸ Wang, X. *et al.* (2006). Road traffic injuries in China from 2007 to 2016: the epidemiological characteristics, trends and influencing factors, *PeerJ Life and Environment*, V. 7, видети на: <https://peerj.com/articles/7423/>, приступљено 21. 04. 2021.

резултирали су јачом безбедношћу. Ипак, нужно је да се предузму још неки важни кораци у овој области, попут унапређења стања самих путева, сигнализације и осветљења, боље инспекције безбедности самих возила која учествују у друмском саобраћају, спровођењем едукативних кампања у руралним подручјима, али и изменом законодавства у смислу поштравања казни за вожњу под дејством алкохола, вожњу без дозволе и прекорачење брзине. Наиме, убрзано увођење модерне моторизације, које се у Кини десило касније у односу на друге земље, учинило је да грађани нису имали довољно времена да развију свест о безбедности саобраћаја.²⁴⁹

4.10.1. Возач

С годинама се мењао како број нових возача, који је прогресивно растао (Кина има око 20 милиона потенцијалних нових возача сваке године), док се и структура возача мењала. Наиме, ранијих деценија структуру су већином чинили професионални возачи, за разлику од данашње ситуације.²⁵⁰

Да би се могло постати возачем у Кини, обавезно је полагање испита, који укључује стечена основна знања, вештине и свест о безбедности у саобраћају. Возачка дозвола траје шест година, а возачем почетником се сматра онај који је стекао дозволу у оквиру првих 12 месеци. Возач почетник не сме да управља аутобусом, путничким аутомобилом, ватрогасним и амбулантним колима, као ни возилом које превози опасне материје.²⁵¹

У Кини је усвојен систем бодова у случају прекршаја безбедности друмског саобраћаја. Период прикупљања бодова је 12 месеци. Ако возач достигне 12 бодова, наложиће му се одузимање возачке дозволе и мораће да

²⁴⁹ Jiang, B. *et al.*, *op. cit.*, стр. 1781-1791.

²⁵⁰ Ono, Y., Silcock, D. & Gerilla-Teknomo, G. (2013). *International Lessons for Road Safety in the People's Republic of China*, ADB East Asia Working Paper Series, No. 1, стр. 3.

²⁵¹ 中华人民共和国道路交通安全法实施条例,

2004年4月30日中华人民共和国国务院令405号公布

根据2017年10月7日《国务院关于修改部分行政法规的决定》修订 (Regulation on the Implementation of the Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China, Promulgated by Order No. 405 of the State Council on April 30, 2004; and revised in accordance with the Decision of the State Council to Amend Certain Administrative Regulations on October 7, 2017, Document Number: Order No. 687 of the State Council of the People's Republic of China), чл. 22.

учествује у тренинзима о правилима о безбедности саобраћаја и о томе полагасти испит. Уколико положи овај испит, бодови му се бришу, а возачка дозвола му се враћа. Ако, пак, падне на испиту, наставља са тренингом, док не положи тај испит.²⁵²

Понашање возача представља важан фактор, који угрожава безбедност друмског саобраћаја у многих државама, међу којима и у Кини. Још је првим Законом о безбедности друмског саобраћаја у Кини безобзирна возња постала кривично дело, а 2011. године је то постала и возња под дејством алкохола. Иако је возња под дејством алкохола регулисана у правном систему ове земље као кривично дело, примећује се да је ова врста понашања возача и даље проблематична. Дозвољена количина алкохола у крви је прописана до 0.02 г/дл, било за општу популацију, за младе и возаче почетнике, било за професионалне возаче.²⁵³ Једно од решења је повећање броја саобраћајних полицајаца, који би унапредили спровођење законодавства, док је, с друге стране, пожељно и подићи свест грађана о опасности возње под дејством алкохола.²⁵⁴

Везивање сигурносних појасева је у Кини обавезно, али је спровођење овог прописа на ниском нивоу.²⁵⁵

Коришћење мобилних телефона у току возње је, такође, прописано и забрањено, док се ова забрана не односи и на коришћење мобилног телефона док се држи у рукама.²⁵⁶

Прекорачење брзине у друмском саобраћају је још једно понашање возача, које често доводи до великог броја саобраћајних несрећа са смртним исходом у Кини. Стога је потребно прилагодити правила ограничења брзине сваком типу пута на коме се одвија саобраћај, а потом и успешно спроводити прописе и кампање, у којима би се широј популацији указало на конкретан проблем.²⁵⁷

Занимљиво је споменути кинеске институте за превенцију саобраћајних незгода, који им приступају као болестима, које се могу излечити. Чак је

²⁵²*Ibid*, чл. 23.

²⁵³World Health Organization, Road Safety status China, 2013, видети на: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/country_profiles/china.pdf?ua=1, приступљено 24. 04. 2021.

²⁵⁴Jiang, B. *et al.*, *op. cit.*, стр. 1781-1791.

²⁵⁵World Health Organization, Road Safety status China, 2013, *op. cit.*

²⁵⁶*Ibidem*.

²⁵⁷Jiang, B. *et al.*, *op. cit.*, стр. 1781-1791.

осмишљена и теорија под називом „Три линије одбране“, која се заснива на проналажењу решења за промену навика возача који су склони саобраћајним незгодама и разумевању њихових психолошких карактеристика у понашању. У складу са овим приступом, безбедност у друмском саобраћају мора да се заснива на идентификовању возача склоних саобраћајним незгодама путем тестова оштрине вида и менталне будности, потом, додатних тренинга који ће побољшати њихов учинак у вожњи. Трећа ставка јесте праћење проблематичних тачака у саобраћају путем камера, како би полиција могла уочити нека абнормална понашања у вожњи, казнила саобраћајне прекршаје и брзо реаговала у случају саобраћајне незгоде. Оно што се током истраживања утврдило јесте да је синдром апнеје током сна значајан узрок саобраћајних незгода. Заправо, данас у Кини постоји један интегрисан приступ прикупљању ове врсте информација, на којима се системски ради, те је створена и нова интердисциплинарна област превенције саобраћајних незгода на путевима и контролни инжењеринг.²⁵⁸

4.10.2. Возило

Када су у питању возила на кинеским друмовима, у периоду од 1978. до 2009. године забележен је раст њиховог броја од чак 17,9% годишње, што је, наравно, пратио пораст броја возача у сличном проценту на годишњем нивоу. Посматрајући кинески БДП у том периоду, који је годишње растао за 16,9%, примећује се јасна корелација.²⁵⁹ Број моторних возила у приватном власништву је, према подацима из 2017. године, износио чак 123.4 милиона. Тако нагли раст броја возила на кинеским путевима у великој мери је утицао на здравље нације, како због повећаних емисија штетних гасова, тако и услед повећаног броја саобраћајних незгода због нових неискусних возача у друмском саобраћају, као и због недовољног коришћења заштитних појасева у вожњи.²⁶⁰

²⁵⁸ O'Meara, S., *op. cit.*

²⁵⁹ Sun, Li-Lu; Liu, D.; Chen, T.; Meng-Ting He: Road traffic safety: An analysis of the cross-effects of economic, road and population factors, *Chinese Journal of Traumatology*, Volume 22, Issue 5, October 2019, стр. 290-295.

²⁶⁰ Jiang, B. *et al.*, *op. cit.*, стр. 1781-1791.

Кинески законодавац је 2017. године извршио измене националних стандарда техничке сигурности моторних возила, чиме је осигурана безбедност за узимање учешћа у саобраћају чак 400 милиона моторних возила.²⁶¹

Закон о безбедности саобраћаја прописује, слично као и у другим земљама, да је основни услов за учешће моторног возила у саобраћају његова регистрација од стране надлежног органа. То укључује и обавезно испуњавање безбедносних и техничких националних стандарда кроз спровођење прегледа. Изузетно, нова возила, која су прошла инспекцију истих тих стандарда од стране произвођача и добила сертификат о инспекцији квалитета, неће морати да буду подвргнута истом прегледу у Кини. Након прве регистрације, моторна возила морају бити подвргнута редовним безбедносним и техничким прегледима у погледу предвиђене употребне сврхе, броја путника и количине добара која се њиме превозе, дужине трајања и тако даље.²⁶² Наиме, Правилник о примени Закона о безбедности саобраћаја регулише, *inter alia*, ово питање и прописује да се путничка возила морају подвргнути техничком прегледу једном годишње у првих пет година. Након тог периода, технички преглед ће се спроводити на сваких шест месеци.²⁶³

Држава примењује обавезни систем за отпад моторних возила, према којем ће се на основу безбедносних и техничких услова и различитих намена употребе моторних возила успоставити различити критеријуми за отпад.²⁶⁴

Један од начина на који се постигло смањење повреда и смртних случајева у друмском саобраћају у Кини јесте и унапређење самих возила и сугурносне опреме, попут напредног система кочења, аутоматског система хитног кочења,

²⁶¹ O'Meara, S., *op. cit.*

²⁶² 中华人民共和国道路交通安全法 (The Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China, adopted at the 5th Meeting of the Standing Committee of the Tenth National People's Congress of the People's Republic of China on October 28, 2003, is hereby promulgated and shall go into effect as of May 1, 2004.), чл. 8-14.

²⁶³ 中华人民共和国道路交通安全法实施条例,

2004年4月30日中华人民共和国国务院令405号公布

根据2017年10月7日《国务院关于修改部分行政法规的决定》修订 (Regulation on the Implementation of the Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China, promulgated by Order No. 405 of the State Council on April 30, 2004; and revised in accordance with the Decision of the State Council to Amend Certain Administrative Regulations on October 7, 2017, Document Number: Order No. 687 of the State Council of the People's Republic of China), чл. 16.

²⁶⁴ 中华人民共和国道路交通安全法 (The Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China), чл. 14.

технологије детекције мртвог угла, као и система за блокаду возила услед детектованог алкохола код возача. Проблематично је што су овакви системи својствени само новим возилима, али извештаји говоре да се чак ни базична безбедносна опрема не примењује у мери у којој би требало, попут везивања сигурносних појасева.²⁶⁵

Посебан приоритет у Кини јесте сузбијање емисија штетних гасова, а додатни напори се морају учинити по питању возила и коришћења алтернативних горива, попут батерија и природног гаса, као и по питању техничких измена на старијим возилима, попут дизел возила. Иначе се већ примењују строжи стандарди емисије за нова возила, побољшање квалитета горива и искључивање старих возила из саобраћаја.²⁶⁶

4.10.3. Пут

Један од кључних елемената економског напретка Кине био је и нагли развој националне мреже аутопутева и такозваних експресних путева, који су посебно пројектовани за саобраћај велике брзине. Рецимо, од 90-их година до 2011. године саграђено је чак 85.000 километара експресних путева, што их чини најдужом мрежом на свету. Ова врста путева урађена је уз поштовање међународних стандарда по питању изгледа, сигнализације и означавања.²⁶⁷ Дужина аутопутева у Кини износи чак четири милиона километара.²⁶⁸ С друге стране, постоје одређени недостаци на руралним и међуградским путевима по питању сигнализације и означавања. У главним градским срединама је управљање саобраћајем одговарајуће, али то није случај у осталим градским срединама.²⁶⁹ Више од половине смртних случајева у друмском саобраћају 2014. године догодио се на руралним путевима, иако на овим подручјима живи мање од половине популације ове земље. Ово се може објаснити типом возила која у већој мери саобраћају на овом типу путева, попут трактора, приколица и старијих

²⁶⁵ Jiang, B. *et al.*, *op. cit.*, стр. 1781-1791.

²⁶⁶ *Ibidem.*

²⁶⁷ Ono, Y.; Silcock, D.; Gerilla-Teknomo, G., *op. cit.*, стр. 2.

²⁶⁸ Jiang, B. *et al.*, *op. cit.*, стр. 1781-1791.

²⁶⁹ Ono, Y.; Silcock, D.; Gerilla-Teknomo, G., *op. cit.*, стр. 7.

возила, прекорачењем брзине, лошом имплементацијом законодавства, као и лошом сигнализацијом на руралним путевима.²⁷⁰

Иначе, пут, као фактор безбедности друмског саобраћаја, такође је у Кини регулисан Законом о безбедности саобраћаја и Правилником за његову имплементацију. Саобраћајна сигнализација укључује семафорске сигнале, саобраћајне знакове, ознаке саобраћајних линија и смер на који упућује саобраћајна полиција. Сама сигнализација је сврстана у више различитих категорија.²⁷¹

Владино тело задужено за безбедност саобраћаја у Кини је Државно веће, односно извршни комитет владе. Програм овог комитета под називом „Безбедност на аутопутевима за очување животног пројекта“ укључивао је истраживање везе између пројеката путева и ризика од саобраћајних незгода на путевима, са циљем да се идентификују недостаци у безбедности саобраћања на аутопутевима и да се они отклоне (на пример, постављање сигурносних баријера).²⁷²

Брзина кретања моторних возила на руралним путевима у Кини је ограничена на 100км/сат, док је на аутопутевима прописана брзина од 80 до 120 км/сат. Брзина кретања урбаним путевима се креће од 30 до 50 км/сат. Локални органи могу прописивати и ниже лимите. Експресни путеви, као специфичан вид аутопута, имају прописану брзину до 110, односно 120 км/сат.²⁷³

Од 2018. године у Кини се спроводи тестирање аутономних возила на мање прометним путевима. Последњи помак у том смислу је израда нацрта закона, којим се дозвољава тестирање на аутопутевима, које се већ дешава у Немачкој и САД. Према подацима из децембра 2020. године, лансиран је пројекат

²⁷⁰ Jiang, B. *et al.*, *op. cit.*, стр. 1781-1791.

²⁷¹ 中华人民共和国道路交通安全法 (The Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China), чл. 25;

中华人民共和国道路交通安全法实施条例, 2004年4月30日中华人民共和国国务院令405号公布根据2017年10月7日《国务院关于修改部分行政法规的决定》修订 (Regulation on the Implementation of the Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China, promulgated by Order No. 405 of the State Council on April 30, 2004; and revised in accordance with the Decision of the State Council to Amend Certain Administrative Regulations on October 7, 2017, Document Number: Order No. 687 of the State Council of the People's Republic of China), чл. 23.

²⁷² O'Meara, S., *op. cit.*

²⁷³ World Health Organization, Road Safety status China, 2013, *op. cit.*; такође, видети на: <https://www.rhinocarhire.com/Drive-Smart-Blog/Drive-Smart-China.aspx#speedlimits>, приступљено 24. 04. 2021.

„роботаксија“ у кинеским градовима, који, додуше, и даље имају возача, који може преузети контролу над возилом у хитним ситуацијама, или се возилом може управљати на даљину. Такође, тестирају се и возила која немају возача, као резерву, нити даљинско управљање. Чак се сматра да би се тиме решило и питање безбедности у доба пандемије корона вируса.²⁷⁴

4.11. УЛОГА ФАКТОРА БЕЗБЕДНОСТИ КОД УГОВОРА О ПРЕВОЗУ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ

Развој привреде захтева олакшану трговину, која подразумева и олакшан превоз роба и људи. Да би се превоз могао олакшати, свакако је важно поједноставити и ускладити међународне процедуре из те области, али и осигурати безбедност у саобраћају. Што је већа безбедност саобраћаја, то је већа ефикасност превоза, као и поверење корисника услуге превоза да ће се они или роба коју шаљу безбедно и ефикасно превести до жељеног места дестинације. Квалитет превоза представља индикатор учинка превоза. Наиме, корисници услуге превоза имају одређене захтеве на које је потребно да превозилац реагује брзо и буде што флексибилнији, на пример увођењем технолошког унапређивања пружања услуге. Превоз, такође, мора испуњавати захтев поузданости, односно да се путници или роба превезу у уговореном року, а с тим у вези је за кориснике услуге превоза корисно скраћивање дужине трајања превоза. Трошкови који су потребни да би се остварила обавеза превоза путника или робе укључују особље, превозно средство, гориво, путарине и слично, а на основу којих се, такође, мора проценити висина уговорене цене услуге.²⁷⁵

Мерама безбедности друмског саобраћаја постижу се позитивни ефекти на превоз, који се огледају у економским и конкурентским предностима, бржем, квалитетнијем, поузданијем, јефтинијем и флексибилнијем вршењу услуге

²⁷⁴ Видети на: <https://www.cnbc.com/2020/12/04/fully-driverless-cars-are-being-tested-in-china-for-the-first-time.html>, приступљено 24. 04. 2021.

²⁷⁵ Urciuoli, L., Sternberg, H. & Ekwall, D. (2010) *The Effects of Security on Transport Performance*, Lisbon: World Conference of Transport Research, стр. 1-16.

превоза, лакшем праћењу превоза, као и смањењу трошкова превоза. Утицај безбедности на ефикасност превоза у друмском саобраћају је директан и од круцијалног је значаја. Заправо, безбедност превоза представља начин да се мерама превенције, детекције и опоравка, као и људским и материјалним ресурсима спречи могућност ометања протока људи и робе. Овим мерама се утврђују ризици и претње, односно фактори безбедности, те побољшава инфраструктура која омогућава превоз, возило којим се врши превоз и људи који врше превоз.²⁷⁶ Притом, утицај на један фактор безбедности има ефекта и на остале факторе.

С обзиром на то да извештаји показују да понашање и стање возача представља најчешћи узрок саобраћајних незгода са смртним исходом, јасно је да ће на поверење корисника услуге, као уговорне стране уговора о превозу, значајно утицати начин на који се у некој земљи регулише питање возача, као фактора безбедности друмског саобраћаја. По том питању су најзначајније ставке: старост возача коме је дозвољено учествовање у саобраћају, критеријуми за полагање возачког испита, обавезност редовних и ванредних здравствених прегледа возача ради процене његове способности за безбедно управљање моторним возилом, као и прописивање забрана за ризична понашања возача, попут вожње под дејством алкохола или наркотика, невезивање појасева у ауту, вожња непримереном, односно забрањеном брзином и слично.

Безбедно возило штити све учеснике у саобраћају, тако што се путем његових техничких квалитета, нових система и опреме могу избећи судари и смањити повреде услед судара. На пољу технолошког напретка возила се посебно напредовало. Ту се истичу системи за подршку возачима да возилом управљају безбедно, попут помоћи возачу уколико прекорачи брзину кретања, обавештења о невезаном појасу или система који омогућава електронску стабилност, када возач изгуби контролу над возилом. Новији системи подразумевају детекцију алкохола у даху возача, који у том случају аутоматски блокирају да се ауто упали. Посебно се истичу системи за аутоматско управљање возилом, којима се планира смањивање саобраћајних незгода на минимум. Употреба ових савремених система у једној држави свакако значајно позитивно утиче на опредељивање корисника превоза, као уговорне стране уговора о превозу, имајући у виду њихову тежњу за

²⁷⁶ *Ibidem.*

највећом могућом безбедношћу у саобраћају. Тако да су оне земље које су препознале значај аутоматског управљања возилима и то питање почеле законски да уређују у великој предности у односу на оне које то нису или немају средстава за такве подухвате.²⁷⁷

На оптимално пружање услуге превоза и задовољног корисника, као друге уговорне стране у уговору о превозу, свакако утиче и путна инфраструктура. На велики број саобраћајних незгода утиче и лош пројекат пута, лоша или непостојећа опрема, као и лоше одржавање пута. Корисници услуге превоза могу се одредити за доброг превозника, али све док је инфраструктура путева лоша, њихово поверење у безбедност неће бити одговарајуће. Позитиван утисак о безбедности путне инфраструктуре корисници превоза могу имати уколико се у одређеној земљи редовно врши процена утицаја мера безбедности пута, као и ревизија и инспекција путева, а да се утврђени проблеми санирају. Позитивни примери су оне земље у којима се стално спроводе пројекти и мере за унапређење безбедности друмског саобраћаја, ради прављења боље хијерархије путева и њиховог бољег пројектовања и опремања.²⁷⁸

Имајући у виду упоредноправну анализу фактора безбедности друмског саобраћаја у појединим правним системима земаља у окружењу, значајнијих европских држава, као и САД, може се закључити да је легислатива у значајној мери слична. Највећи број земаља, укључујући и Србију, донео је стратегију, којом су предвиђене мере за безбедност друмског саобраћаја и на који начин се системски приступило решавању проблема, са изузетком Босне и Херцеговине. Ова држава је изузетак и по томе што не постоји системско прикупљање података на нивоу федерације. Системски начин приступа унапређењу безбедности саобраћаја, као и ефикасна примена закона, дали су позитиван резултат у смањивању броја смртних случајева у саобраћајним незгодама у свим земљама, у већој или мањој мери. Велики напредак у том смислу показала је Аустрија, која је озбиљно приступила питању безбедности саобраћаја доношењем чак 250 мера, у намери да се позиционира међу пет најуспешнијих земаља ЕУ. У БиХ, Црној Гори и Турској постоји велики број смртних случајева у саобраћајним незгодама на путевима, значајно изнад просека у ЕУ, али се може констатовати напредак

²⁷⁷ *Best practices in road safety, Handbook for measures at the European level*, Project funded by the European Commission, 2007, стр. 18.

²⁷⁸ *Ibid*, стр. 23.

фактора безбедности. Србија од 2000. до 2018. године бележи пад смртних исхода саобраћајних незгода за чак 48%.

У свим државама је прописан исти старосни минимум за управљање моторним возилом од 18 година, осим у Аустрији, као и у Србији, у којима је тај минимум 17 година. Здравствени прегледи су неопходни у сваком правном систему, као услов за добијање возачке дозволе, али је у Турској додатно потребно и да кандидат има завршену основну школу, као и да није осуђиван за одређена кривична дела.

За младе возаче у већини земаља, којима припада и Србија, не постоји толеранција на присуство алкохола у крви у току вожње, такође, са изузетком Аустрије, која прописује горњу границу од 0,1 промил. И за остале возаче је горња граница од 0,5 промила концентрације алкохола у крви прописана у већини земаља, с тим што БиХ и Црна Гора смањују овај праг толеранције на 0,3 промила, у Србији је праг још нижи и износи 0,2 промила, док се у државама САД дијапазон ограничења креће од 0,5 до 0,8 промила. Русија у потпуности забрањује присуство алкохола у крви у току вожње.

У свакој од наведених земаља, као и у Србији, забрањује се коришћење мобилних телефона у току вожње, уколико се уређај држи у рукама. Међутим, турски законодавац нема ту толеранцију ни по питању *hands-free* начина коришћења уређаја, као ни поједине државе САД.

За обавезност везивања сигурносних појасева нема изузетака у анализираним законодавствима, укључујући и Србију. САД има специфичан приступ том питању, у смислу да је у неким државама потребно да постоји заједно са овим још неки примећени прекршај, да би полицајац могао зауставити возило.

Технички преглед возила, којим се осигурава безбедност друмског саобраћаја, обавезан је у свим правним системима, с тим што може варирати решење које се односи на нове аутомобиле и први технички преглед. Иначе је уобичајен временски период у коме је возач дужан да обави технички преглед возила 12 месеци, који је прихватио и српски законодавац.

Прекорачење брзине кретања возила је чести узрок саобраћајних незгода на путевима. Скоро сви анализирани правни системи, попут српског, прописују горњу границу брзине кретања моторних возила на урбаним путевима до 50 км/сат, са изузетком Русије, у којој је та граница подигнута на 60 км/сат, као и САД у чијим државама се то ограничење креће од 40 до 56 км/сат (оригинално прописано у миљама). Веће варијације у ограничењу брзине кретања возила постоје по питању руралних путева и крећу се од 40 до 110 км/сат, док је у Србији прописано ограничење брзине од 80 до 100 км/сат. Ограничења брзине на аутопутевима крећу се у дијапазону од 88 до 130 км/сат, а у Србији износи 120 км/сат. У појединим правним системима прописана је дискреција надлежних органа да дозвољену максималну брзину кретања возила могу подићи до извесне мере, ако то услови дозвољавају.

Када узмемо све наведене факторе безбедности, могли бисмо закључити да је законска регулатива начелно повољна и да се на сличан начин у свим поменутих земљама регулише безбедност саобраћаја на путевима, те корисници услуге превоза на основу тога могу сматрати да је друмски превоз безбедан. Са друге стране, ефикасност спровођења мера није на истом нивоу у свим државама, као ни квалитет инфраструктуре, што се може и очекивати, пошто су анализиране земље на различитом нивоу развоја. Док се у неким земљама не приступа чак ни системски питању унапређења безбедности друмског саобраћаја, у другима се увелико усваја законодавство, које омогућава аутоматизовани систем вожње, односно аутоматско управљање возилом, чак и у потпуности без присуства возача.

4.12. ИНИЦИЈАТИВА „ПОЈАС И ПУТ“ С АСПЕКТА НОВЕ ГЕОСТРАТЕГИЈЕ И УТИЦАЈ НА ФАКТОРЕ БЕЗБЕДНОСТИ У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ

У наставку текста је представљена једна од активности на глобалном нивоу и, делом, анализиран и њен утицај на факторе безбедности у транспорту путника и роба, као и у пружању услуга у овој области у садашњем тренутку.

„Живимо у свету неконтролисане глобализације и неолиберализма, кроз које политичким, друштвеним и економским областима не управља више држава, већ власници крупног капитала. У таквом свету, геополитички циљеви се не остварују примарно у оружаним сукобима, већ је новац тај кључни фактор за територијална освајања, а који се не налази више у поседу државе, већ у поседу појединаца или група људи. У тим геополитичким процесима дошло је до мултиполаризације света, у коме можемо говорити о три доминантне светске силе, и то: САД, Русији и Кини, док је Европска унија укљештена између њихових интереса. Различити су начини остваривања геополитичких циљева, а неки аутори сматрају да је пројекат „Појас и пут“ један од њих.“²⁷⁹

У претходном тексту поменути нагли економски и друштвени развој Кине, који је почео крајем прошлог века, добија своју нову димензију 2013. године. С обзиром на већ постојећи светски проблем са инфраструктуром у трговини, Кина је имала слуха да се глобално позиционира, дајући решење за овај проблем кроз идеју новог Пута свиле, односно Иницијативу „Један појас, један пут“, касније преформулисану у „Појас и пут“. Овом иницијативом оствариће се повезивање Азије, Африке, Европе и Јужне Америке кроз економију и трговину, инвестиције, инфраструктуру, капитал и људе. У питању је кинески стратешки пројекат, који ће трансформисати констелацију у глобалној економији, са Кином као кључним играчем. Пројекат је осмишљен на начин да је отворен за све земље, као и за све јавне и приватне компаније. Повезивање се планира кроз железнички, друмски,

²⁷⁹ Граховац, Б. (2017). *Три цунамија или Европа је рањена*, Лагуна, стр. 30, 39, 174. и 176.

морски и ваздушни саобраћај и развој инфраструктуре, која укључује и дигиталну инфраструктуру. У старту је пројекат укључивао 64 економије, да би се временом проширио на више од 170 земаља које су на различите начине укључене у наведени пројекат. Кроз комбинацију шест коридора, Кина планира сарадњу и улагања у великом броју земаља и унапређује повезивање инфраструктуре и економије.²⁸⁰ Главних шест економских коридора у оквиру овог пројекта су Кина и: „Монголија и Русија, Евроазијске земље, Централна и Западна Азија, Пакистан, друге земље индијског подконтинента и Индокина“. Иницијатива има позитиван утицај на државе које су укључене у пројекат, посебно због кинеских инвестиција и изградње инфраструктуре. Са друге стране, Кина ће моћи да развије тржиште за своје производе и измести своју индустрију, која представља њеног највећег загађивача.²⁸¹

„Појас и пут“ не представљају почетак економске сарадње између Кине и Европске уније, напротив, представља континуитет тих односа, који је отпочео 1975. године, да би 2003. године био окарактерисан као „стратешко партнерство“, а 2007. године као „свеобухватно стратешко партнерство“. Од земље која је била скоро на последњем месту као спољнотрговински партнер Европске уније, Кина је 2014. године избила на једно од водећих места по увозу у Европску унију. За спровођење Јункеровог плана из 2015. године за развој европске инфраструктуре, односно инвестиција, Кина је дала своју сагласност и предочила финансијску подршку за његову реализацију. Укључивање Кине у Европску банку за обнову и развој подразумева заједничке финансијске пројекте са земљама Европске уније. Интересовање није једнострано, већ водеће европске државе, попут Немачке, Француске, Италије и Велике Британије показују своју иницијативу за заједничко финансирање инфраструктурних пројеката кроз укључивање у Азијску инфраструктурну инвестициону банку.²⁸²

Иницијатива „Појас и пут“ обухвата и балканске државе, укључујући и Србију. Процес сарадње 16+1, односно сарадња Кине и 16 држава у Источној и

²⁸⁰ Brakman, S., Frankopan, P., Harry, G., & Van Marrewijk, C. The New Silk Roads: An introduction to China's belt and road initiative, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 12 (1), 3–16, 2019, видети на: <https://doi.org/10.1093/cjres/rsy037>, приступљено 5. 5. 2021.

²⁸¹ *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*, OECD Business and Financial Outlook, 2018, стр. 3.

²⁸² Обрадовић, Ж., „Појас и пут“ на Балкану и Србији, стр. 158-176, видети на: http://doi.fil.bg.ac.rs/pdf/eb_book/2018/fb_nps/fb_nps-2018-ch10.pdf, приступљено 8. 5. 2021.

Централној Европи, започео је нешто раније, са тенденцијом евроазијског повезивања путем најважнијих транспортних коридора и пројеката. Ове државе су укључене у западни правац Иницијативе „Појас и пут“, као значајан део глобалног кинеског пројекта. Србија је међу њима, с тим што између Кине и Србије постоји стратешко партнерство још од 2009. године. Кроз бројне билатералне уговоре, Кина је уговорила са балканским државама и изградњу аутопутева, попут аутопута који повезује поморски део Црне Горе са Србијом, под називом Београд-Јужни Јадран, потом аутопута кроз Македонију, који би се повезао са Албанијом, као и кроз повезивање путних праваца Балтичког, Јадранског и Црног мора и луке Пиреј, преко Македоније, Србије и даље северно. Оно што у контексту Иницијативе „Појас и пут“ представља изазов за земље Југоисточне Европе јесте постављање општих циљева и њихово усклађивање са кинеским економским концептом, потом укључивање могућности које нуди Иницијатива у националне стратегије и планове, посебно што то подразумева да националне политике држава из овог региона буду усклађене. Притом, европски пут на коме се налазе земље Југоисточне Европе није компромитован узимањем учешћа у Иницијативи, пошто су и бројне државе Европске Уније укључене. Посебно је од користи то што ће се тиме унапредити позиција држава из овог региона у геоекономском смислу, првенствено по питању добијања значаја у транспорту, нарочито по питању Турске, Грчке и Србије.²⁸³

Кина је донела Акциони план за повезивање стандарда „Појас и пут“ за период 2015-2017, који морају бити интернационални, како би се олакшало повезивање, трговина и сарадња међу многобројних државама и различитим системима на азијском, афричком и европском континенту. Без стандардизације скоро да је немогуће да владе ових земаља воде политику и формулишу планове на макро нивоу по питању технологија, производа и услуга. Због тога је важно систематизовати и убрзати узајамно признавање стандарда, посебно по питању челика, обојених метала, железнице, аутопутева, инжењеринга за транспорт воде, нафте, природног гаса, изузетно у новим индустријама, какве су интелегентни

²⁸³ *Ibidem.*

транспорт, биологија, нове енергије, нови материјали и слично. Акциони план помиње и стандардизацију по питању изградње путева.²⁸⁴

Споменули смо да постоје велики недостаци у светској трговини због инфраструктуре. Највеће светске потребе за инвестицијама налазе се у инфраструктури друмског транспорта и енергетике. Пројекције су да ће глобалне инвестиције у овом сектору, конкретно у повезивању транспорта, мањкати у наредним деценијама за по 0,4 трилиона америчких долара годишње. Планирана кинеска улагања у страну инфраструктуру у оквиру Иницијативе „Појас и пут“ за период 2017-2027 износе чак један трилион америчких долара. Само на основу овог податка може се стећи утисак о значају целог пројекта на глобалном нивоу.²⁸⁵ Основни циљеви, дефинисани у 13. Петогодишњем плану из 2016. године, подразумевају унапређење билатералне и мултилатералне сарадње у трговини и инвестицијама, успостављање мреже зона слободне трговине високог стандарда дуж пута, ојачавање финансијске сарадње ради финансирања инфраструктуре, остваривање приступа природним изворима и међународне сарадње у енергентима и у ланцу производње, али и продубљивање културне сарадње.²⁸⁶

Посебан акценат у оквиру пројекта ставља се на јачање мултимодалне транспортне инфраструктуре кроз аутопутеве, односно такозване експресне путеве, железницу и повезивање морских лука. Одређени пројекти обухватају изградњу метроа, на пример у Вијетнаму, Русији и Нигерији, док се у Пакистану, Шри Ланки, Грузији, Хрватској, Србији и Црној Гори ради на изградњи аутопутева.²⁸⁷ У уској вези с тим је циљ одрживог развоја до 2030. године, који се односи на екологију и заштиту животне средине путем револуције у енергетским технологијама, као и одржавања и изградње инфраструктуре уз поштовање свих еколошких стандарда, кроз такозвани зелени транспорт, зелене зграде и зелену енергију. Стандарди, које Кина жели да примени и глобално, односе се и на

²⁸⁴ 标准联通, 一带一路‘行动计划 (2015—2017), видети на:

<https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201702/201702150616033.pdf>, приступљено 8. 5. 2021.

²⁸⁵ *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*, op. cit., стр. 3. и 6.

²⁸⁶ *Ibid*, стр. 6-10.

²⁸⁷ Wang, C. N. (2020). *Belt and Road Initiative and Sustainable Transport*, Europe-China Eco-Cities Link, стр. 8, видети на: https://green-bri.org/wp-content/uploads/2020/04/Nedopil-Wang-2020_Belt-and-Road-Initiative-and-Sustainable-Transport.pdf, приступљено 10. 5 2021.

дигитални аспект Иницијативе. 5 Г мрежа представља основног носиоца у новим технологијама и главним трендовима, попут управљања аутоматским возилима, дроновима, паметним градовима.²⁸⁸

Утицај Иницијативе „Појас и пут“ на глобални бруто друштвени производ, на основу неких истраживања, биће повећан за 1,3% до 2030. године, док се повећање глобалне трговине очекује за 5%. Предвиђа се да ће се највећи део добитка односити на земље које су укључене у „Појас и пут“. Претпоставке су да ће, као последица спровођења овог пројекта, доћи до смањења маржи друмског транспорта за 25%, а укупни извоз из ове групе земаља повећати за 5 до чак 135 милијарди долара. Смањење трошкова домаће трговине у земљама Иницијативе износи 10,2%. Поређења ради, овај износ у земљама које не припадају Иницијативи је 5,9%.²⁸⁹

Изградња коридора у оквиру Иницијативе „Појас и пут“ има за циљ не само да повећа обим трговине и да интегрише државе у регионима тих коридора, већ и да скрати брзину транспорта. Наиме, време транзита на коридорима очекивано је да се скрати за 12 %, а само један дан мање у транзиту повећава трговину за 5,2%. Скраћено време транспорта је посебно важно за трговину свежег воћа и поврћа. Овај напредак неће утицати позитивно само на државе уз коридор, већ и на све остале државе, па и оне које нису део Иницијативе, у којима ће се време транспорта скратити за 3%, а трговина порастати у просеку око 3%. Поврх тога, све земље ће осетити смањену цену трговинске размене. Међутим, уколико у одређеним државама на коридору изостану пратеће реформе, попут успостављања слободне трговине и скраћивања дужине задржавања робе на границама, висина улагања у инфраструктуру може надмашити корист од ње.²⁹⁰

Улагањем милијарди долара у земље које су укључене у пројекат „Појас и пут“ доћи ће до појачане економске активности, која ће, последично, значајно унапредити урбани транспорт кроз електрификацију, аутоматизацију и

²⁸⁸ *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, op. cit.*, стр. 15-27.

²⁸⁹ Maliszewska, M. & Mensbrughe, D. (2019). *The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts*, Policy Research Working Paper 8814, World Bank Group, Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice, стр. 4-9.

²⁹⁰ Raiser, M. & Ruta, M. (2019). *Managing the risks of the Belt and Road*, видети на: <https://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/managing-the-risks-of-the-belt-and-road>, приступљено 11. 5. 2021.

дигитализацију. Коришћење вештачке интелигенције ће омогућити оптимално управљање саобраћајем и ефикаснију употребу путева. Тиме се омогућава дигитална повезаност између људи, робе, возила и инфраструктуре, те ће моћи међусобно једни другима указивати на опасности на путу, прикупљати важне податке везане за транспорт и анализирати их ради боље организације мобилности, на пример, ради промене правца због боље проходности, бољег реаговања услед временских неприлика и слично. Међутим, овај развој може имати негативне последице на животну средину услед повећаних емисија. Стога се посебно ставља акценат на такозвани зелени транспорт. Наиме, до 2033. године очекује се да ће се у градовима дуж „Појаса и пута“ применити концепт одрживог урбаног транспорта. То би укључивало јавни транспорт са брзим електричним аутобусима и томе прилагођену инфраструктуру, док се инфраструктура прилагођена приватним аутомобилима своди на минимум. Инфраструктура за немоторизован транспорт би се у великој мери проширила. Превоз робе вршиће се електричним и аутоматизованим возилима, уз коришћење паметних технологија које повећавају ефикасност инфраструктуре. Као резултат, постиже се смањена емисија угљен диоксида, ефикаснији транспорт и ширење индустрије земаља дуж „Појаса и пута“ и зелених технологија.²⁹¹

Оно што се може извести као закључак је да изградња инфраструктуре, с акцентом на саобраћајну, представља потребу великог броја неразвијених држава, као и оних у развоју, с обзиром да је посебно економска криза после 2008. године довела до финансијске немогућности отпочињања или завршетка бројних потребних пројеката у тој области. Примећује се да се у таквим глобалним околностима Кина добро позиционирала Иницијативом „Појас и пут“, у оквиру које државама широм света даје понуду која се тешко може одбити. Оваква глобализација Кине обезбеђује стратегијско преимућство на међународном тржишту у многим областима.

Са свега наведеног недвосмислено се намеће закључак да фактор безбедности у друмском саобраћају добија све већу улогу, како у смислу постојећих савремених научних достигнућа и оствареног технолошког развоја, тако и са аспекта захтева модерног времена и будућег развоја човечанства.

²⁹¹ Wang, C. N., *op. cit.*, стр. 10-18.

5. УГОВОРИ О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И СТВАРИ (РОБЕ)

5.1. Појам уговора

Правни облик у коме се обављају пословне трансакције су уговори. У правној теорији се за уговоре о пословном праву користе различити изрази: послови промета робом²⁹², уговори робног промета²⁹³, послови робног промета²⁹⁴, привредно правни послови.²⁹⁵

Правна дефиниција уговора у привреди дефинише две врсте ових уговора. Прво, основни уговори, које привредни субјекти закључују међусобно у обављању делатности, која је предмет њиховог пословања. Друга врста уговора у привреди су секундарни уговори, које привредни субјекти закључују у вези са делатностима које су предмет њиховог пословања. Поред ових уговора, постоји и низ других који омогућавају продају робе: уговор о превозу, уговор о посредовању, уговор о осигурању, уговор о контроли робе, уговор о шпедицији и други.

Закон о облигационим односима уговоре у привреди дефинише као уговоре у привреди које правна лица закључују међу собом. Из ове дефиниције може се закључити да је у нашем закону појам уговора у привреди одређен и субјективним и објективним критеријумима. Основни критеријум према којем се одређује да ли ће се уговор сматрати уговором у привреди је субјективног карактера.²⁹⁶ Ова законска дефиниција одражава субјективне и објективне критеријуме за одређивање уговора у привреди. Субјективни јер их закључују привредни субјекти, а објективни зато што су то радили радећи свој посао.

Саобраћајно право има велику важност за сваку државу. Усклађеност саобраћајног законодавства које има квалитетан и модеран приступ зависи од

²⁹² Опште узансе за промет робе, број 1 („Службени лист ФНРЈ”, бр. 15/54)

²⁹³ Капор, В. & Царић, С. (2000). *Уговори робног промета*. Нови Сад: Центар за привредни консалтинг, Универзитет Привредна академија у Новом Саду.

²⁹⁴ Антонијевић, З. (1986) *Привредно право*. Београд:

²⁹⁵ Голдштајн, А. (1974). *Привредно уговорно право*. Загреб: Информатор.

²⁹⁶ Закона о облигационим односима („Службени лист СФРЈ”, бр. 27/78., 39/85, члан 25. и „Службени лист СРЈ”, бр. 31/93

поверења странака, које су тржишно повезане са саобраћајним активностима. Значајан део ових саобраћајних активности чине саобраћајни уговори, који представљају правну надоградњу у развоју саобраћаја, за које кажемо да су од посебног значаја за његово функционисање, укључујући безбедност у саобраћају. Закључењем уговора о превозу настаје неколико правних односа, као што су правни однос између наручиоца пошиљаоца и превозиоца, правни однос између превозиоца и примаоца који није ни у једном уговорном односу са превозиоцем. Чест је случај да код закључивања уговора, које закључе пошиљалац и превозилац, прималац преузима обавезе по таквом уговору, где такав правни однос представља камен спотицања у правној теорији и судској пракси и које се посебно проучава у саобраћајном праву.

Уговор у општем смислу је сагласност изјава воље уговорних страна којим се жели постићи одређено облигационо дејство (Закон о облигационим односима, 2003)²⁹⁷. У зависности од врсте уговора о превозу, било да се односи на превоз путника и пртљага или ствари, они су регулисани важећим законским прописима. Уговори о друмском превозу путника, пртљага и робе, као и уговори о друмском превоз путника, пртљага и ствари²⁹⁸ (робе²⁹⁹), односно уговори привредног пословања, су уговори које у обављању привредних делатности закључују предузећа и други субјекти пословног права.

Уговором о превозу путника закљученим између две заинтересоване стране (између превозиоца и путника или између наручиоца и превозиоца), утврђују се општи услови и обавезе превозиоца да испуни уговорне обавезе у вези са превозом путника.³⁰⁰

Уговором о друмском превозу ствари (робе) обавезује се друмски превозилац да ствар унутар одређеног или одредивог рока, у неоштећеном стању превезе од места опредељења и да у том месту ствар (робу) предаје примаоцу или

²⁹⁷ Закон о облигационим односима, ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља).

²⁹⁸ „Појам „ствари“ подразумева извршење превоза које подразумева све врсте покретних и непокретних ствари, са изузетком преноса енергије и превоза забрањених ствари, које у том случају подразумевају по правилу, покретне ствари “.

²⁹⁹ Термин „роба“ прихваћен је конвенцијом CMR који је ратификовала и ставила у употребу и наша земља.

³⁰⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (у даљем тексту: ЗУПДС)) – члан 6.

другом овлашћеном лицу које је одредио прималац, док се и пошилаоца обавезује да ће платити уговорени превоз за обављени превоз.³⁰¹

Заједничка карактеристика свих ових уговора је предмет уговора који има за циљ пружање услуга за превоз ствари/робе, лица, где се, поред пошилаоца и превозиоца, и прималац појављују као уговорна страна. Уговори о превозу³⁰², као и други уговори у привреди, у суштини су уговори цивилног права, као и уговори о општем промету робе, уз поштовање одређених карактеристика, којима је потребан посебан приступ. Само изучавање послова превоза од посебног је значаја, јер правилно пословање организације као и безбедност читавог процеса, захтева добро познавање начела и правила о уговорима који се односе како на превоз путника, средстава, тако и пртљага.

Законском дефиницијом уговора у привреди одређене су две врсте ових уговора. Најпре, основни уговори, које привредни субјекти међусобно закључују у обављању делатности које сачињавају предмет њиховог пословања. Другу врсту уговора у привреди представљају споредни или акцесорни уговори које привредни субјекти закључују у вези са делатностима које представљају предмет њиховог пословања. Привредни уговори су они уговори који су везани за промет робе и вршење услуга у робном промету, а који се закључују између привредних субјеката чија је то редовна делатност. Закључивањем ових уговора привредни субјекти не регулишу све своје правне односе, већ они закључују и низ других уговора који не спадају у уговоре привредног права. Најважнији уговор привредног права је уговор о куповини и продаји робе, односно, уговор о купопродаји. Поред овог уговора јавља се и низ других који омогућују продају робе: уговор о превозу, уговор о посредовању, уговор о осигурању, уговор о контроли робе, уговор о шпедицији и други. Закон о облигационим односима говори искључиво о двостраним уговорима у привреди, а да би се на један уговорни однос применила посебна правила која важе само за уговоре у привреди потребно је да су обе уговорне стране привредни субјекти. Према нашем позитивном праву није могуће да се посебна правила из уговора у привреди примењују само на једну уговорну страну.

³⁰¹ Капор, В. & Царић, С. (2007). *Уговори робног промета*. Нови Сад: Центар за привредни консалтинг, Универзитет Привредна академија у Новом Саду.

³⁰² Васиљевић, М. (2011). *Уговори о превозу путника у железничком, друмском, ваздушном и мешовитом превозу*. Београд: Трговинско право.

5.2. Уговор о друмском превозу путника

Појам уговора о превозу путника не одступа битно од општег појма уговора о превозу. Он се разликује по конкретизацији личности превозиоца, превозном путу и средствима превоза (Грдинић, 2012).³⁰³

Уговор о превозу путника је двосмеран правни посао. Концепт уговора о превозу путника према којем су уговорне стране обавезне, где се једна страна обавезује да превезе једну или више особа, а друга странка као наручилац мора да плати превозиоцу превознину (плати цену возне карте), (ЗУПДС, члан 5)³⁰⁴. Битни елементи уговора на основу којих је друга страна обавезна да изврши накнаду су: превозни субјекти, превозни пут и наплативост превоза.

Превоз се обавља у складу са одредбама међународних споразума, уз поштовање свих принципа узајамности.³⁰⁵

Према дефиницији датој у „Закону о уговорима о превозу у друмском саобраћају“, под путником³⁰⁶ се подразумева свако лице које на основу уговора о превозу има право на превоз. Дакле, може се забележити да тај статус одређује првенствено његова жеља која ће бити унета у уговор о превозу и његова жеља за придржавање одредаба унетих у исти уговор.

Возна карта³⁰⁷ је доказ да је закључен уговор о превозу путника у друмском саобраћају.³⁰⁸ Постојање таквог уговора може се доказати и на други начин.³⁰⁹ У друмском саобраћају основно је правило да се карта чита на доносиоца, где је и дозвољено да карта гласи на име.³¹⁰ У случајевима када карта

³⁰³ Грдинић, Ј. Н. (2012). Неки правни аспекти уговора о превозу путника друмом, *Зборник радова Правног факултета*, Нови Сад, 2, стр. 525–538.

³⁰⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 5.

³⁰⁵ Закон о превозу путника у друмском саобраћају, (*"Сл. гласник РС"*, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) – члан 1.

³⁰⁶ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 4, дефинише путника као лице које по уговору има право на превоз, без обзира да ли је уговор закључен сам или преко свог заступника.

³⁰⁷ Закон о превозу путника у друмском саобраћају, (*"Службени гласник РС"*, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) – члан 56.

³⁰⁸ Ibid, члан 56.

³⁰⁹ Radionov Radenković, N. (2008). *Zaštita prava putnika u cestovnom prijevozu i uloga osiguranja. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58(1-2), стр. 391-414.

³¹⁰ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR), (*"Службени лист СФРЈ"* – Међународни уговори", br. 8/77), члан 5

не гласи на име, она се у том случају може пренети на друго лице без сагласности превозиоца.

5.2.1. Уговорне стране – уговори о превозу путника

Из уговора о превозу путника у друмском саобраћају, превозилац и лице коме се превозилац обавезе да ће извршити одређени превоз, у складу са правилима Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају и општим условима превозиоца, према правној терминологији зове се путник, као лице које има право на превоз по уговору.³¹¹

Постоје две врсте уговора о превозу путника друмским саобраћајем. Прва врста уговора је када се закључује директан уговор између превозиоца и путника. Друга је када се превозилац обавезује да ће превоз путника обављати под уговорним условима и под условима које одреди наручилац превоза.

Уговор о превозу путника најчешће се закључује за потребе превоза путника између места поласка и места обавезе (ЗУПДС - члан 6).³¹² Правила таквог уговора о друмском превозу путника примењују се и на превоз путника у градском и приградском саобраћају.³¹³

Чест је случај да се појављују правна лица (туристичке агенције или друге организације) која са превозиоцем закључе уговор о превозу ради уговарања превоза одређеног броја особа које наручилац пошаље (ЗУПДС, чл. 4. под 4)³¹⁴.

Превоз у друмском саобраћају обављају аутобуси и путничка возила која испуњавају услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја.³¹⁵ Неке туристичке агенције закључују уговор о превозу са одређеним превозиоцем, а превозилац може да организује превоз у складу са договореним бројем људи које агенција обезбеди. Када се уговор закључи између превозиоца и наручиоца, превозилац се обавезује да реализује договорени превоз и поштује све

³¹¹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 4, став 1, под 4.

³¹² Ibid, члан 6, став 2.

³¹³ Vigren, A. & Pyddoke, P. (2020). The impact on bus ridership of passenger incentive contracts in public transport, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 135(C), pp 144-159.

³¹⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 4 под 4.

³¹⁵ Закон о превозу путника у друмском саобраћају, ("Службени гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) – члан 4.

опште услове пословања превозиоца, да превезе путника када то одреди наручилац превоза (ЗУПДС, члан 6).³¹⁶

Законским прописима је регулисано да превоз путника могу обављати домаћа или правна лица која су регистрована за обављање ове врсте делатности. Да би друмски превозилац могао да врши послове превоза путника мора испунити услов поседовања лиценце (ЗППДС, члан 2. под 19).³¹⁷ Постоји обавеза лиценцирања лица која желе да обављају послове друмског превоза, као и обавеза поштовања услова за добијање лиценце за превоз путника у друмском саобраћају (ЗППДС, члан 15).³¹⁸

5.2.2. Неки правни аспекти уговора о превозу путника у друмском саобраћају

Уговор о превозу путника у друмском саобраћају је обавезан правни однос са којим се сусрећу многа лица у свакодневном животу. Дакле, повећава се социјални и економски значај овог уговора, као и потреба да се укаже на неке од његових основних правних аспеката. Друмски превоз путника имплицира низ питања и проблема о којима право треба да се води рачуна. Уговор о превозу путника друмом представља један нов квалитет, имајући у виду реалност у којој живимо, а која се базира не само на размени добара, већ и на размени идеје и људи. Неки аспекти уговора о превозу путника у друмском саобраћају указују на решења која постоје у Закону о уговорима о превозу у друмском саобраћају.³¹⁹

Са правом већине, договор о путовању је концептуално истинит, као и договор о превозу ствари/робе, где је само предмет договора другачији. У случају

³¹⁶ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 6.

³¹⁷ Закон о превозу путника у друмском саобраћају (*"Службени гласник РС"*, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) – члан 2 под 19, ("Лиценца за превоз је јавна исправа којом привредно друштво, друго правно лице или предузетник стиче право на обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају").

³¹⁸ Закон о превозу путника у друмском саобраћају (*"Службени гласник РС"*, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) – члан 15.

³¹⁹ Грдинић, Ј. Н. (2012). Неки правни аспекти уговора о превозу путника друмом, *Зборник радова Правног факултета*, Нови Сад, стр. 525–538.

уговора о превозу путника, то је најчешће физичко лице, док је у случају уговора о превозу ствари/робе најчешће организација (привредни субјект, ...). Правни аспект уговора о превозу путника у друмском саобраћају приказан је и у „Закону о облигационим односима“, од члана 681. до члана 685.³²⁰

Посебан значај има регулисање узајамних правних односа између већег броја друмских превозиоца који учествују у истом превозу путника. Начин регулисања интерних правних односа између већег броја друмских превозилаца не сме бити на штету путника.³²¹ Путник мора бити на исти начин правно заштићен, без обзира да ли у конкретном превозу путника учествује већи број превозилаца. У наведеном случају путник најчешће закључује само један уговор о превозу путника и то са првим превозиоцем. У том случају, према путнику тада постоји солидарна одговорност превозиоца који је закључио уговор о друмском превозу путника и превозиоца на чијем делу пута је наступила смрт, оштећење здравља или повреда путника, односно закашњење у превозу. Превозилац који је тада исплатио накнаду штете има право регреса према другим солидарним превозницима. Кад се може утврдити износ штете која је настала на одређеним деловима пута, тада је сваки превозилац обавезан за штету сразмерно свом делу учешћа у превозници. Када је реч о мешовитом превозу без знања путника, увек се примењује правила оне гране саобраћаја којој припада превозилац који је закључио уговор о превозу, ако је то повољније за корисника превоза.

5.2.2.1. Одговорност превозиоца за штету у превозу особа у унутрашњем друмском саобраћају

Питање од изузетне важности, када се говори о превозу лица, представља одговорност превозиоца за штету. Начелно говорећи, постоје два основна принципа по питању одговорности у саобраћају, а то су субјективна и објективна одговорност. Наиме, уколико се говори о субјективној одговорности, реч је о

³²⁰ Закон о облигационим односима (*"Службени лист СФРЈ"*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, *"Службени лист СРЈ"*, бр. 31/93 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – чл. 681-685.

³²¹ „Прописана документација треба да садржи одговарајуће податке о превозу робе и да је сачињена у складу са правним правилима о трговини“, Закон о трговини (Службени гласник РС, бр. 53/10 и 10/13.)

постојању кривице на страни превозиоца, док објективна одговорност имплицира претпоставку. Тачније, уколико превозилац докаже да није крив и да је предузео све разумне мере да до штете не дође, биће ослобођен субјективне одговорности. С друге стране, ако превозилац докаже који је стварни узрок настанка штете, биће ослобођен објективне одговорности. Ако превозилац не може да докаже све наведено, а постоји узрочно-последична веза између његове радње и штете која је настала, превозилац ће бити одговоран.³²²

Када је у питању превоз лица у друмском саобраћају, српски законодавац је прописао како објективну, тако и субјективну одговорност превозиоца, у зависности од саме штете која је настала. Конкретно, „превозилац одговара за штету насталу због смрти, телесне повреде или оштећења здравља путника, осим ако докаже да је штета проузрокована радњом путника, или другим узроком који се није могао предвидети, избећи или отклонити“.³²³ Дакле, у наведеном случају се прописује објективна одговорност превозиоца. Рецимо, уколико је виша сила била узрок настанка конкретне штете, превозилац ће се ослободити одговорности.

С друге стране, субјективна одговорност превозиоца у превозу лица друмом у правном систему Републике Србије постојаће за штету насталу због закашњења или прекида путовања. Овај закључак следи на основу формулације законодавца да ће се превозилац за наведену штету сматрати одговорним, ако је до штете дошло његовом кривицом. Ако успе да докаже да није крив за штету, ослободиће се одговорности.³²⁴ Ради још веће прецизности, потребно је позвати се и на члан 158. Закона о облигационим односима РС, којим се кривица дефинише постојањем намере или непажње.

Све горе наведено односи се на ситуацију у којој се превозилац може ослободити од одговорности за насталу штету у превозу лица друмом. Ако не успе да се ослободи одговорности, законодавац у Србији прописује висину износа накнаде штете, у зависности од саме штете, која је настала.³²⁵

Значај одговорности превозиоца за штету у превозу лица може се приметити и у чињеници да је законом прописана ништавост одредаба уговора о превозу и опшних аката, уколико се њима смањује одговорност превозиоца за

³²² Ђурђев, Д. (2008) Правна природа одговорности превозиоца. Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, 1-2/2008, стр. 267-289.

³²³ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља), члан 18.

³²⁴ *Ibid*, члан 19.

³²⁵ *Ibid*, члан 20.

сигурност путника од почетка до краја превоза и штету насталу оштећењем здравља, повредом или смрћу путника.³²⁶

У Хрватској одговорност превозиоца за штету у превозу путника у унутрашњем друмском саобраћају могу се појавити као одговорност због настанка за имовинску или неимовинску штету, која је узроковала страдање путника, повреду или оштећење здравља путника, као и одговорност за штету насталу кашњењем и одговорност за штету насталу губитком или оштећењем пријављеног или ручног пртљага. Одредбе уговора, као и општи услови превоза, у којима се ова одговорност у потпуности или делимично уклања или ограничава, су ништаве.³²⁷

Поред тога, уколико се одредбама уговора, којима се регулише одговорност превозиоца за штету у превозу путника у унутрашњем друмском саобраћају, одређује највиши износ накнаде штете, такве ће одредбе бити ништаве, осим ако одређени највиши износ накнаде штете није очигледно неразуман насталој штети, ако штета није настала намером или крајњом непажњом превозиоца (ЗОО).³²⁸ Посматрајући неке од земаља бивше СФРЈ, ово се односи и на Црну Гору, Босну и Херцеговину, као и на Словенију.

У пракси се најчешће друмски превоз путника детаљније регулише општим условима пословања и тарифама друмског превозиоца. Примена тарифа и општих услова пословања друмског превозиоца мора бити изричито уговорена, а могућност примене тарифе и општих услова пословања се условљава и њиховим објављивањем на уобичајени начин.

Друмски превозилац је дужан да омогући сваком путнику да се упозна са садржином тарифа и општих услова пословања.

Уговореним одредбама, тарифама и општим условима пословања друмског превозиоца не могу се унети одредбе којима се превозилац, потпуно или делимично, ослобађа одговорности која је предвиђена у одговарајућим законским одредбама и не може исто тако пребацити терет доказивања са превозиоца.

³²⁶ Члан 684, Закона о облигационим односима (*"Службени лист СФРЈ"*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, *"Службени лист СРЈ"*, бр. 31/93, *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 - Уставна повеља и *"Службени гласник РС"*, бр. 18/2020).

³²⁷ Закон о obveznim odnosima pročišćeni tekst zakona (*"Narodne novine"*, 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18) - члан 683.

³²⁸ На исти начин је регулисано у Босни и Херцеговини (ФБИН ZOO); RS ZOO), Црној Гори (Сг. ZOO) и Словенији (*"Obligacijski zakonik"*).

Такође, не може се у већој мери ограничити одговорност превозиоца, нити се у већој мери може ограничити одговорност превозиоца у односу на одговарајуће законске одредбе.

Пошто је друмски превоз посебна врста јавног саобраћаја, постоји општа обавеза друмског превозиоца у погледу пријема лица на превоз и закључења уговора о друмском превозу путника. Друмски превозилац се може од опште обавезе ослободити најчешће због ограничених могућности превозних капацитета или делимичног ограничења или привремене обуставе саобраћаја. Поред ових случајева, на основу изричитих законских одредаба, друмски превозилац може закључити уговор о превозу са лицем које је оболело или за које је постојала сумња да је оболело од заразних болести, ако су испуњени посебно прописани услови.³²⁹ Ако се у току превоза путнику појаве знакови заразних болести за које су предвиђени услови превоза, превозилац је дужан да тог путника превезе до првог места где је могуће да му се пружи потпуна здравствена помоћ.³³⁰

И поред тога што постоји општа обавеза превозиоца да прими све путнике на путовању, постоје и изузеци од ове обавезе када превозилац може одбити, или као што је наведено у ЗУПДС-у, да "ускраћује право на превоз".³³¹

Сходно одредбама ЗУПДС-а члана 9, превозилац има право да у два случаја ускрати превоз путника:

Случај 1 – у случају да особа (која је под утицајем алкохола, психосоматских супстанци, неприкладног понашања), омета превозиоца у извршавању својих обавеза према другим путницима;³³² и

Случај 2 – због ометања других путника својим понашањем и нарушавањем правила јавног реда и мира током путовања.³³³

³²⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 8. став 1.

³³⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 8. став 2.

³³¹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 9.

³³² *Ibid*, члан 9. под 1.

³³³ *Ibid*, члан 9. под 2.

Пример из судске праксе: ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗИОЦА ЗА ШТЕТУ³³⁴

„Закон о облигационим односима“, члан 648. став 1.

Штета проузрокована радњом путника

Сентенца:

- Превозилац је одговоран за сигурност путника од почетка до завршетка превоза, како у случају превоза уз накнаду тако и у случају бесплатног превоза те је дужан накнадити штету која настане оштећењем здравља, повредом или смрћу путника.

Из образложења:

"Предмет спора је захтев тужилаца за накнаду штете коју су претрпели као путници у аутобусу туженог аутотранспортног предузећа из В.Б. дана 26.5.1994. године, од експлозије ручне бомбе коју је активирао путник у истом возилу В.С. из Р, којом приликом су тужиоци претрпели материјалну и нематеријалну штету, а једно лице је погинуло. Наиме, тога дана у аутобусу власништва туженог предузећа као регистрованог аутопревозника и на редовној линији на релацији К - К, а који иде и преко успутних станица између осталих и места Т. и В.Б, у месту Т. је у аутобус ушао и В.С, обучен у војничкој униформи и са војничким ранцем. В.С. није имао паре за возну карту, а кондуктер, радник туженог који је иначе седео на предвиђеном месту на задњој платформи аутобуса, одобрио је да исти путује и без купљене возне карте. Исти кондуктер је одмах затим приметио да В.С. вади бомбу из ранца и да је ставља у џеп Иако је знао да В.С. поседује бомбу и да је држи у џепу, кондуктер није предузео ниједну радњу да именованог удаљи из аутобуса или пак да аутобус заустави и путници изађу напоље, већ је дозволио да аутобус саобраћа даље, зауставља се на следећим успутним станицама где су нови путници улазили или излазили, све до уласка у село В, када је приметио да је В.С. извадио бомбу из џепа, дигао руком увис, и када је узео своју службену торбу и отишао напред, код возача аутобуса. Тада је В.С. активирао бомбу и са задњег дела платформе бацио према предњем делу аутобуса, дошло до експлозије бомбе и повређивања путника, где је један путник од задобијених повреда преминуо.

С обзиром на тако утврђено чињенично стање, правилно је становиште нижестепених судова да је тужени одговоран за насталу штету а разлоге које су навели у свему прихвата и овај суд. Тужено предузеће као превозилац, одговоран је у смислу одредаба члана 648. став 1. Закона о облигационим односима (даље: ЗОО) за сигурност путника од почетка до завршетка превоза, како у случају превоза уз накнаду, тако и у случају бесплатног превоза те је дужан накнадити штету која настане оштећењем здравља, повредом или смрћу путника, изузев ако је проузрокована радњом путника или страним узроком који се није могао предвидети ни избећи или отклонити. Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају који се примењивао у време настанка спорне штете у одредбама члана 10. предвиђа да превозилац није дужан да прими на превоз лице за које се због његовог понашања може оправдано претпоставити да ће онемогућити превозноца у извршењу његових обавеза према другим путницима и да исти може искључити из превоза путника који својим понашањем узнемирава друге путнике или који се не придржава прописа о јавном реду у возилу за време путовања, без обавезе враћања превознице. Одредбама члана 20. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају предвиђено је да превозилац одговара за штету насталу због смрти, оштећења здравља или повреде путника, осим ако докаже да је штета проузрокована радњом путника, или страним узроком који се није могао предвидети, избећи или отклонити. Међу странкама је спорно да ли је у конкретном случају тужени превозилац доказао да ову штету није могао да предвиди, избегне или отклони. С обзиром на утврђено чињенично стање, правилно закључују нижестепени судови да се спорна штета могла избећи. Наиме, особље

³³⁴ Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 831/2003 од 20.11.2003. године - Билтен судске праксе Врховног суда Србије, бр. 2/2004 - стр. 73

тужениковог аутобуса је најпре дозволило да се непосредни извршилац и проузроковач ове штете, као путник В.С. превезе иако није платио возну карту, па нису ни били дужни да га приме као путника у аутобус, а затим кондуктер у истом аутобусу иако је благовремено уочио да овај путник има код себе бомбу, није предузео мере да овог путника одстрани из аутобуса, нити пак да о томе обавести возача, зауставе аутобус и испразне аутобус од путника јер је морао да зна да бомба "кашикара" представља распрскавајуће оружје, већ напротив дозволио је да се под таквим околностима превоз наставља, на успутним станицама улазе нови путници, а други излазе из аутобуса, дакле, непредузимањем одговарајућих радњи - нечињем дошло је до овог штетног догађаја. Истовремено правилно су нижестепени судови применили и одредбе члана 200. ЗОО када су тужиоцима, због претрпљене нематеријалне штете за поједине видове штете досудили одговарајуће новчане износе са припадајућом каматом дајући при том прихватљиве разлоге.

Из ових разлога Врховни суд је на основу одредаба члана 393. Закона о парничном поступку, ревизију туженог као неосновану одбио."

Према ЗУПДС-а члан 11, возна карта може бити појединачна или групна, што формално зависи од уговора странака, и по правилу гласи на доносиоца, где је предвиђено да се не може пренети на друго лице без сагласности превозиоца.³³⁵ У пракси, превозилац издаје возну карту на име када преузима и друге обавезе, а не само обавезу превоза.³³⁶

Уговор између наручиоца превоза и превозиоца може се закључити на одређено време, за једно или више путовања. „Када је уговор о превозу закључен са наручиоцем превоза, превозилац по правилу нема обавезу да издаје возну карту.“³³⁷ Према путнику се евентуално тада може појавити обавеза наручиоца превоза у погледу издавања возне карте. Друмском превозиоцу у овом случају за обавезе које произилазе из уговора о друмском превозу путника одговора наручилац превоза.

На основу уговора о друмском превозу путника, превозилац стиче основну обавезу уредног и благовременог превоза путника. На основу уговора о превозу путника у друмском саобраћају, превозилац стиче основну обавезу редовног и благовременог превоза путника. На основу уговора о друмском превозу путника ствара се основна обавеза уредног и благовременог превоза путника. На основу уговора о превозу путника у друмском саобраћају превозилац ствара основну обавезу редовног и благовременог превоза путника. Превоз путника са места

³³⁵ *Ibid*, члан 11.

³³⁶ Закон о превозу путника у друмском саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) – члан 56.

³³⁷ *Ibid*, члан 12.

поласка уговореним превозним средством, које је усаглашено са објављеним редом вожње представља саставни део уговора за превоз путника.³³⁸ У том случају се од превозиоца тражи да обезбеди одређено место у одређеном возилу или да превози одређено лице.

Одговорност превозиоца за штету насталу у случају закашњења код превоза путника, а у циљу ослобађања од те одговорности, превозилац ће одговарати за штету ако не докаже да је закашњење дошло због узрока који се није могао отклонити (ЗОО, члан 683).³³⁹ Такође, ова врста одговорности је дефинисана и у Хрватској (ЗОО, члан 696)³⁴⁰, ФБиХ (у оба ентитета) (ЗОО, члан 683)³⁴¹, Црној Гори (ЗОО, 775)³⁴² и Словенији (ОЗ, члан 701).³⁴³

Предвиђена је обавеза превозиоца накнада штете због закашњења у превозу путника до износа двоструке накнаде за превоз (ЗУПДС, члан 20).³⁴⁴

Поступак у вези са солидарном одговорношћу за штету због закашњења код превоза путника, где је носилац превозилац који је закључио уговор о превозу путника, примењује на солидарну одговорност превозиоца за штету насталу смртним повредама, повредом или оштећењем путника (ЗУПДС, члан 91).³⁴⁵

³³⁸ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС) – члан 7. став 1.

³³⁹ Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) – члан 683

³⁴⁰ Закон о obveznim odnosima. („Narodne novine“ 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18)

³⁴¹ Republika Srpska – „Zakon o obligacionim odnosima“ ("Službeni list SFRJ", br. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - odluka USJ i 57/1989 i "Službeni glasnik RS", br. 17/1993, 3/1996, 37/2001 - dr. zakon, 39/2003 i 74/2004), FBiH – „Zakon o obligacionom odnosima“ ("Službeni list SFRJ", br. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - odluka USJ i 57/1989, "Službeni list RBiH", br. 2/1992, 13/1993 i 13/1994 i "Službene novine FBiH", br. 29/2003 i 42/2011) – član 683

³⁴² Закон о облигационим односима, ("Službeni list CG", br. 47/2008, 4/2011 - dr. zakon i 22/2017) – član 775

³⁴³ Obligacijski zakonik, („Uradni list RS“, št. 97/07 – uradno prečišćeno besedilo, 64/16 – odl. US in 20/18 – OROZ631) - član 701

³⁴⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 20.

³⁴⁵ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 103. Ове одредбе примењује се у Хрватској, Црној Гори и Словенији, осим у Босни и Херцеговини. „У Босни и Херцеговини није предвиђено ограничење одговорности друмског превозиоца, осим у случајевима када споменуте законске одредбе омогућују под одређеним условима ограничавање те одговорности одредбама уговора, тарифа, општих услова превоза или других аката.“ Republika Srpska – „Zakon o obligacionim odnosima“ ("Službeni list SFRJ", br. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - odluka USJ i 57/1989 i "Službeni glasnik RS", br. 17/1993, 3/1996, 37/2001 - dr. zakon, 39/2003 i 74/2004), FBiH – „Zakon o obligacionom odnosima“ ("Službeni list SFRJ", br. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - odluka USJ i 57/1989,

5.2.3. Закључење уговора

У теорији и пракси, опште је прихваћено да се овај уговор може закључити било писаним или усменим поступком. Уговор о превозу путника је споразумни (консенсуалан), неформални уговор, који се може закључити једноставним договором воље страна. Пристанак странака најчешће се успоставља једним јединственим превозним документом, односно возном картом, као доказ закљученог уговора. Међутим, морамо имати на уму да се међусобни консензус код уговорних страна не обезбеђује на уобичајен начин, тј. уговарањем услова превоза за цену превозних услуга најчешће се постиже прихватањем општих услова превоза путника.

Уговор о превозу путника у друмском саобраћају може да се закључи на начин да превозници најављују опште услове под којима се превоз обавља, укључујући распоред, тарифу превоза, висину надокнаде за услуге које се пружају путницима. Општи услови превоза представљају општу понуду превозиоца на коју је путник дужан купити карту или уласком у возило. Уговор се склапа када путник или превозилац прихвати опште услове превоза. Из претходно наведеног види се да путник у овом случају не преговара са јавним превозиоцем о условима уговора.

Према члану 12. ЗУПДС-а ако је уговор закључен са наручиоцем превоза путника, у том случају превозилац путнику по правилу не издаје возну карту.³⁴⁶ Међутим, путник има право да одустане од уговора о превозу путника пре него што почне његово извршење.³⁴⁷

ЗУПДС не одређује садржај карте, иако у пракси садржи одређене податке из којих је могуће разумети садржај и трајање уговора о транспорту. Према Закону о превозу путника у друмском саобраћају возна карта обично садржи следеће податке: место и датум издавања, место поласка и одредиште, цену превоза, име и доносиоца и број седишта.³⁴⁸

"*Službeni list RBiH*", br. 2/1992, 13/1993 i 13/1994 i "*Službene novine FBiH*", br. 29/2003 i 42/2011) – član 683.

³⁴⁶ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("*Службени лист СРЈ*", бр. 26/95 и "*Службени лист СЦГ*", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 12.

³⁴⁷ *Ibid*, – члан 13.

³⁴⁸ Закон о превозу путника у друмском саобраћају, ("*Службени гласник РС*", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) - члан 56. став 1.

Закон о заштити потрошача³⁴⁹ се примењује и у области јавног превоза путника, укључујући јавна предузећа која пружају услуге јавног превоза, те су и она дужна да образују комисију која ће решавати рекламације потрошача.

Пример из судске праксе:

Мишљење Министарства спољне и унутрашње трговине и телекомуникација:³⁵⁰

Закон о заштити потрошача (чл. 5, 12, 68, 76, 84, 86, 90, 92 и 132)

"Члан 12. став 1. Закона о заштити потрошача ("Сл. гласник РС", бр. 62/2014 - даље: Закон) прописује обавезу трговца да изда рачун за извршену услугу, док је чланом 11. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Сл. лист СРЈ", бр. 26/95 и "Сл. лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља) прописана обавеза превозиоца да изда возну карту, која представља доказ да је закључен уговор о превозу, али чије постојање се може доказивати и на други начин. Чланом 2. став 1. тачка 1) Уредбе о одређивању делатности код чијег обављања не постоји обавеза евидентирања промета преко фискалне касе ("Сл. гласник РС", бр. 61/2010, 101/2010, 94/2011, 83/2012, 59/2013 и 100/2014) прописано је да не постоји обавеза евидентирања промета преко фискалне касе за делатност градског и приградског копног превоза путника.

Сходно томе, узимајући у обзир све специфичности и природу овог уговора, као и важећу регулативу у погледу прописа о обавези евидентирања промета преко фискалне касе³⁵¹, обавеза издавања рачуна из Закона се може у овом случају сматрати извршеном издавањем возне карте која представља доказ да је закључен уговор о превозу.

У вези са недоумицом у погледу немогућности примене члана 12. став 5. Закона којим је забрањено наплаћивање издавања и слања опомена потрошачу ради наплате доспелих новчаних потраживања, напомињемо да се овим чланом не забрањује издавање и слање опомена потрошачу ради наплате доспелих потраживања, већ се забрањује наплаћивање издавања и слања таквих опомена. Сходно томе, у ситуацији када овлашћено лице јавног предузећа затекне путника без важеће возне карте и када не плати возну и доплатну карту, нема никакве препреке да се таквом лицу изда опомена за плаћање возне и доплатне карте у прописаном року.

³⁴⁹ Закон о заштити потрошача, "Службени гласник РС", бр. 62/2014, 6/2016 - др. закон и 44/2018 и др. закон.

³⁵⁰ „Мишљење Министарства спољне и унутрашње трговине и телекомуникација“, бр. 011-00-00371/2014-03

³⁵¹ Влада Републике Србије донела је 2010. године „Уредбу о одређивању делатности код чијег обављања не постоји обавеза евидентирања промета преко фискалне касе“ („Службени гласник РС“, бр. 61/10, 101/10, 94/11, 83/12, 59/13, 100/14).

Што се тиче питања исплате цене из члана 76. Закона којим је прописано да "ако није уговорен рок плаћања услуге, потрошач је дужан да плати цену после извршења услуге на начин из члана 68. овог закона", напомињемо да се члан 76. Закона односи на исплату цене код уговора о пружању услуга. Према члану 5. став 1. тачка 23) Закона уговор о пружању услуга је сваки уговор, који није уговор о продаји, у складу са којим продавац пружа или се обавезује да пружи услугу потрошачу, као што је израда или оправка одређене ствари или извршење одређеног физичког или интелектуалног рада, а потрошач плаћа или се обавезује да плати цену за услугу. Јавни превоз у складу са чланом 5. став 1. тачка 24) Закона спада у услугу од општег економског интереса, па се члан 76. Закона који уређује исплату цене код пружања услуга не односи на уговор о јавном превозу.

Даље, у вези са одредбама Закона о обустави пружања услуге (члан 86) и промене пружаоца услуге (члан 90) које је подносилац истакао у свом захтеву као спорне, треба имати у виду специфичности уговора о превозу и чињеницу да се та услуга разликује по својој природи од других услуга од општег економског интереса и да се услуга не обавља сукцесивном испоруком (као нпр. дистрибуција гаса, електричне и топлотне енергије) те ове одредбе и нису релевантне, а самим тим ни спорне за поменути уговор.

Чланом 92. Закона, прописан је посебан начин пријема рекламација за трговце који пружају услуге од општег економског интереса као и обавезу формирања комисије за решавање рекламација потрошача у чијем саставу морају да буду представници евидентираних удружења и савеза удружења за заштиту потрошача из члана 132. овог закона.

Дакле, наведена одредба је обавезујућег карактера за све трговце који пружају услуге од општег економског интереса, укључујући и јавна предузећа која пружају услуге јавног превоза, те су и она дужна да образују наведену комисију која ће решавати рекламације потрошача.

На основу наведеног, одредбе Закона нису у супротности са законима који регулишу рад јавних предузећа и прописа којима се уређује јавни превоз путника, те да се Закон примењује и у области јавног превоза путника као једној од услуга од општег економског интереса."

5.2.4. Обавезе странака

У уговору о превозу путника, за обе уговорне стране створене су међусобне обавезе и за превозиоца и за путника. Све обавезе превозиоца се односе на обавезу пружања комплетне и квалитетне услуге превоза путнику, као што су: доступност, приступачност, систематично поседовање информације, временски видици значајни за планирање и реализацију путовања, брига о путнику, удобност, безбедност као и утицај на околину.³⁵² Главна обавеза

³⁵² http://kvaliteta.inet.hr/e-quality/prethodni/20/Trbusic_T_rad1.pdf (25.08.2013.)

превозиоца је да уредно и благовремено превози путнике до одредишта. Под редовним превозом, подразумева се да је превоз друмских возила по унапред најављеном распореду подложен условима комфора и хигијене који се прописују у складу са врстом превоза, возила и дужини путовања и тада на основу тога прописују општи услови превоза путника.³⁵³

Превоз путника на време превозним средствима подразумева превоз обављен у складу са објављеним распоредом, тј. друмски превозилац је дужан да поштује ред вожње.³⁵⁴ Приликом превоза, у складу са одредбама члана 7. став 1. ЗУПДС³⁵⁵, обавеза превозиоца је да поступа према путнику на пристојан и послован начин и да превози путнике према објављеном распореду, под условима удобности и хигијене које су прописане општим условима превоза.

Такође, дужност превозиоца је да путнику обезбеди место у возилу,³⁵⁶ ако је то одређено на возној карти, као и да се обави превоз са одговарајућим возилом, ако је такав превоз посебно уговорен. Ако је редовно превозно средство превозиоца недовољно за обављање свих захтеваних превоза, предвиђа се да се предност даје особама са пртљагом, за које је то прописано посебним прописима, а даље првенство се одређује према налогу захтева, док је приоритет одређен дужином превоза. Из уговора и саме природе овог односа, обавеза је превозиоца да гарантује безбедност путника од почетка до краја превоза.³⁵⁷

Јасно је да превозилац треба путника да превезе, а да ништа не утиче на његово здравље, као и да одговара за смрт или настале повреде.³⁵⁸ Уколико се током превоза појаве знакови неке од заразних болести код путника, према члану

³⁵³ Трајковић, М. (1985). *Саобраћајно право*. Београд, стр. 503.

³⁵⁴ „У Словенији превозилац се може ослободити одговорности за насталу штету само у случају ако се може доказати непостојање кривице са његове стране. Прописано је ограничење због закашњења у превозу које износи двоструки износ накнаде за превоз, који се може уговором повећати, тј. неће представљати ограничење одговорности превозиоца ако је настала штета проузрокована намерно или крајњом непажњом“, „Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu“ (prečišćeno besedilo, „Uradni list RS“, št. 126/2003, 102/2007, 9/2011), члан 14

„Одговорност за ову врсту штете може бити и солидарна одговорност ако у превозу учествује више превозиоца и примењују се иста правила за остале врсте штете које могу настати у превозу путника у Словенији“, „Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu“ (prečišćeno besedilo, „Uradni list RS“, št. 126/2003, 102/2007, 9/2011), члан 89

³⁵⁵ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 7. став 1.

³⁵⁶ *Ibid*, члан 7. став 2.

³⁵⁷ Закон о безбедности саобраћај на путевима, (*"Службени гласник РС"*, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019) – члан 116.

³⁵⁸ Houin, R. & Rodiere, R. (1981). *Droit commercial*. Paris, pp. 569.

8. став 2. ЗУПС-а,³⁵⁹ треба да се пропише обавеза превозиоца да путника превезе до најближе дестинације на којој се може пружити адекватна здравствена помоћ. У овом случају, ускраћивање превоза врши се без обавезе превозиоца да поврати накнаду за превоз (превознину).

Поред обавеза превозиоца, путник има и своје обавезе (дужности) током превоза. Основна обавеза путника је да обезбеди карту и плати превоз. Поред тога, путник није дужан само да поседује карту, већ је у обавези и да је чува, што је најсигурнији доказ испуњавања услова уговора о превозу, који садржи податке о путу превоза тј. превозној рути, почетку и месту превоза, итд.

Путник је обавезан да се придржава возног реда, мора да се понаша пристojно, не сме да омета друге путнике, при чему недисциплиновани путник може бити искључен из даљег превоза без одговорности превозиоца.³⁶⁰ Обавеза путника да плати накнаду за обављени превоз је да плати цену превоза и то се зове превознина. У слободном друмском саобраћају, може се платити или пре или после завршеног превоза. Цена превоза ће бити плаћена према транспортној тарифи превозиоца. Може се рећи да је правило да се једном плаћена превознина не може вратити или да путник сноси ризик, без обзира на кривицу или одустајање од пута. Ако постоје изузеци предвиђени у члану 11. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају, то би требало исправити у оба случаја.³⁶¹

У првом случају, путник има право да одустане од превоза, и то ако је превоз већ отпочео, тј. ако је отпочело његово извршење (ЗУПДС, члан 13).³⁶² Притом, превозилац је у обавези да путнику рефундира накнаду за превоз, ако путник откаже путовање најкасније два сата у међународном превозу и један сат у домаћем превозу, пре почетка путовања. Законодавац, такође, наглашава да се ове одредбе не могу изменити у уговору о превозу на штету путника. Из ове одредбе произлази да путник има право на повраћај новца, уговор мора бити отказан у

³⁵⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља(ЗУПДС) – члан 8. став 2.

³⁶⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС) – члан 9. став 2.

³⁶¹ *Ibid*, члан 11.

³⁶² *Ibid*, члан 13. под 1.

одређеном року, у супротном, превозилац може задржати сав превоз и отказати пре почетка путовања.³⁶³

Други случај је када путник или наручилац имају право да раскину уговор у складу и оквирима датим у уговору, као и Закону о уговорима о превозу у друмском саобраћају члана 13. став 2. ЗУПДС-а.³⁶⁴

Према одредбама члана 16. ЗУПДС-а став 1. под 3. прописано је да, ако дође до прекида путовања због разлога за које путник није одговоран, путник има одређена права. У том случају, путник може захтевати од превозиоца да се његовим другим средствима превезе до места одредишта, или може захтевати од превозиоца да га врати у место поласка и врати му целокупну накнаду за превоз у одређеном року (ЗУПДС у члан 15. став 1. и 2.). Такође, путнику је пружена могућност да одустане од даљег путовања, а да има право да захтева од превозиоца да у пуном износу враћа транспортну накнаду за неискоришћени део путовања.

³⁶³ *Право потрошача да одустане од уговора:* „Путник има право да одустане од уговора о туристичком путовању, у целини или делимично, без обзира на разлоге за повлачење. Ово право потрошача је регулисано приближно на исти начин“, Законом о заштити потрошача (ЗЗП) као и ЗОО. Међутим, постоји једна важна разлика, где код ЗЗП се говори о „праву потрошача, да пре почетка туристичког путовања могу одустати од уговора“ (члан 99. ст. 1), док према ЗОО-у „путник може у било ком тренутку одустати од уговора, као и чак након почетка путовања“ (чл. 877, ст. 1 и 5). Што не значи да потрошач неће претрпети никакве штетне последице одустајањем од уговора о туристичком путовању. Какве ће бити последице повлачења потрошача зависи од тога да ли је повлачење благовремено или неблаговремено, било да је оправдано или неоправдано, али и од тога да ли је услед одустајања потрошача од уговора, трговац је претрпео штету. Тако у случају ако потрошач одустане пре почетка туристичког путовања уговор у разумном року (детаљније о разумном року дато је у ЗОО) који је одређен у зависности од врсте туристичког путовања, трговац има право само на накнада административних трошкова (у случају благовременог повлачења). Према ЗЗП је прецизирано да административни трошкови не могу прећи 5% вредности туристичких путовања (члан 99. став 2. ЗЗП). Другачија правна ситуација постоји ако је потрошач неблаговремено одустао од уговора. У том случају, трговац може да захтева од потрошача накнаду у одређеном проценту од уговорене цене која се одређује пропорционално за преостало време до почетка путовања и које мора бити економско оправдано. Што је краће време преостало до почетка путовања, проценат цене коју је потрошач дужан да плати је већа. Потрошач може одустати од уговора због околности које није могао избегавати или елиминисати и који да су постојали у време закључења уговора били би оправдани разлог да се не закључи уговор (тзв. оправдано одустајање). „У случају таквог, оправданог повлачења потрошача, трговац има право искључиво на накнаду административних трошкова“, (ЗЗП, члан 99. став 4; према ЗОО-у, настали трошкови, члан 877. став 4). Доказивање оправданих разлога као и терет доказивања је на потрошачу. Трговац је у праву само да надокнади административне трошкове и у случају да је потрошач одустао од уговора, али је обезбедио одговарајућу замену или је замену нашао сам трговац. „У свим осталим случајевима, одустајање од уговора након почетак путовања (тзв. неоправдано повлачење), трговац има право на пуни износ уговорене цене путовања (ако потрошач одустане од уговора о туристичком путовању током путовања, из разлога који то не могу бити сматра се вишом силом)“, (чл. 877. ст. 5 ЗОО).

³⁶⁴ *Ibid*, члан 13. под 2.

5.2.5. Одговорност превозиоца

Једно од питања које је од посебне важности у уговору о превозу путника је питање одговорности превозиоца за правилно извршење превоза. Обавеза превозиоца произилази из уговора о превозу да надокнади штету насталу услед смрти, телесне повреде или оштећења здравља путника, проузроковане саобраћајном незгодом. То је уговорна одговорност превозиоца за повреде и смрт путника настале током обављања превоза, као главне обавезе из уговора о превозу путника. Једно од питања је и надокнада штете због претрпљеног страха³⁶⁵.

Одговорност превозиоца за штету насталу смрћу, повредама или оштећењем здравља путника може настати и одређена је одговорношћу превозиоца за безбедност путника до завршетка превоза, како у случају уз накнаду, тако и у случају бесплатног превоза. Превозиоцац је дужан да накнади штету, изузев ако је штета проузрокована радњом путника или страним узроком, који се није могао предвидети (ЗОО, члан 684).³⁶⁶

У складу са одредбама члана 17. ставови 1. и 2. ЗУПДС-а превозиоцац и лице које је одређено да по његовом налогу изврши превоз одговарају за насталу штету због смрти, настале телесне повреде или оштећења здравља путника проузрокованих удесом или саобраћајном незгодом у току превоза, као и за штету насталу због закашњења или прекида путовања. Даље, истиче се да се одговорност друмског превозиоца који превози путнике постоји за све време док се путник налази у возилу, али и за време док је путник улазио или излазио из

³⁶⁵ Почуча, М. (2008). *Накнада нематеријалне штете због претрпљеног страха*. Нови Сад: Универзитет Привредна академија Нови Сад.

³⁶⁶ Закон о облигационим односима, ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) – члан 684; Одговорност превозиоца може настати у исто време које је одређено у Р. Србији и то у Црној Гори - *Zakon o obligacionim odnosima ("Službeni list SCG"*, бр. 47/2008, 4/2011 - др. закон и 22/2017), члан 776, у Хрватској - *Zakon o obveznim odnosima*, („*Narodne novine*“ 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, члан 697, у Словенији - *Obligacijski zakonik* („*Uradni list RS*“, št. 97/07 – uradno prečišćeno besedilo, 64/16 – odl. US in 20/18 – OROZ631), члан 702; У Босни и Херцеговини прописан је изузетак према којој време настанка одговорности искључује време уласка и изласка из возила (ФБИХ – *Zakon o obligacionim odnosima ("Službeni list SFRJ"*, бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - одлука УСЈ и 57/1989, „*Službeni list R BiH*“, члан 684, бр. 2/1992, 13/1993 и 13/1994 и "*Službene novine FBiH*", бр. 29/2003 и 42/2011), Р. Српске - *Zakon o obligacionim odnosima ("Službeni list SFRJ"*, бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - одлука УСЈ и 57/1989 и "*Službene glasnik RS*", бр. 17/1993, 3/1996, 37/2001 - др. закон, 39/2003 и 74/2004), члан 684; У Словенији одговорност има једну специфичност код солидарне одговорности где је могућност превозиоца, који закључује уговор о превозу путника, да искључи уговором своју одговорност за штету која није настала на његовом делу превозног пута, *Obligacijski zakonik* („*Uradni list RS*“, št. 97/07 – uradno prečišćeno besedilo, 64/16 – odl. US in 20/18 – OROZ631).

возила. Из свих законских одредби видљиво је да превозилац одговара за време физичког кретања возила, али и за време док је путник улазио или излазио из возила, тако да се од превозиоца у сваком случају може потраживати накнада имовинске и неимовинске штете. У случају када путник ступа у везу са возилом ЗУПДС не прецизира тачно чија је одговорност, а одговорност у овом случају зависиће од чињеничног стања. Једно од питања које би могло бити контраверзно је питање да ли је превозилац одговоран по уговору, за путнике који стоје на перону спремни да се укрцају, тј. када буду повређени на неки други начин.³⁶⁷

Одговорност превозиоца за штету насталу оштећењем, озледом или смрћу, здравља путника може настати само ако је та штета последица несреће у вези са превозом, а која је настала док се путник налазио у возилу, укрцавао у возило или искрцавао из возила или док се пртљаг укрцавао у возило или искрцавао из возила.³⁶⁸

CVR конвенција ближе одређује околности које превозилац није могао избећи и поред предузимања неопходних мера у конкретном случају, а чије се последице нису могле спречити и поред предузимања мера.³⁶⁹

Радње, које је путник учинио непажњом или понашањем које не одговара уобичајеном понашању путника, могу се појавити као разлог ослобођања превозиоца од његове одговорности. У случају радње неке треће особе, као чињеница која је утицала на настанак штете, превозилац одговара за сву насталу штету, уз могућност регреса према тој трећој особи.³⁷⁰

³⁶⁷ Јакаша, Б. (1976). Коментар „Закон о пријезу у цестовном промету“. Свеучилиште у Загребу, стр. 55.

³⁶⁸ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR), (*"Службени лист СФРЈ"* – Међународни уговори, бр. 8/77) – члан 11. У Хрватској, Црној Гори, Босни и Херцеговини урађени су на исти начин, а у Словенији одрађено је другачије, тј. превозилац ће одговарати за штету само ако је настала док се путник налазио у возилу или искрцавао из возила - *Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu („Uradni list RS“*, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C), члан 11.

³⁶⁹ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR), (*"Службени лист СФРЈ"* – Међународни уговори, бр. 8/77). На исти начин је решено и у Хрватској, Босни и Херцеговини, Црној Гори. У Словенији превозилац се ослобађа своје одговорности за штету иако је она проузрокована рањом путника, *Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu („Uradni list RS“*, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C), члан 12.

³⁷⁰ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR) (*"Службени лист СФРЈ"* – Међународни уговори, бр. 8/77 – члан 17. став 2. На исти начин је решено у Хрватској, Црној Гори и Босни и Херцеговини. У Словенији се превозилац обавезује да изврши превоз уз помоћ других превозиоца, одговарају солидарно, је закључио уговор о превозу, и превозници на чијим деловима пута је настала штета, *Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu („Uradni list RS“*, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C)

Путник/Пртљаг

Пример из судске праксе: ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗИОЦА ЗА ШТЕТУ КОЈУ ПРЕТРПИ ПУТНИК РАДЊОМ ДРУГОГ ПУТНИКА³⁷¹

Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, чл. 18

Ако докаже да штетну радњу путника којом је другом путнику причињена штета није могао предвидети, избећи или отклонити, превозилац ће се ослободити одговорности за штету

Сентенца:

- Превозилац се може ослободити одговорности за штету због смрти, телесне повреде или оштећења здравља путника проузроковану радњом другог путника у аутобусу, ако докаже да штетну радњу другог путника није могао предвидети, избећи или отклонити.

Из образложења:

„Тужиља је као угоститељски радник запослена у ресторану друштвене исхране туженог предузећа које се бави аутопревозничком делатношћу. Враћајући се са посла 1994. године, тужиља је користила аутобус туженог који је саобраћао у линијском саобраћају. Током превоза један од путника је активирао бомбу у аутобусу, те је тужиља од експлозије бомбе задобила телесне повреде и претрпела нематеријалну штету у виду страха, физичких болова и душевних болова због умањења животне активности.

Нижестепени судови су усвојили тужбени захтев и тужено предузеће обавезали да тужиљи исплати новчану накнаду за претрпљену нематеријалну штету, налазећи да је тужено предузеће по принципу објективне одговорности за опасну ствар и опасну делатност одговорно за штету коју је тужиља претрпела. Осим тога, нижестепени судови налазе и да је тужено предузеће одговорно тужиљи за претрпљену штету као свом раднику, сматрајући да је она штету претрпела у вези са радом пошто се аутобусом враћала са посла.

Републички јавни тужилац је сматрао да су нижестепени судови погрешно применили материјално право.

По мишљењу јавног тужиоца штета коју је тужиља претрпела није у било каквој вези са радом код туженог предузећа, јер тужиља није била запослено лице у аутобусу којим се превозила. Зато се овде не може говорити о одговорности туженог као послодавца за штету коју је његов радник претрпео на раду или у вези са радом. Тужено предузеће би могло одговарати као превозилац за штету коју је тужиља као путник претрпела током превоза.

Наиме, према одредби члана 20 (члан 18 сада важећег) Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају превозилац одговара за штету насталу због смрти, оштећења здравља или повреде путника, осим ако докаже да је штета проузрокована радњом путника или страним узроком који се није могао предвидети, избећи или отклонити.

Одговорност превозиоца је, дакле, заснована на принципу каузалитета. Зато за постојање ове одговорности мора постојати узрочно-последична веза између настале штете и опасне ствари односно опасне делатности. Та веза се претпоставља и зато је прописано да се

³⁷¹ Врховни суд Србије, Гзз-94/96 од 5.11.1996.године - Билтен правне праксе Републичког јавног тужилаштва Србије из области грађанско-правне заштите законитости за 1997. годину - стр. 58

превозилац може ослободити одговорности ако докаже да је штета проузрокована радњом самог путника или страним узроком који се није могао предвидети, избећи или отклонити.

У конкретном случају, узрок штете није у вези са својствима аутобуса као опасном ствари, нити у вези са превозом као опасном делатношћу. Узрок је експлозија бомбе коју је активирао други путник. У околностима конкретног случаја то је страни узрок, па је за правилно пресуђење о тужбеном захтеву требало утврђивати чињенице које је износило тужено предузеће тврдећи да се понашање овог путника није могло предвидети, избећи или отклонити, у ком случају би се ослободило одговорности за штету. У том случају, тужили би преостала могућност да штету оствари од одговарајуће организације са којом је тужено предузеће закључило уговор о обавезном осигурању путника у јавном превозу.

Врховни суд Србије је прихватило изложено правно схватање јавног тужиоца.“

Одговорност превозиоца за штету у превозу путника у међународном друмском саобраћају на подручју Републике Србије јавља се када се друмски саобраћај прекида и користи се неки други начин превоза, тако да делови превозног пута, на којима се остварује друмски саобраћај, нису помоћни у односу према другим деловима превозног пута на којима се остварују други начини превоза.³⁷²

Постоји и одговорност превозиоца за штету у међународном саобраћају, као и одговорност превозиоца за пропусте и радње других који су учествовали и пружили услуге за извршење превоза.³⁷³

5.3. Уговор о превозу пртљага

Уговор о превозу пртљага је акцесорне природе у односу на уговор о превозу путника јер постојање овог другог уговора условљава стицање својстава путника, а самим тим и постојање уговора о превозу путника. Из уговора о превозу путника произилази и дужност превозиоца да превезе путников пртљаг, као и начин накнаде, осим ако уговором о превозу путника није другачије

³⁷² Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR) ("Службени лист СФРЈ" – Међународни уговори, бр. 8/77) – члан 2. Одговорност превозиоца идентично је регулисана и у Републици Хрватској, Босни и Херцеговини, Црној Гори (CVR, члан 2) и Републици Словенији (Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu („Uradni list RS“, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C))

³⁷³ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR) ("Службени лист СФРЈ" – Међународни уговори, бр. 8/77) – члан 4. Одговорност превозиоца идентично је регулисана и у Републици Хрватској, Босни и Херцеговини, Црној Гори (CVR, члан 4) и Републици Словенији (Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu („Uradni list RS“, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C)), члан 19

дефинисано. И у овом уговору може бити предвиђено да превозилац може да превезе пртљаг уз накнаду, ако уговором није другачије регулисано,³⁷⁴ уз напомену да се ручни пртљаг превози без доплате.³⁷⁵

Према члану 4. ЗУПДС, „Пртљаг су ствари које путник има право да понесе са собом у току путовања, на основу уговора о превозу путника”.³⁷⁶ Превозила је дужан да за примљени пртљаг изда потврду о пријему пртљага за превоз и на овом мора бити назначен број и врста колета.

Код пртљага треба разликовати ручни пртљаг,³⁷⁷ који представља ствари/робу коју путник носи са собом и може да се носи са собом и смешта се на неко одређено место, а које путник сам чува. За превоз ручног пртљага превозилац је дужан да превози без посебне накнаде. Право путника на бесплатан превоз ручног пртљага је такође акцесорне природе, пошто је пуноважност овога права условљена претходним постојањем уговора о превозу путника. За превоз ручног пртљага не издаје се посебна потврда.³⁷⁸

После извршеног превоза на основу уговора о превозу путника у место одређења, превозилац је дужан путнику да изда пртлажну карту.³⁷⁹

Основно је правило да превозилац издаје пртљаг доносиоцу потврде о пријему пртљага и да при томе он није дужан да испитује да ли је лице које подноси потврду овлашћено лице или није за преузимање пртљага.³⁸⁰

У ситуацији када лице које захтева пртљаг нема потврду о пријему пртљага, постоји обавеза превозиоца да изда том лицу пртљаг само ако то лице докаже да има право на пртљаг или ако пружи одговарајуће обезбеђење за преузети пртљаг. У пракси су чести случајеви да из било ког разлога по завршетку путовања путник не преузме пртљаг. У таквим случајима превозилац је обавезан да сам чува пртљаг на безбедном месту и то на трошак и ризик који је преузео

³⁷⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 23. став 2.

³⁷⁵ *Ibid*, члан 23. став 3.

³⁷⁶ *Ibid*, члан 4. под 8.

³⁷⁷ *Ibid*, члан 4 под 9.

³⁷⁸ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR), (*"Службени лист СФРЈ"* – Међународни уговори, вг. 8/77), члан 8

³⁷⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 24.

³⁸⁰ *Ibid* члан 26.

путник, или да чување пртљага повери трећем лицу, и у том случају је одговоран за правилан избор овог трећег лица.³⁸¹

Превозилац одговара за губитак и оштећење пртљага у оквирима одредби за превоз ствари, дужан је да путнику преда пртљаг по завршетку превоза.³⁸²

Уколико путник подигне пртљаг без рекламације, то је доказ да је пртљаг добијен комплетан и у исправном стању све док се не докаже супротно.³⁸³ Превозилац сноси одговорност за губитак или штету претрпљену због потпуног или делимичног нестанка или оштећења пртљага.³⁸⁴

Одговорност превозиоца за губитак или оштећење пртљага путника може бити подељена на одговорност за губитак или оштећење пријављеног пртљага и одговорност за губитак или оштећење ручног пртљага. Одговорност превозиоца за губитак или оштећење пријављеног пртљага је регулисано према правилима којима се уређује одговорност превозиоца за губитак или оштећење имовине која укључује солидарну одговорност превозиоца за губитак или оштећење ствари (ЗОО, члан 685).³⁸⁵

Дефинисана је и висина надокнаде по јединици пртљага. Путник може захтевати да се у пртљажној карти означи већи износ уз сагласног превозиоца, где би превозилац одговарао у назначеном износу.³⁸⁶

³⁸¹ *Ibid*, члан 27.

³⁸² Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) – члан 685

³⁸³ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR), ("Службени лист СФРЈ" – Међународни уговори, бр. 8/77), – члан 20, став 1.

³⁸⁴ *Ibid*, члан 14.

³⁸⁵ Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) – члан 684. Исто је дефинисано и код Републике Српске – Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 – одлука УСЈ и 57/1989 и "Службени гласник РС", бр. 17/1993, 3/1996, 37/2001 - др. закон, 39/2003 и 74/2004) - члан 685, ФБиХ – Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - одлука УСЈ и 57/1989, "Службени лист РБиХ", бр. 2/1992, 13/1993 и 13/1994 и "Службене новине РБиХ", бр. 29/2003 и 42/2011) – члан 685, Хрватска - Закон о обвезним односима („*Narodne novine*“ 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18).

³⁸⁶ Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) – члан 685.

Исто је дефинисано и код Републике Српске - Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 – одлука УСЈ и 57/1989 и "Службени гласник РС", бр. 17/1993, 3/1996, 37/2001 - др. закон, 39/2003 и 74/2004) - члан 685, ФБиХ – Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - одлука УСЈ и 57/1989,

Износ надокнаде је дефинисан за одговорност превозиоца у случају губитка или оштећења. Путник може да захтева да се у пртљажној карти назначи и већи износ за губитак или оштећење и на тај начин може да стекне право на повећану надокнаду ако се превозилац сагласи са захтевом путника.³⁸⁷

Према CVR конвенцији превозилац одговара за губитак или оштећење предатог пртљага од тренутка његовог преузимања па све до тренутка његове предаје на одговарајуће безбедно место када пртљак није преузет на месту приспећа возила на одредиште. Превозилац ће да чува ручни пртљак или ће препустити његово чување трећој особи. Разлози ослобођења превозиоца од одговорности за губитак или оштећење пртљага изједначени су са разлозима ослобођења превозиоца од одговорности за губитак или оштећење ручног пртљага.³⁸⁸

Губитак или оштећење ручног пртљага може настати само у вези са несрећом у превозу.³⁸⁹

"Службени лист РБиХ", бр. 2/1992, 13/1993 и 13/1994 и "Службене новине РБиХ", бр. 29/2003 и 42/2011) – члан 685, Хрватска - *Zakon o obveznim odnosima* („Narodne novine“ 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18), *Zakon o obligacionim odnosima* ("Službeni list CG", br. 47/2008, 4/2011 - dr. zakon i 22/2017), 777. У Словенији су дефинисана правила на другачији начин, где превозиоц одговара за штету пртљага (губитак или оштећење) ако није назначен већи износ представља ограничење одговорности превозиоца за оштећење или губитак за пртљак и који нече вредети ако је оштећење или губитак пртљага настао намерно или крајњом непажњом превозиоца, *Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu* („Uradni list RS“, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C) - члан 22. Солидарна одговорност више превозиоца за губитак или оштећење пртљага, уређена је посебним правилима и она се односе на одговорност превозиоца, који је закључио уговор о превозу, и превозиоца којима се тај превозиоц користио код извршења превоза по основи уговора, *Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu* („Uradni list RS“, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C) - члан 90.

³⁸⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 31. У Црној Гори такође је дефинисан начин накнаде у сагласности са захтевима путника и превозиоца (видети *Zakon o ugovorima o prevozu u dramskom saobraćaju* ("Službeni list CG", br. 53 od 7. avgusta 2009, 36/13) - члан 26.

³⁸⁸ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR) (*"Службени лист СФРЈ"* – Међународни уговори, br. 8/77) - члан 10. Према CVR конвенцији примењује се и у Хрватској, Црној Гори и Босни и Херцеговини. У Словенији је прописана одговорност превозиоца за губитак или оштећење предатог пртљага само за време које траје од тренутка његовог преузимања до тренутка предаје путнику, *Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu* („Uradni list RS“, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C) - члан 74.

³⁸⁹ Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR), (*"Службени лист СФРЈ"* – Међународни уговори, br. 8/77) - члан 14. Према CVR, исто је дефинисано у Хрватској, Црној Гори и Босни и Херцеговини. У Словенији је прописано је да та одговорност може настати само у случају ако се докаже кривица превозиоца. Превозилац може бити ослобођен ако губитак или оштећење настале радњом овлашћене особе, својствима предатог пртљага или околностима које се нису могле предвидети нити избећи или отклонити, као и посебних околности које се одређују додатним одредбама, *Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu* („Uradni list RS“, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C), члан 19, 75, 76, 77.

5.4. Уговори о друмском превозу ствари (робе)

5.4.1. Појам и врсте уговора о превозу ствари/робе

Уговор о превозу ствари/робе је уговор којим се друмски превозилац, уз накнаду, обавезује пошиљаоцу да ће ствари чији је превоз дозвољен, унутар одређеног рока, у неоштећеном стању превести из места отпреме у место опредељења и тамо их ставити на располагање пошиљаоцу или лицу које он одреди.³⁹⁰

Овај уговор све више добија међународни значај³⁹¹ и добија међународни карактер када се “место преузимања и место опредељења, према уговору, налазе у два различитим државама”.³⁹² У примени је Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR).³⁹³

CMR документ у себи мора садржати следеће податке: о пошиљаоцу робе, примаоцу, и прецизне податке о врсти и количини робе. CMR документ, познат и као “товарни документ“, представља доказ о уговору о превозу у друмском саобраћају, одређује обим и одговорност за извршену операцију и идентификује учеснике и робу која се превози. Предмет осигурања је степен одговорности коју превозилац преузима у случају доказане штете на роби у међународном друмском саобраћају. У то углавном спадају оштећења или крађа робе (у случају разбојништва) или закашњења у испоруци робе. Поред свега наведеног, предмет осигурања су и трошкови који су део процене нанесене штете и трошкови судских

³⁹⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 33. став 1.

³⁹¹ Закон о превозу терета у друмском саобраћају (*"Службени гласник РС"*, бр. 68/2015 и 41/2018) – члан 33. став 1. под 4.

³⁹² Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) (*"Службени лист ФНРЈ"* – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) - члан 1.

³⁹³ CMR је скраћеница за „Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“. Овај битан документ датира још од, сада већ давне, 1956. године. Потписан је 19. маја 1956. године у Женеви због бројних проблема са транспортом на међународном нивоу и то првобитно од стране десет земаља. Оснивачи овог споразума су биле Белгија, Немачка, Француска, Луксембург, Холандија, Аустрија, Пољска, Шведска и Швајцарска. Временом је важност овог споразума постала озбиљније схваћена тако да је сада овај споразум ратификован од стране чак 44 земље у фебруару 2017. године. Признале су га све европске земље, две афричке (Тунис и Мароко) и неке од земаља Блиског Истока и Централне Азије.

спорова до којих долази услед неоснованих или нереалних захтева корисника услуга превоза или превозиоца.³⁹⁴

У случају саобраћајне незгоде урачунати су и трошкови утовара или истовара у други превоз, у циљу смањења оштећења или избегавања даље штете.

5.4.2. Врсте уговора о друмском превозу ствари

Као и сваки други постојећи вид превоза ствари/робе, тако и друмски превоз ствари/робе има предности и недостатке у односу на друге видове превоза.

Најважније предности друмског превоза ствари/робе су:

- Омогућити превоз робе из складишта пошиљаоца до складишта примаоца без потребе за претоваром ствари/робе са једног на друго превозно средство у саобраћајним центрима;
- Много већа мобилност од железничког и речног пловног саобраћаја, јер друмско превозно средство може да стигне и до најудаљенијег места;
- Лако се може комбиновати са другим видовима превоза ствари/робе, посебно поморским и речним превозом ствари/робе;

Лако се прилагођавају карактеру терета³⁹⁵ као на пример, превози у камионима-хладњачама, камионима-цистернама, превоз аутомобила, превоз намештаја и сл.

Основни недостаци друмског саобраћаја ствари/робе су:

- Релативно мала носивост камиона у поређењу с другим режимима рада транспорта,
- Већа условљеност климатским условима у односу нпр. на железнички саобраћај.

³⁹⁴ Ипак, постоје и случајеви који се не регулишу CMR документом па треба бити изузетно пажљив. На пример, новац, документа или било какве хартије од вредности не подлежу осигурању. Такође, превоз робе која је већ оштећена или уколико је у питању превоз за сопствене потребе не могу да подлежу одговорности. Све мора да буде јасно дефинисано и транспарентно. Сада се у дигиталном издању е-CMR лако може интегрисати са осталим аспектима логистичког процеса као што су, на пример, царинске декларације – то у великој мери олакшава посао и чини цео процес далеко бржим и ефикаснијим.

³⁹⁵ Закон о превозу терета у друмском саобраћају (*"Службени гласник РС"*, бр. 68/2015 и 41/2018) – члан 2. став 1. под 1. 2. и 3.

5.4.3. Закључивање уговора о друмском превозу ствари/робе

Уговор за друмски превоз ствари/робе је неформалан и може се закључити на било који начин. За неке врсте уговора, закон може одредити начин закључивања. Међутим, ова врста уговора у међународном превозу је формална, чак и реална. У друмском превозу робе у принципу постоји слобода уговорења. Превозилац добија ствари/робу за превоз када се постигне договор са пошиљаоцем. Постоје одређена правила за одређене врсте ствари/робе, али се односе на извршење уговора.³⁹⁶ Код превоза ствари/робе слобода уговарања је донекле ограничена.

Пошто је овај уговор често неформалан и адхезионог карактера једна уговорна страна мора предати ствар да би се уговор сматрао важећим. Уговорне стране су превозилац и пошиљалац. Појављује се и треће лице прималац тј. лице које је овлашћено да у месту опредељења преузме робу.

Уговор се сматра закљученим у тренутку предаје ствари/робе на превоз.³⁹⁷

5.4.4. Битни елементи уговора

По природи посла, битне компоненте уговора за превоз ствари путем су:

- Уговорне стране, прималац, место отпреме и место опредељења;
- Ствари које се превозе и накнаде за превоз.

Уобичајено је да се по пријему ствари за превоз издају товарни лист или потврда о пријему ствари на превоз у које се уносе одређени подаци.

Дакле, компоненте пописа у теретном листу се најчешће узимају као битан елемент уговора за превоз ствари/робе путем.

Уговор о друмском превозу ствари/робе закључује се када се уговорне стране на било који начин договоре о битним елементима овог уговора. Основни елементи овог уговора по природи посла су предмет и цена превоза или превознина. Предмет уговора се одређује врстом и количином ствари/робе која

³⁹⁶ Вукићевић, Ј.С., Костић, М. & Вукићевић, С. (2013). *Основи права са елементима привредног права*. Београд: Универзитет Сингидунум – у вези са превозом ствари/ робе и дефиниције уговора

³⁹⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 33. став 2.

треба да се превезе, као и местом отпреме и местом опредељења. Спорно је да ли постоји уговор о друмском превозу у оним случајевима када уговорне стране нису одредиле превознину. Стриктним тумачењем значаја битних елемената уговора дошло се до закључка да уговорне стране тада нису закључиле уговор ако су се сагласиле само о предмету уговора. Међутим, у пословној пракси се сматра да је висина превознине у друмском превозу одредива категорија и да су уговорне стране прећутно пристале на ту одредиву висину превознине и у оним случајевима када се нису уговором изричито сагласиле о висини превознине.

Иако је уговор о друмском превозу ствари/робе у нашем закону неформалан, треба напоменути да се у пословној пракси закључује готово искључиво у писаној форми, најчешће издавањем товарног листа.³⁹⁸

5.4.4.1. Документација у друмском превозу – Товарни лист

У друмском превозу ствари/робе постоји превозничка исправа у виду товарног листа, потврђујући да је уговор о превозу закључен и да је терет примљен на превоз.³⁹⁹ Издавање товарног листа врши се на захтев пошиљаоца или превозиоца. Непостојање, неисправност или губитак товарног листа не утиче на постојање и ваљаност уговора о превозу ствари/робе. Товарни лист представља доказ о закљученом уговору, условима уговора и пријему ствари од стране превозиоца.⁴⁰⁰ Те чињенице могу се доказивати и другим правним средствима.

Товарни лист се издаје у три оригинална примерка: први иде пошиљаоцу, други прати пошиљку, а трећи остаје код превозиоца. Ако се ствари/роба која се превози мора утоварити у различита возила или се превозе различите врсте ствари/роба или је роба подељена у групе, свака странка (пошиљалац и превозиоца) може захтевати издавање посебног документа за свако возило или сваку врсту ствари/робе или сваку групу ствари, односно количину робе.⁴⁰¹ Обавезне компоненте товарног листа су:

³⁹⁸ Закон о облигационим односима, ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 655.

³⁹⁹ Закон о превозу терета у друмском саобраћају, ("Службени гласник РС", бр. 68/2015 и 41/2018) – члан 2. став 1. под 21.

⁴⁰⁰ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – ("Службени лист СФРЈ" – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) – члан 4.

⁴⁰¹ Исто, члан 5.

- Датум и место издавања товарног листа;
- Име и адреса пошиљаоца, као и име и адреса примаоца;
- Име и адреса превозиоца, идентификација превозног средства;
- Место и датум испоруке предмета, као и место испоруке (место утовара и истовара);
- Уобичајени опис ствари/робе које се превозе и начин паковања, број паковања и њихове ознаке, бруто тежина (тежина) пошиљке или износ који је другачије изражен;
- Трошкови превоза, додатни трошкови, царински и други трошкови;
- Упутства која се односе на царинске и друге формалности, као и листа докумената приложених уз товарни лист.⁴⁰²

Странке могу навести у товарном листу и друге податке које сматрају корисним, а нарочито:

- Ознаку о претовару;
- Које трошкове пошиљалац преузима на себе;
- Плаћања извршена у тренутку испоруке;
- Декларацију о вредности ствари;
- Инструкције о осигурању терета (ствари/робе);
- Рок превоза и друго.

Пошиљалац и превозилац могу се сложити да издају одвојиви лист товарног листа који гласи "по налогу" или "носиоцу". У овом случају, на копији оригинала, који се шаље пошиљаоцу, мора се назначити да се ради о преносивом товарном листу, јер само тај примерак има значај у вези са безбедношћу код превоза. На друга два оригинална примерка, издаје се само обавештење о осигурању терета, рок превоза и друго.

⁴⁰² Исто, члан 6.

Видети и: Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, "Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС) – члан 52.

Додатни протокол о Конвенцији о уговору о међународном друмском превозу робе (CMR) у вези са електронским товарним листом, односи се на „Електронску комуникацију“, која представља информације које се генеришу, шаљу, примају или чувају електронским, оптичким, дигиталним или сличним средствима, са резултатом да су саопштене информације доступне како би биле употребљиве за накнадно упућивање. Применом „Електронског товарног листа“ означава се товарна пошиљка издата путем електронске комуникације од стране превозиоца, пошиљаоца или било које друге стране заинтересоване за извршење уговора о превозу на које се Конвенција примењује, укључујући детаље који су логично повезани са електронском комуникацијом прилозима или на било који други начин повезани са електронском комуникацијом истовремено или након њеног издавања, како би постали део електронске товарне листе. „Електронски потпис“ значи податке у електронском облику који су приложени или логички повезани са другим електронским подацима и који служе као метод аутентификације.⁴⁰³

Услови за примену електронске товарне пошиљке треба да обухвате следеће:

1) Електронски товарни лист, који садржи исте детаље као и товарни лист на који се односи Конвенција.

2) Поступак који се користи за издавање електронског товарног листа обезбедиће интегритет података који се у њој налазе уз време када је први пут генерисан у свом коначном облику. Притом, под интегритетом подразумевамо да су остали детаљи комплетни и непромењени, осим у случају сваког додавања или промене које настану у уобичајеном току комуникације, складиштења и приказивања.

3) Допуна или измена у случајевима одобреним Конвенцијом. Приликом допуне или измене електронске товарне листе омогућиће се откривање било какве промене и сачување податке који су у њој првобитно садржани.⁴⁰⁴

Питања по којима би требало да се договоре извршиоци потребно је да буду у складу са захтевима овог протокола и Конвенције, нарочито у погледу:

⁴⁰³ Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note [MS No.26/2019], This treaty was presented to Parliament in July 2019., Published 19 July 2019.

⁴⁰⁴ *Ibidem.*

- 1) Начина издавања и испоруке;
- 2) Уверење да електронска товарна листа задржава интегритет;
- 3) Начин на који странка има права која произлазе из електронске товарне листе способна да докаже то право;
- 4) Начин на који се даје потврда да је извршена испорука примаоцу;
- 5) Поступци за допуну или измену електронске товарне листе; и
- 6) Поступке за могућу замену електронске товарне листе товарном листом издатом на различите начине.⁴⁰⁵

5.5. Обавезе и права странака

5.5.1. Обавезе превозиоца пре почетка превозења

5.5.1.1. Подела превозникових обавеза

Закључивањем уговора о превозу превозилац се обавезује да ће извршити низ радњи које могу бити у ближој или даљој вези са економском суштином транспортне операције. Уговор о превозу ствари се сматра закљученим у случају када превозилац прими ствар/робу на превоз. Превозилац је дужан да изврши превоз возилом ствари које је одређено уговором за превоз.⁴⁰⁶ Сагледавајући наведене везе долази се до сазнања да оне могу да утичу на њихову правну квалификацију, тако да се обавезе превозиоца према односу са типичним предметом уговора деле на основне и споредне или акцесорне.

Основне обавезе су оне које изражавају каузу (циљ) уговора и које стога чине окосницу свих односа странака, код уговора о превозу ствари/робе као и начин њиховог чувања. Поред ових радњи неопходно је навести и друге радње, као што су основне обавезе које се формулишу као превозење ствари/робе у начелно непромењеном стању на начин предвиђен у закљученом уговору о превозу. Својим споразумом странке могу дати и друга својства која се односе на било коју дужност, како превозиоца, тако и пошиљаоца. У складу са тим од

⁴⁰⁶ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља (ЗУПДС)) – члан 35. став 1.

посебне важности је утврђивање висине накнаде и врсте превозникових одговорности, где за тачно њихово испуњење, одговара превозилац објективно.⁴⁰⁷

Предмет осигурања је одговорност осигураника као превозиоца према кориснику превоза на основу „Закона о уговорима о друмском превозу CMR“ и „Закона о облигационим односима“, искључујући одговорност у случају:

- 1) непопуњених рубрика у товарном листу пошиљаоца;
- 2) губитак или нетачна употреба докумената наведених у товарном листу од стране пошиљаоца;
- 3) кашњења у испоруци;
- 4) поужењем;
- 5) износ накнаде за одговорност који прелази границу одговорности;
- 6) приговори због провале, пљачке или крађе целог возила са робом (доказана крађа), ако није другачије уговорено.

У домаћем законодавству, за разлику од решења CMR конвенције, постоји претпоставка одговорности превозиоца за губитак и оштећење робе, као и за кашњење у испоруци.

5.5.1.2. Споредне обавезе превозиоца

Обавезе конституисане ради постизања потпунијег економског ефекта закљученог посла, као и ради извршења неких главних обавеза на начин који одговара имаоцу права, могу бити обухваћене неким споредним обавезама превозиоца. Ако споредне обавезе не утичу на правилно испуњење главних обавеза, на постизање уговорних резултата, превозилац за њих одговара према правилима која важе за уговоре код којих ове споредне радње у уговору о превозу представљају основну обавезу.

Од споредних обавеза превозиоца то су најчешће успутне радње које представљају позитивно чињење у вези са слањем ствари/робе или позитивно-правним условима транспорта који не улазе у редовне обавезе чувања и превозења, а то су најчешће самоиницијативне радње које превозилац предузима у корист имаоца права. Ове радње по својој природи могу бити административног

⁴⁰⁷ *Ibid*, чланови 99. и 100.

или грађанско – правног карактера, где њихова дужност вршења увек потиче из обавеза превозиоца.

5.5.2. Стављање моторног возила на располагање пошиљаоцу

5.5.2.1. Правни карактер обавезе стављања моторног возила на располагање пошиљаоцу

Правни карактер обавезе стављања моторног возила⁴⁰⁸ на располагање пошиљаоцу зависи од дефинисаних уговорних обавеза и од начина организовања превоза. У случају да возило није наведено у уговору о превозу, обавеза превозиоца је да ствар/робу смести до места отпреме у одговарајуће возило које не би угрозило безбедност превезене ствари/робе (ЗУПДС, члан 35).⁴⁰⁹ Код уговора који је консенсуалан и када га закључују превозиоци слободних транспорта, обавеза стављања возила на располагање представља једну од уговорних обавеза.

5.5.2.2. Особине моторног возила

Појам моторног возила одређен је у „Закону о превозу терета у друмском саобраћају“.⁴¹⁰ Ради извршења појединих уговора о превозу потребно је конкретизовати елементе опште дефиниције. Под особинама моторног возила подразумева се укупност техничких и технолошких својстава, која треба да омогуће безбедно и правилно извршење уговора о превозу. Пошто превозилац учествује у јавном саобраћају, подвргнут је административном режиму који у њему влада, поштујући место и време стављања моторног возила на располагање пошиљаоцу.

5.5.2.3. Преузимање ствари за превоз

Преузимање ствари/робе представља појам који обухвата низ радњи, које превозилац појединачно или везано са другим чиниоцима мора да предузме. Ово обухвата:

⁴⁰⁸ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 4. под 14.

⁴⁰⁹ *Ibid*, члан 35.

⁴¹⁰ Закон о превозу терета у друмском саобраћају (*"Службени гласник РС"*, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018 и 31/2019) - члан 3. став 3. под 6.

- Проверу стања;
- Проверу тежине пошиљке, преглед ознака;⁴¹¹
- Поступак пријема пошиљке и докумената;
- Према околностима у конкретном случају обухвата и утовар.

Уговор о преузимању треба да обухвати све кораке од склапања уговора и чувања ствари/робе до почетка реализације превозења, поступка преузимања ствари на чување.

Значај и обавезе код преузимања ствари/робе ради превоза је велик. Неопходно је конституисање строге одговорности превозиоца за губитак, уништење и оштећење ствари, као и утврђивање момента важног за оцену временске уредности извршења превозења (ЗУПДС, члан 89, 91. и 92).⁴¹²

Одговорност превозиоца за штету у превозу ствари у међународном друмском саобраћају може постојати у случају оштећења или губитка ствари, који су настали због закашњења и приликом испоруке ствари. Одговорност може настати од тренутка преузимања до тренутка испоруке ствари.⁴¹³

Одговорност превозиоца за штету насталу код превоза ствари у међународном друмском саобраћају, као и код одговорности превозиоца за друге особе, подразумева одговорност превозиоца за све радње, као и пропусте службеника и других лица, чије су се услуге користиле у току извршавања својих обавеза превоза.⁴¹⁴

Преузимање ствари/робе представља низ радњи које превозилац појединачно или као део поступака, са другим радњама, предузима да би стекао детенцију⁴¹⁵ ствари. Ово обухвата проверу општег стања ствари, његову масу (тежину) ствари, ознаку, поступак пријема ствари и докумената и утовар ствари.

⁴¹¹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 57.

⁴¹² *Ibid*, чланови 89., 91. и 92.

⁴¹³ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) (*"Службени лист ФНРЈ"* – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) (у даљем тексту CMR) члан 17. Исти поступак је у Републици Хрватској, Босни и Херцеговини, Црној Гори и Словенији.

⁴¹⁴ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – (*"Службени лист ФНРЈ"* – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) - члан 3.

⁴¹⁵ Детенција се може посматрати као држање ствари у свом поседу али не као својих већ са тенденцијом да се врате оном коме припада.

5.5.2.4. Обим обавезе преузимања ствари за превоз

Обим обавезе преузимања ствари за превоз обухвата решавање два кључна проблема:

1. Како и у којој мери је превозилац дужан да прими за превоз количину ствари/робе већу од уговорене;
2. Проблем идентитета предмета које превозилац мора да прими.

Превозилац је дужан да приликом преузимања ствари контролише тачност навода у товарном листу, које обухвата број колета и њихових ознака и бројки, као и спољне стање ствари/робе и његово паковање. Превозилац није обавезан да контролише количину или бруто масу ствари, уз напомену да пошиљалац може захтевати проверу. Превозилац има право да захтева накнаду провере и резултати се уносе у товарни лист.⁴¹⁶

5.5.2.5. Чување ствари примљених ради превоза

Све обавезе превозиоца и пошиљаоца могу се поделити на оне које су везане за:

- Обавезе које претходе превозењу;
- Обавезе у току превозења;
- Обавезе и дужности при приспећу у место опредељења.

Врсте чувања обухвата ствари које се налазе у детенцији превозиоца и које могу да се чувају и у улози превозиоца или као складиштара. Ако је чување у својству превозиоца оно је у том случају повезано са основном уговорном обавезом превозиоца код поступка превоза ствари/робе.⁴¹⁷ Ова врста чувања захтева да превозилац предузме све радње потребне да ствар заштити од трећих лица и транспортних ризика, који начелно подразумева непромењен став примаоца на располагање. Сложеност овог поступка произлази из потребе да се повремено провери треће лице над којим превозилац нема никаквог надзора. Ово захтева да проверу треба вршити и у току превоза (путовања).

⁴¹⁶ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – (“Службени лист ФНРЈ” – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) – члан 8.

⁴¹⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (“Службени лист СРЈ”, бр. 26/95 и “Службени лист СЦГ”, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 70.

Чување у својству складиштара има у односу на основну обавезу акцесоран карактер, који служи економској ефикасности, али не и правној суштини после обављеног превоза. Обавезе превозиоца у овом случају су далеко једноставније.

Садржај обавезе чувања и накнада за њено извршење је поступак чувања који може да обухвати и позитивне и негативне радње. Вршење ових радњи захтева да се за њих одговара по правилима о послу ускладиштења или о послу превоза.⁴¹⁸

Ови услови се утврђују једино према правилима струке, као и према стандардима добрих привредника, могу се прихватити ограничења да превозилац одговара само ако није преузео радње чувања које налажу пословни обичаји.

5.5.3. Права превозиоца пре почетка превозења

5.5.3.1. Врсте и правни карактер радњи пошиљаоца пре почетка превоза

Да би превоз могао да отпочне и успешно да се заврши, пошиљалац пре предаје ствари/робе мора да изврши низ радњи у том циљу. Овде спадају утврђивање транспортних подобности ствари/робе, плаћање накнаде за превоз ако је то уговорено и припрема ствари за превоз у најширем значењу тог назива: паковање, означавање и снабдевање пропратним документима.⁴¹⁹

5.5.3.2. Подобност ствари/робе за превоз

Елементи за оцену подобности појединих ствари/робе за превоз су:

- Дозвољеност превоза;
- Општи услови рада превозиоца – уколико им ствар не одговара, а до посебног споразума не дође, пошиљалац је дужан или да прилагоди условима пословања или да одустане од уговора о превозу;
- Обавеза пошиљаоца да примени и уважи све параметре који се односе околности за конкретан превоз.

⁴¹⁸ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 38.

⁴¹⁹ *Ibid*, члан 44.

Транспорт неке ствари/робе може бити допуштен,⁴²⁰ под редовним или посебним условима, као и по принудним прописима и по општим условима. Она ипак не може да буде подобна за намеравани превоз јер у току превозења, према конкретним околностима, може доћи до њене пропасти или до оштећења других пошиљки и лица.

О свим овим елементима у погледу подобности ствари за превоз мора пошиљалац да води рачуна, укључујући и исправност и комплетност докумената потребних за извршење превоза на основу које се цени њихова подобност за транспорт.⁴²¹

Пошиљалац има општу обавезу да обавести друмског превозиоца о планираном превозу, тако што ће му дати све релевантне информације (садржај и количину пошиљке, место идентификације, име примаоца итд.).⁴²²

У случају опасних ствари или робе за које би требало обезбедити посебне услове превоза,⁴²³ пошиљалац ће бити благовремено обавештен. За ствари нарочите вредности, као што су вредносни папири, драгоцености, скупocene ствари, обавеза давања обавештења мора бити испуњена у тренутку предаје ствари уз саопштење о њиховој вредности.

Обавештавање укључује обавезу пошиљалоца да достави све податке који се уносе у товарни лист, укључујући и достављање докумената приложених товарном листу.⁴²⁴ Пошиљалац је дужан да превозиоцу да упутства за складиштење и руковање стварима/робом.⁴²⁵ У принципу, ова обавеза подразумева давање обавештења о правилном пријему и превозу ствари.⁴²⁶ Давање погрешних обавештења и података, или њихово недавање, подразумева одговорност пошиљалоца.⁴²⁷

⁴²⁰ *Ibid*, члан 37.

⁴²¹ *Ibid*, члан 57.

⁴²² Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) ("Службени лист ФНРЈ" – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) - члан 7.

⁴²³ Закон о транспорту опасне робе, ("Службени гласник РС", бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 - др. закон и 10/2019 - др. закон).

⁴²⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 52.

⁴²⁵ *Ibid*, члан 38.

⁴²⁶ *Ibid*, члан 60. став 1.

⁴²⁷ *Ibid*, члан 60. став 3.

5.5.3.3. Плаћање накнаде за превоз

Плаћање накнаде за превоз је једна од основних обавеза пошиљаоца.⁴²⁸ У транспорту материјалних добара прималац је економски корисник превоза и превозникова потраживања су обезбеђена детенцијом предмета, што доводи до солуције по којој се превоз по правилу плаћа тек пошто је извршен.⁴²⁹ Преносиви товарни лист се преноси са индосаментом,⁴³⁰ где се на облик и правно дејство индосамента примењују правила сходно потписима о меницама, осим у случајевма када се одредба односи на регрес.⁴³¹

Уколико у товарни лист није ништа унето, сматра се да је уговорено да ће накнаду за превоз платити прималац. Треба истаћи да овакво решење не утиче на положај пошиљаоца као странке у уговору јер он остаје гарант за правилну исплату од стране примаоца.

5.5.3.4. Право превозиоца да захтева паковање ствари

Пошиљалац врши припрему ствари за превоз у делу паковања и означавања ствари, начину означавања и паковања утврђеним извршним административним, царинским и санитарним прописима или уговорима, а то зависи од врсте ствари које се превозе. Захтева се да је паковање извршено на одговарајући начин који, под нормалним условима превоза, и у уобичајеним поступцима превозиоца може да заштити ствари од губитка и оштећења, а да истовремено обезбеди безбедност особе и заштити ствари од наношење штете другој имовини. Означавање треба да буде тачно, јасно, видљиво и трајно.⁴³² Декларисање ствари врши се на уобичајени начин⁴³³, осим у случају превоза опасних материја.

У случају да се утврде недостаци амбалаже, друмски превозилац има право да одбије превоз и да се повуче из уговора о превозу робе, да захтева поправку

⁴²⁸ *Ibid*, члан 99.

⁴²⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("*Службени лист СРЈ*", бр. 26/95 и "*Службени лист СЦГ*", бр. 1/2003 – Уставна повеља)- члан 100. став 2.

⁴³⁰ *Ibid*, члан 65.

⁴³¹ Преношење свих права са једне менице на друго лице, где се та врста преноса евидентира на полеђини менице.

⁴³² Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, ("*Службени лист СРЈ*", бр. 26/95 и "*Службени лист СЦГ*", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 59.

⁴³³ Правила за коришћење термина у трговини – Инкотермс 2010, Правилник о облику, садржини, начину подношења и попуњавања декларације и других образаца у царинском поступку

пакета, и приликом утврђивања недостатака паковања, у зависности од закона и уговора, друмски превозилац може: да одбије превоз и да откаже уговор или да уложи приговор који треба да се упише у товарни лист и изврши превоз. Превозилац се ослобађа одговорности у случају да ствар/роба буде делимично или у потпуности оштећена лошом амбалажом (ЗУПДС, члан 90. став 1. под 2).⁴³⁴

Пошиљалац има право да затражи од превозиоца да контролише ствари (брutto тежина, количина или други начин или садржај паковања). У том случају, превозилац има право да тражи надокнаду за то контролисање. Пошиљалац ће бити одговоран превозиоцу за насталу штету и за све трошкове настале услед лошег паковања ствари, осим у случајевима када је грешка била очигледна за превозиоца и да није извршио никакве одредбе у време преузимања ствари.⁴³⁵

За начин паковања ствари које ће се превозити, уопште је потребно да се одлучује према прописима и клаузулама уговора. Уколико је начин паковања одређен царинским, санитарним, пореским или неким другим когентним прописима, пошиљалац мора да се придржава. За потребе царинских и других формалности неопходних за испоруку ствари/робе, пошиљалац ће приложити потребне документе на товарни лист и учинити их доступним превозиоцу.⁴³⁶ Превозилац може уговором преузети на себе обавезу паковања. У случају да то не учини, као лице које познаје услове превоза и које одговара за ствари, овлашћен је да приликом преузимања пошиљке стави примедбе на паковање. Уколико се касније утврди да је потребно извршити или допунити паковање, може урадити сам, а може и преко трећег лица, на терет имаоца права.

Провера паковања и права превозиоца у случају неодговарајућег паковања:

- Превозилац је дужан и има право да испитује стање паковања;
- Превозилац, да би отклонио своју одговорност за евентуалне штете које проузрокује лоше паковање, довољно је да провери опште стање и видљиве

⁴³⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 90. став 1. под 2.

⁴³⁵ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) ("Службени лист ФНРЈ" – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) – члан 8. и члан 10.

⁴³⁶ Исто, члан 11.

особине паковања у тренутку пријема ствари на превоз, упоређујући их са наводима товарног листа.

Када се утврде недостаци паковања, превозилац има неколико могућности на располагању:

- Може одбити да изврши превоз и одустане од уговора;
- Превозилац може да тражи да пошиљалац поправи паковање;
- Превоз се може извршити уз наплату веће превознине и преузимање ризика за штете које настану услед недостатка паковања;
- Превозилац има право да сам или преко другог лица о трошку пошиљалоца употпуни паковање и да за ту услугу наплати разумну цену;
- Да пошиљалоцу стави писмени приговор на стање паковања и да превоз изврши.

Када су у питању правне последице постојања видљивих недостатака паковања, како у законодавству, тако и у теорији није спорно да пошиљалац одговара превозиоцу за све штете и издатке настале услед недостатка паковања које се прегледом споља нису могле уочити. Посебно је важно сагледати питање одговорности за штете које настану услед очигледних или превозиоцу познатих недостатака паковања којима није приговорио у тренутку пријема пошиљке за превоз.⁴³⁷

Пример из судске праксе: ОБАВЕЗУЈУЋЕ УПУТСТВО ПРЕВОЗИОЦА СТВАРИ КОЈЕ СЕ ОДНОСИ НА РАСПОРЕД И ПАКОВАЊЕ СТВАРИ У ВОЗИЛУ

Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, чл. 43 и 44 - Одговорност за штету

Сентенца:

- Пошиљалац који се непридржава упутства превозиоца у односу на распоред ствари у возилу, као и прописаног стандарда за паковање одређених врста роба, губи право да захтева накнаду штете услед оштећења насталих у току превоза.

Из образложења:

⁴³⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 90.

"На утврђено чињенично стање првостепени суд је правилно применио материјално право када је закључио да се тужилац, као пошиљалац, није придржавао упутства превозиоца које се односи на распоред ствари у возилу и остале околности које могу утицати на сигурност возила и ствари у возилу, теда, стога, неосновано захтева накнаду штете услед оштећења робе која је била предмет превоза.

Одредбом члана 43. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају прописано је да пошиљалац утовара ствар у возило, а истовара је прималац, ако уговором о превозу ствари није другачије одређено, док је одредбом члана 44. истог закона прописано да се, при утовару ствари у возило, пошиљалац мора придржавати упутства превозиоца које се односи на распоред ствари у возилу, на основу околности које би могле утицати на сигурност лица, возила и ствари у возилу.

У конкретном случају, у првостепеном поступку је утврђено да је превозиоца, односно тужени - противтужилац, пре него што је прихватио од тужиоца – противтуженог изврши превоз наведене робе, упозорио истог да његово превозно средство није адекватно за ту врсту робе, али да је и поред тога тужилац, као пошиљалац, пристао и инсистирао да се превоз врши, па је, у вези са тим, одговоран за штету насталу на стварима које су биле предмет превоза, посебно имајући у виду да је његова обавеза била да пошиљку адекватно упакује, што он није учинио, имајући у виду да је у првостепеном поступку од стране вештака утврђено да роба није била адекватно упакована."

5.5.3.5. Право превозиоца да захтева означавање ствари

Појам, сврха и начин означавања: пошиљалац мора превозиоцу дати низ информација потребних за правилно извршење превоза, које могу бити саопштене на више начина, као и усмено. Најчешћи облик саопштења је путем превозних докумената.

Означавање је у функцији:

- Одређивања дозвољености превоза;
- Несметано преузимање пошиљке за превоз;
- Тачна отпрема;
- Упозорења оних који успут треба да манипулишу стварима;
- Одређивање накнаде за превоз.

Сврха означавања указује на то да му подлежу све ствари и све пошиљке.

Провера означавања: провера означавања треба да покаже да ли су релевантни подаци наведени тачно и да ли постоји сагласност ознака на стварима са наводима товарног листа. Сама провера се односи на испуњење административно-правних прописа за чије поштовање по правилу одговара

превозилац. Провера тачности означавања је веома сложена, где је најделикатнији проблем питање да ли превозилац може да врши отварање запакованих колета.

Правне последице неисправног означавања: превозилац је обавезан да пошљаоца опомене на очигледне недостатке означавања и да тражи њихово отклањање.⁴³⁸ Уколико пошљалац то не учини, превозилац је овлашћен да одбије испуњење уговора.

За штету која настане због недостатака ознака за које превозилац није могао да зна у моменту пријема пошिल्ке пошљалац се не може ослободити одговорности, чак и када постоји потврда превозиоца о уредном пријему пошिल्ке, па према томе и о исправности ознака.⁴³⁹

5.5.3.6. Право превозиоца да захтева предају ствари/робе за превоз

Појам предаје ствари ради превоза може се сагледати кроз процес предаје и пријема ствари/робе за превоз, које чине фактички и правно гледано јединствену ситуацију. Једна и друга ситуација може се посматрати под заједничким именом „предаја за превоз“.⁴⁴⁰ „Превозилац је дужан да ствар превезе у уговореном року“⁴⁴¹ и да преда ствар/робу у месту које је одредио прималац или лице овлашћено да располаже стварима/робом.

Правни појам предаје карактеришу неколико елемената:

- Предају за превоз мора да изврши овлашћено лице;⁴⁴²
- Предаја за превоз је радња стављања ствари/робе које се превозе у детенцију превозиоца са овлашћењима потребним за извршење превоза.

Начин, време и место предаје: Под начином предаје подразумевамо врсте поступака који су потребни да би превозилац дошао у детенцију ствари/робе ради извршења уговора о превозу.

⁴³⁸ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 57. и члан 60. став 2.

⁴³⁹ *Ibid*, члан 92., став 2

⁴⁴⁰ *Ibid*, члан 77.

⁴⁴¹ *Ibid*, члан 67., став 1

⁴⁴² *Ibid*, члан 78.

Време предаје је период унутар кога се ствари морају доставити превозиоцу ради извршења уговора. Ако његов крајњи момент није посебно уговорен, треба га одређивати према околностима конкретног уговора, нарочито према клаузулама о времену превоза.⁴⁴³ Без обзира на метод одређивања времена предаје, као стварни моменат предаје сматра се онај у коме су, зависно од начина предаје и извршења, предузете последње радње предаје ствари/робе. Ако превозилац не добије упутство за начин располагања ствари/робе током превоза, тада је превозилац обавезан да предузме одговарајуће мере заштите интереса лица које је овлашћено за располагање ствари/робе.⁴⁴⁴

Место предаје зависи од тога да ли се ради о линијском или слободним превозима.

5.5.3.7. Право превозиоца да захтева утовар ствари

Утовар и његов правни карактер чини интегрални део код превоза ствари, где његова правна природа може да буде различита.

Постоје три групе гледишта о томе ко је обавезан да изврши утовар:

- Превозилац;
- Превозилац и пошиљалац;
- Пошиљалац.

Место, време и начин утовара: место утовора зависи од начина регулисања уговором, а ако у њему није предвиђено, онда се одређује према пословним обичајима, околностима посла и пословној пракси странака.

Под временом утовара подразумевају се рокови у којима утовар мора отпочети и бити завршен заједно са обављањем радњи везаних за документа (ЗУПДС, члан 48).⁴⁴⁵ Време утовара, ако није утврђено уговором, мора почети и завршити у разумном року. Период утовара се продужава ако постоје разлози који се не могу подвести под кривицу било које стране. Када ствар није достављена у договореном року, из разлога због којих је пошиљалац одговоран, пошиљалац има

⁴⁴³ *Ibid*, члан 68.

⁴⁴⁴ *Ibid*, члан 69., став 2

⁴⁴⁵ *Ibid*, члан 48

право на додатно време утовара које износи највише пола договореног времена за утовар.⁴⁴⁶ За додатно време утовара, превозилац има право на посебну накнаду у складу са уговором или тарифом (ЗУПДС, члан 46. став 2).⁴⁴⁷ Ако пошиљалац не испуни своју обавезу за утовар и након додатног времена за отпрему, превозилац може да се повуче из уговора и захтева одштету (ЗУПДС, члан 47).⁴⁴⁸ У време утовара урачунава се и време потребно за попуњавање товарног листа, предаја докумената, покривање, везивање и друго обезбеђење возила, ако је пошиљалац обавезан према уговору (ЗУПДС, члан 48).⁴⁴⁹

Начин утовара мора бити такав да обезбеди безбедност ствари које сачињавају пошиљку и безбедност остале имовине и лица у било ком својству да учествују у саобраћају. То значи да начин утовара мора да одговара подобности ствари/робе за превоз. Пошиљалац је одговоран превозиоцу у случају настанка штете, ако није извршено правилно паковање ствар/робе, осим у случају да је грешка била очигледна или позната превозиоцу.⁴⁵⁰ Због своје важности минимални захтеви у погледу начина утовара без опасности за возило, одређени су у складу са захтевима Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају.⁴⁵¹

Обављање унутрашњег и међународног транспорта опасне робе у друмском саобраћају на територији Републике Србије, као и захтеви за амбалажом, покретном опремом под притиском, односно цистерну, тј. превозно средство намењено за транспорт опасних ствари/робе, услови за транспорт, као и друга питања која се односе на ствари/робе, регулисано је Законом о транспорту опасне робе.⁴⁵²

Надзор над утоваром се врши у току утовара у коме превозилац учествује делимично или у целини. Он има право да врши надзор у погледу начина утовара у сагласности са упутством, у циљу спречавања ако настану околности које би утицале на безбедност лица, возила и ствари/робе приликом утовара у возило

⁴⁴⁶ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 46. став 1.

⁴⁴⁷ *Ibid*, 46. став 2

⁴⁴⁸ *Ibid*, члан 47.

⁴⁴⁹ *Ibid*, члан 48.

⁴⁵⁰ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – ("Службени лист ФНРЈ" – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) - члан 10.

⁴⁵¹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 41.

⁴⁵² Закон о транспорту опасне робе ("Службени гласник РС", бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 - др. закон и 10/2019 - др. закон).

(ЗУПДС, члан 44).⁴⁵³ Превозилац је дужан и овлашћен да одбије извршење превоза чији начин товарења угрожава безбедност јавног саобраћаја.

5.5.4. Обавезе превозиоца да изврши превоз

Обавеза превоза ствари/робе и њихова реализација су од суштинског значаја,⁴⁵⁴ јер пошиљалац очекује да ће ствари преместити од места одласка до места одређивања закључењем и извршењем уговора.⁴⁵⁵ У слободном друмском саобраћају ова обавеза је регулисана уговором, док је у линијском превозу унапред одређен многим елементима.

5.5.4.1. Појам обавезе и питање дужности превозиоца да је изврши лично

Извршење превоза је управо оно што пошиљалац очекује када закључи уговор о превозу. Превозилац је обавезан да изврши превоз у уговореном року, а ако није уговорен временски рок за превоз, превоз треба обавити у време које је уобичајено за превоз таквих ствари/робе, с обзиром на врсту и дужину пута, као и врсту возила.⁴⁵⁶

Време превоза почиње тећи од истека времена за утовар, или истека додатног времена за утовар терета, и обухвата период отпреме и период превоза. Рок за испоруку (отпрему) је време после утовара робе до тренутка када превозење треба да почне и оно се одређује уговором. Често је одређен општим условима пословања оператера. Рок за превоз је време од истека рока испоруке до доставе товарног листа примаоцу, односно и додатног рока за потребе уговора.⁴⁵⁷

Општим условима одређује се време превоза које се може продужити или скратити уговором. Рок за превоз, као и период испоруке, не тече за време сметњи које настану због грешке превозиоца.

⁴⁵³ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 44.

⁴⁵⁴ Закон о превозу терета у друмском саобраћају (*"Службени гласник РС"*, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018 и 31/2019) члан 3.

⁴⁵⁵ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 66.

⁴⁵⁶ *Ibid*, члан 67.

⁴⁵⁷ *Ibid*, члан 68.

Ако се превоз ствари не може обавити у уговореном року и под договореним условима, превозилац је дужан да тражи упутства од лица овлашћеног за располагање стварима.⁴⁵⁸ Када носилац преносивог товарног листа није упознат са упутствима, треба у том случају инструкције о даљим поступцима да тражи од пошиљаоца. Превозилац ће предузети мере да заштити интересе носиоца права, ако у разумном року не добије неопходна упутства за радњу.⁴⁵⁹ Ово подразумева овлашћење превозиоца да располаже ствари, да га пренесе у складиште или да га задржи на терет и ризик имаоца права, узимајући у обзир природу уплитања и околности случаја. Превозилац има право на накнаду трошкова насталих као резултат сметњи без његове кривице.

5.5.4.2. Основни принципи извршавања обавеза превозења

Диспозитивност овог уговора дозвољава странкама да према својим потребама одреде изглед и обим обавезе превозења. Ово право припада, како пре, тако и током његовог извођења.

Уколико се на основу уговора или осталих извора не може одредити изглед појединих модалитета обавезе превозења, право на њихову конкретизацију може припасти у свакој ситуацији, зависно од карактера елемената и околности случаја. Ако су они недовољни треба прихватити став да је положај превозиоца у овом погледу јачи и да он тада одлучује о појединостима извршења превоза.

Превозилац мора да води рачуна о интересима имаоца права.⁴⁶⁰ Решење по којима је превозилац дужан првенствено да се стара о економичности превоза и безбедности пошиљке које треба схватити као конкретизацију узанси на овом терену и у складу са нашим правом. Превозилац је дужан да предузме мере потребне за очување ствари/робе која му је поверена за превоз.

5.5.4.3. Појам и одређивање превозног пута

Ако превозни пут није уговорен, тада је превозилац дужан ствари превести “оним путем који највише одговара интересима пошиљаоца”. То се постиже комбинацијом захтева брзине, економичности и безбедности. Дужина превозног

⁴⁵⁸ *Ibid*, члан 69. став 1.

⁴⁵⁹ *Ibid*, члан 69. став 2.

⁴⁶⁰ *Ibid*, члан 70.

пута, која утиче на цену превоза, може се одредити на одговарајуће начине. Дужину превозног пута представља онај пут који је возило стварно прешло укључујући потребна одступања, скретања.

Траса превоза је линија кретања коју возило треба да пређе од полазне тачке до места обавезе. Ако превозни пут није уговорен, онда носилац мора да превезе ствари на начин који му највише одговара. То се постиже комбинацијом захтева брзине, економичности и безбедности. Дужина пута је она коју је возило стварно прешло, укључујући и неопходна одступања, скретања.

Начин одређивања превозног пута зависи од начина организације транспорта:

- Превозни пут својом дужином или квалитетом може знатно да утиче на безбедност пошиљке;
- Уколико, време превоза није уговорено, оно се одређује и према својствима пута, постаје његова функција;
- Превозни пут је један од најчешћих критеријума за утврђивање цене превоза.

У слободним транспортним уговорима је основно начело одређивање превозног пута. У избору пута између ових тачака превозилац је или везан фактичким могућностима или подвргнут обичају или слободан. Код прецизнијег одређивања уговорног превозног пута, претпоставља се да је то урађено према захтевима пошиљача јер је он економски корисник превоза. Овај став је усаглашан са конкретним уговором. Где се не може извести прецизан закључак о превозном путу доста се среће схватање да је за његово одређивање доминантна воља превозиоца.

5.5.4.4. Дужина превозног пута

Треба водити рачуна при израчунавању превозног пута да се обухвате две групе проблема:

- 1) Шта све спада у дужину пута, обухватају се три могућности:
 - а) Дужина пута као размак између места отпреме и места одређења;

- б) Дужина између места утовара и места истовара;
 - в) Дужина пута који је возило стварно прешло вршећи услугу пошиљаоцу.
- 2) Шта је мерило ових дистанци и да ли је мерило по основу ауто-карте или бројила возила.

Судска пракса тежи поједностављењу проблема, одредивши да „ако није изричито друго уговорено, удаљеност по којој се има рачунати превознина она је удаљеност по којој се рачуна службена удаљеност од једног места до другог“.

Практично то значи да је дужина пута једнака размаку између места утовара и места истовара плус сва одступања извршена у интересу имаоца права. Као мерило треба узети даљинар званичне ауто-карте коригован стављањем бројила које је забележено и потврђено од пошиљаоца у моменту постављања возила на утовар, односно у моменту његовог стављања на располагање.

5.5.4.5. Време превоза

Време превоза је период од чијег истека је потребно извршити премештање ствари/робе и радње које су пре и после тога с њим непосредно повезане. Време превоза као период током којег делује строжа обавеза превозиоца састоји се од рокова за утовар, отпрему, превоз, обавештење и одлазак. По свом карактеру оно је природан елемент уговора, док уговорне стране могу да га претворе у битан елемент. Почетак тока времена превоза, уколико не постоји посебан споразум, одређен је моментом у коме је извршавање поменутих радњи могуће, а то је тренутак пријема ствари ради превоза. Ако је превозилац обавезан да изврши утовар, онда је и рок утовара меродаван за оцену временске уредности превозиоца. Пошто ова обавеза по правилу лежи на пошиљаоцу, то ће и почетак времена превоза бити најчешће моменат у коме је утовар завршен.⁴⁶¹

Дужина времена превоза одређена је роковима који су предвиђени за извршавање појединих делова транспортне операције. Поред утовара, потребно је још сагледати рокове отпреме, превоза, обавештавања и одношења. У посебним

⁴⁶¹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 67.

условима ток ових рокова може бити промењен, време превоза може бити повећано и допунским роковима.⁴⁶² За сваки од ових рокова посебно и са временом превоза као целином, повезан је низ проблема који ће касније бити размотрени. Истек времена превоза везан је за крај рока, за последњу радњу коју превозилац мора да уради у том својству. За време превоза можемо рећи да је то уједно и време у коме траје специфична превозничка одговорност за чување ствари.⁴⁶³

Начини одређивања времена веома су разноврсни. Карактер споразума одлучује о року отпреме, а на остале рокове ће се, сходно хијерерхији извора, примењивати обичај или околности конкретног превоза. Клаузуле да се превоз мора извршити „што је пре могуће“ и сличне, као и уговорање само момента почетка времена превоза не значи да је и цело време превоза уговорено. У линијским превозу време превоза је одређено редом вожње.

Укупна дужина времена превоза, без обзира на изворе из којих се утврђује, може се одредити јединствено или давањем посебног рока за сваку фазу транспортне операције.

Рок утовара улази у време превоза само онда када је превозилац по преузимању пошиљке за превоз обавезан да је сам унесе у возило. Рок отпреме представља време после утовара унутар кога превозење треба да отпочне. Рок превоза је у друмском транспортном праву веома широко схваћен. Рок превоза означава време унутар кога треба да буде завршена радња премештања, возни лист предан примаоцу, извршена или покушана испорука, или прималац обавештен о приспећу пошиљке и месту где му се она ставља на располагање. Штете настале због неодржавања рокова, краћих од наведених, нису покривене осигурањем.⁴⁶⁴

У случају штете настале због закашњења у испоруци превозилац одговара за насталу штету до износа трошкова за превоз.⁴⁶⁵ Ограничења одговорности да превозилац одговара, неће вредети ако превозилац проузрукује штету својом

⁴⁶² *Ibid*, члан 68. став 1.

⁴⁶³ *Ibid*, члан 69. став 2. и члан 70. став 1.

⁴⁶⁴ Војиновић, Ј. (1961). Осигурање одговорности возара у међународном транспорту робе. *Међународни транспорт*, 8/1961, 777.

⁴⁶⁵ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – (“Службени лист ФНРЈ” – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58; “Службени лист ФНРЈ”, бр. 3/61; “Службени лист ФНРЈ”, бр. 3/62., члан 23, под 5.)

намером као што су неисправан поступак или пропуст који се може сматрати злонамером и које би се потврдило на надлежном суду, неће вредети ни када ако су штету изазвали и службеници или неке друге особе чије се услуге не користе приликом превоза, а својим поступком су изазвали штету, сматра се злонамерним.⁴⁶⁶

5.5.4.6. Сметње при превозу

Сметње при превозу су непредвиђене околности и догађаји који без кривице и једне од странака настају пре или у току превоза онемогућавајући извршење превожења под условима уговора о превозу.

По настајању сметње, превозилац треба да поступи по упутствима. Уколико она не постоје или ако не стигну у разумно време или ако нису изводљива, превозилац је у обавези да поступа као добар привредник и уредан превозилац, на основу уговореног или прописаног начина превоза, предузимајући све мере којима најбоље штити интересе имаоца права.⁴⁶⁷

Последице настајања сметњи огледају се превасходно у праву сваке стране да одустане од уговора и под ризиком су у повећаним издацима којима су изложени.

5.5.5. Обавеза превозиоца да извршава упутства имаоца права

Могућност давања упутстава, која мењају одредбе садржане у уговору, постоји у свим уговорима за превоз ствари/робе. Она у суштини значи модификацију уговора једностраним објављивањем воље, па чак и изражавањем воље особе која није учествовала у закључивању уговора (носилац преносног товарног листа). Накнадне инструкције представљају манифестацију располагања пошиљком. Ова упутства могу дати пошиљалац, прималац и носилац преносивог товарно листа.

⁴⁶⁶ *Ibid*, члан 29

⁴⁶⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 69. став 2. и 3.

Ако се не изда товарни лист, пошиљалац може, за време превоза, до испоруке теретног листа другом лицу, издати налоге превозиоцу у смислу (ЗУПДС, члан 71):

- Да се заустави превоз ствари/робе;
- Да се ствар врати на место отпреме;
- Да преда ствар/робу другом примаоцу;
- Да се ствар/роба пошаље на друго место у првом плану;
- Предаја ствари/робе се одлаже.

Исте налоге може издавати и прималац, под условом да пошиљалац унесе у товарни лист овлашћења примаоца или му даје свој примерак товарног листа или ако је ствар/роба стигла на место опредељења. Налози се морају издати у писаној форми, са потврдом о пријему од стране превозиоца.

Овлашћени носилац преносивог товарног листа има искључиво право и може располагати пошиљком, под условом да су испуњене све обавезе које проистичу из тог документа. Упутство се уноси у преносиви товарни лист и потврђује потписом носиоца тог папира, иначе не производи правна дејства.

Није дозвољено давање вишеструких упутстава, тј. ако ималац права (пошиљалац, прималац, носилац преносивог товарног листа) нареди да се предају ствари другом лицу, то друго лице нема право да именује другу адресу (CMR, члан 12. под 4).

Овлашћено лице, које остварује своје право да подучава, дужно је да надокнади превозиоцу одговарајуће трошкове и штету насталу од стране превозиоца. Обавезно је обезбедити осигурање трошкова и штете, ако то превозиолац затражи.

Превозиолац не може да одбије примљена упутства, ако је извршење налога могуће, да није извршено одвајање пошиљке, или се не наноси штета другом кориснику превоза.

5.5.5.1. Разлози настанка, правни основ и појам обавезе извршавања упутстава

Уговор о превозу никада није сам себи циљ. У складу са овом тврдњом, сви његови елементи су одређени према задатку чијем испуњењу би требало имаоцу права дати могућност да уговор о превозу прилагоди новонасталој ситуацији. Ово захтева добијање овлашћења да превозилац изда накнадно упутство којим допуњује или мења раније закључен уговор и обавезе превозиоца и да по томе упутству поступи. Превозилац може одбити захтев за извршење измене уговора у случајевима када измена уговора више није могућа, када би измена уговора изазвала штету, ако се не обезбеди накнада штете настале због измене уговора или ако је измена уговора у супротности са царинским и другим прописима.⁴⁶⁸

5.5.5.2. Лица овлашћена на давање упутства

Веома широко право на давање упутстава у начелу припада пошиљаоцу јер је он странка у уговору о превозу.⁴⁶⁹ Прималац је овлашћен на издавање истих налога као и пошиљалац, онда када је то право на њега пренето товарним листом или на други одређен начин.

5.5.5.3. Поједине важне врсте упутстава

Према садржајима упутстава могу се поделити на она чији је циљ допуна уговора о превозу и на она која значе његову измену, јер се односе на елементе обавезе превоза или на личност примаоца.

5.5.5.4. Општи и посебни услови за постојање извршавања упутстава

Да би превозилац био обавезан да изврши, упутство оно мора да испуњава четири групе општих услова:

⁴⁶⁸ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 76.

⁴⁶⁹ *Ibid*, члан 38

- 1) Упутство треба да буде уредно издато:
 - Постојање овлашћења;
 - Идентитет лица превозиоца утврђује испитујући садржај упутства;
 - Поседовање одговарајућег примерка товарног листа.⁴⁷⁰
- 2) Услов за извршење је да буде могућно у моменту када упутство стигне лицу које треба непосредно да га оствари;
- 3) Накнадна упутства не смеју да наносе никакву штету превозиоцу. Интерес превозиоца може да се испољи у три вида:
 - Као потреба за неометаном експлоатацијом возила;
 - Као захтев да се упутством не наноси штета пошиљаоцима и примаоцима осталих пошиљки јер њу накнађује превозилац;
 - Као обезбеђење трошкова и накнада свих штета, које би имао услед извршења упутстава.

Ради извршења ових интереса, превозиоцу је дато право да одбије извршење упутстава, ако вредност пошиљке „не покрива вишак трошкова чије се настајање предвиђа, или ако се вишак трошкова одмах не подмири или не осигура“.⁴⁷¹

Превозилац ће бити ослобођен одговорности за губитак или оштећење ствари, као и одговорности за штету насталу закашњењем у испоруци ствари/робе ако су губитак или оштећење ствари настале штете због закашњења проузроковани: непажњом или радњом наручиоца, упутствима наручиоца, које нису дате као последица погрешне радње или непажње превозиоца, недостацима ствари/робе као и околностима које превозилац није могао избећи или последице које није могао спречити.

Превозилац се неће моћи ослободити одговорности ако је штета настала због неисправног возила употребљеног са стране превозиоца или због непажње особе или погрешне радње или због грешке која је изазвана у случају унајмљивања возила или заступника или службеника тог зајмодавца. Превозилац

⁴⁷⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 51.

⁴⁷¹ *Ibid*, члан 76.

ће бити ослобођен ако је штета настала због: употребе отворених непокривених возила кад је њихова употреба била изричито уговорена и назначена у теретном листу, недостатка или лошег стања амбалаже за ствари које су према својој природи подложне кварењу или оштећењу ако нису упаковане или уредно упаковане, услед манипулације, утовара, слагања и истовара ствари од стране пошиљаоца или примаоца или особа које су поступале у њихово име.⁴⁷²

Превозилац ће морати доказати ове посебне околности, али довољно је да докаже вероватноћу њиховог настанка, тако да ће наручилац имати право да докаже њихово непостојање.

Превозилац неће имати право ослобађања од своје одговорности код превоза живих животиња ако не докаже да је предузео све мере које је био дужан предузети у конкретним случајевима, као и да је поступио по свим посебним упутствима које су му биле дате.⁴⁷³

- 4) Захтев за упутство да не доведе до деобе пошиљке, јер када би дошло до деобе био би повређен идентитет уговора.

Посебни услови предвиђени су за случајеве накнадних упутстава која прималац може да изда по приспећу пошиљке у место опредељења, не значи негирање, него допуну општих услова за важност налога.

5.5.5.5. Поступак превозиоца са упутством

Поступак превозиоца са упутством зависи од тога да ли је оно формално исправно, од садржаја упутства и конкретних услова појединог случаја.

Основни принцип је да је превозилац обавезан да спроводи важеће упутство као и извршење уговора у циљу заштите интереса имаоца права.⁴⁷⁴

Превозилац је дужан са своје стране да имаоцу права накнади сву штету која настане због тога што је поступио по упутству неовлашћеног лица, што налог

⁴⁷² Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – („Службени лист ФНРЈ“ – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58; „Службени лист ФНРЈ“, бр. 3/61; „Службени лист ФНРЈ“, бр. 3/62.) - члан 17.

⁴⁷³ *Ibid*, члан 18.

⁴⁷⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 81.

није извршио или је извршио неуредно, где су овим обухваћене и све штете на пошиљци.

На основу „Уредбе о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR)“, прописују се и ограничења одговорности превозиоца за штету у превозу ствари/робе. Одговорност превозиоца за губитак или оштећење ствари процењује се према вредности које су ствари имале у месту и времену пријема ствари/робе. Према члану 23. ст. 2. CMR-а, вредност ствари/робе се утврђује према берзанској, односно тржишној цени. У случају да берзанска цена, а потом и тржишна цена не постоји, вредност ствари/робе се утврђује на основу критеријума нормалне вредности робе исте врсте и квалитета.⁴⁷⁵

5.5.5.6. Правне последице издавања и извршавања упутства

Испорука пошиљке, у суштини, обухвата предају ствари и документације. Лица која су овлашћена да примене задужење за испоруку су прималац (лице означено у уговору или товарном листу), његов пуномоћник, а некада и треће лице без посебног овлашћења. Испорука ствари се врши у месту опредељења које је одређено уговором односно превозним документом или накнадним упутствима. Прималац који је одбио да прими ствари/робу може накнадно захтевати испоруку ствари/робе, све док превозилац не добије другу поруџбину или налог.⁴⁷⁶

По пријему пошиљке до места обавезе или опредељења, превозилац је дужан да без одлагања о томе обавести примаоца и да му ствари стави на располагање, као и да достави други примерак товарног листа.⁴⁷⁷ Када ствари стигну на место опредељења, онда прималац има право да захтева доставу товарног листа и ствари, ако испуњава услове из уговора.⁴⁷⁸ Преузимањем

⁴⁷⁵ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – („Службени лист ФНРЈ“ – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58; „Службени лист ФНРЈ“, бр. 3/61; „Службени лист ФНРЈ“, бр. 3/62.) - члан 23. У Хрватској и Словенији превозилац одговара за губитак ствари другачијим износом, „Закон о потврђивању Протокола уз Конвенцију о уговору о међународном пријезу робе цестом (CMR)“, 2016 (https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/2016_12_6_55.html), „Закон о ратификацији протокола h Конвенцији о погодби за међународни цестни пре-voz (CMR) (МРМСПВ)“ („Уредни лист РС“ – Међународне погодбе, шт. 14/2013 in 3/2014 – попр.).

⁴⁷⁶ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају („Службени лист СРЈ“, бр. 26/95 и „Службени лист СЦГ“, бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 79. став 4.

⁴⁷⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају („Службени лист СРЈ“, бр. 26/95 и „Службени лист СЦГ“, бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 80. став 2

⁴⁷⁸ *Ibid*, члан 79. став 1.

ствари/робе и товарног листа, прималац је дужан да плати транспортну накнаду, осим ако уговором или товарним листом није другачије одређено.

Ако прималац сматра да није обавезан да превозиоцу плати у оној мери која је неопходна да би могао да оствари своја уговорна права, дужан је да спорни износ преда суду (ЗОО, члан 670).⁴⁷⁹ Пошто је преносиви товарни лист хартија од вредности, њен власник је дужан да преда папир превозиоцу приликом преузимања ствари.

Што се тиче испоруке пошиљке примаоцу, законодавство и теорија познају више израза (издавање, предаја, ...), али је њихов садржај углавном идентичан.

Пошто испорука као правна категорија настаје тек споразумом две воље од којих једна није учествовала у стварању уговора, може се прихватити правна квалификација по којој је она посебан правни посао из кога за превозиоца остаје обавеза за доношење, а којим прималац приступа уговору о превозу стичући права и обавезе који су у њему предвиђени.

5.5.5.7. Лица овлашћена да приме испоруку

Истовар ствари врши прималац, ако уговором није другачије одређено.⁴⁸⁰ Превозилац даје упутства о истовару која се односе на безбедност особа, објеката и моторних возила.⁴⁸¹ Прималац има право да затражи идентификацију пошиљке, тј. ако је пошиљка оштећена у ономе што чини штету. Верификација пошиљке се врши и евидентира у записнику.⁴⁸² Трошкове утврђивања идентитета пошиљке сносиће превозилац ако не постоји истоветност или ако је штета већа од оне коју захтева превозилац. Превозилац није одговоран за разлику у количини која је резултат транспортне масе и уобичајених толеранција у тежинама.

⁴⁷⁹ Закон о облигационим односима, ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 670.

⁴⁸⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 81. став 1.

⁴⁸¹ *Ibid*, члан 80. став 2.

⁴⁸² *Ibid*, члан 84.

Прималац је лице коме превозилац сходно уговору или на основу њега издатом документу треба да преда пошиљку.⁴⁸³ Да би испорука значила и испуњење уговора о превозу сви њени модалитети треба да буду уредно остварени.

Кључно питање на које треба тражити одговор је: Ко је овлашћен да прими уредно понуђену испоруку? Одговор на ово питање је да су то прималац, његов пуномоћник, а понекад и треће лице без посебног овлашћења.⁴⁸⁴ Уколико ствари/роба буду предате лицу које нема право да их прими, постоји предаја неовлашћеном лицу и превозилац мора да накнади штету која из тога произилази.

Место извршења испоруке је географска локација на којој, сходно уговору морају бити извршене радње одношења и преузимања пошиљке или као шире објашњење оно се изједначава са местом опредељења.⁴⁸⁵

Поступак превозиоца са упутством обухвата радње прегледа ствари које сачињавају пошиљку, са циљем да се утврди њихова истоветност, количина и стање у односу на податке назначене у товарном листу.

За испоруку се каже да је извршена уредно онда када су радње које је сачињавају предузете на месту, у време и на начин који је у уговору одређен.⁴⁸⁶

Сврха прегледа при испоруци је испитивање да ли је превозилац уредно извршио своју основну обавезу – премештање ствари/робе у стање у коме их је примио. Контрола се мора извршити у оквиру радњи подношења и преузимања пошиљке, које представља материјални акт који их веже. У случају да прималац утврди да између стварног стања пошиљке и назнака у товарном листу постоји разлика, он ставља приговор превозиоцу. Тиме му ставља до знања да уговор не сматра уредно извршеним и уједно чини први корак у сложеном поступку за остваривање накнаде тиме проузроковане штете.⁴⁸⁷

Разлика у фази транспортне операције се у неким битним моментима разликују од сметњи при превозу. Сметње при испоруци могу наступити тек када превозилац уредно изврши своје основне обавезе. Стога би проблем очувања

⁴⁸³ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 78.

⁴⁸⁴ *Ibid*, члан 77., 78

⁴⁸⁵ *Ibid*, члан 82.

⁴⁸⁶ *Ibid*, члан 84. став 1.

⁴⁸⁷ *Ibid*, члан 84. став 2.

доказа, даље обављање превоза и предузимање радњи изван уговора о превозу требало увек решавати првенствено у интересу превозиоца.

Поступак кад наступе сметње при испоруци начелно је изједначен са поступком у случају сметњи у превозу. Када прималац одбије да прихвати пошиљку или је једноставно не пронађе, превозилац је дужан, без одлагања, тражити упутства од пошиљаоца.⁴⁸⁸ У случају да превозилац не прими тражена упутства, он може, на трошак и ризик имаоца права пошиљке, узети ствари и истоварити и предати у складиште у јавном складишту или другој особи или одмах изложити ствар продаји ако је неисправна или прети да ће се покварити или су трошкови чувања у несразмери са вредности ствари.⁴⁸⁹ У свим случајевима, сматра се да је превоз завршен. Продаји ствари може се приступити и у сваком другом случају, ако по истеку разумног рока не добије неопходна упутства од лица овлашћеног за извршење пошиљке (CMR, члан 16).⁴⁹⁰ Из противредности продатих артикала, превозилац одузима трошкове који терете пошиљку, а остатак се ставља на располагање носиоцу права на пошиљку. Ако трошкови прелазе вредност ствари/робе, превозилац има право на разлику.

Пример из судске праксе: ОШТЕЋЕЊЕ СТВАРИ У ПРЕВОЗУ⁴⁹¹

Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, чл. 43 и 84

Застарелост права на накнаду штете

Сентенца:

- Ако прималац прими ствар која је дата на превоз без приговора иако је знао да је та ствар оштећена при утовару на возило, сматра се да је до оштећења ствари дошло у превозу.

Из образложења:

"У поступку у привредном спору утврђено је да су странке у спору дана 20.7.1996. године закључиле уговор о превозу у друмском саобраћају. Правни претходник тужених се као превозилац уговором обавезао да утовари и превезе машину и опрему тужиоца. Место преузимања и утовара машине и опреме било је у У. Машину тешку око седам тона су сајлама везали радници правног претходника туженог ради подизања машине са тла и утовара у возило. У току подизања машине на висини од 1-1,5 метар одвезала се једна од две сајле, услед чега је машина пала на тло, преврнула се и оштетила. Радници правног претходника тужених су машину поново везали, сада са три сајле и она је дизалицом са

⁴⁸⁸ *Ibid*, члан 79. став 4. и члан 85.

⁴⁸⁹ *Ibid*, члан 82. став 3.

⁴⁹⁰ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – ("Службени лист ФНРЈ" – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) – члан 16

⁴⁹¹ „Пресуда Врховног суда Србије“, Прев. 481/2004 од 22.12.2004. године

камиона утоварена у возило којим је извршен превоз. Утовару машине присуствовао је законски заступник тужиоца који је одмах при паду машине саопштио да је машина оштећена. Правни претходник туженог је машину превезао у место истовара у И.

У камионском товарном листу бр. 004091 од 20.7.1996. године констатовано је, да се врши превоз машине и опреме на релацији У. - И. возилом БГ 963-... са приколицом 51-... БГ. У рубрици "возач" означени су Ј.М. и Д.М. У товарном листу је констатовано да је утовар извршен 20.7.1996. године, а истовар истог дана и да је робу примио М.Ш. Примедбе примаоца на недостатке робе у товарном листу нису констатоване. У рубрици товарног листа "услови за обрачун услуга" наведено је "утовар машине и опреме" и "превоз машине и опреме". У товарном листу је означено да је цена услуге 1.500,00 динара. За извршену услугу утовара и превоза тужени је испоставио тужиоцу рачун бр. 1305-5 дана 24.7.1996. године на износ од 1.500,00 динара. Тужилац је писменом бр. 113 од 5.8.1996. године вратио туженом рачун указивањем да је приликом утовара машине кривицом радника туженог, због неадекватног везивања дошло до пада и лома машине. Услед оштећења машине тужилац трпи штету у производњи и тражи да се уговорници договоре око обештећења тужиоца. Писменом бр. 2807 од 22.8.1996. године тужени обавештава тужиоца да не уважава рекламацију нити захтев за накнаду штете и тужиоцу враћа рачун исправљен 24.7.1996. године. Тужба за накнаду штете поднета је првостепеном суду 14.10.1997. године.

На основу овако утврђеног чињеничног стања које је међу странкама неспорно, одлучено је о тужбеном захтеву. Тужбени захтев је одбијен. Нижестепени судови су о тужбеном захтеву одлучили правилном применом материјалног права. Ревидент у ревизијским разлозима спори примену материјалног права од стране нижестепених судова указивањем да се на материјалноправни однос странака није могло применити материјално право на основу кога је одлучено о тужбеном захтеву. Насупрот ревизијским разлозима и ревизијски суд сматра да су нижестепени судови о тужбеном захтеву одлучили на основу правилне примене материјалног права. Неосновано ревидент сматра да се на материјалноправни однос не примењују одредбе уговора о превозу у друмском саобраћају и да одредбе овог закона као лекс специалис (*Lex specialis*) не искључују примену Закона о облигационим односима (даље: ЗОО). Чланом 43. Закона о уговорима у превозу у друмском саобраћају (даље: Закон) прописано је да пошиљалац утовара ствар у возило а истовара је прималац, ако уговором о превозу ствари није другачије одређено. Странке су уговориле да машину утовари тужени као прималац превоза и да је истовари. Правни претходник туженог је поступао у складу са закљученим уговором о превозу. Утоварио је машину. Приликом утовара кривицом радника туженог дошло је до пада машине и оштећења. За штету нанету при утовару одговара тужени као прималац превоза који је преузео у обавезу утовар машине предате на превоз. Закључен је само један уговор о превозу. Нису закључена два уговора о превозу како то погрешно сматра тужилац. Чланом 1. Закона прописано је да се овим законом уређују уговорни и други облигациони односи у области превоза, путника и ствари у друмском саобраћају, док се сходно одредби члана 652. ЗОО иста примењује на све врсте превоза, ако законом за поједине врсте није другачије одређено. То даље значи да се у оваквој ситуацији када је закључен уговор о превозу у друмском саобраћају, као лекс специалис (*Lex specialis*) примењује Закон који искључује примену ЗОО који регулише превоз у глави XIV у члану 648. закључно са чланом 685. Тужилац је као прималац ствари-машине и опреме примио машину и опрему у месту истовара без приговора. Још у моменту утовара машине примаоцу - тужиоцу је било познато да је машина услед пада при утовару оштећена. Није поступао у смислу члана 84. став 2. Закона и туженом у писменој форми одмах по откривању оштећења није ставио приговор у коме је требало да се истакне да је машина при утовару оштећена. Такав приговор није ставио ни у року од седам дана рачунајући од дана предаје машине и опреме на превоз. Поступајући на такав начин тужилац је у смислу поменуте законске одредбе изгубио право на накнаду штете. Отуда нижестепени судови правилно закључују да је утужено потраживање застарело. То зато што је чланом 107. Закона прописано да потраживања из уговора о превозу ствари застаревају за једну годину, при чему застаревање потраживања због оштећења ствари почиње да тече од дана када је

превозилац предао ствар. Захтев за накнаду штете у случају оштећења ствари подноси се у року од 60 дана од дана сазнања за штету, док се сходно одредби члана 106. Закона захтев подноси превозиоцу у писменој форми или подношењем тужбе суду. Штета за тужиоца као примаоца превоза настала је при утовару машине 20.7.1996. године. Тужба за накнаду штете поднета је 14.10.1997. године, дакле по протеклу објективног рока у коме се могао поднети захтев за накнаду штете. Протеком субјективних и објективних рокова за остварење права за накнаду штете тужилац је преклудирао у праву да оствари штету јер је његово право на накнаду штете застарело како то правилно закључују нижестепени судови. С обзиром да су странке уговориле да правни претходник тужених утовари и превезе машину у смислу поменутих законских одредби закључен је само један уговор о превозу у друмском саобраћају у коме је обавеза туженог као примаоца превоза да ствари утовари и превезе. Отуда се има сматрати да је до оштећења ствари дошло у превозу, без обзира што је ствар оштећена при утовару у возило којим је превезена.

Како не постоје ревизијски разлози као ни они на које се пази по службеној дужности одбијена је ревизија тужиоца и одлучено као у изреци ревизијске пресуде применом члана 393. Закона о парничном поступку."

Пример из судске праксе: ПРАВО НАРУЧИОЦА НА НАКНАДУ ШТЕТЕ ОД ПРЕВОЗИОЦА⁴⁹²

Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају, члан 84

Право на приговор

Сентенца:

- Ималац права на накнаду штете због оштећења ствари код уговора о превозу може то право остварити само уколико је благовремено остварио своје право на приговор из члана 84. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају, уколико је превозиоцу најкасније у року од 60 дана од дана сазнања за штету упутио одређени писмени захтев за накнаду штете и уколико од дана пријема ствари до подношења захтева није прошло годину дана.

Из образложења:

"Наведеном пресудом у изреци под I одбијен је тужбени захтев тужиоца којим је тражио да му тужени солидарно на име дуга плати износ од 41.557.726,00 динара са каматом по стопи из Закона о висини стопе затезне камате, почев од 15.9.2000. године па до исплате. У изреци под II одлучено је о трошковима парничног поступка тако што је тужилац обавезан да туженом првог реда и туженом другог реда плати износ од 310.720,00 динара, а трећетуженом износ од 54.300,00 динара.

Из чињеничног стања утврђеног у спроведеном поступку произлази да је првостепени суд најпре правилно расправио насталу правну природу пословног односа странака у спору, поступајући на тај начин по ранијем налогу из решења овога суда, тако што је утврдио да су уговорне стране закључиле само један уговор, и то уговор о превозу ствари, којим уговором је превозилац преузео и обавезу утовара ствари, а не два посебна уговора, (уговор о делу у смислу уговора о утовару ствари и уговор о превозу). Ове одлучне чињенице првостепени суд је утврдио на поуздан, несумњив начин извођењем доказа применом одредбе члана 235. Закона о парничном поступку (даље: ЗПП), посебно применом одредбе члана 250. ЗПП, тако што је поред саслушања сведока приступио извођењу доказа путем налаза и мишљења вештака па је оценом тако изведених доказа у

⁴⁹² „Пресуда Вишег трговинског суда“, Пж. 4576/2004 од 9. 7. 2004. године.

свему како му то налаже законски пропис из члана 8. ЗПП, утврдио да је узрок насталих оштећења предметне машине њен пад са висине од једног метра, те да је до оштећења дошло у тренутку утовара у камион, на тај начин што приликом утовара радници правног претходника тужених нису прописно везали туженикову машину за дизалицу, да се све то догодило дана 20.7.1996 године, ког дана је и машина предата овде тужиоцу, чији пријем је потврдио законски заступник тужиоца - директор М. С, тако што је потписао камионски товарни лист без икаквих примедби. Записника о претрпљеној штети у моменту преузимања машина од стране тужиоца није било.

Не могу се прихватити као основани ни жалбени наводи да је првостепени суд погрешно утврдио чињенично стање када је узео да је тужилац допис бр. 2807 који му је упутио правни претходник тужених примио дана 22.8.1996 године, с обзиром на то да се не ради о датуму пријема, већ датуму када је допис заведен код пошиљаоца. Ово због тога, што је то без утицаја на другачије доношење одлуке у овој правној ствари, код чињенице да је првостепени суд правилно утврдио да је основан приговор туженог о застарелости тужиоцевог потраживања, тј. је протекло законом одређено време у коме је тужилац могао захтевати наплату спорног износа по основу накнаде штете, а све према одредбама Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају. Ималац права на накнаду штете због оштећења ствари код уговора о превозу може то право остварити само уколико је благовремено остварио своје право на приговор из члана 84. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају те уколико је и превозиоцу најкасније у року од 60 дана од дана сазнања за штету упутио одређени писмени захтев за накнаду штете и уколико од дана пријема ствари до подношења захтева није прошло годину дана. У конкретном случају према датим околностима случаја, а које одлучне чињенице првостепени суд је у спроведеном поступку правилно утврдио на поуздан начин произлази да је захтев тужиоца за накнаду штете поднет по протеклу наведеног законског рока, тек 14.10.1996. године. Сагласно изнетом, правилно закључује првостепени суд да је рок застарелости истекао дана 25.7.1997 године, протеклом рока од године дана од дана када је превоз извршен, тј. 24.7.1996 године. Законским прописом из члана 107. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају предвиђено је да потраживања из уговора о превозу ствари застаревају за једну годину при чему застаревање потраживања због оштећења ствари почиње да тече од дана од када је превозилац предао ствар. Захтев за накнаду штете у случају оштећења ствари подноси се у року од 60 дана од дана сазнања за штету, док се сходно одредби члана 106. истог закона захтев подноси превозиоцу у писменој форми или подношењем тужбе суду, у случају да превозилац не исплати накнаду штете у року од 30 дана од дана подношења захтева - члан 97. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају, који је у предметном спору правилно примењен као лекс специалис (*Lex specialis*) у односу на одредбу члана 671. Закона о облигационим односима. Наводи у жалби тужиоца да првостепени суд погрешно примењује и тумачи одредбе чл. 43. до 48. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају нису основани. Ово због тога, што су наведеним законским одредбама предвиђена права и обавезе уговорних страна из закљученог уговора о превозу који се тичу утовара ствари у возило, из чега произилази да је, самим законом, као једна од обавеза из закљученог уговора о превозу ствари у друмском превозу предвиђена и обавеза утовара ствари у возило. Саме радње утовар и истовар ствари из возила којим се превоз обавља, представљају радње које су функционално везане за само извршење превоза. Сагласно изнетом не могу се прихватити као основани ни остали наводи у жалби тужиоца, посебно наводи о погрешној примени материјалног права. По налажењу овога суда првостепени суд је на правилно и потпуно утврђено чињенично стање применио материјално право, те одредбе Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају."

5.5.5.8. Обавеза превозиоца за обавештавање

Обавеза превозиоца за обавештавање може се одредити као дужност стављања на знање имаоцу права оних чињеница које су релевантне за уредно извршавање уговора о превозу.⁴⁹³ Обавештења треба да садрже информације о токовима извршења превоза. Разлика између прве две врсте је доста нејасна, а подношење рачуна спада у комплекс односа везаних за плаћање цене превоза, тако да ова подела делује вештачки. Превозилац има обавезу обавештавања и стављања на знање имаоцу права оних чињеница које су релевантне за уредно извршење уговора о превозу.

5.5.6. Права превозиоца после почетка превоза

5.5.6.1. Право превозиоца да захтева од примаоца истовар ствари

За истовар се може рећи да је саставни део испоруке. Истовар за разлику од утовара обухвата само радње истовара ствари/робе из возила. На поступак одређивања лица које је дужно да изврши истовар утичу врста превоза и врсте пошиљки.⁴⁹⁴ Превозилац има право надзора над целим поступком истовара само када одговорна лица која су одређена од стране примаоца врше истовар ствари за рачун превозиоца.

Одговорност примаоца је да истовари ствари, осим ако уговором није другачије договорено. Подразумева се, уколико је прималац преузео према товарном листу пошиљку. Приликом истовара, дужан је поступати по упутствима превозиоца, која се односе на безбедност особа, предмета и возила. Истовар се врши на месту отпреме као што је предвиђено уговором или пословним обичајем. У одређеним случајевима, прималац може да промени локацију истовара. Ако прималац не истовари ствари, а обавеза истовара је на њему, онда превозилац може истоварити ствари на терет и ризик примаоца. Исто тако, он може продати

⁴⁹³ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 80.

⁴⁹⁴ *Ibid*, члан 86.

предмет ако постоји квар или директна опасност од квара, као и када су трошкови смештаја и чувања ствари непропорционални његовој вредности.⁴⁹⁵

5.5.6.2. Право превозиоца да захтева плаћање накнаде за превоз

Под накнадом за превоз подразумева се укупан износ на који превозилац има право због извршења конкретног уговора за превоз. Накнада за превоз обухвата: превознину, додатке на превознину, дангубину (губљење времена) и трошкове. Висина накнаде зависи од низа економских момената везаних за врсту пошиљке, одговорност превозиоца, услове превозења као и заинтересованост имаоца права за уредно извршење превоза.⁴⁹⁶

Накнада за превоз добија се утврђивањем новчаног износа појединих елемената из којих се састоји. Елементи за одређивање висине превознине су: дужина превозног пута, тежина или облик ствари, као и њихова вредност и природа.

Најчешћи случајеви који представљају посебне случајеве обрачунавања накнада за превоз су:

- Паушални обрачун возарине који има карактер једнократне исплате суме који пошиљалац дугује јер је користио возило на одређено време или у току једног или више путовања;
- Случајеви извршења превоза дужим путем и његовог делимичног извршења;
- Проблеми који настају приликом потпуног или делимичног губитка ствари и њиховог оштећења;
- Случајеви обрачуна цене превоза за пошиљке чији је садржај другачији од уговореног или декларисаног.

Тарифа без обзира на основ њене примене, представља најраспрострањенији начин утврђивања цене превоза. Ово питање интересује све учеснике код транспорта ствари, а првенствено превозиоце. У решавању овог

⁴⁹⁵ *Ibid*, члан 86. став 1. под 2.

⁴⁹⁶ *Ibid*, члан 99.

питања треба поћи од обавезе јемчења да ће накнада за превоз бити уредно исплаћена.

Обавеза накнаде за превоз првенствено лежи на пошиљаоцу, међутим прималац, иако није уговорна страна, је обавезан да плати накнаду за превоз ако је то пошиљалац навео у товарном листу. Опште је прихваћен став да наводи пошиљаоца у товарном листу о плаћању накнаде представљају обавезу за примаоца. Законска претпоставка је да се накнада плаћа примаоцу, а у случају да пошиљалац није узео обавезу плаћања накнаде у товарном листу. Сматра се да је он затим упутио превозиоца да наплаћује накнаду од примаоца.⁴⁹⁷ Прималац је дужан платити накнаду за превоз, ако у уговору и товарном листу није одређено друго лице које ће извршити плаћање. За обезбеђење својих потраживања из уговора превозилац може употребити сва средства која облигационо право даје повериоцима из других врста уговора. Право превозиоца на задржавање има карактеристике које даје трговинско, односно привредно право. У елементе превозничког права задржавања убраја се: тражбина, предмет и везе које постоје међу њима. Зависно од елемената и њихове комбинације у којој се налазе могу имати различито правно дејство. Према томе које ствари може да задржи и каква овлашћења има у погледу њих може се појавити у четири вида:

- **Правно дејство права задржавања:** Када превозилац жели да врши своје право задржавања треба да о томе обавести дужника без одлагања. Резултат вршења права задржавања треба да буде или извршење радње која се дугује превозиоцу, или давање неког материјалног обезбеђења. „Ако превозилац преда ствари на чување у јавном складишту или другом лицу особи, одговоран је за њихов избор“, (ЗУПДС, члан 101. став 2).⁴⁹⁸
- **Превозничко право залогe:** Превозничко право залогe је његово законско овлашћење да из ствари које се превозе или су већ превезене намири своје доспело потраживање засновано на уговору о превозу и то пре осталих лица која немају јачи ранг од њега. Код потраживања које залогa обезбеђује поставља се много мање проблема него код права

⁴⁹⁷ Закон о облигационим односима, ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 659.

⁴⁹⁸ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 101 став 4.

задржавања. Начелно, превозилац има право залогe за сва потраживања из уговора, без обзира ко је одговоран да их плати. Превозилац је дужан за избор јавног складишта ако одлучи да преда ствари/роби на чување.

Право залогe превозиоца начелно је конституисано као стварно право у вези са држањем ствари/роби.

Код овог принципа треба истаћи два изузетка:

- Право залогe се не гаси када пошиљка буде уручена идућем превозиоцу;
- Трајање залогe, које престаје предајом ствари/роби за превоз, али не престаје њиховом испоруком примаоцу.

- **Превозничко право да прода ствари/роби које превози:** Право превозиоца да продаје ствари које је преузео ради превоза су најчешћи случајеви у којима ово овлашћење долази до изражаја, они су ипак само конкретизација општег права превозиоца да прода ствари/роби које сачињавају пошиљку када то тражи заштита његовог интереса или интереса имаоца права (ЗУПДС, члан 101. и члан 88).⁴⁹⁹ Разлози права продаје могу се систематизовати у три основне групе:

- Случајеви у којима пошиљаоцу непосредно прети битна штета;
- Случајеви у којима се утврди да су превезене ствари/роби чији је превоз забрањен, односно које су за превоз неподесне;
- Случајеви у којима вредност пошиљке не покрива трошкове којима је она оптерећена.

У случају једне или више ових основа, превозилац може приступити продаји ствари/роби само ако за тим постоји стварна „пословна потреба”.⁵⁰⁰

Треба истаћи два кључна разлога продаје када наступи сметња при превозу и испоруци:

- Неспособност ствари/роби за ускладиштење;
- Неподизање ствари/роби после одређеног времена.

⁴⁹⁹ *Ibid*, члан 101 и члан 88

⁵⁰⁰ *Ibid*, члан 87.

- **Поступак продаје:** Поступак продаје одређен је првенствено чињеницом да се она увек врши за рачун и о трошку имаоца права, мада не увек и у његовом интересу. Из овога произилазе следећа начела⁵⁰¹:
 - Обавеза обавештавања имаоца права;
 - Начелан захтев да се продаја врши преко трећих лица;
 - Повезаност управних или судских органа са прописаном процедуром.

Продаја може имати веома штетне последице по имаоца права где већина законодавстава изричито захтева да он буде претходно обавештен о продаји увек када је то могуће.

Пример из судске праксе: ПРЕВОЗИЛАЦ И ПРАВО ЗАЛОГЕ НА РОБИ⁵⁰²

Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају

члан 86. и члан 87.

Право превозиоца да задржи и изложи робу до наплате услуге

Сентенца:

- Да би превозилац стекао право залогe на роби, мора да као превозилац допреми робу до примаоца, понуди је примаоцу, а предају услови испуњењем обавезе примаоца из конкретног уговора о превозу.

Из образложења:

Врховни суд налази да су нижестепени судови спорни однос расправили правилном применом чл. 105. и 106. (чл. 86. и 87. сада важећег) Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају. Наиме, да би превозилац стекао право залогe на роби, мора да испуни услове из члана 105. цитираног закона, а то је да као превозилац допреми робу до примаоца, понуди је примаоцу, а предају услови испуњењем обавезе примаоца из конкретног уговора о превозу, те пружањем одговарајућег обезбеђења. Како тужени није допремио робу до примаоца, то није извршио уговор о превозу робе нити је ступио у послован однос са примаоцем робе, будући да у пословни однос са примаоцем ступа онда када робу понуди примаоцу, па је правилан закључак нижестепених суда да није испунио услове из члана 105. цитираног закона и није имао право да задржи робу ради наплате потраживања, чак ни из конкретног уговора о превозу, а поготову не за потраживања која су се односила на неки ранији период.

Превозилац је одговоран за губитак и оштећење ствари/робе, било делимично или у потпуности од тренутка преузимања ствари до тренутка предаје

⁵⁰¹ *Ibid*, члан 88. став 1.

⁵⁰² Одлука Врховног суда Србије, Прев. 208/94 од 6.7.1994. године.

ствари/робе примаоцу. Да би се превозилац ослободио одговорности потребно је доказати да су губитак или оштећење ствари проузроковани радњом која се није могла предвидети, избећи или отклонити. Одредбе уговора, општи услови превоза, тарифе или било који општи акт такође су ништаве ако се њима предвиђају потпуно или делимично ослобађање превозиоца од одговорности за губитак или оштећење ствари/робе.⁵⁰³

Ако прималац не поднесе приговор због оштећења у тренутку преузимања ствари/робе уз услов да је исплатио превозиоцу његова потраживања, превозникова одговорност за то оштећење престаје уз услове који су прописани.⁵⁰⁴

Превозилац ће одговарати за губитак и оштећење ствари коју је проузроковала особа која је била одговорна за извршење превоза по налогу превозиоца, али није прописан начин да се не може ослободити одговорности због намерног или крајњом непажњом проузроковали губитак или оштећење ствари од стране тих лица.⁵⁰⁵

Превозилац се не може ослободити за насталу штету или губитак ствари збох посебних околности, ако при превозу настане неуобичајено велика штета у случају да је превоз ствари извршен возилом које је опремљено свим потребним стварима за обезбеђење заштите ствари од топлоте, хладноће, разлике у темперетаури или влажности ваздуха, а превозилац не докаже да је предузео све потребне мере у погледу одржавања и употребе такве опреме у складу са постојећим околностима, као и да ли је поступио по посебним упутствима која су му дата за те околности.

⁵⁰³ Закон о облигационим односима, ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) – члан 671

⁵⁰⁴ Овај поступак је идентичан у Србији и Хрватској

⁵⁰⁵ Закон о облигационим односима, ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) – члан 676

Превозилац се може ослободити од одговорности ако докаже да је предузео све мере које је према околности био обавезан да предузме и да је поступио према посебним упутствима која су му дата.⁵⁰⁶

Одговорност за оштећење ствари у случају неподношења приговора од стране примаоца у тренутку преузимања ствари престаје, укључујући и услов да оштећење ствари није проузроковано намером или крајњом непажњом. За све случајеве оштећења или губитка проузрокованих намером или крајњом непажњом не постоји пропис којим се одређује да превозникова одговорност тада не престаје.

Пример из судске праксе⁵⁰⁷

МЕРОДАВНО ПРАВО КОД ШТЕТЕ ПРОИСТЕКЛЕ ИЗ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ

Закон о облигационим односима, члан 671.

Пример из судске праксе: **ПРЕВОЗ РОБЕ ДРУМОМ СА ИНОСТРАНИМ ЕЛЕМЕНТОМ/** Примена посебних прописа⁵⁰⁸

Сентенца:

При одлучивању о праву на накнаду штете проистекле из уговора о превозу робе у друмском саобраћају који садржи страни елемент, треба применити пропис којим се уређује питање штете проистекле из наведене врсте уговора, јер је ова материја регулисана посебним прописима: Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају, али и Конвенцијом о уговору за међународни превоз робе друмом, а не општим одредбама Закона о облигационим односима којима се регулише питање штете.

Из образложења:

"Пресудом под бројем као у изреци обавезан је тужени да на име накнаде штете плати тужиоцу 15.360,30 ЕУР са каматом од 23.4.2007. године до исплате као и 183.300,00 динара на име парничног трошка.

⁵⁰⁶ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 90. У Босни и Хрцегови превозилац одговора за насталу штету или губитак ствари од тренутка преузимања ствари за превоз до предаје тих ствари примаоцу уз исте ослобађајуће разлоге као у Републици Србији, осим оних који су дати у додатним одредбама, ФВН ЗОО, чл. 671.; RS ZOO, чл. 671.; РВН ЗОО, чл. 671.

⁵⁰⁷ „Решење Вишег трговинског суда“, Пж. 7101/2007 од 17.10.2007. године

⁵⁰⁸ Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) - члан 671

У образложењу исте пресуде је наведено да је кривицом туженог као превозиоца дошло до саобраћајне незгоде у којој је уништен део робе тужиоца. Првостепени суд је нашао да је тужени дужан да тужиоцу накнади штету коју је тужилац претрпео уништењем робе. Првостепени суд је тужиоцу досудио штету у висини вредности исте робе на дан пресуђења налазећи да тужилац на исто има право. Првостепени суд се позвао на одредбе чл. 154, 155, 158, 174. и 189. Закона о облигационим односима (даље: ЗОО).

У погледу одлуке о трошковима поступка првостепени суд се позвао на одредбе члана 151. Закона о парничном поступку (даље: ЗПП).

Благовременом жалбом тужени је оспорио донету пресуду из свих законских разлога.

Истакао је постојање битне повреде одредаба поступка из члана 361. став 2. тачка 12) ЗПП наводећи да пресуда нема разлога о одлучним чињеницама. Указао је да је сам првостепени суд навео да нема доказа о количини уништене робе у смислу појединачних количина обе врсте робе које су биле предмет пошилке. Указао је да нису јасни разлози на основу којих је утврђена количина која је уништена. Навео је да је у питању много мања количина робе односно да је тужилац по несрећи робу препаковао тако да је иста уништена у мањој количини од оне коју наводи тужилац. Тужени сматра да је чињенично стање погрешно и непотпуно утврђено, те да је тужилац део робе прикрио покушавајући да је на овај начин наплати од туженог. Тужени је истакао да је и у питању међународни превоз који не подлеже домаћим прописима већ међународном споразуму који регулише односе ове врсте и да је истим другачије регулисано питање накнаде за уништену пошилку. Тужени је истакао и приговор застарелости. Приложио је нови доказ. Предложио је да се побијана одлука укине или преиначи. Одговор на жалбу није поднет.

Виши трговински суд је испитао побијану пресуду у границама жалбених навода и разлога и извршио увид у спис. Жалба је основана.

У првостепеном поступку нису почињене битне повреде одредаба поступка на које другостепени суд пази по службеној дужности.

У првостепеном поступку није почињена битна повреда одредаба поступка из члана 361. став 2. тачка 12) ЗПП на коју жалилац указује жалбом јер побијана пресуда садржи разлоге о одлучним чињеницама, јасна је и разумљива и нема недостатака због којих се не може испитати.

У првостепеном поступку због погрешне примене материјалног права дошло је до непотпуно утврђеног чињеничног стања и на овај жалбени разлог тужени основано указује жалбом.

Наиме, у конкретном случају ради се о штети проистеклој из уговора о превозу робе услед оштећења пошилке. Штавише, ради се о уговору о превозу који садржи инострани елемент. Дакле, у таквој ситуацији ваљало је применити пропис којим се уређује питање штете проистекле из уговора о превозу робе, а с обзиром на то да је ова материја регулисана посебним прописом. Није било места примени општих одредби ЗОО којима се на општи начин регулише питање штете. Ово тим пре с обзиром на то да и ЗОО садржи посебне одредбе у погледу штете настале услед оштећења пошилке.

С друге стране, не само да је било места примени одредби ЗОО којима се регулише уговор о превозу, него постоји могућност примене домаћег Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају, али и Конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом.

Првостепени суд није утврдио примену којег права су странке уговориле већ је одмах пошао од примене домаћег права, али одредби за које у конкретном случају није било места примени.

Сви напред наведени прописи у случају оштећења пошилке прописују утврђивање висине претрпљене штете на суштински истоветан или битно сличан начин, а другачије него члан 189. ЗОО.

Првостепени суд је штету утврђивао сагласно одредби члана 189. ЗОО, коју је само делимично применио, занемарујући део одредбе који указује да се иста примењује само у ситуацији када закон не наређује шта друго. Посебни закони који регулишу превоз робе наређују другачији начин утврђења висине штете у случају оштећења пошиљке. На тај начин због погрешне примене материјалног права дошло је до непотпуно утврђеног чињеничног стања у погледу стварне висине претрпљене штете.

Поред тога, приликом утврђивања количине робе која је уништена првостепени суд је, с обзиром на недостатак доказа, нашао да ваља узети да је сва уништена количина једне врсте робе и то оне за чију цену оцењује да је повољнија за туженог.

Такво поступање није исправно.

Суд је дужан да утврди чињенично стање, али не повлађивањем једне од страна у погледу релевантних чињеница већ на основу доказа, а у одсуству истих, применом логичног закључивања крећући се у оквирима доступних доказа."

У складу са правном регулативом ограничења одговорности због потпуног или делимичног губитка или оштећења робе, превозилац одговара по килограму бруто тежине изгубљене или оштећене ствари у противвредности према важећем курсу на дан плаћања. Превозилац може бити одговоран за губитак или оштећење ствари/робе у друмском саобраћају. Превозилац може одговарати за губитак или оштећење ствари/робе у друмском саобраћају. Правно уређење ограничења одговорности због потпуног или деломичног губитка или оштећења ствари/робе превозилац одговара по килограму бруто масе изгубљене или оштећене ствари.⁵⁰⁹

Одредбама уговора које се односе на опште услове превоза, тарифа и других општих аката, којима се остварују повољнија ограничења код одговорности за превозиоца, ништаве су,⁵¹⁰ осим одредбе којом се унапред одређује највиши износ накнаде који је очигледно несразмеран насталој штети ако штета није проузрокована намером или крајњом непажњом превозиоца. Износ накнаде штете може се ограничити на губитак или оштећење ствари/робе проузрокован намером или крајњом непажњом превозиоца.⁵¹¹

⁵⁰⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 96. Такође у правном систему Хрватске, Босне и Херцеговине, Црне Горе и Републике Словеније, постоји ограничена одговорност превозиоца за губитак или оштећење ствари у друмском саобраћају.

У Хрватској превозилац може одговарати за губитак или оштећење ствари само по законом или међународним уговором одређеног износа, *Zakon o obveznim odnosima pročišćeni tekst zakona („Narodne novine“ 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18)* - члан 683.

⁵¹⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 89, 90

⁵¹¹ Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) – члан 671. На сличан начин регулисано је и у следећим земљама:

Пример из судске праксе: **ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗИОЦА ЗА ОШТЕЋЕЊЕ ПОШИЉКЕ**⁵¹²

Закон о облигационим односима, члан 671.

Износ штете и цена пошилијке

Сентенца:

• Одредба којом се унапред одређује највиши износ накнаде за оштећење пошилијке предате на превоз је пуноважна само ако није у очитој несразмери са штетом. У супротном, висина накнаде се одређује према тржишној цени пошилијке у време и на месту предаје на превоз.

Из образложења:

Нису основани жалбени наводи туженог о неправилној примени материјалног права, односно неправилној примени одредбе члана 95. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају. Овом је законском одредбом прописано да се накнада штете за потпуни или делимичан губитак или оштећење ствари предате на превоз одређује према уговореној цени, а ако није уговорена - према тржишној цени која је ствар имала у време и у месту отпреме. Могућност уговарања цене - накнаде, за случај губитка или оштећења пошилијке, дозвољена је и у смислу члана 671. став 3. Закона о облигационим односима. Међутим, сагласно члану 671. став 3. Закона о облигационим односима, одредба којом се унапред одређује највиши износ накнаде је пуноважна само ако није у очитом несразмеру са штетом.

У конкретном случају, Општим условима туженог и њиховим прихватањем од стране тужиоца, при закључењу уговора о превозу, је уговорена цена ствари у односу на коју се одређује накнада штете за случај потпуног или делимичног губитка или оштећења ствари.

- 1) У Босни и Херцеговини одговорност се ограничава да највиши износа накнаде штете не буде очигледно несразмеран са насталом штетом и ако је штета проузрокована намером или крајњом непажњом превозиоца, Република Српска - *Zakon o obligacionim odnosima ("Službeni list SFRJ", br. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - odluka USJ i 57/1989 i "Službeni glasnik RS", br. 17/1993, 3/1996, 37/2001 - dr. zakon, 39/2003 i 74/2004), 671* и FBiH – *Zakon o obligacionom odnosima ("Službeni list SFRJ", br. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - odluka USJ i 57/1989, "Službeni list RBiH", br. 2/1992, 13/1993 i 13/1994 i "Službene novine FBiH", br. 29/2003 i 42/2011) – члан 671.*
- 2) У Црној Гори ограничење одговорности за губитак за насталу штету или губитак ствари уређено на исти начин као и у Србији, уз изузетак износа плаћања, *Zakon o obligacionim odnosima ("Službeni list CG", br. 47/2008, 4/2011 - dr. zakon i 22/2017).*
- 3) У Sloveniji за случај проузроковања губитка или оштећења ствари намером или крајњом непажњом превозничких помоћника, *Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu („Uradni list RS“, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C) - član 82.*

⁵¹² „Пресуда Привредног апелационог суда“, Пж. 7496/2010 од 1.4.2011. године - Судска пракса привредних судова - Билтен бр. 1/2012

Цена је уговорена на троструки износ возарине, па би износила за тужиоца АА ДОО 6.732,00 динара, а за тужиоца ББ 3.960,00 динара. Овако уговорени највиши износи накнаде у очитој су несразмери са штетом.

По члану 671. став 5. Закона о облигационим односима, када другачије није уговорено, висина накнаде се одређује према тржишној цени пошиљке у време и месту предаје на превоз. Обрачуната на тај начин, штета у висини тржишне цене пошиљке у време и месту предаје на превоз, за тужиоца АА ДОО из Б. износи 33.276,00 динара, а за тужиоца ББ 19.352,00 динара.

Уговорени највиши износ накнаде у читом је несразмеру са штетом, па се у овом случају има применити члан 671. став 5. Закона о облигационим односима, како је то правилно учинио првостепени суд.

Одговорност превозиоца за губитак или оштећење ствари/робе уређена је са аспекта одговорности за губитак или оштећење ствари/робе са аспекта одговорности за штету која проистиче од опасних ствари. Кад настане губитак или оштећење пошиљке у којој се налазе драгоцености, вредносни папири или остале скупочене ствари, превозилац је обавезан да надокнади целокупну насталу штету без икаквих ограничења висине накнаде штете, ако је при предаји ствари на превоз био обавештен о природи тих драгоцености и њиховој вредности или ако је штету нанео намерно или из грубе непажње. У случају присуства других ствари у пошиљци са наведеним драгоценостима, превозилац одговара за њихов губитак или штету према општим правилима одговорности за штету која важе за превозиоца у друмском саобраћају.⁵¹³

Када говоримо о кашњењу у испоруци ствари/робе у друмском саобраћају, превозилац је дужан да надокнади штету због кашњења у испоруци ствари, само ако не докаже да није дошло до закашњења својом кривицом.⁵¹⁴

⁵¹³ Закон о облигационим односима, ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93, "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Службени гласник РС", бр. 18/2020) – члан 672. У Хрватској је регулисано на начин даг у „Zakon o obveznim odnosima“ („Narodne novine“ 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18) - члан 683; Република Српска – „Zakon o obligacionim odnosima“ ("Službeni list SFRJ", br. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - odluka USJ i 57/1989 i "Službeni glasnik RS", br. 17/1993, 3/1996, 37/2001 - dr. zakon, 39/2003 i 74/2004), 672 и FBiH – „Zakon o obligacionom odnosima“ ("Službeni list SFRJ", br. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - odluka USJ i 57/1989, "Službeni list R BiH", br. 2/1992, 13/1993 i 13/1994 i "Službene novine FBiH", br. 29/2003 i 42/2011) – члан 672., Црна Гора – „Zakon o obligacionim odnosima“ ("Službeni list CG", br. 47/2008, 4/2011 - dr. zakon i 22/2017) – члан 764, Словенија „Obligacijski zakonik“ („Uradni list RS“, št. 97/07 – uradno prečišćeno besedilo, 64/16 – odl. US in 20/18 – OROZ631) - члан 690.

⁵¹⁴ Закон о облигационим односима, ("Сл. лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Сл. лист СРЈ", бр. 31/93, "Сл. лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља и "Сл. гласник РС", бр. 18/2020) – члан 675. У Хрватској је регулисано „Zakon o obveznim odnosima“ („Narodne novine“ 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18) - члан 687. У Босни и Херцеговини није предвиђено да превозилац одговара за штету због закашњења до законом или међународним уговором одређеног

Пример из судске праксе: Пресуда Вишег привредног суда, Пж. 5961/95 од 18.1.1996. године - Судска пракса привредних судова - Билтен бр. 2/1996 - стр. 54⁵¹⁵

ШТЕТА ЗБОГ ОПАСНЕ ДЕЛАТНОСТИ

Закон о облигационим односима

члан 174.

Сентенца:

• За штету од опасне ствари одговара њен ималац и од опасне делатности одговорно лице које се њоме бави.

Стога када превозилац као специјализована организација прими опасну ствар на превоз (сона киселина) па недостатак на паковању не констатује у товарном листу нити то доказује у току поступка, одговоран је за штету која настане у превозу.

Из образложења:

"Код утврђене чињенице да је до цурења соне киселине дошло у току превоза и да је цистерна у доњем делу којим се ослања на патос товарног сандука, правилно је примењено материјално право када је на основу чл. 93. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају тужбени захтев усвојен. Тужени током поступка није тврдио нити доказао да постоје околности из чл. 94. овог Закона које га ослобађају одговорности за насталу штету. Превозилац је специјализована организација, која је преузела сону киселину, па је знао и морао знати да се ради о опасној ствари. Одредбе чл. 658. ЗОО се односе на превозиоца а не на физичко лице које обавља превоз. Ако недостаци на паковању нису унети у товарни лист, онда је превозилац дужан да докаже те недостатке, што у овом предмету није учињено. За штету од опасне ствари одговарају по чл. 174. ЗОО њен ималац, а од опасне делатности одговорно лице које се њоме бави. Тужени је опасну ствар примио на превоз, па се не може позвати на овај пропис да би избегао одговорност за насталу штету."

Штета или губици настали због закашњења представљају одговорност превозиоца која се може посматрати и као солидарна одговорност више превозиоца који су учествовали у извршењу истог превоза ствари/робе. Сви превозници који учествују у превозу имају иста или солидарна права и обавезе. Ако један превозилац преузме од другог превозиоца теретни лист заједно са стварима, онда постају уговорна страна.

износа, једино што ће одредбе уговора бити ништетне ако се њима ограничава висина накнаде штете због закашњења и та одредба је добра уз исте услове као у Србији, Република Српска – „Закон о облигационим односима“ (*"Službeni list SFRJ"*, бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - одлука УСЈ и 57/1989 и *"Službeni glasnik RS"*, бр. 17/1993, 3/1996, 37/2001 - др. закон, 39/2003 и 74/2004) - члан 671 и FBiH – „Закон о облигационим односима“ (*"Službeni list SFRJ"*, бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - одлука УСЈ и 57/1989, *"Službeni list R BiH"*, бр. 2/1992, 13/1993 и 13/1994 и *"Službene novine FBiH"*, бр. 29/2003 и 42/2011) – члан 671. У Црној Гори исто као и Србији, „Закон о облигационим односима“ (*"Službeni list CG"*, бр. 47/2008, 4/2011 - др. закон и 22/2017). У Словенији, исто, „Облигацијски законик“ (*"Uradni list RS"*, št. 97/07 – урадно преčišчено беседило, 64/16 – одл. УС in 20/18 – OROZ631), 689.

⁵¹⁵ Пресуда Вишег привредног суда, Пж. 5961/95 од 18.1.1996. године - Судска пракса привредних судова - Билтен бр. 2/1996 - стр. 54

У случају да један превозилац преузме од другог превозиоца ствари/робу без теретног листа, превозилац, који је закључио уговор о превозу, одговара самостално за сву штету и губитке укључујући и ону коју су други превозници проузроковали.

Специфичност солидарне одговорности више превозиоца за штету у превозу ствари има у односу на остале облике солидарне одговорности више правних субјеката за штету према којој се превозилац може ослободити солидарне одговорности за штету у превозу ствари/робе ако докаже да штета није настала на његовом делу превозног пута.⁵¹⁶

6. РЕЗУЛТАТИ - РАЗВОЈ МОДЕЛА УГОВОРА О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И СТВАРИ/РОБЕ СА ЕЛЕМЕНТИМА БЕЗБЕДНОСТИ

Основна идеја о развоју модела уговора о превозу путника и ствари/робе, заснива се на анализи законских прописа и њихове примене у домаћем и међународном саобраћају. У оквиру модела посебан осврт је дат на спровођење

⁵¹⁶ Закон о облигационим односима, (*"Службени лист СФРЈ"*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, *"Службени лист СРЈ"*, бр. 31/93, *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 - Уставна повеља и *"Службени гласник РС"*, бр. 18/2020) – члан 677. Одговорност, права и дужности у превозу ствари у којима учествује више превозилаца уређена су у Хрватској *"Zakonom o obveznim odnosima"* (*"Narodne novine"* 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18) - члан 690, Република Српска – *"Zakon o obligacionim odnosima"* (*"Sl. list SFRJ"*, бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - одлука УСЈ и 57/1989 и *"Sl. glasnik RS"*, бр. 17/1993, 3/1996, 37/2001 - др. закон, 39/2003 и 74/2004), 677 и FBiH – *"Zakon o obligacionom odnosima"* (*"Sl. list SFRJ"*, бр. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - одлука УСЈ и 57/1989, *"Sl. list RBiH"*, бр. 2/1992, 13/1993 и 13/1994 и *"Sl. novine FBiH"*, бр. 29/2003 и 42/2011) – члан 677. У Словенији превозници, који су узроковали штету, одговарају за штету која настане примаоцу и пошиљаоцу, тако да се последњи превозилац укључује одговарајуће за такву штету само примаоцу, а превозилац, који је закључио уговор о превозу, носи одговорност за штету само према пошиљаоцу, *"Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu"* (*"Uradni list RS"*, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C), члан 90. У Црној Гори солидарна одговорност више превозиоца за штету у превозу ствари као и у Србији и Словенији, појављује се и када се превозилац обавезе уговором о извршавању превоза ствари/робе помоћу других превозиоца на појединачном или целом превозном путу. У том случају солидарно. Тада је солидарно одговоран превозилац који је закључио уговор о превозу ствари, као и превозилац на чијем делу пута је настала штета, *"Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају"* (*"Службени лист СРЈ"*, бр. 26/95 и *"Службени лист СЦГ"*, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 90.

мера безбедности у друмском саобраћају приликом уговарања превоза путника, пртљага и ствари/робе.⁵¹⁷

Модел је груписан у три дела:

1. Превоз путника;
2. Превоз пртљага;
3. Превоз ствари (робе).

6.1. Модел уговора за превоз путника у друмском саобраћају

6.1.1. Уговор о превозу путника

Превоз путника и лица обавља се у друмском саобраћају у складу са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“⁵¹⁸ и „Законом о превозу путника у друмском саобраћају“.⁵¹⁹

Поред поменутих закона, и превоз у међународном саобраћају врши се у складу са одредбама међународних споразума, у складу са принципима реципроцитета и одредбама „Закона о међународном друмском саобраћају“⁵²⁰ и других прописа који су донети на основу наведених закона.

6.1.1.1. Уговорне стране

Уговорне стране у уговору о превозу путника су превозилац и путник или наручилац превоза, између којих се закључује уговор. Потписивањем овог уговора превозилац се обавезује да превезе путника који је одредио наручилац до

⁵¹⁷ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009) – члан 297.

⁵¹⁸ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају („Службени лист СРЈ“, бр. 26/95 и „Службени лист СЦГ“, бр. 1/2003 – Уставна повеља).

⁵¹⁹ Закон о превозу путника у друмском саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020)

⁵²⁰ Закон о међународном превозу у друмском саобраћају („Службени лист СРЈ“, бр. 60/98, 5/99 - испр., 44/99, 74/99 и 4/2000 - испр. и „Службени гласник РС“, бр. 101/2005, 101/2005 - др. закон, 18/2010 и 68/2015 - др. закони).

уговореног места под условима утврђеним уговором и општим условима пословања превозиоца.

Основни подаци о потписницима уговора дати су у табеле 1.

Табела 1: Уговорне стране

Питање	Образложење
Подаци о уговорним странама	1) Назив превозиоца/пошиљаоца 2) Време закључења уговора 3) Место 4) Седиште 5) Матични број 6) ПИБ 7) Текући рачун 8) Ко заступа 9) ЈМБГ

Смернице:

„Закључен дана _____ године у _____ између:

1. Привредног друштва _____, из _____, са седиштем у _____, матични број _____, ПИБ _____, текући рачун _____, које заступа директор _____, ЈМБГ _____ (у даљем тексту: Пошиљалац), с једне стране, и

2. Наручилац _____, из _____, са седиштем у _____, матични број _____, ПИБ _____, текући рачун _____, које заступа директор _____, ЈМБГ _____ (у даљем тексту: Превозилац), с друге стране.”

или

Путник (име и презиме) _____, место становања _____, адреса _____, телефон _____, ЈМБГ _____, текући рачун _____,

Напомена: Ако се уговор закључује са физичким лицем, он мора бити оверен од стране органа одговорног за оверу, а у осталим случајевима довољна је само писана форма.

6.1.1.2. Предмет уговора

Предмет уговора о превозу путника у друмском саобраћају је споразум између уговорних страна према којем се превозилац обавезује да ће превозити

путнике до одређеног места, а путник плаћа цену превоза (возну карту) (у даљем тексту: превознина).

Поједини елементи табеле 2. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“,⁵²¹ „Законом о превозу путника у друмском саобраћају“⁵²² и „Законом о међународном превозу у друмском саобраћају“.⁵²³

Табела 2: Предмет уговора

Питање	Образложење
Предмет уговора	<p>Врсте уговора:</p> <ul style="list-style-type: none"> – на одређено време, – за једно путовање, – за више путовања <p>Напомена: Уговор између уговорних страна (превозиоца и путника/наручиоца) превоза, може бити закључен на одређено време или за једно или више путовања.</p> <p>Мере безбедности⁵²⁴</p> <p>Организација мора да идентификује утврди:</p> <ul style="list-style-type: none"> – своју улогу у систему друмског саобраћаја, – своје процесе, повезане и функције које могу да утичу на безбедност друмског саобраћаја, – редослед и међусобно деловање ових процеса, активности и функција. – сви учесници у саобраћају дужни су да поступају у складу са општим одредбама саобраћаја као и поштовања мера која се односе на безбедност у друмском саобраћају⁵²⁵
Врста возила	<ul style="list-style-type: none"> – Аутобуси – Путничка возила, итд <p>Мере безбедности: Код уговарања превоза аутобусима и путничка возила да морају да испуњавају захтеве према утврђеним условима за безбедност на путевима као и прописима о стандардима који се односе на поједине типове аутобуса или путничких возила.</p>

⁵²¹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – чланови 4. 10. и 22.

⁵²² Закон о превозу путника у друмском саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018 и 31/2019).

⁵²³ Закон о међународном превозу у друмском саобраћају, ("Службени лист СРЈ", бр. 60/98, 5/99 - испр., 44/99, 74/99 и 4/2000 - испр. и "Службени гласник РС", бр. 101/2005, 101/2005 - др. закон, 18/2010 и 68/2015 - др. закони).

⁵²⁴ Српски стандард СРПС ИСО 39001 (ИСО 39001:2012) – Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) – Захтеви са упутствима за употребу, Институт за стандардизацију Србије, 2016.

⁵²⁵ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009) – члан 20

	<p>Уверења о оспособљености за обављање⁵²⁶ међународног јавног линијског превоза путника, потребно је да доставите:</p> <ul style="list-style-type: none"> - оригинале (који ће вам бити враћени) и фотокопије три решења о испуњености услова за отпочињање и обављање јавног ванлинијског и линијског превоза путника, - оверене фотокопије три реда возње из три регистрациона периода (за три године обављања превоза), као и доказ о дужини обављања унутрашњег линијског превоза путника.
--	--

Смерница 1:

Превозилац се обавезује да изврши превоз путника/наручиоца од _____ до _____ у складу са одредбама овог уговора.

Смерница 2:

Превозилац испуњава услове за превоз путника на територији Републике Србије (На територији једне или више земаља у случају међународног превоза) и _____ јер поседује одговарајућу лиценцу за превоз које је издало надлежно министарство, и то бр. _____ од _____ до _____ године.

Напомена:

Одредбе Закона о уговорима за друмски саобраћај могу се применити и на превоз путника у градском и приградском саобраћају, осим ако прописима који регулишу вођење градског и приградског саобраћаја није другачије одређено.⁵²⁷

6.1.1.3. Врсте уговора

Поједини елементи табеле 3. усклађени су са “Законом о превозу путника у друмском саобраћају – чланови 10, 11, 12.”⁵²⁸

Табела 3: Врсте уговора

⁵²⁶ За добијање „Уверења о оспособљености за обављање међународног јавног линијског превоза путника“, потребно је да доставите:

- оригинале (који ће вам бити враћени) и фотокопије три решења о испуњености услова за отпочињање и обављање јавног ванлинијског и линијског превоза путника,
- оверене фотокопије три реда возње из три регистрациона периода (за три године обављања превоза), као и доказ о дужини обављања унутрашњег линијског превоза путника.

⁵²⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (“Службени лист СРЈ”, бр. 26/95 и “Службени лист СЦГ”, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 22.

⁵²⁸ Закон о превозу путника у друмском саобраћају (“Службени гласник РС”, бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) чланови 10, 11, 12.

Питање	Образложење / Напомена
Треба изабрати врсту уговора за превоз путника у друмском саобраћају	
Јавни превоз	<ul style="list-style-type: none"> – домаћи јавни превоз – међународни превоз (линијски превоз, посебан линијски превоз, ванлинијски превоз и као билатерални, мултилатерални и транзитни превоз)⁵²⁹
Домаћи јавни превоз путника	<ul style="list-style-type: none"> – линијски превоз (градски, приградски међумесни превоз), – ванлинијски превоз, – посебан линијски превоз и – такси превоз.
Међународни превоз путника	<ul style="list-style-type: none"> – линијски превоз, – посебан линијски превоз и – ванлинијски превоз (билатерални, мултилатерални и транзитни транспорт)

6.1.1.4. Дужности превозиоца – превоз путника

Поједини елементи табеле 4. су у складу са “Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају – чланови 7, 8. и 9”.⁵³⁰ и “Законом о здравственој заштити”.⁵³¹

Табела 4: Дужности превозиоца – услови за превоз путника

Питање	Образложење
Обезбеђење услова за превоз путника ⁵³²	<p>Превозилац је дужност да обезбеди:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ред вожње, – испуњење услова удобности и хигијене у складу са врстом вожње, – мере безбедности хране⁵³³ – сваки путник мора да има означено место у одређеном возилу, – одговорност за безбедносну реализацију превоза путника.⁵³⁴ <p>Мере безбедности: Спровођење мере безбедности у току превоза путника.⁵³⁵</p>

⁵²⁹ Уредба број 1071/2009 Европског парламента.

⁵³⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (“Службени лист СРЈ”, бр. 26/95 и “Службени лист СЦГ”, бр. 1/2003 – Уставна повеља) – чланови 7,8 и 9.

⁵³¹ Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС“, бр. 25/2019.

⁵³² „Власници превозних средстава која се користе за јавни превоз путника и власници других превозних средстава из члана 2. став 1. овог закона, дужни су да закључе уговор о обавезном осигурању пре него што се превозна средства пуште у саобраћај“, Закон о обавезном осигурања у саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 51/2009 и 78/2011).

У случају покретања стечајног поступка над осигуравајућим друштвом, закључени уговори о обавезном осигурању остају на снази до истека времена на које су закључени.

⁵³³ НАССР (Hazard Analysis Critical Control Point) – Препоруке за анализу опасности и критичне контролне тачке. SRPS EN ISO 22000:2018 - Системе менаџмента безбедношћу хране - Захтеви за сваку организацију у ланцу хране, Институт за стандардизацију Србије, 2018.

⁵³⁴ Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“, бр. 41/2009) – члан 32.

⁵³⁵ *Ibid*, под 30, чланови 116-121.

Обезбеђење услова за превоз путника који су оболелели	Предвидети поступак у случају да се код путника појаве знаци заразних болести у складу са предвиђеним посебним прописима. Мере безбедности: <ul style="list-style-type: none"> – предузети мере безбедности и заштите код појаве заразних болести по посебним прописима за те случајеве и спречити могућност ширења заразе, – превести путника до најближе установе за пружање одговарајуће здравствене заштите.
Мере заштите путника од узнемиравања од стране другог лица у супротности са прописима о јавном реду у возилу у току превоза.	Мере безбедности и заштите: <ul style="list-style-type: none"> – извршити благовремену процену угрожености осталих путника у случајевима насилничког понашања, алкохолисаног стања; – искључење путника из превоза у случају понашања које узнемирава остале путника и има претњу за безбедност у току превоза. <p>Напомена: Превозилац нема обавезу повратка превознице у случају таквог понашања.</p>

Смерница 1:

За превоз Корисника (наручилац/путник) превозилац се обавезује да обезбеди возило (врсту возила _____ или тип возила _____) од најмање _____ путничких седишта и да се означи седиште за сваког путника (Мере безбедности: Превозилац је дужан да превоз путника изврши безбедним превозним средствима која испуњавају потребне услове који се односе на удобност и хигијену, као и прилагођеност возила (превозног средства) удаљености пута).

6.1.1.5. Време – рокови

Поједини елементи табеле 5. су у складу са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају– члан 10“.⁵³⁶

Табела 5: Време и рокови уговарања

Питање	Образложење
Време и рокови уговарања	Дефинисати време за које се закључује уговор Напомена: Уговор може бити закључен за једно ил више путовања између превозиоца и путника.

Смерница 1:

⁵³⁶ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 10.

Путовање ће отпочети дана _____ године, те је Превозилац дужан да паркира превозно средство (аутобус) на полазишту које се налази у _____, ул. _____ и бр. _____, најкасније у _____ часова, с тим да почетак путовања буде у _____ часова.

Осим на полазишту, _____ путника ће бити укрцано у _____, у ул. _____ код бр. _____.

Превоз ће се обавити следећим превозним путем: _____.

Као одредиште на коме ће се извршити искрцавање путника одређује се _____ и то у ул. _____ код броја _____.

Оријентационо време превоза од полазишта до одредишта износи _____ часова.

Превозилац је дужан да путнике врати у полазиште дана _____ године.

Укрцавање путника ради враћања у полазиште извршиће се на месту одређеном ставом 4. овог члана.

Смерница 2:

Обавеза превозиоца је да путнике превезе у складу са објављеним распоредом (ред вожње) у времену од _____ до _____, уз испуњење услова који се на комфор и хигијену, као и према начину превоза возила и дужини путовања, сматрају уобичајеним.

6.1.1.6. Дужности превозиоца – возна карта

Поједини елементи табеле б. су у складу са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају – члан 11. и 12“.⁵³⁷

Табела б.: Дужности превозиоца

Питање	Образложење/а
Обезбеђење возне карте	Врста возне карте: – Појединачна – групна Напомена: – Возна карта је један од доказа да је уговор закључен – Возна карта која гласи на име не може да буде пренета на лице без сагласности преводиоца.
На кога гласи возна карта	– на доносиоца – на име

⁵³⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – чланови 11. и 12.

	Напомена: Превозилац не издаје карту по правилу и то у случају када је уговор о превозу закључен са наручиоцем превоза.
--	--

Смерница 1:

Превозилац је дужан путнику да изда возну карту (појединачну или групну).

Напомена: „Ако је уговор о превозу закључен с наручиоцем превоза, превозилац, по правилу, не издаје возну карту.” (члан 11. став 4.)

6.1.1.7. Право путника

Према члану 13. „Закона о уговорима о превозу у друмском превозу“, путник има право отказати уговор о превозу путника пре почетка његовог извршења.⁵³⁸

6.1.1.7.1 Право на одустајање

Поједини елементи табеле 7. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају – чланови 13. 14. 15. и 16“.⁵³⁹

Табела 7. : Право на одустајање путника

Питање	Образложење / Напомена
Обавеза повратка средстава	Превозилац је у обавези да поврати средства путнику у случају да путник одустане најкасније два часа пре почетка путовања. Напомена: Ако путник откаже или одустане од путовања најкасније два сата пре почетка путовања, превозилац може задржати највише 10% цене карте. Уговором треба предвидети случајеве када се услови за превоз путника не могу мењати на њихову штету.
Обавезе и одговорност наручиоца према превозиоцу из уговора	Из уговора о превозу путника произилазе обавезе наручиоца.
Право на одустајање у случају да превоз не отпочне на време	Право на одустајање у случајевима, ако превоз не отпочне на време према реду вожње, Предвидети повратак превознице у пуном износу.
Обавезе превозиоца да	Путник стиче право ако није одговоран за прекид путовања:

⁵³⁸ „Путник је лице које, на основу уговора или друге одговарајуће исправе, има право на превоз” - Закон о превозу путника у друмском саобраћају "Службени гласник РС", бр. 68 од 4. августа 2015, 41 од 31. маја 2018, 44 од 8. јуна 2018 - др. закон, 83 од 29. октобра 2018.

⁵³⁹ Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - чланови 13. 14. 15. и 16.

превезе путника са пртљагом у случају прекида путовања	<ul style="list-style-type: none"> – на превоз до уговореног места заједно са пртљагом, – повратак на полазно место ако то захтева, Одустајање од даљег путовање уз обавезу превозиоца на повраћај превознине до пуног износа за део пута који није искоришћен.
--	---

Смерница 1:

Путник или наручилац имају право и могу да раскину уговор о превозу путника пре него што започне његово извршење.

Превозилац је дужан да врати превознину путнику, у случају да путник одустане од путовања најкасније два сата пре почетка путовања.

Смерница 2:

Ако се превоз не отпочне на време _____ (време одређено редом вожње или уговора), путник / прималац може да се повуче из уговора о путничком превозу и захтевати да се превознина у потпуности надокнади.

Смерница 3:

У случају прекида путовања од стране путника из разлога за које путник није одговоран, путник тада има право да тражи од превозиоца да се превезе заједно са својим прљагом до места одређења _____. У случају отказивања даљег путовања, може захтевати повраћај превознине за неискоришћени део пута у пуном износу од _____.

Смерница 4:

Уговорени број путника се може смањити или повећати за највише _____ путника у односу на уговорен број, под условом да корисник превоза о повећању или смањењу броја путника обавести превозиоца најкасније _____ дана пре почетка путовања.

Напомена:

Смањење броја путника утиче на уговорену цену, сразмерно броју путника, под условом да је промена пријављена благовремено, уз напомену да превозилац није дужан да обезбеди додатни број места, ако му обавештење о већем броју путника није пријављено благовремено.

6.1.2. Одговорност превозиоца

Поједини елементи табеле 8. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају,⁵⁴⁰ Законом о обавезном осигурању,⁵⁴¹

Табела 8: Одговорност превозиоца за насталу штету путника

Питање	Образложење
Поступак у случају штете узроковане смрћу, телесним повредама или оштећењем здравља путника	Штета се односи у случају да се путник налазио у возилу, приликом уласка у возило или излазио из возила Превозилац је одговоран за штету, осим ако је штета проузрокована радњама путника. Мере безбедности: Предузети превентивне мере да не дође до повреде путника приликом уласка или изласка из возила.
Одговорност за надокнаду штете за насталу смрт путника, телесне повреде или оштећење здравља путника	Потребно је дефинисати рок и висину накнаде у случају настале штете због телесне повреде или оштећење здравља путника. Висина осигуране суме за осигураника.
Одговорност, надокнада и рок подношење захтева превозиоцу за штету насталу услед кашњења или прекида путовања	Предвидети одговорност превозиоца У случају доказа да до закашњења или прекида путовања дође кривицом превозиоца.
Надокнада за штету насталу закашњењем или због прекида путовања	Предвидети висину накнаде због штете настале закашњењем или због прекида путовања, као и рок за подношење захтева. Напомена: Подношење захтева за насталу штету је шест месеци од дана сазнања о настанку штете.

Смерница 1:

Превозилац је одговоран за безбедност путника током целе уговорене руте, од почетка превоза _____ до завршетка превоза _____ и дужан је да надокнади штету насталу услед оштећења здравља, повреде или смрти путника, осим у случајевима предвиђеним законом (ако су изазване радњом путника или из неког другог узрока који се не може предвидети или избећи).

⁵⁴⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - чланови 17-22.

⁵⁴¹ Закон о обавезном осигурању у саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 51 од 14. јула 2009, 78 од 19. октобра 2011, 101 од 30. децембра 2011, 93 од 28. септембра 2012, 7 од 23. јануара 2013) - члан 16.

Смерница 2:

Превозилац се обавезује да свим лицима у аутобусу обезбеди у исто време и превоз пртљага, тако да сваки пртљак по завршетку превоза у исправном стању преда путнику, а за настали губитак или оштећење пртљага Превозилац одговара и сноси накнаду штете.

Смерница 3:

Корисник превоза обавезује се да ће Превозиоцу платити за превоз _____ путника до одређеног места и да врати износ од _____ динара по путнику, што је укупно _____ динара, у року од _____ дана од _____.

или

Корисник превоза је дужан да у року од _____ дана од дана закључења овог уговора уплати аванс Превозиоцу у износу од _____ динара.

6.1.2.1. Обавеза превозиоца

Поједини елементи табеле 9. усклађени су са „Законом о превозу путника у друмском саобраћају“ и „Уредбом о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR)“.⁵⁴²

Табела 9: Лиценца за превоз путника

Питање	Образложење
Подаци о поседовању лиценце за редовни и ванредни превоз за путнике у домаћем и међународном саобраћају	Подаци о поседовању лиценце – Да би се добила лиценца потребно је испунити одређене услове, а по добијању тих услова добија се „Решење о издавању лиценце за домаћи и међународни превоз путника за линијски и ванилинијски превоз“ које издаје надлежно Министарство.

Смерница 1:

Превозилац је обавезан да поседује одговарајућу лиценцу за _____ (врста саобраћаја), која је издата од Министарства _____ бр. _____ која важи од _____ до _____.

6.1.2.2. Остале одредбе

Смерница 1: Примена прописа

⁵⁴² Закон о превозу путника у друмском саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) – чланови 15. и 17.

Све што није предвиђено овим уговором подлеже одредбама „Закона о облигационим односима“⁵⁴³ као и другим прописима који су на снази у време закључења овог уговора.

Смерница 2: Надлежност суда за решавање спорова

Стране у случају спора у вези са овим уговором одређују надлежност надлежног суда за _____.

Смерница 3: Број примерака

Број копија уговора _____.

Овај уговор је написан у _____ идентичних копија, од којих свака страна задржава по _____ копије.

6.2. Модел уговора за превоз пртљага

6.2.1. Уговор о превозу пртљага

6.2.1.1. Дужности превозиоца

Поједини елементи табеле 10. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.⁵⁴⁴

Табела 10: Дужности превозиоца

Питање	Образложење
Обавеза пријема и превоза пртљага од путника	– Потребно је дефинисати накнаду за превоз пртљага уз обавезу издавања пртљажње карте, која садржи број и врсту колета (Ручна пртљага се превози бесплатно.) – Обавеза издавања пртљага у месту и у времену завршетка путовања

Смерница 1:

Код превоза путника Превозилац је дужан да превезе и путнички пртљаг. Превоз пртљага се врши уз накнаду у износу од _____, ако то уговор о превозу путника није другачије регулисао. Ручни пртљаг се превози без додатних трошкова.

⁵⁴³ Закон о облигационим односима ("Службени лист СФРЈ", бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, "Службени лист СРЈ", бр. 31/93 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља)

⁵⁴⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - чланови 23-27.

6.2.1.2. Одговорност превозиоца

Поједини елементи табеле 11. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“ – чланови 28-32.⁵⁴⁵

Табела 11: Одговорност превозиоца за насталу штету

Питање	Образложење / Напомена
Одговорност превозиоца за штету проузроковану потпуним или делимичним губитком или оштећењем пртљага, као и у случају кашњења у испоруци	Превозилац је одговоран за штету у случају: - насталу као резултат потпуног или делимичног губитка, - због оштећења ручног пртљага (ако путник докаже да је оштећење настало грешком превозиоца). Мере безбедности: Предузети мере у циљу заштите од делимичног или потпуног губитка ручног пртљага. Напомена: Превозилац не одговара у случајевима када је штета проузрокована одговорношћу путника.
Обавеза превозиоца на надокнаду штете коју проузрокује имовини или стању пртљага	– Накнада се односи на случај када је стање пртљага било или морало да буде познато превозиоцу – Обавезе у случају не преузимања пртљага од стране путника и случаја да је путник изгубио пртљажну карту
Одговорност у случају пријаве изгубљеног пртљага	Потребно је дефинисати поступак у случају да се пртљак пронађе у року од годину дана као и начин надокнаде у случају да се пртљак не пронађе Дефинисати рок за подношење захтева за надокнаду штете превозиоцу (рок за подношење је 30 дана од дана сазнања настале штете).

Смерница 1:

Превозилац је дужан да надокнади путнику штету која је настала на пртљагу у износу од _____ динара, осим ако је имовина или стање пртљага било или требало да буде познато превозиоцу.

Смерница 2:

Превозилац је обавезан да преда пртљак путнику у месту и на крају путовања.

У случају да путник не преузме пртљак (из било ког разлога), тада је превозилац дужан да чува пртљак на безбедном месту, о трошку и ризику путника, или да га повери на чување трећем лицу.

⁵⁴⁵ Ibid, чланови 28-32.

6.3. Модел уговора за превоз ствари

6.3.1. Уговор о превозу ствари

По природи посла, битни састојци уговора о превозу ствари друмом су: уговорне стране, пошиљалац, прималац, место отпреме и место опредељења, ствари које се превозе и накнада за превоз.

Уобичајено је да се приликом пријема ствари на превоз издају товарни лист или потврда о пријему ствари на превоз у које се уносе одређени подаци.

6.3.1.1. Подаци о уговорним странама

Поједини елементи табеле 12. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.

Табела 12: Подаци о уговорним странама

Питање	Образложење
Подаци о уговорним странама	1) Назив превозиоца/пошиљалоца 2) Време закључења уговора 3) Место 4) Седиште 5) Матични број ПИБ 6) Текући рачун 7) Ко заступа 8) ЈМБГ

Смернице:

Закључен дана _____ године у _____ између:

1. Привредног друштва _____, из _____, са седиштем у _____, матични број _____, ПИБ _____, текући рачун _____, које заступа директор _____, ЈМБГ _____ (у даљем тексту: Пошиљалац), с једне стране, и

2. Привредног друштва _____, из _____, са седиштем у _____, матични број _____, ПИБ _____, текући рачун _____, које заступа директор _____

_____, ЈМБГ _____ (у даљем тексту: Превозилац), с
друге стране.

6.3.1.2. Предмет уговора

Поједини елементи табеле 13. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају – члан 33“.⁵⁴⁶

Табела 13: Предмет уговора

Питање	Образложење
Предмет уговора	<p>Превозилац се обавезује да изврши превоз ствари у место одређења по основу уговорних обавеза, а пошиљалац да по извршењу превоза превозиоцу исплати уговорену превознину.</p> <p>Мере безбедности</p> <p>Организација мора да идентификује утврди:⁵⁴⁷</p> <ul style="list-style-type: none">– своју улогу у систему друмског саобраћаја,– своје процесе, повезане и функције које могу да утичу на безбедност друмског саобраћаја,– редослед и међусобно деловање ових процеса, активности и функција.– осигурање лица.⁵⁴⁸

⁵⁴⁶ *Ibid*, члан 33.

⁵⁴⁷ Српски стандард СРПС ИСО 39001 (ИСО 39001:2012) – Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) – Захтеви са упутствима за употребу, Институт за стандардизацију Србије, 2016.

⁵⁴⁸ ОСИГУРАЊА ЛИЦА:

- а) осигурање живота
 - животно осигурање
 - осигурање за случај смрти
 - мешовита осигурања за случај смрти
- б) осигурање од последица несрећног случаја
 - осигурање путника у јавном превозу
 - осигурање на послу и у приватном животу
 - осигурање возача, путника и радника на моторним возилима за време управљања и вожње
 - осигурање при вршењу посебних делатности (спортиста, ловаца, ватрогасаца, запослених и путника у ваздушном саобраћају)
 - осигурање гостију (хотелских, бањских итд.), посетилаца природби, туриста...

6.3.1.2.1. Избор возила

Поједини елементи табеле 14. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁴⁹

Табела 14 : Избор возила

Питање	Образложење
Унос података о возилу	<ol style="list-style-type: none">1) Марка возила2) Тип3) Носивост4) Врста ствари,5) Број комада,6) Маса,7) Запремина8) Релација9) Остало⁵⁵⁰ <p>Мере безбедности: Моторно возило које превозилац ставља на располагање пошиљаоцу треба да омогући безбедно и правилно извршење превоза. Документација којом се потврђује испуњеност техничких услова (возни парк превозиоца за обављање међународног друмског превоза) неопходно је да буде усаглашена са документом „Документација потребна за пријављивање возила за обављање међународног друмског саобраћаја“</p>
Превоз ствари возилом које се одређује уговором о превозу	У случају да возило није одређено уговором о превозу, превозилац је дужан да ствар/робу превезе возилом које је безбедно

Напомена:

Када уговором није одређен тип возила сматра се да је избор препуштен превозиоцу, он је у том случају дужан да обезбедити возило које је погодно за намераваани превоз, ако услове превоза познаје.⁵⁵¹

⁵⁴⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 5. и 35.

⁵⁵⁰ Документи за возило:

– саобраћајна дозвола (за вучно возило и за прикључно возило), полиса обавезног осигурања

– међународна полиса осигурања ("зелени картон")

– потврде о техничко-експлоатационим условима које морају задовољавати теретна возила којима се обавља међународни друмски саобраћај

⁵⁵¹ Превозилац мора да поседује документацију којом се потврђује испуњеност техничких услова (возни парк превозиоца за обављање међународног друмског превоза) неопходно је да буде усаглашена са документом „Документација потребна за пријављивање возила за обављање међународног друмског саобраћаја“:

1) Потписана и оверена изјава директора о одговорном лицу, оверена фотокопија дипломе и оверена фотокопија радне књижице за директора или одговорно лице, из којих се може видети да испуњава законом прописане услове о стручној оспособљености (најмање четврти степен стручне спреме техничког смера и три године радног искуства).

Смерница 1:

Превозилац _____ се обавезује да ће превозити ствари/робу _____ пошиљаоцу својим _____ возилом, типа _____, носивости _____ тона, како би извршио превоз ствари/робе на следећи начин:

а) _____ (врста предмета, број комада, маса, запремина);

б) _____ (врста робе, број комада, тежина, запремина) Превозилац ће робу/робу превозити возилом редовно и благовремено, од места _____ до места _____, у року од _____ (_____) дана, почев од _____ рок за утовар и издавање рачуна од Превозиоца), до _____ (обавештавање примаоца о пристизању ствари/робе или покушају испоруке на одредишту). Уговор о превозу ствари/робе сматра се закљученим када Превозилац прими ствари/робу на превоз.

Смерница 2:

Искоришћеност возила утврђују Пошиљалац и представник Превозиоца (возач камиона) и о томе уносе податке у товарни лист.

Напомена:

Приликом избора возила уговорне стране се споразумевају да се за превоз одређене врсте и количине ствари (робе) користи возило које најбоље одговара тој врсти и количини робе, како не би дошло до оштећења или губитка исте, као и најрационалнијег коришћења возила.

2) Потписана и оверена изјава директора о запосленим возачима који ће обављати међународни транспорт (име, презиме и матични број).

3) За сваког возача потребно је доставити оверену фотокопију радне књижице, оверену фотокопију возачке дозволе и оригинал потврде (надлежног секретаријата за унутрашње послове према месту пребивалишта возача) да возачи нису били кривично кажњавани за дела из области безбедности саобраћаја збити на путевима.

4) Уколико се ваш захтев односи на издавање „Уверења о оспособљености за обављање међународног јавног линијског превоза путника“, потребно је да доставите:

- оригинале (који ће вам бити враћени) и фотокопије три решења о испуњености услова за отпочињање и обављање јавног ванлинијског и линијског превоза путника,

- оверене фотокопије три реда вожње из три регистрациона периода (за три године обављања превоза), као и доказ о дужини обављања унутрашњег линијског превоза путника.

6.3.2. Начин обављања превоза терета у друмском саобраћају

6.3.2.1. Посебне одредбе о домаћем превозиоцу

Поједини елементи табеле 15. усклађени су са „Законом о превозу терета у друмском саобраћају”.⁵⁵²

Табела 15: Посебне одредбе о домаћем превозиоцу

Питање	Образложење
Поседовање лиценце за превоз	Домаћи превозилац мора поседовати код себе оригинал извода лиценце за превоз
Поседовање исправа које утврђују идентитет возача ⁵⁵³	Неопходне исправе за потврду идентитета возача: 1) возачка дозвола одговарајуће категорије, 2) међународна возачка дозвола ⁵⁵⁴ („МВД се може издати држављанима Републике Србије и страним држављанима који поседују важећу возачку дозволу, издату у Републици Србији. Страни држављани морају да имају доказ о боравку или пребивалишту у Републици Србији“). МВД се не може издати на основу пробне возачке дозволе.) 3) лична карта 4) пасош и визе 5) документ о запослености 6) обавезно здравствено осигурање и картица 7) међународно здравствено путно осигурање 8) тахографски улошци 9) лиценца возача Доказ да је возач радно ангажован код домаћег превозиоца. Мере безбедности: Обезбедити услове за управљање возилом. ⁵⁵⁵ Мере за безбедност возила. ⁵⁵⁶

⁵⁵² Закон о превозу терета у друмском саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 68/2015 и 41/2018) - чланови 6. и 7.

⁵⁵³ На основу члана 11. став 5., „Закона о радним временима посаде возила у друмском превозу и тахографима“ („Службени гласник РС”, број 96/15), Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре донео „Правилник о потврди о активностима возача“ („Службени гласник РС”, број 106/16)

⁵⁵⁴ „Међународна возачка дозвола (МВД)“ издаје се на основу „Међународне конвенције о саобраћају на путевима“, а у складу са одредбама „Закона о основама безбедности саобраћаја на путевима“, „Закона о поверавању јавних овлашћења АМСЈ“ („Службени гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013-одлука УС, 55/2014 И 96/2015- др. закон), „Закона о поверењу јавних овлашћења АМСЈ“ („Службени лист СРЈ”, бр. 26/95) и „Правилника о Међународним возачким дозволама“ („Службени гласник РС”, бр. 49/2010) (даље: Правилник о МВД).

МВД је штампана на српском, француском, енглеском, шпанском, руском и немачком језику.

⁵⁵⁵ Закон о безбедности саобраћаја на путевима, („Службени гласник РС“, бр. 41/2009) – поглавље 11, чланови 178-204.

⁵⁵⁶ „Уверења о оспособљености за обављање међународног јавног превоза“ (превоз ствари, линијски превоз путника, односно ванлинијски превоз путника). Уколико се предузеће бавило међународним транспортом у време доношења „Закона о међународном превозу у друмском саобраћају“ („Службени лист СРЈ”, бр. 60/98, 5/99 - исправка, 44/99, 74/99, 4/00 - исправка и „Службени гласник РС”, бр. 101/05 - др. закон,

<p>Поседовање лиценце за јавни превоз терета</p>	<p>Обавеза испуњавања услова за домаће предузеће или друго правно лице и предузетник који обављају функцију јавног превоза терета морају да испуне услове да су регистровани и да регулишу безбедност у саобраћају у складу са прописима који регулишу ова питања на основу поседовања и испуњења услова за поседовање лиценце за превоз:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) испуњење услова за обављање потреба јавног превоза терета у домаћем (унутрашњем) друмском саобраћају и 2) испуњење услова за обављање међународног друмског саобраћаја. <p>Рок важење лиценце по њеном издавању је 10 година.</p>
<p>Превози за које није потребно поседовање лиценце</p>	<p>Случајеви за које није потребна лиценца:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) превоз робе за сопствену употребу; 2) за потребе превоза које обавља јавни поштански оператор у оквирима универзалних поштанских услуга; 3) за превоз возила намењених за потребе одбране, јавне безбедности, за потребе заштите од ванредних ситуација, за потребе државних органа, органа аутономне покрајине или локалне самоуправе, као и медицинског и хуманитарног превоза; 4) у превозу специјалних возила која су прилагођена за посебне намене након производње, тако да се не могу превозити на исти начин као са неуправљеним возилима; 5) поступак превоза робе чија максимална дозвољена маса не прелази 3.500 кг. "
<p>Подаци о власништу возила или у случају када се користи по основу закупа</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Као доказ потребно је приложити оригинални уговор или оверену фотокопију уговора о закупу (међународни саобраћај захтева превод на Енглески, Француски, Руски или Немачки језик када камион или комплет возила који се користе за превоз робе у складу са лиценцама и дозволама за превоз). – Подаци о терету морају садржати податке попуњене и оверене оригиналне товарне листе или отпремнице превозиоца или пошљаоца. – За међународни друмски саобраћај у теретном возилу домаћег превозиоца мора постојати оригинал CMR, који попуњавају и оверавају превозилац и пошљалац. <p>Напомена: Ознака теретног возила мора бити прописана приликом обављања превоза терета у друмском саобраћају.</p> <p>Мере безбедности:</p> <p>Превозилац мора да обезбеди услове да код превоза ствари треба да обезбеди услове према уговору о превозу.</p> <p>Превозилац је дужан да обезбеди одговарајуће возило да би извршио благовремено и уредно извршио превоз за ствари/робу које су му поверене.</p>

Смерница1:

Домаћи превозилац мора поседовати код себе оригинал извода лиценце за превоз, податке о ангажованом возачу, са прописаном документацијом (захтева се оригинал потврде за возаче који нису држављани Републике Србије).

Смерница 2:

Приликом превоза терета у међународном друмском превозу, превозилац мора поседовати оригинал CMR у теретном возилу попуњен и оверен од стране превозиоца и пошиљаоца.

Возило мора бити прописно означено.⁵⁵⁷

6.3.2.2. Посебне одредбе за стране превозиоца

Поједини елементи табеле 16. усклађени су са „Законом о превозу путника у друмском саобраћају“.⁵⁵⁸

Табела 16 : Посебне одредбе о страном превозиоцу

Питање	Образложење
Провера услова код обављања превоза од стране страног превозиоца	<ol style="list-style-type: none">1) Провера поседовања лиценце или копије лиценце за потребе превоза, које је предвиђено међународним уговорима као и другим међународним правним актима.2) Провера поседовања појединачних, временских или мултилатералних лиценци.3) Поседовање дозволе за вучно возило, осим ако другачије није назначено у међународном уговору.
Услови које треба испуњавати страни превозилац за употребу возила или групу возила	<ol style="list-style-type: none">1) Потребне информације о регистрацији теретног возила које су у складу са прописима земље регистрације теретног возила или групу возила;2) Уговор о закупу односи се само на закуп теретног возила;3) Информације о начину ангажовања возача који управља возилом са закупцем или закупцем лично. <p>Мере безбедности: Обезбедити све потребне услове које треба да испуни страни превозилац.</p>

Смерница 1:

Превозилац је дужан да обезбеди неопходне услове за обављање превоза страног превозиоца: лиценца за превоз бр. _____, важи за _____ (тј. копирање лиценце за превоз када је то предвиђено међународним уговором и другим међународним правним актима), поседовање појединачних, временских или мултилатералних дозвола, поседовање дозволе за вучно возило, осим ако међународним уговором то није другачије договорено.

⁵⁵⁷ V. International Transport Treaties, Suppl. 29 (November 2006), Survey of Conventions-168, Kluwer Law International.

⁵⁵⁸ Закон о превозу терета у друмском саобраћају ("Службени гласник РС", бр. 68/2015 и 41/2018) – чл.38.

Превозилац је дужан да исправно, тачно и јасно попуни лиценцу са пратећом документацијом пре почетка превоза.

Документи који прате реализацију услуге:

- путни налог
- товарни лист (CMR товарни лист)
- појединачна билатерална или СЕМТ дозвола за међународни транспорт
- царински документи (ТИР карнет, Т документ, национална царинска исправа)

6.3.3. Обавезе и права странака

6.3.3.1. Обавезе друмског превозиоца

Поједини елементи табеле 17. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁵⁹

Табела 17: Обавезе превозиоца

Питање	Образложење
Обавезе превозиоца да ствари/робу превезе у место истовара	<p>Уговор о превозу ствари/робе сматра се закљученим кад превозилац прими ствари/робу за превоз.</p> <p>Сматра се да је уговор о превозу ствари/робе завршен када превозилац прими ствари/робу за превоз.</p> <p>Мере безбедности:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Провера стања и масе (тежине) пошиљке, – Контрола ознака, – Контрола докумената, – Контрола спољног стања и начин паковања
Поступак са стварима/робом које се не могу прихватити за превоз	<ul style="list-style-type: none"> – Дефинисати превоз ствари/робе као и одређене услове превоза под којим се може прихватити превоз. – Превозилац не може да прими за превоз оно што је законом забрањено превозити. – Захтев да се ствари које су прописане за превоз само под одређеним условима јесте да морају да испуњавају захтеване посебне услове.
Количина ствари/робе која се предаје на превоз	<p>Количина се одређује са:</p> <ul style="list-style-type: none"> – бројем комада, – запремином и – масом <p>Напомена: У случају да је проблем да се тачно не може одредити количина ствари, она се одређује стандардом који је уобичајен на локацији отпреме.</p>

⁵⁵⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – чланови 33, 34. и 37.

<p>Поступак превоза ствари за које је уговорен превоз</p>	<p>Услови за поступак превоза ствари за које је уговорен превоз, као и за друге ствари/робе може се предати за превоз:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) да се не мењају услови превоза на штету превозиоца; 2) да не дође до већег задржавања возила у месту истовара; 3) обезбедити услове да не дође до било ког облика угрожавања безбедности у саобраћају. 4) У случају да дође до нестанка или замене ствари, пошиљаоц ствари/робе има право на потраживање истих. <p>Мере безбедности: Превозилац је дужан да се придржава упутстава код превоза ствари/робе које је добио од пошиљаоца.</p>
---	--

Смерница 1:

Превозилац је обавезан да изврши превоз ствари/робе које му је поверио Пошиљалац у времену од _____ до _____ које је у складу са одредбама овог уговора.

Спецификација ствари (робе) представља посебан део овог уговора који је дат у прилогу као саставни део овог уговора.

Смерница 2:

Уместо предмета (ствари/робе) које је уговорено за превоз предвиђено чланом _____ уговора, други предмети пошиљаоца могу се доставити на превоз, и то:

- 1) ако не промени услове превоза на терет Превозиоца;
- 2) ако на месту утовара или истовара нема значајног задржавања возила;
- 3) ако не угрожава безбедност возила и саобраћаја;
- 4) ако пошиљалац, на захтев превозиоца, обезбеди потраживања која могу настати заменом ствари/робе.

У складу са одредбама овог члана, уговорне стране ће закључити анекс овог споразума.

6.3.3.2. Обавезе превозиоца код утовара

Поједини елементи табеле 18. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁶⁰

Табела 18: Обавезе превозиоца - код утовара

Питање	Образложење / Напомена
Обавеза постављања на место превоза	Обавеза превозиоца да возило за превоз постави на одређено место за утовар које је одређено уговором или ако није одређено уговором у обавези је да благовемно обавести превозиоца о месту истовара

⁵⁶⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – чланови 40-42.

Обавезе за постављање возила на место за утовар	<ul style="list-style-type: none"> – Обавеза постављања возила до места утовара уговореног дана и времена. – Усклађеност са роком за одређивање возила предвиђеним уговором, када је превозилац обавезан да обезбеди да се возило постави у уговорено време, али најкасније у року који дозвољава отпрему у времену пре истека радног времена пошиљаоца. – Обавеза обавештавања превозиоца о утовару возила на месту утовара. <p>Мере безбедности: Обавеза превозиоца је да возило постави на место за утовар са што мање ризика у циљу обезбеђења утовара без оштећења.⁵⁶¹</p>
Поступак у случају да се не испуњавају услови за утовар	Превозилац је дужан да у случају да нису испуњени услови за утовар, да обезбеди да се возило постави на најближе могуће место које испуњава захтеване услове за утовар.

Смерница1:

Превозилац је обавезан да постави возило на уговорено место утовара у _____, уговорено на дан _____ у ____ сати, али најкасније у року који је предвиђен за утовар или пре истека уговореног времена са пошиљаоцем. Пре утовара Превозилац је дужан да обавести Пошиљаоца, односно особу коју он одреди, о локацији возила на месту утовара.

За постављање возила на место утовара дужан је Превозилац, ако се на њему може превозити без ризика и ако се на том месту може утоварити без оштећења возила. Ако место утовара које је назначено од стране Пошиљаоца не испуњава захтеване услове из става _____ овог члана, у том случају Превозиоцник је дужан да постави возило на најближе место које испуњава прописане услове утовара.

Напомена:

У случају да сат није одређен, превозилац је дужан возило поставити уговореног дана, али најкасније у потребно време које омогућава утовар ствари пре истека радног времена пошиљаоца. Превозилац је обавезан да обавештава пошиљаоца или лице које он одреди о постављању возила. Када возило раније стигне, пошиљалац може предузети радње утовара, али ако не користи

⁵⁶¹ *Обавезе превозиоца :*

1. Постављање возила за утовар на место које је одредио пошиљалац;
2. Преузимање робе ради превоза – не сме преузети на превоз ствар чији је превоз забрањен;
3. Превоз робе уговореним путем и у уговореном року;
4. Извршење налога пошиљаоца- који има право да и у току превоза мења уговор.

благовремено достављено возило сноси посебну накнаду - дангубнину. За неблаговремено достављање возила превозицац одговара као за кашњење у извршењу уговора.

Поједини елементи табеле 19. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁶²

Табела 19: Обавезе пошиљаоца - код утовара

Питање	Образложење
Дужност пошиљаоца да преда превозиоцу упутство за руковање и чување ствари/робе	Обавеза пошиљаоца да преда упутство за руковање и чување ствари/робе превозиоцу чији превоз није уобичајен или када превозицац то захтева. Мере безбедности: – Превозицац је обавезан да чува ствари да би их заштитио од трећег лица и транспортних ризика, тј. да би обезбедио услове да начелно у непромењеном стању преда превезену ствар примаоцу. – У извршавању ове обавезе пошиљалац се мора придржавати инструкција транспортера јер утовар обухвата уношење ствари у возило, њихов смештај, слагање и др., од чега зависи безбедност лица, возила и пошиљке.
Одговорност за штету проузроковане утоваром	Дефинисати одговорност коју обухвата наношење штете проузроковану услед утовара терета и другим стварима/роби као и на возилима
Регулисање начина утовара и истовара	Утовар ствари у возило по правилу врши пошиљалац а истовар прималац, ако то није другачије регулисано Мере безбедности: Приликом утовара обавезно је придржавати се упутства превозиоца које се односи као и на распоред ствари/робе размештене у возилу ⁵⁶³

Смерница 1:

Пошиљалац је дужан да пружи превозиоцу упутства за складиштење и руковање стварима/робом.

Пошиљалац је дужан да има све ставке из чл. ____ Уговора о утовару у возило у складу са упутствима Превозиоца у вези са распоредом ствари/робе у возилу и другим околностима које могу утицати на безбедност лица, возила и предмета у возилу. Време потребно за утовар које укључује и време за попуњавање товарног листа и достављање документације у вези са стварима/робом, начином везивања и

⁵⁶² Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – чланови 38-43.

⁵⁶³ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 44.

другим облицима обезбеђења у возилу и свих осталих радњи које се односе на припремне радње за превоз робе.

Смерница 2:

Товарни лист („по наредби” или „на доносиоца”) издаје се приликом предаје ствари / робе на превоз, где један примерак предаје пошиљаоцу.

Товарни лист издаје се у три оригинална примерка, тако да се први примерак товарног листа даје Пошиљаоцу, а други примерак прати ствар/робу у току превоза и предаје се Примаоцу, а трећи примерак остаје код Превозиоца.

Смерница 3:

Пошиљалац има општу обавезу да обавести друмског превозиоца о намераваном превозу дајући му о томе све релевантне податке (садржај и количину пошиљке, место опредељења, име примаоца итд.).

Смерница 4:

Пошиљалац има да обавести друмског превозиоца када се ради о опасним стварима или оним за које треба обезбедити посебне услове превоза, да да обавештење на време.

Смерница 5:

Пошиљалац има да обавести друмског превозиоца када се ради о ствари нарочите вредности (драгоцености, хартије од вредности, скупocene ствари). Обавезу давања обавештења треба испунити у часу предаје ствари уз саопштење њихове вредности.

Напомена:

Обавештавање обухвата обавезу пошиљаоца на давање свих података, који се уносе у товарни лист, као и подношење докумената који се прилажу са товарним листом. Генерално, ова обавеза подразумева давање обавештења како би се извршио уредан пријем и превоз ствари. Давање погрешних обавештења и података, односно њихово недавање повлачи одговорност пошиљаоца. Превозилац не може да прихвати превоз робе који је законом забрањен. Оно што је прописано за превоз само под одређеним условима може се прихватити за превоз под условом да су испуњени дати услови.

Поједини елементи табеле 20. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁶⁴

Табела 20: Обавезе пошиљача - рокови утовара

Питање	Образложење
Рокови утовара	<ul style="list-style-type: none"> – Дефинисати могућности потребне за продужавање времена из разлога за који нису одговорни превозилац као и пошиљалац. – Дефинисати додатно време и висину накнаде за утовар. <p>Напомена: „Ако ствар није утоварена у возило у уговореном року због разлога за који је одговоран пошиљалац, превозилац мора задржати возило на месту утовара још највише за време које одговара половини уговореног времена за утовар (додатно време утовара). За додатно време утовара превозилац има право на посебну накнаду, а ако та накнада није уговорена, висина накнаде одређује се по тарифи превозиоца.”⁵⁶⁵</p>
Могућност одустајања од утовара	Када се ствар/роба не утовари у возило по истеку додатног времена утовара, превозилац може да одустане од уговора о превозу ствари/робе и затражити накнаду штете.
Време утовара које се рачуна	У време утовара рачуна се: <ul style="list-style-type: none"> – попуњавање товарног листа са подацима и достављање документације која се односи на ту ствар; – време за покривање, везивање и друго осигурање ствари/робе у возилу, ако је пошиљалац за то обавезан; – време за обављање активности без којих превоз не може започети.
Поступак у случају кашњења превозиоца код утовара	Када превозилац касни са почетком превоза и који доводи до тога да пошиљалац нема више интереса о уговореном превозу, онда у том случају пошиљалац може да се повуче из уговора о превозу ствари/робе и има право да захтева одштету. Мере безбедности: Обезбедити услове да не дође до оштећења ствари/робе, у случају превоза роба са роковима употребе. ⁵⁶⁶

Смерница 1:

Када се ствари/роба не испоручи у договореном року, из разлога зашто је пошиљалац одговоран, пошиљалац има право на додатно време утовара, које није више од половине договореног времена за утовар. За додатно време утовара, превозилац има право на посебну накнаду у складу са уговором у износу од _____ динара.

⁵⁶⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – чланови 45-49.

⁵⁶⁵ *Ibid*, члан 46.

⁵⁶⁶ SRPS EN ISO 22000:2018 - Системи менаџмента безбедношћу хране - Захтеви за сваку организацију у ланцу хране, Институт за стандардизацију Србије, 2018. Закон о безбедности хране ("Службени гласник РС", бр. 41/2009 и 17/2019).

6.3.3.3. Паковање и означавање ствари

Поједини елементи табеле 21. у складу су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁶⁷

Табела 21: Паковање и означавање ствари

Питање	Образложење
Обавезе пошилаоца за паковање и означавање ствари	<ul style="list-style-type: none">– Пошилалац припрема ствари за превоз што, првенствено, подразумева паковање и означавање.– Декларисање ствари врши се на уобичајен начин, осим у случајевима превоза опасних ствари.– Означавање, иначе, треба да буде истинито, довољно, јасно, уочљиво и трајно. <p>Мере безбедности:</p> <ul style="list-style-type: none">– Обавезно вршити проверу приликом преузимања ствари.– Сматра се да је паковање извршено на одговарајући начин ако може под редовним условима превоза и при уобичајеним поступцима превозиоца заштитити ствари од губитка и оштећења и тако обезбедити безбедност лица и ненаношење штете туђој имовини.– Основна улога паковања и обезбеђења робе је заштита од оштећења до којих може доћи у току транспорта, претовара и складиштења. Примена одговарајућег паковања и мере додатног обезбеђења у великој мери могу да смање ризик у свим логистичким процесима.
Поступак у случају утврђивања недостатака паковања	У случају да се утврде недостаци паковања превозилац може: <ul style="list-style-type: none">– Да одбије превоз и да одустане од уговора,– Да тражи поправљање паковања,– Да сам изврши поправљање на трошак пошилаоца,– Да стави приговор уписом у товарни лист и изврши превоз.

Напомена:

Начин паковања и означавања могу бити одређени принудним прописима (царинским, санитарним, административним) или уговором, а то зависи од врсте ствари које се превозе.

Смерница 1:

Пошилалац врши припрему ствари за превоз, која подразумева паковање и означавање ствари које се превозе, уз обавезно придржавање прописа или мера утврђених уговором (члан уговора _____).

Смерница 2:

⁵⁶⁷ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 46.

Када утврди недостатке паковања, зависно од закона и уговора, превозилац може одбити превоз и одустати од уговора. Превозилац је дужан да на основу тражње пошиљаоца изврши поправљање на сопствени трошак или да се стави приговор уписом у товарни лист и изврши превоз.

6.3.4. Услови за обављање јавног превоза терета (ствари/робе) у друмском саобраћају

6.3.4.1. Товарни лист

Товарни лист представља доказ о закљученом уговору, условима уговора и пријему ствари од стране превозиоца.⁵⁶⁸ Те чињенице могу се доказивати и другим правним средствима.

Поједини елементи табеле 22. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.⁵⁶⁹

Табела 22: Товарни лист

Питање	Образложење
Издавање товарног листа	Товарни лист се издаје: 1. Према потреби/захтеву превозиоца или пошиљаоца; 2. Приликом преузимања ствари за превоз; 3. Као документ/потврда којом се потврђује да је превозилац закључио уговор и да су предмет (ствари/роба) примљени за превоз.
Начин издавање товарног листа	Товарни лист издаје се у три оригинална примерка: 1. Први примерак - предаје се пошиљаоцу, 2. Други примерак - прати ствар/робу у превозу и доставља се примаоцу, 3. Трећи примерак остаје код превозиоца. Напомена: За сваку врсту терета може се захтевати да се изда посебан товарни лист, где у случају да се уговорним обавезама уговорена различита возила, по различитим врстама ствари/робе или по групама ствари/робе како су груписане.
Начин овере и преписа товарног листа	1. Обавеза превозилаца и пошиљалаца је да потписују све примерке товарног листа (“Потписи могу бити замењени печатом пошиљаоца и превозиоца.”) 2. Овлашћено лице У случају преписа сваки лист мора бити видно означен (“Преписи морају имати упозорење да се на основу њих не може располагати са ствари.”)
Садржај товарног листа	Товарни лист садржи: 1. „место и датум његовог састављања и издавања; 2. име и презиме, односно назив пошиљаоца и његову адресу;

⁵⁶⁸ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – (“Службени лист ФНРЈ” – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) - члан 4.

⁵⁶⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (“Службени лист СРЈ”, бр. 26/95 и “Службени лист СЦГ”, бр. 1/2003 – Уставна повеља) - чланови 50-52.

	<ol style="list-style-type: none"> 3. име и презиме, односно назив превозиоца; 4. регистарски број возила; 5. место и датум утовара ствари; 6. име и презиме, односно назив примаоца и његову адресу, као и место истовара; 7. уобичајени опис ствари и начин паковања, а за опасне ствари - прописани опис ствари; 8. број колета и њихове ознаке; 9. бруто масу ствари или количину изражену на други начин; 10. трошкове у вези с превозом ствари (накнада за превоз, додатни трошкови, царинске дажбине и други издаци учињени од закључења уговора о превозу до предаје ствари примаоцу), као и ко их плаћа; 11. упутства потребна за царинске и друге радње; 12. списак исправа које се прилажу уз товарни лист.⁵⁷⁰ <p>Поред наведених података, садржај товарног листа може бити другачији и да садржи и друге податке, као што су:</p> <ol style="list-style-type: none"> “1) подаци о забрани претовара ствари; 2) подаци о трошковима које пошљалац преузима на себе; 3) подаци о износу поузећа; 4) подаци о износу вредности ствари или износу посебне вредности ствари; 5) подаци о упутствима пошљаоца превозиоцу у погледу осигурања ствари; 6) подаци о уговореном року превоза; 7) ближи подаци о начину утврђивања количине ствари (вагање, мерење, бројање и др.).”
--	--

Смерница 1:

На захтев превозиоца или пошљаоца издаје се товарни лист код пријема ствари/робе на превоз. Товарни лист издаје се у три примерка (Први примерак се предаје пошљаоцу, други прати ствар у превозу и по завршеном превозу се предаје примаоцу и трећи примерак остаје код превозиоца.

Смерница 2:

Прималац је дужан да превозиоцу потврди пријем ствари/робе из товарног листа (“Прималац који је одбио пријем ствари може накнадно да захтева предају ствари, и то све док Превозилац не добије другачији налог.”)

Смерница 3: Мере безбедности

Превозилац је обавезан да провери пре преузимања ствари/робе за превоз:

- 1) тачност података унетих у товарни лист, који се односи на број колета и њихове ознаке;

⁵⁷⁰ *Ibid*, члан 52.

2) спољашњи изглед ствари/робе и њихово паковање („Закон о превозу у друмском саобраћају“ - члан 6.).

Напомена:

Превозилац може у товарни лист уписати образложена запажања о подацима наведеним у товарном листу.

6.3.4.2. Одговорност превозиоца за штету

Поједини елементи табеле 23. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.⁵⁷¹

Табела 23: Одговорност превозиоца за штету

Питање	Образложење
Обавезе превозиоца пре преузимања ствари	<p>Обавеза превозиоца пре преузимање ствари је да провери:</p> <p>1) тачност података унетих у товарном листу (нпр. број колета и њихова ознака);</p> <p>2) спољни изглед ствари/робе и њихове амбалаже.</p> <p>Напомена:</p> <p>У случају спречености да се провере подаци, потребно је унети у товарном листу због којих разлога се нису могли проверити подаци.</p> <p>Са наведеним разлозима мора се сагласити пошиљаоц и да да своју изјаву о својој сагласности.</p> <p>Мере безбедности:</p> <p>Превозилац уноси податке на основу извршене провере података унетих у товарни лист: број колета, ознаку, спољње стање ствари и амбалаже.</p> <p>Примедбе се уносе у товарни лист.</p> <p>Напомена:</p> <p>Ако превозилац не упише никакве примедбе у товарни лист, законска је претпоставка да су ствари и амбалажа примљени на превоз “у добром спољњем стању” као и да број и ознака колета одговара подацима из товарног листа.</p> <p>Дозвољено је супротно доказивати, али је терет доказа на превозиоцу.</p>
Провера на основу захтева пошиљаоца	<p>На основу захтева пошиљаоца, може се извршити провера ако то не ствара веће трошкове или велики губитак у времену, као што је:</p> <p>1) провера бруто масе ствари/робе која се предаје за превоз,</p> <p>2) провера садржаја колета ради утврђивања стања ствари/робе у превозу.</p>
Штета проузрокована неправилном употребом или губитком докумената	<ul style="list-style-type: none"> – Обавеза пошиљаоца за пружање података превозиоцу који се односе на спровођење прописа (царински и других), као и обавеза да се приложи товарни лист; – Одредити висину накнаде када ствар/роба која је требала да буде предата на превоз буде изгубљена (висина накнаде не може бити већа од износа који би превозилац био дужан да обезбеди).

Смернице:

⁵⁷¹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - чланови 57-61; Видети и: „Царински закон“ ("Службени гласник РС", бр. 95/2018).

Обавеза Превозиоца је да ствари/робу, коју је преузео на превоз, преда у исправном стању примаоцу кога је одредио Пошиљалац.

За губитак или оштећење ствари (робе) Превозиоца одговара према закону, добрим пословним обичајима и пословном моралу.

6.3.4.3. Одговорност пошиљаоца за штету

Поједини елементи табеле 24. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁷²

Табела 24: Одговорност пошиљаоца за штету

Питање	Образложење
Одговорност пошиљаоца ⁵⁷³ за насталу штету због нетачних података унетих у товарни лист	Обезбедити тачан унос података у циљу избегавања штета. ⁵⁷⁴
Обавезе да пошиљалац достави превозиоцу све податке из товарног листа	<ul style="list-style-type: none">– Подаци из товарног листа– Обавеза и одговорност за давање тачних и проверених података. <p>Мере безбедности:</p> <p>Према члану 61. Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају – “Превозиоца одговара за штету насталу губитком или неправилним коришћењем исправа из члана 60. став 1. овог закона, осим ако докаже да није крив.”⁵⁷⁵</p>

Смерница 1:

Пошиљалац је одговоран за штету нанету лицима, возилу и другим стварима која су предата на превоз у случају када Превозиоца није знао за сва својства која нису била позната нити су му морала бити позната.

⁵⁷² Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (“Службени лист СРЈ”, бр. 26/95 и “Службени лист СЦГ”, бр. 1/2003 – Уставна повеља) - чланови 56. 60. и 61.

⁵⁷³ Уредба о ратификацији конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR) – (“Службени лист ФНРЈ” – Међународни уговори и други споразуми, бр. 11/58) - члан 17.

⁵⁷⁴ *Ibid*, члан 30.

⁵⁷⁵ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају (“Службени лист СРЈ”, бр. 26/95 и “Службени лист СЦГ”, бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 61.

6.3.4.4. Преносиви товарни лист

Поједини елементи табеле 25. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.⁵⁷⁶

Табела 25: Преносиви товарни лист

Питање	Образложење / Напомена
Право на издавање преносивог товарног листа	Могућност да превозилац изда преносиви товарни лист у складу са међусобним споразумом превозиоца и пошиљаоца. Напомена: – Пример товарног листа који је дат пошиљаоцу изричито назначити као преносиви товарни лист, – Садржај услова уговора о превозу као и општи услови превоза обавезујући су за имаоца преносивог товарног листа, – - Преносиви теретни лист треба да садржи потписе превозиоца и пошиљаоца. ⁵⁷⁷
Право на препис преносивог товарног листа	1) Пошиљалац може затражити од превозиоца копију преносивог товарног листа. 2) Препис мора бити видно обележен упозорењем да се не може располагати са стварима. 3) Направљени преносиви товарни лист преноси се индосамантом (у складу са прописима о меници), а на доносиоца – предајом. Напомена: Ако преносивим товарним листом није назначен прималац ствари/робе, тада се такав товарни лист преноси са наредбом пошиљаоца.

Смерница 1:

Пошиљалац и превозилац могу да захтевају да се састави и изда препис товарног листа.

Смерница 2:

Превозилац је дужан да ствари на које се односи овај уговор преузме ради превоза у _____ ул. _____ бр. _____, одређеног дана у уговорено време.

⁵⁷⁶ Исто, члан 62 – 65.

⁵⁷⁷ Уместо товарног листа превозилац може издати потврду о пријему ствари на превоз (ЗОО, члан 657). На облик и правна дејства индосамента сходно се примењују правила меничног права, осим правила о регресу.

Преносиви товарни лист наручује се по наредби и преноси се индосамантом, а преносиви товарни лист на доносиоца – предајом. Форма и правно дејство индосамента подлежу одредбама којим се регулишу менице, осим одредби које се односе на регрес.

Дан и време преузимања ствари на превоз одређује Пошиљалац, с тим што је дужан да о томе благовремено обавести Превозиоца, а најкасније на _____ дана пре дана одређеног за преузимање ствари на превоз.

Утовар робе врши Пошиљалац, придржавајући се следећег времена утовара:

- за возило до 5 т - до 4 часа;
- за возило до 10 т - до 6 часова;
- за возило до 15 т - до 8 часова и
- за возило преко 15 т - до 10 часова.

Превозилац се обавезује да ће Пошиљаоцу омогућити да се утовар возила изврши у току редовног радног времена које подразумева време од _____ до _____ часова одређеног радног дана.

Почетак утовара рачуна се од тренутка стављања возила на располагање Пошиљаоцу на месту утовара одређеног ставом 1. овог члана.

Ако Превозилац не стави благовремено возило на место утовара, па Пошиљалац због тога трпи штету, или кад Пошиљалац закасни са утоваром, па Превозилац због тога трпи штету, стране су сагласне да споразумно утврде постојање и висину ових штета и да их накнаде једна другој.

6.3.4.5. Извршење превоза

Поједини елементи табеле 26. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁷⁸

Табела 26: Извршење превоза

Питање	Образложење / Напомена
Обавезе превозиоца	У случају да када пут за превоз није уговорен тада је превозилац дужан да ствар/робу превезе најповољнијим путем за превоз.
Обавезе превозиоца су да у уговореном року изврши превоз	1) Обавеза пошиљаоца поштовања договорених рокова за превоз 2) Период превоза почиње од дана истека рока за утовар ствари / робе, односно додатног рока за утовар. 3) У случају да рокови превоза нису договорени, превозилац је дужан да испоручи ствари/робу током времена предвиђеног за ову врсту превоза, што зависи од врсте и дужине пута, као и од врсте возила. 4) Сматра се да је рок превоза истекао од тренутка када је прималац примио

⁵⁷⁸ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - чланови 66-70.

	обавештење да је ствар/роба стигла на место одредишта.
Поступак у случају да није могуће извршити превоз ствари/робе	<p>Потреба за давањем упутстава лицу овлашћеном за располагање ствари/робом током превоза или од пошиљаоца.</p> <p>Мере безбедности: У случају да у одговарајућем року не прими упутства, возилац је дужан да предузме одговарајуће мере заштите интереса лица овлашћеног за располагање стварима/робом. Потребно је дати упутства лицу овлашћеном за одлагање ствари/робе током транспорта или од пошиљаоца. У случају да у одговарајућем року не прими упутства, возилац је дужан да предузме одговарајуће мере заштите интереса лица овлашћеног за располагање стварима/робом.</p>
Обавеза да се поверене ствари/роба сачува	<p>Дужност возиоца да предузме одговарајуће мере да се сачувају ствари/роба која им је поверена за превоз</p> <p>Мере безбедности: Предузети мере безбедности код чувања ствари у складу са обавештењима у товарном листу. У случају да обавештење у товарном листу о опасностима не постоји, тада пада на терет обавеза корисника услуга да докаже одговорност возиоца било у случају да је знао или није знао или није био упознат са врстама опасности ствари/робе која се превози.</p>

Смерница: 1

Ако Возилац не изврши уговорени превоз ствари (робе) у року од _____ часова после утовара из разлога који нису наведени у члану _____ овог уговора, дужан је да Пошиљаоцу плати на име уговорене казне _____% од вредности неизвршеног превоза.

Смерница: 2

Возилац се обавезује и дужан је да ствар/робу превезе путем који је уговорен.

Обавезе за превоз у року. Возилац је дужан да доведе ствар/робу у уговореном року превоза _____, рок за превоз почиње да тече од истека рока утовара ствари/робе _____ (или додатног рока ако је одређено или одобрено).

Одговорност Возиоца је да ствар превози уговореним путем. Возилац је обавезан да ствари/робу превезе у договореном року превоза _____, рок за превоз почиње тећи од дана истека времена утовара ствари/робе _____ (или додатног рока ако је одређено или одобрено).

Напомена:

У случају да транспортна рута није уговорена, превозилац је дужан да ствар/робу превезе путем који је најповољнији за превоз те ствари.

Смерница 3:

Превозилац је обавезан да захтева упутство од лица овлашћеног за располагање ствари/робом током превоза, у случају да се превоз ствари/робе не може релизовати у договореном року и под уговореним условима.

Смерница 4:

Превозилац је дужан да робу испоручи у одредишту које се налази у _____, ул. _____ бр. _____ примаоцу кога Пошиљалац одреди. Превозилац је дужан да превоз ствари (робе) изврши са пажњом доброг привредника, имајући у виду својства робе и потребе Пошиљаоца за превозом одређене врсте и количине робе, те да изврши превоз у складу са законом, добрим пословним обичајима и пословним моралом.

У циљу испуњења обавезе Превозиоца из става 1. овог члана, Пошиљалац је дужан да Превозиоцу да потребне информације о роби која се превози, а нарочито о могућим ризицима по саму робу током превоза, као и о ризицима, односно опасностима које могу да наступе од саме робе и њених својстава.

Смерница 5:

Превозилац се обавезује да ће све наведене ствари/робу из члана _____ овог уговора пренети у место _____ и предати их примаоцу _____ од _____ лично (или другом лицу које одреди прималац). Превозилац је дужан да обавести примаоца без одлагања о доласку на одредиште, на адресу коју је назначио пошиљалац, у радно време или у уобичајено време. Превозилац је дужан да, као добар привредник, достави наведене пошиљке примаоцу, потпуно савесно, а за евентуалну штету на стварима дужан је пошиљаоцу надокнадити штету која ће се утврдити вештачењем. Прималац је дужан да ствари из овог уговора истовари према упутствима Превозиоца.⁵⁷⁹

⁵⁷⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – члан 66.

6.3.4.6. Право располагања у току превоза

Поједини елементи табеле 27. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.⁵⁸⁰

Табела 27: Право располагања у току превоза

Питање	Образложење / Напомена
Поступак у случају да није издат товарни лист	У овом случају треба предвидети поступак где пошиљалац може захтевати: 1) обуставу и одлагање превоза и предаје ствари; 2) могућност преноса ствари на друго место које није утврђено уговором; 3) могућност враћања предмета до места отпреме. Напомена: “Прималац може располагати са стварима која је у превозу ако му пошиљалац преда свој товарни лист.” (члан 74.) ⁵⁸¹
Поступак у случају да је издат преносиви товарни лист	– Када се изврши предаја товарног листа, овлашћени прималац товарног листа може располагати са стварима/робом и преузима обавезе испуњења наведених у преносивом товарном листу. – Поступак у случају да ималац има преносиви товарни лист захтева обуставу превоза или да се ствар преда неком другом или да се ствар врати на место отпреме.
Могућност превозиоца да одбије захтев извршења измене уговора о превозу	Случајеви у којима превозиоца може да одбије захтев да изврши измену уговора о превозу: 1) када није могуће изменити уговор у тренутку када захтев прими лице које мора да га изврши; 2) када измена уговора утиче на настајање штете другом кориснику превоза; 3) када се не би надокнадила штета превозиоцу и сви трошкови проузроковани изменом уговора и 4) када би измена уговора била противна царинским или другим прописима. Мере безбедности: Организација мора да реагује у случају повећаног ризика у циљу спречавања и ублажавања дејства на безбедност у друмском саобраћају.

Смерница 1:

Пошиљалац може располагати стварима / робом током транспорта и када није издат преносни товарни лист и може захтевати:

- обуставу транспорта,
- кашњење у предаји ствари примаоцу,

⁵⁸⁰ *Ibid*, члан 71; 73-76.

⁵⁸¹ *Ibid*, члан 74.

- предају ствари на друго одредиште,
- предају ствари/робе неком другом примаоцу који није наведен у уговору о превозу или у товарном листу или вратити предмет на место поласка.

Смерница 2:

Превозилац може одбити захтев за измену уговора о превозу ако се измене уговора не могу извршити у траженом року.

6.3.4.7. Предаја ствари

Поједини елементи табеле 28. усклађени су са Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају – чланови 77, 78, 80, 86, 87, 88.⁵⁸²

Табела 28: Предаја ствари – обавезе превозиоца

Питање	Образложење
Обавеза превозиоца	
Дужност превозиоца да преда ствар на месту истовара	Обавеза предаје ствари на месту предвиђеним уговором или у месту одређеном од стране овлашћеног лица које располаже са стварима/робом
Обавеза превозиоца је да благовремено обавести примаоца о приспећу ствари/робе до одредишног места	Дужност обавештавања примаоца и достављање обавештења на адресу коју је означио пошиљалац. Препоручује се да то буде током радног времена примаоца, а ако је прималац појединац - у време које је уобичајено.
Поступак ако нису дата упутства или у случају ако не постоји могућност предаје ствари/робе	Предвидети поступак када превозилац не добије упутство или у случају спречености да се предају ствари. У том случају превозилац је у обавези да истовари ствар и преда на чување јавном складишту или другом лицу или ако може и сам да чува. Омогућити да се ствар/роба стави на продају и ако ствар/роба не буде преузета у року од 30 дана од датума испоруке и у случају да није дато упутство превозиоца који треба да изврши превоз. Обавеза превозиоца је да без одлагања обавести лице које је овлашћено за располагање имовином. Мере безбедности: Ако је предмет подложен квару или ако су трошкови његовог држања непропорционални вредности те ствари/робе, треба дати на продају.
Располагање са	

⁵⁸² Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - чланови 77, 78, 80, 86-88.

средствима добијеним продајом ствари	Обавеза превозиоца је да обавести пошиљаоца о продаји средства или полагању преосталог износа код суда.
--------------------------------------	---

Поједини елементи табеле 29. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁸³

Табела 29: Предаја ствари – обавезе примаоца

Питање	Образложење
Преузимање товарног листа по приспећу ствари	Прималац има право да захтева да му се по пријему ствари/робе преда други примерак товарног листа. Напомена: “Прималац који је одбио да прими ствари/робу може накнадно захтевати испоруку ствари/робу, све док превозилац не добије другачији налог.”
Обавезе примаоца код истовара ствари	“Прималац је дужан да ствар истовари, ако уговором није другачије одређено.” ⁵⁸⁴ Мере безбедности: Приликом истовара придржавати се мера безбедности и заштите од штете лица, возила и ствари утоварених у возилу према упутству превозиоца.
Место истовара	Место истовара одређује прималац, осим ако није уговором другачије регулисано. У случају немогућности истовара, превозилац може истоварити ствар на трошак и ризик примаоца.
Потврда о пријему ствари	Дужност носиоца који има преносиви товарни лист је да врати ствар/робу превозиоцу приликом преузимања ствари/робе. По пријему ствари примаоц ако нема приговора, сматра се да му је ствар/роба уредно предата. Напомена: Ако штета није била видљива у тренутку пријема, прималац је дужан да поднесе жалбу чим је штета откривена, чији рок испоруке је најкасније седам дана од дана испоруке.
Поступак у случају да прималац одбије пријем ствари/робе	Ако прималац одбија да прихвати ствари/робу, превозилац је обавезан да одмах затражи упутство од пошиљаоца.

Смерница 1:

Пријем ствари у одредишту по извршеном превозу врши се у присуству овлашћеног лица од стране примаоца, уз присуство представника превозиоца (возач или лице које које одреди превозилац).

⁵⁸³ *Ibid*, чланови 79-85.

⁵⁸⁴ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају - ЗУПДС, члан 81.

Смерница 2:

Превозилац је обавезан да ствари/робу коју је примио за превоз одржи у исправном стању. У случају губитка или оштећења ствари/робе, превозилац је одговоран у складу са законом, добрим пословним обичајима и пословним моралом.

6.3.4.8. Одговорност превозиоца за насталу штету

Поједини елементи табеле 30. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“, „Законом о безбедности хране“ и „Законом о безбедности саобраћаја на путевима“.⁵⁸⁵

Табела 30: Одговорност превозиоца за насталу штету

Питање	Образложење / Напомена
Одговорност за насталу штету због неизвршења захтева	У овом случају накнада штете може бити већа од накнаде за штету за коју би превозилац био одговоран уколико би ствар/роба која је предата за превоз била изгубљена. Мере безбедности: – утврдити неопходну компетентност лица која обављају послове којим организација управља, – обезбедити одговарајућу документацију о информисању као и доказ о компетентности.
Одговорност превозиоца за насталу штету потпуним или делимичним губитком или оштећењем ствари/робе	У овом случају накнада штете може бити већа од накнаде за штету уколико би ствар/роба која је поверена превозиоцу за превоз била изгубљена. Превозилац је одговоран за штету насталу потпуним или делимичним губитком или оштећењем имовине настале услед кашњења при испоруци ствари/робе примаоцу. Ово се не односи ако у случају да је закашњење настало због пропуста корисника превоза или својства ствари које се нису могле предвидети.
Ослобађање одговорности превозиоца у случајевима када је потпун, делимичан губитак или оштећење ствари	Од одговорности превозилац може бити ослобођен ако штету на ствари/робу проузрокује: 1) употреба отворених и непокривених возила, ако је употреба таквих возила изричито уговорена и назначена на товарном листу; 2) недостатак или лоше стање амбалаже за ствар која је по својој природи подложна растуру или оштећењу или ако није спакована или није правилно спакована; 3) руковање, утовар, слагање и истовар ствари/роба од стране пошиљаоца, односно примаоца или лица која су радила у овим операцијама по налогу пошиљаоца или примаоца; 4) својства ствари због којих је посебно подложна потпуном или делимичном губитку или оштећењу (ломљење, труљење, рђање, мраз

⁵⁸⁵ Ibid, 71-72. 89-98; Видети и: "Закон о безбедности хране" ("Службени гласник РС", бр. 41/2009 и 17/2019), „Закон о безбедности саобраћаја на путевима“ ("Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018 и 23/2019).

	и топлота, сушење, цурење, расипање итд.); 5) оштећења или непотпуност ознака на палетама. ⁵⁸⁶ Напомена: – Ове одредбе обухватају и превозиоце који ствари/робу користе за превоз, као и лица која су учествовала у превозу по налогу. – Дефинисане случајеве када превозилац није одговоран за насталу штету.
Случајеви када се превозилац не може ослободити одговорности	Случајеви када превозилац не може бити ослобођен одговорности за штету: 1) када је возило током транспорта било отворено или откривено, што је проузроковало губитак целе пошиљке или необично велики губитак ствари/робе; 2) када је превоз ствари извршен у отежавајућим и специфичним условима који захтевају снабдевање и заштиту ствари, а да превозилац није доказао да је предузео одговарајуће мере које су му дате у складу са насталим околностима.
Случајеви када се ствар сматра изгубљеном	– Ствар се сматра изгубљеном у току превоза ако је превозилац није предао примаоцу у року од 30 дана од истека уговореног рока и ако уговорени рок није предвиђен (рок од 60 дана од дана када је превозилац преузео ствар / роба). – Непридржавање времена за које носилац права на ствар/робу треба да поднесе захтев за надокнаду изгубљене имовине.
Одговорност за насталу штету због превоза опасних ствари	Превозилац је ослобођен одговорности ако није био упознат да ствар коју превози припада групи опасних ствари Мере безбедности: Обезбедити мере безбедности у складу са захтевима за превоз опасних ствари. ⁵⁸⁷
Накнада за укупни или делимични губитак и штету	У уговору дефинисати могућност надокнаде настале штете: - Потребно је одредити износ који би превозилац морао да плати у случају када настане потпуна штета, - У случају да је дошло до оштећења само једног дела ствари. Напомена: - Ако није уговорена надокнада, тада се надокнада израчунава према тржишној цени коју је ствар/роба имао/ла у време и месту отпреме.

Смерница 1:

За насталу штету потпуним или делимичним губитком или оштећењем ствари, Превозилац ће бити одговоран по килограму бруто масе изгубљене или оштећене имовине до вредности од _____ (РСД). Поред наведеног, Превозилац је дужан да Пошиљаоцу надокнади плаћену превознину и друге трошкове настале у транспорту робе, у потпуности у случају губитка ствари/робе, и у пропорционалном износу, у случају оштећења ствари.

Напомена:

⁵⁸⁶ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају - ЗУПДС - члан 90.

⁵⁸⁷ Закон о транспорту опасне робе ("Службени гласник РС", бр. 104/2016, 83/2018, 95/2018 - др. закон и 10/2019 - др. закон).

У случају да дође до кашњења у току превоза и предаје ствари/робе, превозилац је обавезан да плати 1/10 цене превознине за сваки дан кашњења, до 1/3 укупне цене превоза. Ако овлашћено лице докаже да му је кашњење нанело штету, превозилац је дужан да му надокнади износ који не може бити већи од износа превозних трошкова.

Смерница 2:

Носилац права може повратити износ из уговора подношењем захтева Превозиоцу, писаним путем или подношењем тужбе у случају да Превозилац не плати накнаду за штету насталу у року од 30 дана од дана подношења захтева. У случају прекорачења рока за надокнаду штете, према Превозиоцу се зарачунава камата од дана доставе кориснику превоза.

Смерница 3:

Обавезе Превозиоца у случају да Прималац не испуни обавезу превоза:

- Превозилац није обавезан да преда ствар уколико прималац не испуни своје обавезе у вези превоза или не обезбеди одговарајућу безбедност;
- У случају да услови превоза нису испуњени, Превозилац може ствари/робу депоновати у јавном складишту или другом лицу, или га може сам складиштити;
- Обавеза Превозиоца је да редовно обавештава примаоца о стању и предаји ствари/робе на чување.

Напомена:

Превозилац може да прода ствар/робу ако прималац не испуни обавезе у року од 15 дана од дана обавештења о предаји.

6.3.4.9. Превознина

Поједини елементи табеле 31. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.⁵⁸⁸

Табела 31: Превознина

Питање	Образложење / Напомена
--------	------------------------

⁵⁸⁸ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) – чланови 99-101.

Висина превознине	Дефинисање висине превознине у уговору о превозу ствари/робе.
Начин плаћања превознине	Дефинисати начин плаћања превознине за превоз ствари/робе која је предата примаоцу на месту одредишта. Напомена: У случају да је предмет превезен само једним делом пута, превозилац има право на пропорционалну превознину за пређену раздаљину, а ако је корисник превоза одговоран за њега - на пуну превознину.
Поступак не плаћања обавеза	Неплаћања обавеза превоза односи се на случај када прималац не испуни своје обавезе у вези са превозом са којима се обавезао уговором као и на основу законских обавеза. На продају ствари примењују се одредбе „Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.

Смерница 1:

За превоз робе из члана 1. овог уговора, утврђује се накнада - превознина од _____ динара по једном килограму, ако је капацитет возила које одговара роби коју треба превести, попуњен с најмање _____%.

Ако капацитет возила није искоришћен према ставу 1. овог члана, Пошиљалац плаћа превознину увећану за _____% по килограму, ако је тежина робе мања од оне која је најављена Превозиоцу као очекивана тежина за превоз.

Смерница 2:

Пошиљалац се обавезује да ће превозилац платити укупан износ _____ (словима: _____) на име превознине у року од 3 (три) дана од дана пријема рачуна који му је испоставио Превозилац, уплатом на рачун _____ - _____ - _____, који се води код _____, из _____.

Плаћање у случају кашњења, пошиљалац је дужан да исплати камате Превозиоцу од дана закашњења до дана плаћања до висине затезне камате утврђене у Закону.

6.4. Превоз у коме учествује више превозилаца

Поједини елементи табеле 32. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.⁵⁸⁹

Табела 32: Превоз у коме учествује више превозилаца

Питање	Образложење
Настала штета код превоза у	Ако је у превозу у коме учествује више превозилаца, за потпуни или делимични губитак или оштећење ствари и пртљага, као и за кашњење у

⁵⁸⁹ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - чланови 102-104.

<p>коме учествује више превозилаца</p>	<p>превозу, када је превозилац закључио уговор о превозу на чијем делу је био губитак или настала штета, сноси солидарну одговорност, односно кашњења у превозу и последњи превозилац који је учествовао у превозу, тј. као узастопни превозилац.</p> <p>Када није могуће утврдити на ком делу пута је дошло до потпуног или делимичног губитка или оштећења ствари или кашњења у превозу, сви превозници одговарају солидарно.</p> <p>У случају да је превозилац делимично обављао превоз и део поверио другој особи (подпревозиоцу), превозилац је и у том случају одговоран за све обавезе које произилазе из уговора о превозу.</p> <p>Штету насталу услед смрти, физичких повреда или неког облика оштећења здравља, као и за штету услед кашњења у превозу путника, солидарно сноси превозилац који је закључио уговор о превозу и превозилац на чијем је делу пута дошло до смрти, физичке повреде или оштећења здравља или кашњења у превозу.</p>
<p>Накнада за насталу штету</p>	<p>Превозилац који је штету примаоцу надокнадио у складу са законским одредбама ствара услове за право на регрес према другим превозницима који су солидарно одговорни.</p> <p>Ако се може утврдити износ штете на појединим деоницама пута, сваки превозилац је одговоран за штету сразмерно са својим уделом у превозној цени (превозници).</p> <p>Мере безбедности:</p> <p>Систем друмског саобраћаја је отворен и сложен систем са много учесника и подељеним одговорностима и захтева од организације да се размотри степен нивоа изложености ризицима безбедности у оквирима система друмског саобраћаја.</p>

6.5. Мешовити (комбиновани) превоз

Поједини елементи табеле 33. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.⁵⁹⁰

Табела 33: Мешовити или комбиновани превоз

Питање	Образложење / Напомена
<p>Мешовити превоз</p>	<p>Превозилац на основу уговора код мешовитог превоза (из више различитих грана саобраћаја), учествује у превозу, превозилац који је закључио уговор о превозу одговара за штету према прописима о накнади штете примењивим на превозноца на чијем делу је дошло до оштећења.</p> <p>Ако превозилац користи превозноце у време извршења уговорних обавеза, без знања пошиљаоца, тада превозилац који је закључио уговор о превозу одговара за штету у складу са одредбама овог закона, без обзира на ком делу пута је дошло је до оштећења, ако је то повољније за корисника превоза.</p> <p>Мере безбедности:</p>

⁵⁹⁰ Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 105.

	Фактори изложености ризику и фактори безбедности треба непрекидно да се прате у циљу побољшања крајњих перформанси безбедности у друмском саобраћају. ⁵⁹¹
--	--

6.6. Остваривање потраживања

Поједини елементи табеле 34. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају“.⁵⁹²

Табела 34: Остваривање потраживања

Питање	Образложење / Напомена
Остваривање потраживања	<p>Носилац права може да потражи захтев по уговору о превозу подношењем захтева превозиоцу и то писменим путем или подношењем тужбе код суда - ако превозилац не плати одштету у року од 30 дана од подношења захтева.</p> <p>Превозилац који не исплати одштету носиоцу права у року од 30 дана од дана подношења захтева дугује власнику права и затезну камату од дана када је овај рок истекао.</p> <p>Интерес превозиоца према кориснику превоза подлеже камати од дана предаје захтева кориснику превоза.</p>

Смерница:

Када Пошиљалац одустане/раскине уговор пре почетка превоза, он је дужан да накнади Превозиоцу трошкове које је до тада имао у циљу реализације уговореног превоза.

Када Пошиљалац одустане од уговора у току реализације превоза, Превозилац је обавезан да ствари/робу из члана _____ врати и плати Превозиоцу пуну накнаду у износу од _____ .

⁵⁹¹Српски стандард СРПС ИСО 39001 (ИСО 39001:2012) – Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) – Захтеви са упутствима за употребу, Институт за стандардизацију Србије, 2016.

⁵⁹²Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Службени лист СРЈ", бр. 26/95 и "Службени лист СЦГ", бр. 1/2003 – Уставна повеља) - члан 106.

6.7. Застарелост потраживања

Поједини елементи табеле 35. усклађени су са „Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају”.⁵⁹³

Табела 35: Застарелост потраживања

Питање	Образложење / Напомена
Застаревање потраживања	Када потраживање из уговора о превозу ствари/робе истиче за једну годину, тада застаревање потраживања почиње и обухвата следеће: 1) за потраживања штете на имовини, као и за кашњење у превоза ствари/робе - од дана када је превозилац предао ствар; 2) као и за потраживање за потпуни или делимични губитак ствари/робе, односно пртљага - од дана када се сходно одредбама овог закона ствар сматра изгубљеном.
Захтеви код настанка штете	Захтеви код настанка услед смрти, физичке повреде или оштећења здравља проузроковани незгодом застаревају за три године. Застаревање тече од дана када је особа којој је настала штета сазнала или је морала да сазна, али не може бити дуже од пет година од дана незгоде или инцидента.
Застаревање за надокнаду штете	Застаревање се рачуна од тренутка подношења захтева превозиоцу у писаном облику. Застаревање поново почиње да тече од дана када је носиоцу права достављен, у писаном облику, као одговор на његов захтев и када су му враћени документи у прилогу. Застара не може наступити пре истека 30 дана од дана пријема одговора на захтев носиоца права. Мере безбедности: Предузети одговарајуће мере да не дође до непожељних догађаја, а у случају настанка реаговати благовремено и спречити застаревање у случају потраживања. ⁵⁹⁴

Надлежност за случај спора

У случају спора месно је надлежан суд у _____.

Број примерака уговора

Уговор је сачињен у _____ истоветних примерака од којих Пошиљалац задржава _____ а Превозилац _____ примерака.

Смерница 1:

⁵⁹³ *Ibid*, члан 107-109.

⁵⁹⁴ Српски стандард СРПС ИСО 39001 (ИСО 39001:2012) – Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) – Захтеви са упутствима за употребу, Институт за стандардизацију Србије, 2016.

У случају спора, уговорне стране ће покушати да реше своја потраживања споразумно, у противном ће се уговорити надлежност суда _____ у _____. Све што није уговорено овим уговором биће подложно одредбама Закона о облигационим односима, Закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају.

Смерница 2:

Овај уговор је написан у _____ истоветних примерака од којих свака страна задржава по _____ примерака.

Пошиљалац _____

Превозилац _____

7. РЕЗУЛТАТИ - ИСТРАЖИВАЊЕ

7.1. Резултати спроведеног квантитативног истраживања

У наставку рада су тестиране једна општа и једна помоћна хипотеза (H0 и H1):

H0: Ефикасност уговора о превозу путника и робе може се повећати увођењем фактора безбедности.

H1: Може се остварити захтевани квалитет пословања као резултат увођења фактора безбедности.

Коришћене методе: разговор, анкета.

Анкетирање је обављано лично и директним разговором са испитаником – интервјуом, као и путем анонимног анкетања.

Инструменти истраживања:

Тестирање хипотеза је спроведено на бази емпиријског истраживања, при чему су коришћена два различита упитника: један са аспекта корисника услуга за промет путника /робе у друмском саобраћају (120 испитаника), а други са аспекта организација, односно пружаоца истих услуга у друмском саобраћају (30 испитаника). Дакле, узорак истраживања представља укупно 150 испитаника.

Валидност попуњених анкетних упитника је очекиван и кореспондира резултатима у литератури.⁵⁹⁵

Први анкетни упитник који су попуњавали корисници услуга за промет путника/робе у друмском саобраћају се састоји из две групе питања, при чему се прва група питања односи на опште информације у вези са коришћењем поменутих услуга, док су другом групом обухваћени ставови испитаника у вези са квалитетом пружених услуга. Слично, други анкетни упитник је првом групом питања објединио основне карактеристике организација које се баве пружањем предметних услуга, док се друга група питања односи на квалитет и степен примене мера безбедности које се спроводе у организацији испитаника.

Узорак: истраживањем је обухваћен узорак од 120, односно 30 испитаника (све заједно 150 испитаника). У оба случаја, узорак је испунио основне захтеве репрезентативности и адекватности популације. Пре него што су попунили анкетни упитник, испитаници су се упознали са сврхом и садржајем анкете. *Место и време истраживања:* Истраживање је спроведено на територији Републике Србије у периоду од септембра 2018. до децембра 2019. године.

У циљу споровођења обраде и анализе одабраног узорка коришћен је статистички софтвер SPSS. Спроведена анализа садржи елементе дескриптивне статистике (аритметичка средина распореда, медијана, стандардна девијација, распоред фреквенција, итд.), као и одређене статистичке тестове прилагођене истраживачком проблему (*Wilcoxon signed-rank* тест, *Mann-Whitney-ев* тест). Најзначајнији резултати истраживања приказани су табеларно или графички и истакнути кључни закључци до којих се дошло.

7.1.1. Резултати анкетног упитника бр. 1

Прва група питања овог упитника најпре селекује све испитанике на оне који су корисници услуга за промет путника/робе у друмском саобраћају појединачно (као физичко лице) од оних који ове услуге користе као правна лица (привредни субјект), после чега се акценат поставља на општа питања у вези са

⁵⁹⁵ Das, A., Handfield, R.B., Calantone, R.J. & Ghoch, S. (2000). A contingent view of quality management – the impact of international competition on quality, *Decision Sciences*, 31, 649–690. Kayank, H. (2003). The relationship between total quality management practices and their effects on firm performance, *Journal of Operations Management*, 21 (4), 405-435.

коришћењем ових услуга (упознатост за одредбама уговора и мерама безбедности, фреквенција коришћења услуга ових организација, упознатост са ризицима коришћења ових услуга, итд.). У ову групу питања спадају и питања која откривају да ли су испитаници имали искуство угрожавања безбедности путника/робе, као и њихову упознатост са поступком који се у таквим случајевима предузима.

- **Основне карактеристике услуга промета путника/робе са аспекта корисника ових услуга**

Прво питање овог упитника открива фреквенције испитаника који у својству физичког, односно правног лица користе услуге промета путника/робе. Из табеле 36. види се да је доминатно учешће (80%) испитаника који су појединачно корисници услуга за промет путника/робе, док преосталих 24 испитаника (20%) ове услуге користи у својству привредног субјекта.

Табела 36: Корисник сте услуге за промет путника/робе у друмском саобраћају?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи процент (Valid Percent)	Кумулативни процент (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Појединачно	96	80.0	80.0	80.0
	Као привредни субјекат	24	20.0	20.0	100.0
	Укупно	120	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

Потом је представљена дистрибуција испитаника по географском обухвату личног пословања. Очекивано, доминира учешће испитаника који обављају локални ниво пословања (65%), потом следе појединци који послују у границама Србије (21.5%), док је пословање око десетине испитаника на регионалном нивоу. Није забележен ниједан корисник услуга за промет путника/робе који послује на међународном нивоу, док укупно три испитаника нису одговорили на ово питање.

Табела 37: Ниво на којем послујете (уколико сте привредни субјект)?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи проценат (Valid Percent)	Кумулативни проценат (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Локални ниво	78	65.0	66.7	66.7
	Национални ниво	26	21.7	22.2	88.9
	Регионални ниво	13	10.8	11.1	100.0
	Total	117	97.5	100.0	
Недостаје	Систем	3	2.5		
Укупно		120	100.0		

Извор: калкулације аутора

Из наредног значајног питања (табела 38.) сазнаје се да је приближно 80% испитаника упознато са свим или делимично са одредбама уговора о мерама безбедности, док је мање од петине испитаних дало негативан одговор на исто питање.

Табела 38: Упознати сте са одредбама уговора о мерама безбедности?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи проценат (Valid Percent)	Кумулативни проценат (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Да	65	54.2	54.2	54.2
	Не	23	19.2	19.2	73.3
	Делимично	32	26.7	26.7	100.0
	Укупно	120	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

Посматрано према искуству које су имали са услугама за промет путника/робе у друмском саобраћају, односно према броју коришћења ових услуга, доминатни су испитаници који су забележили највише 10 оваквих искустава (нешто преко 70%), и они заједно са наредном групом (од 11 до 50)

чине највећи део узорка (90%). Преосталих 10% узорка отпада на појединце чија су искуства са поменутиим услугама значајно већа (од 51 до 100, као и преко 100).

Табела 39: Колико пута сте били корисници организација за промет путника/робе у друмском саобраћају?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи проценат (Valid Percent)	Кумулативни проценат (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Највише 10	85	70.8	70.8	70.8
	Од 11 до 50	23	19.2	19.2	90.0
	Од 51 до 100	8	6.7	6.7	96.7
	Више од 100	4	3.3	3.3	100.0
	Недостаје	120	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

Наредно питање показује да је 67 испитаника (око 56%) изнело став да је упознато са чињеницом да је организација која је вршила промет путника/робе поседовала све неопходне лиценце, док је значајан број испитаника са овом чињеницом делимично упознат (27.5%). Остатак од нешто више од 15% није одговорило потврдно на исто питање.

Табела 40: Да ли сте упознати да је организација која је вршила промет путника/робе у друмском саобраћају поседовала све потребне лиценце?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи проценат (Valid Percent)	Кумулативни проценат (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Да	67	55.8	55.8	55.8
	Не	20	16.7	16.7	72.5
	Делимично	33	27.5	27.5	100.0
	Укупно	120	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

Веома слична дистрибуција, што је и очекивано, присутна је и у вези са упознатошћу испитаника са ризицима који се појављују услед коришћења услуга промета путника/роба. Три четвртине испитаних познаје поменуте ризике у потпуности или делимично, док преосталих 25% испитаника даје одговор да није упознато са истим ризицима.

Табела 41: Да ли сте упознати са ризицима код коришћења услуга промета путника/робе у друском саобраћају?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи проценат (Valid Percent)	Кумулативни проценат (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Да	58	48.3	48.3	48.3
	Не	30	25.0	25.0	73.3
	Делимично	32	26.7	26.7	100.0
	Укупно	120	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

Питање 7 анализираног упитника даје информацију о упознатошћу испитаних са случајем угрожавања безбедности промета путника/робе. У том смислу, нешто мање од четвртине испитаника јесте имало поменуто искуство.

Табела 42: Да ли сте имали случај угрожавања безбедности промета путника/робе у друском саобраћају?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи проценат (Valid Percent)	Кумулативни проценат (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Да	26	21.7	21.7	21.7
	Не	94	78.3	78.3	100.0
	Укупно	120	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

На крају, неопходно је и сазнати да ли су појединци обухваћени истраживањем упознати са поступком који се предузима у случају угрожавања безбедности промета путника/робе. Само 12.5% испитаника одговорило је негативно, док су преостали испитаници упознати са овом процедуром у потпуности (55.8%) или делимично (31.7%).

Табела 43: Да ли сте упознати са поступком у случају угрожавања безбедности промета путника/робе у друмском саобраћају?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи процент (Valid Percent)	Кумулативни процент (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Да	67	55.8	55.8	55.8
	Не	15	12.5	12.5	68.3
	Делимично	38	31.7	31.7	100.0
	Укупно	120	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

- **Квалитет услуга промета путника/робе у друмском саобраћају са аспекта корисника ових услуга**

Оцене испитаника о квалитету услуга у промету путника/робе са аспекта корисника ових услуга обухваћене су питањима приказаним у табели 9. У истој табели приказане су и дескриптивне статистике забележених одговора.

Одговорима на ово питање испитаници су изнели став о нивоу квалитета услуга промета путника/робе са аспекта корисника, при чему су одговори рангирани на скали од 1-5 (1-врло низак, 2-низак, 3-средњи, 4-висок, 5-изузетно висок). Резултати указују да је ниво квалитета услуга промета путника/робе у просеку оцењен изнад вредности медијане, што имплицира да су ставови испитаника већински усаглашени са ставом да је квалитет наведених услуга у општем смислу изнад просека. Упркос овој чињеници види се да су испитаници исказали став о нешто нижем нивоу квалитета опремљености организација за пружање услуга промета путника/робе, као и према нивоу задовољства квалитетом повратних информација од стране пружаоца услуга, док је у просеку виши ниво квалитета усмерен на ниво личне одговорности пружаоца услуга, као и

на обављање ових услуга у складу са одредбама међународних споразума уз поштовање принципа узајамности, одредбама закона и других прописа.

Табела 44: *Дескриптивне статистике квалитета услуга промета путника/робе у друмском саобраћају са аспекта корисника ових услуга*

	N	Mean	Std. Deviation
Ниво поштовања уговорних обавеза промета путника/робе	120	3.4917	.97873
Ниво опремљености организација у сегменту спровођења безбедности робе/људи	120	3.4833	.94365
Ниво задовољства квалитетом повратних информација од стране пружаоца услуга	120	3.4333	.92340
Ниво личне одговорности пружаоца услуга	120	3.7167	.91838
Ниво професионалне одговорности пружаоца услуга	120	3.6667	.91057
Квалитет спровођења превентивних мера безбедности	120	3.5083	1.02076
Квалитет и свеобухватност уговора	120	3.5750	.89501
Ниво Ваше упознатости са мерама безбедности	120	3.4000	.98219
Обављање превоза путника и лица у складу са одредбама међународних споразума, принципима реципроцитета, одредбама закона и других прописа	120	3.7750	.95673
Поштовање мера безбедности од стране пружаоца услуга	120	3.5750	.92275
Valid N (listwise)	120		

Извор: калкулације аутора

7.1.2. Резултати анкетног упитника бр. 2

Као што је претходно истакнуто, други анкетни упитник се односи на организације које се баве пружањем услуга промета путника/робе у друмском саобраћају, при чему су првом групом питања обухваћене основне карактеристике ових организација, док друга група питања има за циљ откривање ставова испитаника о квалитету и степену примене мера безбедности које спроводе организације у којима су они запослени.

- **Карактеристике организација које се баве пружањем услуга промета путника/робе у друмском саобраћају**

Из табеле 45. види се да је учешће организација које се баве само превозом робе доминантно и износи 53.3%. Нешто мање од трећине организација обухваћених истраживањем обавља делатност превоза путника, док се остатак од 16.7% бави пружањем услуга превоза и путника и робе.

Табела 45: Која је делатност Ваше организације?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи проценат (Valid Percent)	Кумулативни проценат (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Превоз путника	9	30.0	30.0	30.0
	Превоз робе	16	53.3	53.3	83.3
	Превоз путника и робе	5	16.7	16.7	100.0
	Укупно	30	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

Када је реч о дужини пословања организација обухваћених истраживањем, 40% организација послује између 6 и 10 година. Врло слично учешће имају и организације са дужином пословања до 5 година, док су у нешто мањој мери присутне оне организације које услуге превоза путника/робе обављају између 11 и 15 година (16.7%) или преко 15 година (6.7%).

Табела 46: Колико година послује Ваша организација?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи проценат (Valid Percent)	Кумулативни проценат (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Мање од 5	11	36.7	36.7	36.7
	Између 6 и 10	12	40.0	40.0	76.7
	Између 11 и 15	5	16.7	16.7	93.3
	Више од 15	2	6.7	6.7	100.0

	Укупно	30	100.0	100.0	
--	--------	----	-------	-------	--

Извор: калкулације аутора

Дистрибуција организација анализираниог узорка је приближно уједначена са аспекта географског подручја пословања, при чему нешто мање у односу на локални и национални ниво пословања предњаче организације које послују на међународном нивоу.

Табела 47: Ниво на којем послујете?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи процент (Valid Percent)	Кумулативни процент (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Локални ниво	11	36.7	36.7	36.7
	Национални ниво	7	23.3	23.3	60.0
	Међународни ниво	12	40.0	40.0	100.0
	Укупно	30	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

На једно од кључних питања овог упитника у вези са постојањем сектора безбедности превоза путника/робе организација у којима су испитаници запослени, позитивно се изјаснило 63% испитаника, док је 13.3% испитаних дало одговор да није упознато са постојањем овог сектора. Мање од четвртине испитаног узорка је дало одговор да овакав сектор унутар организације у којој су запослени не постоји.

Табела 48: У Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе у друмском саобраћају:

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи процент (Valid Percent)	Кумулативни процент (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Да	19	63.3	63.3	63.3
	Не	7	23.3	23.3	86.7
	Не знам	4	13.3	13.3	100.0

	Укупно	30	100.0	100.0	
--	--------	----	-------	-------	--

Извор: калкулације аутора

Наредним питањем утврђен је обим пословања организација које се баве предметном делатношћу. Преко половине узорка испитаника је запослено у организацијама које реализују преко 100 уговора годишње. Значајно учешће са истог аспекта имају и организације чији је годишњи обим пословања у распону од 51-100 уговора (36.7%), док су са свега 6.7% присутне организације које реализују од 11-50 уговора у току једне године.

Табела 49: Колико уговора Ваша организација реализује годишње?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи процент (Valid Percent)	Кумулативни процент (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Од 11 до 50	2	6.7	6.7	6.7
	Од 51 до 100	11	36.7	36.7	43.3
	Више од 100	17	56.7	56.7	100.0
	Укупно	30	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

Значајне информације су добијене из наредног питања које се односи на поседовање лиценце организација испитаних за обављање делатности којом се баве. Тако је највећи број (83.3%) ових организација испунило захтев поседовања свих неопходних лиценци, 13.3% организација делимично испуњава овај услов, док само једна организација не поседује поменуте лиценце.

Табела 50: Да ли Ваша организација поседује све потребне лиценце за обављање делатности?

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи процент (Valid Percent)	Кумулативни процент (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Да	25	83.3	83.3	83.3
	Не	1	3.3	3.3	86.7
	Делимично	4	13.3	13.3	100.0

	Укупно	30	100.0	100.0	
--	--------	----	-------	-------	--

Извор: калкулације аутора

Када је реч о најчешћим ризицима у реализацији уговорне обавезе, 60% испитаника сматра да је то непоштовање уговорних обавеза у делу спровођења прописаних мера безбедности организације у којој су запослени, петина испитаних сматра да максимални ризик за реализацију уговорне обавезе представља непоштовање правила од стране корисника, док само 6.7% испитаника верује да је лош менаџмент матичне организације одговоран за реализацију ризика неиспуњења уговорних обавеза. Нешто преко десетине испитаника сматра да је максимални ризик за реализацију уговорне обавезе неки који није међу наведеним.

Табела 51: Најчешћи ризици у реализацији уговорне обавезе су:

		Фреквенција (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи проценат (Valid Percent)	Кумулативни проценат (Cumulative Percent)
Резултат (Valid)	Непоштовање уговорних обавеза у делу спровођења прописаних мера безбедности	18	60.0	60.0	60.0
	Лош менаџмент и лоша организација посла	2	6.7	6.7	66.7
	Непоштовање правила од стране корисника	6	20.0	20.0	86.7
	Неки други ризик	4	13.3	13.3	100.0
	Укупно	30	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

Искуство угрожавања безбедности промета путника/робе унутар својих организација имало је 50% испитаника, док друга половина испитаних у свом искуству није имала овакав случај.

Табела 52: Да ли сте имали случај угрожавања безбедности промета робе/људи у друмском саобраћају?

		Фреквенциј а (Frequency)	Процент (Percent)	Важећи процент (Valid Percent)	Кумулативни процент (Cumulative Percent)
Резулта т (Valid)	Да	15	50.0	50.0	50.0
	Не	15	50.0	50.0	100.0
	Укупно	30	100.0	100.0	

Извор: калкулације аутора

- **Квалитет и степен примене мера безбедности са аспекта пружаоца ових услуга**

Наредна табела садржи оцене испитаника о квалитету и степену примене мера безбедности пружања услуга промета путника/робе, али овога пута са аспекта пружаоца ових услуга. Дескриптивне статистике одговора испитаника приказане су у овој табели.

Као и у случају претходног упитника, одговори испитаника врло су усаглашени. Мерени су на ординалној скали, и ранжирани на идентичан начин оценама од 1-5 (1-врло низак ниво,...5-изузетно висок ниво квалитета). Добијени резултати су у случају три четвртине питања којима се може измерити поменути ниво квалитета значајно премашили медијалну оцену (3), што указује на њихов став о присутном високом степену квалитета мера безбедности које се спроводе у организацијама у којима су запослени. При томе, треба истаћи да изузетно висок значај са аспекта примене поменутих мера безбедности испитаници приписују факторима поштовање законских прописа и квалитет вођења прописане евиденције за потребе реализације уговорених обавеза. У преосталој четвртини питања којима се открива степен спровођења мера безбедности одговори такође премашују медијалну оцену, али са нешто мање значаја.

Табела 53: Дескриптивне статистике квалитета услуга промета путника/робе у друмском саобраћају са аспекта пружаоца ових услуга

	N	Mean	Std. Deviation
--	---	------	----------------

Ниво поштовања уговорних страна путника/робе	30	3.7000	.87691
Ниво улагања у континуалном повећању безбедности робе/људи	30	3.7667	.85836
Опремљеност Ваше организације у сегменту спровођења безбедности робе/људи	30	4.1000	.60743
Ниво улагања у знање Ваших кадрова у циљу постизања високог нивоа компетентности	30	3.7333	.58329
Квалитет повратних информација од стране корисника Ваших услуга	30	4.2000	.61026
Ниво професионалне одговорности	30	4.0333	.61495
Квалитет спровођења превентивних мера безбедности	30	4.2333	.56832
Квалитет и свеобухватност уговора	30	4.2000	.66436
Преузимање одговарајућих мера у случају угрожавања безбедности путника/робе у насталој ситуацији	30	4.3000	.59596
Редовност у спровођењу мера за подизање компетенција одговорних носилаца активности у делу безбедности превоза путника/робе	30	4.3000	.70221
Поштовање законских прописа	30	4.6333	.55605
Квалитет вођења евиденције прописа за потребе реализације уговорених обавеза	30	4.5333	.57135
Valid N (listwise)	30		

Извор: калкулације аутора

7.2. Дискусија резултата и тестирање хипотеза

7.2.1. Тестирање хипотезе H₀: Ефикасност уговора о превозу путника и робе може се повећати увођењем фактора безбедности

Тестирање ове хипотезе спроведено је на следећи начин. Полазећи од претпоставке да уколико испитаници сматрају да су активности које спроводе организације које се баве превозом путника/робе са аспекта пружања одговарајућих мера безбедности значајне, то онда имплицира да су они свесни

значаја постизања ефикасности уговора о превозу путника/робе. Наравно, поменути значај са описаног аспекта открива како појединци који су корисници услуга превоза путника/робе, тако и појединци који су запослени у оваквим организацијама, односно пружаоци ових услуга цене мере безбедности. То даље значи да су за тестирање предметне хипотезе коришћени одговори испитаника на поједина питања из оба упитника.

На крају, будући да неке организације обухваћене истраживањем поседују посебан сектор који се бави питањима безбедности превоза путника/робе у друмском саобраћају, тестирање ове хипотезе обухвата и тестирање постојања каузалне релације између ставова испитаника о постојању поменутог сектора унутар организације и активности које се предузимају унутар ових сектора. Ова веза тестирана је само за питања из другог упитника који се односи на пружаоце услуга превоза путника/робе, будући да је само у овом случају испитаницима постављено питање о постојању сектора безбедности унутар организације у којој су запослени.

Први корак у тестирању ове хипотезе је анализа степена слагања ставова испитаника са исказима који се односе на ефикасност уговора о превозу путника/робе са аспекта пружања одговарајућих мера безбедности (искази 1, 4, 7, 8 и 9 питања бр. 9 првог упитника и искази 1, 8, 11 и 12 питања бр. 9 другог упитника).

Као што је раније наведено, ставови испитаника су у случају наведених исказа, и у случају оба упитника, ранжирани ординалном скалом од 1- низак степен слагања, до 5 - изузетно висок степен слагања, док одговор број 3 – средњи степен слагања представља вредност медијане. Из претходног дела истраживања који се односи на дескриптивне статистике већ је истакнут закључак да су просечне оцене слагања у случају свих исказа обухваћених тестирањем ове хипотезе веће од медијалне вредности, али је неопходно овај закључак уопштити са нивоа узорка на ниво популације. Спровођење одговарајућег статистичког теста којим је потребно уопштити наведени закључак подразумева извођење доказа који потврђује да су медијалне оцене за сваки исказ који се анализира статистички значајно веће од 3. Услед немогућности коришћења параметарских тестова који захтевају податке мерене на скали односа и пожељно нормалну дистрибуцију, за тестирање предметне хипотезе користили смо непараметарску

алтернативу t-теста познату под називом *Wilcoxon signed-rank* тест. Резултати овог теста приказани су наредном табелом.

Tabela 54: Резултати Wilcoxon signed-rank теста за оцене ефикасности уговора о превозу путника/робе у друмском саобраћају – упитник бр. 1

Резиме теста хипотезе (Hypothesis Test Summary)			
Нулта хипотеза (Null Hypothesis)	Тест (Test)	Sig.	Одлука (Decision)
1 Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво поштовања уговорних обавеза промета путника/робе једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
2 Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво личне одговорности пружаоца услуга једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
3 Медијана од (<i>The median of</i>) – Квалитет и свеобухватност уговора једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
4 Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво Ваше упознатости са мерама безбедности једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
5 Медијана од (<i>The median of</i>) – Обављање превоза путника и робе у складу са одредбама међународних споразума уз поштовање принципа узајамности, одредбама закона и других прописа једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).

Приказују се асимптотска значења. Ниво значајности је (*Asymptotic significances are displayed. The significance level is*),05.

Извор: калкулација аутора

Tabela 55: Резултати Wilcoxon signed-rank теста за оцене ефикасности уговора о превозу путника/робе у друмском саобраћају – упитик бр. 2

Резиме теста хипотезе (<i>Hypothesis Test Summary</i>)				
	Нулта хипотеза (<i>Null Hypothesis</i>)	Тест (<i>Test</i>)	Сиг. (<i>Sig.</i>)	Одлука (<i>Decision</i>)
1	Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво поштовања уговорних обавеза промета путника/робе једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
2	Медијана од (<i>The median of</i>) – Квалитет и свеобухватност уговора једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
3	Медијана од (<i>The median of</i>) – Поштовање законских прописа једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
4	Медијана од (<i>The median of</i>) – Квалитет вођења прописане евиденције за потребе реализације уговорених обавеза једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).

Приказују се асимптотска значења. Ниво значајности је (*Asymptotic significances are*

displayed. The significance level is) ,05.

Извор: калкулација аутора

У случају коришћеног теста нулта хипотеза увек гласи да је вредност медијане једнака унапред задатој вредности. У овом случају вредност медијане износи 3 будући да су подаци грађирани на скали од 1 до 5. Из колоне Sig сазнајемо колико износе р-вредности Wilcoxon signed-rank теста на основу којих се даље изводе препоруке да ли нулту хипотезу треба одбацити. Као што се види у претходне две табеле, спроведени тест је потврдио неједнакост медијана од претпостављене вредности за свих 9 исказа (5 из првог и 4 и 3 другог упитника), чиме се потврђује значај свих анализираних фактора за постизање ефикасности уговора о превозу путника/робе.

Даље је неопходно истаћи да је Wilcoxon *signed-rank* тест двостран због чега би било погрешно тврдити да су медијане узорака аутоматски веће од хипотетичке вредности (чиме се оправдава значај поменутих фактора). Међутим, када се узму у обзир подаци садржани у претходно израчунатим дескриптивним статистикама који показују да у случају свих 9 анализираних исказа медијана премашује вредност 3, то се може закључити да испитаници како са аспекта корисника услуга превоза путника/робе, тако и са аспекта пружаоца ових услуга сматрају да су сви анализирани искази/фактори значајни у контексту постизања ефикасности уговора у оквиру проучаване делатности.

Други део тестирања ове хипотезе, као што је наведено, представља испитивање постојања каузалног односа између ставова испитаника у вези са активностима које спроводи сектор за безбедност са једне, и одговорима испитаника о самом постојању оваквих сектора унутар организације у којој су запослени са друге стране. То практично значи да уколико испитаници сматрају да су активности сектора за безбедност значајне, онда у организацији у којој су запослени постоји овакав сектор. Као што је напоменуто, овај се део тестирања односи само на исказе из упитника бр. 2, а искази који су узети у поступак тестирања су, као и у претходном случају у контексту значаја, односно постизања ефикасности уговора о превозу путника/робе.

Анализа каузалних релација када је независна варијабла мерена на номиналној или на ординалној скали се уобичајено спроводи применом статистичког теста познатог под називом анализа варијансе (ANOVA). У основи примене овог теста јесте утврђивање постојања разлика аритметичких средина проучаване варијабле (активности сектора безбедности) између појединих група (оних које поседују, односно не поседују овај сектор).

Ограничење које у случају поменутог теста имамо јесте у вези са мерном скалом зависне варијабле која мора бити највишег реда, односно скала односа. Како у предметном истраживању зависна варијабла (одговори испитаника у вези са активностима које предузима сектор безбедности) има ординалну природу, то се уместо параметраског теста који је претходно описан користи његова непараметарска алтернатива позната као *Mann-Whitney*-ев тест (M-W тест). Овај тест је веома осетљив на постојање разлика између мера централне тенденције, мера дисперзије и мера облика распореда и представља једну од најефикаснијих алтернатива параметарском *t*-тесту. У случају тестирања постављене хипотезе утврђује се да ли се анализирани скупови разликују према параметрима средњих вредности – аритметичке средине или медијане. Напоменимо и то да примена описаног теста користи и додатну претпоставку да између два основна скупа која су предмет истраживања нема других разлика осим потенцијалних са аспекта мера централне тенденције, односно *Mann-Whitney*-ев тест нема ограничења у контексту облика распореда основних скупова. Једини услов који мора бити задовољен је да се распореди основних скупова не разликују, што је значајно мање ограничење у односу на параматерске тестове.

Mann-Whitney-ев тест се базира на поређењу сваке опсервације x_i у првом узорку са сваком опсервацијом y_i у другом узорку. Уколико се претпостави да први узорак садржи n_x елемената, а други n_y , то је у основи овог теста поређење укупног броја парова који се могу формирати помоћу елемената описаних узорака, што је у овом случају укупно $n_x n_y$ поређења. То даље значи да уколико анализирани узорци имају исту медијану тада сваки елемент из првог узорка (x_i) има исту вероватноћу да буде мањи или већи од сваког елемента (y_i) из другог узорка, па се нулта хипотеза може формулисати у облику:

$$H_0: P(x_i > y_i) = 1/2$$

док је алтернативна облика:

$$H_1: P(x_i > y_i) \neq 1/2$$

У наредној табели приказани су резултати М-В теста којима су повезани одговори на питање бр.4 упитника бр.2 који се односи на пружаоце услуга превоза путника/робе: „У Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе у друмском саобраћају “ и одговоре на исказе садржане у оквиру питања бр. 9 истог упитника у контексту ефикасности уговора о превозу путника/робе у друмском саобраћају.

Табела 56: Резултати Mann-Whitney теста – хипотеза H_1

Резиме теста хипотезе (<i>Hypothesis Test Summary</i>)				
	Нулта хипотеза (<i>Null Hypothesis</i>)	Тест (<i>Test</i>)	Sig.	Одлука (<i>Decision</i>)
1	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Ниво поштовања уговорних обавеза промета путника/робе је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
2	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Квалитет и свеобухватност уговора је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.113	Задржи нулту хипотезу (<i>Retain the null hypothesis</i>).
3	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Поштовање законских прописа је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
4	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Квалитет вођења прописане евиденције за потребе реализације уговорених обавеза је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).

Приказују се асимптотска значења. Ниво значајности је (*Asymptotic significances are displayed. The significance level is*) ,05.

Извор: калкулација аутора

Из претходне табеле се може закључити да постоји утицај постојања сектора безбедности превоза путника/робе унутар организације испитаника и нивоа слагања њихових ставова у случају следећих исказа: ниво поштовања уговорних страна, поштовање законских прописа и квалитет вођења прописане евиденције за потребе реализације уговорених обавеза.

Од 4 анализирана става у контексту постизања ефикасности уговора о превозу путника/робе укупно је потврђено постојање разлике у 75% случајева. Овај резултат спроведеног тестирања заједно са резултатима претходног Wilcoxon *signed-rank* теста доказује да је постављена хипотеза потврђена.

7.2.2. Тестирање хипотезе H1: Може се остварити захтевани квалитет пословања као резултатат увођења фактора безбедности

У поступку тестирања ове хипотезе, као и у претходном случају, користили смо одговоре испитаника садржане у оба упитника, будући да се захтевани ниво пословања у контексту увођења фактора безбедности може оценити истовремено из угла корисника услуга промета путника/робе, као и из угла пружаоца ових услуга.

Из првог упитника који су попуњавали корисници анализираних услуга издвојени су искази питања бр. 9 који одражавају детерминанте захтеваног нивоа пословања: ниво опремљености организација у сегменту спровођења мера безбедности, ниво задовољства квалитетом повратних информација, ниво професионалне одговорности, квалитет спровођења превентивних мера безбедности и поштовање мера безбедности од стране пружаоца услуга. У случају другог упитника који долази из узорка организација које се баве пружањем услуга промета путника/робе, одабрано је 8 исказа питања бр.9 са аспекта остварења захтеваног нивоа квалитета пословања, при чему се осим претходно поменутих

категорија наводе и: ниво улагања у континуалном повећању безбедности робе/људи, ниво улагања у знање кадрова као и преузимање одговарајућих мера за подизање компетенција одговорних носиоца активности у делу безбедности превоза путника/робе.

Тест је спроведен као и случају претходне хипотезе: најпре је помоћу Wilcoxon *signed-rank* теста доказан значај анализираних фактора са аспекта остварења захтеваног нивоа квалитета пословања. Потом је тестирано постојање каузалне релације између ставова испитаника о постојању сектора за безбедност и активности које се спроводе унутар овог сектора у систему мера које треба да допринесу остварењу захтеваног нивоа квалитета пословања.

Наредном табелом приказани су резултати Wilcoxon *signed-rank* теста за обе групе питања која су претходно истакнута.

Табела 57. Резултати Wilcoxon *signed-rank* теста за оцене остварења захтеваног нивоа квалитета – упитник 1

Резиме теста хипотезе (<i>Hypothesis Test Summary</i>)				
	Нулта хипотеза (<i>Null Hypothesis</i>)	Тест (<i>Test</i>)	Sig.	Одлука (<i>Decision</i>)
1	Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво опремљености организација у сегменту спровођења безбедности робе/људи једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
2	Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво задовољства квалитетом повратних информација од стране пружаоца услуга једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
3	Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво професионалне одговорности пружаоца услуга једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).

		(<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)		
4	Медијана од (<i>The median of</i>) – Квалитет спровођења превентивних мера безбедности једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
5	Медијана од (<i>The median of</i>) – Поштовање мера безбедности од стране организација (пружаоца услуга) једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
Приказују се асимптотска значења. Ниво значајности је (<i>Asymptotic significances are displayed. The significance level is</i>) ,05.				

Извор: калкулација аутора

Резултати анализе указују да је у свих 5 исказа садржаних у упитнику бр. 1, Wilcoxon *signed-rank* тест сугерисао неједнакост медијана од хипотетичке вредности 3 и одбацивање нулте хипотезе.

Исти тест спроведен је и за анализу одговарајућих исказа из другог упитника, а резултати приказани у табели 58.

Табела 58. Резултати Wilcoxon signed-rank теста за оцене остварења захтеваног нивоа квалитета – упитник 2

Резиме теста хипотезе (<i>Hypothesis Test Summary</i>)				
	Нулта хипотеза (<i>Null Hypothesis</i>)	Тест (<i>Test</i>)	Sig.	Одлука (<i>Decision</i>)
1	Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво улагања у континуалном повећању безбедности робе/људи једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
2	Медијана од (<i>The median of</i>) – Опремљеност Ваше организације у сегменту спровођења безбедности робе/људи једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
3	Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво улагања у знање Ваших кадрова у циљу постизања високог нивоа компетентности једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
4	Медијана од (<i>The median of</i>) – Квалитет повратних информација од стране корисника Ваших услуга једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (<i>One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test</i>)	,000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
5	Медијана од (<i>The median of</i>) – Ниво	Један узорак	,000	Одбацити

	професионалне одговорности једнако 3,000.	Wilcoxon Signed Rank теста (One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test)		нулту хипотезу (Reject the null hypothesis).
6	Медијана од (<i>The median of</i>) – Квалитет спровођења превентивних мера безбедности једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test)	,000	Одбацити нулту хипотезу (Reject the null hypothesis).
7	Медијана од (<i>The median of</i>) – Преузимање одговарајућих мера у случају угрожавања безбедности путника/робе у насталој ситуацији једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test)	,000	Одбацити нулту хипотезу (Reject the null hypothesis).
8	Медијана од (<i>The median of</i>) – Редовност у спровођењу мера за подизање компетенција одговорних носилаца активности у делу безбедности превоза путника/робе једнако 3,000.	Један узорак Wilcoxon Signed Rank теста (One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test)	,000	Одбацити нулту хипотезу (Reject the null hypothesis).
Приказују се асимптотска значења. Ниво значајности је (<i>Asymptotic significances are displayed. The significance level is</i>) ,05.				

Извор: калкулација аутора

За сваки од анализираних исказа на нивоу значајности од 5% одбачена је нулта хипотеза и потврђена алтернативна о неједнакости медијане са одабраном хипотетичком вредношћу. То имплицира закључак да испитаници све наведене факторе сматрају значајним у контексту остварења захтеваног нивоа квалитета пословања, што је доказано и за прву групу анализираних исказа.

Други део тестирања постављене хипотезе подразумева већ описано испитивање постојања каузалне релације између одговора испитаника о постојању сектора безбедности унутар организације у којој су запослени и

њихових ставова о нивоу квалитета пословања. Као и у случају прве хипотезе, за описани део тестирања користили смо само одговоре испитаника из другог упитника јер су се само у оквиру овог упитника они експлицитно изјашњавали да ли овакав сектор унутар организације у којој су запослени постоји.

Табела 59.: Резултати Mann-Whitney теста – хипотеза H_2

Резиме теста хипотезе (<i>Hypothesis Test Summary</i>)				
	Нулта хипотеза (<i>Null Hypothesis</i>)	Тест (<i>Test</i>)	Sig.	Одлука (<i>Decision</i>)
1	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Ниво улагања у континуалном повећању безбедности робе/људи је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
2	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Опремљеност Ваше организације у сегменту спровођења безбедности робе/људи је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.113	Задржи нулту хипотезу (<i>Retain the null hypothesis</i>).
3	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Ниво улагања у знање Ваших кадрова у циљу постизања високог нивоа компетентности је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
4	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Квалитет повратних информација од стране корисника Ваших услуга је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
5	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Ниво професионалне одговорности је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.021	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).

	путника/робе.			<i>hypothesis</i>).
6	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Квалитет спровођења превентивних мера безбедности је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.004	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
7	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Преузимање одговарајућих мера у случају угрожавања безбедности путника/робе у насталој ситуацији је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.000	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
8	Дистрибуција од (<i>The distribution of</i>) – Редовност у спровођењу мера за подизање компетенција одговорних носиоца активности у делу безбедности превоза путника/робе је исти у свим категоријама у Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе.	Независни узорци Mann-Whitney теста (<i>Independent-Samples Mann-Whitney U Test</i>)	.001	Одбацити нулту хипотезу (<i>Reject the null hypothesis</i>).
Приказују се асимптотска значења. Ниво значајности је (<i>Asymptotic significances are displayed. The significance level is</i>) ,05.				

Извор: калкулација аутора

На основу резултата спроведеног M-W теста може се закључити да постоји утицај постојања сектора за безбедност и нивоа оцена испитаника у случају исказа: ниво улагања у континуалном повећању безбедности робе/људи, ниво улагања у знање Ваших кадрова у циљу постизања високог нивоа компетентности, квалитет повратних информација од стране корисника Ваших услуга, ниво професионалне одговорности, квалитет спровођења превентивних мера безбедности, преузимање одговарајућих мера у случају угрожавања безбедности путника/робе у насталој ситуацији и редовност у спровођењу мера за подизање компетенција одговорних носилаца активности у делу безбедности превоза путника/робе.

Осим у случају једног исказа, потврђено је постојање разлике у 7 случајева. На основу презентованих резултата заједно са претходно наведеним

результатима Wilcoxon *signed-rank* теста можемо закључити да је тестирана хипотеза доказана.

8. ЗАКЉУЧАК

Имајући у виду велику динамичност самог транспортног права у друмском саобраћају, посебно његовог пословног сегмента, намеће се као нужно континуирано праћење ове области, правно прилагођавање новим технологијама у овој области, као и унапређивање постојећих и нових знања, у циљу постизања бољих ефеката перформанси развоја. Стога смо настојали да систематски приступимо проблему истраживања, како бисмо и саме резултате систематски поставили, првенствено кроз целокупну проблематику регулативе у области уговарања превоза путника и робе у друмском саобраћају, а потом и предлажући оригинални концепт овог уговора, укључујући елементе фактора безбедности.

Ради потврђивања постављених хипотеза, које су основни покретач за настанак овог рада, у раду је првенствено систематизован појам друмског саобраћаја и његова класификација према врсти и намени превоза, територији на којој се обавља и пословном систему, све ово укључујући аспект безбедности. С тим у вези, закључује се да је крајњи циљ обављање саобраћајних активности са што мање негативних ефеката, а што се може постићи координисаним радом у областима саобраћаја, унапређењем одговарајућих конструктивних решења код моторних возила и применом савремене медицине.

Врста друмског саобраћаја у директној је вези са његовим правним режимом. Постоји низ посебних правила која регулишу питања релевантна за одређену врсту друмског превоза, посебно у области аутономног права. Готово јединствени приступи су, када су у питању карактеристике возила, посада, безбедносни прописи, осигурање, прелазак државне границе итд. С обзиром на то да се код међудржавног друмског превоза полазна тачка релације налази у једној држави, а завршава на територији друге државе, од велике важности су конвенције, које врше унификацију правила којима се регулише међународни друмски превоз. На националном нивоу, законима и прописима дефинисани су основни услови које морају да испуњавају путеви у погледу безбедности у саобраћају, правила саобраћаја, понашање свих учесника у саобраћају, као и надлежност и одговорност субјеката у вези са безбедношћу саобраћаја. Примена

међународних стандарда на националном нивоу је од посебног значаја, иако то није још увек случај и у многим развијеним земљама, јер олакшава упоређивање података и обезбеђује њихову тачност. Потреба за управљањем ризицима безбедности саобраћаја треба да буде боље интегрисана у све процесе обављања саобраћаја на свим нивоима. За то је потребно познавање прописа и законских регулатива, као и начин њихове примене. Имајући то у виду, анализирали смо факторе безбедности у друмском саобраћају у најзначајнијим правним системима региона, Европе и света. Анализом се долази до закључка да постоје три групе земаља у погледу стања безбедности саобраћаја. Прву групу чине неразвијене земље и земље у развоју, у којима не постоји ни схватање потребе за регулисањем ове области и управљањем безбедношћу саобраћаја. Са супротне стране налазе се земље које успешно управљају безбедношћу саобраћаја и које ризике свде на најмању могућу меру. Обично се с тим циљем формирају институти, установе, национална тела за безбедност саобраћаја, који континуирано и свеобухватно прате стање, спроводе пројекте и примењују резултате тих истраживања. Између ових крајности налазе се државе попут земаља у транзицији, у којима постоји настојање да се регулише питање безбедности саобраћаја, прати се стање, али се питању не приступа системски, па је стање са безбедношћу саобраћаја у тим државама променљиво. Сматра се да овој другој групи припадају и балканске државе. Када узмемо у обзир све факторе безбедности, могли бисмо закључити да је законска регулатива у анализираним правним системима Србије, Хрватске, Босне и Херцеговине, Црне Горе, Аустрије, Немачке, Турске, Русије, Кине и САД начелно повољна и да се на сличан начин у свим поменутих земљама регулише безбедност саобраћаја на путевима, те корисници услуге превоза на основу тога могу сматрати да је друмски превоз безбедан. Са друге стране, ефикасност спровођења мера није на истом нивоу у свим државама, као ни квалитет инфраструктуре, што се може и очекивати, пошто су анализирани земље на различитом нивоу развоја. Док се у неким земљама не приступа чак ни системски питању унапређења безбедности друмског саобраћаја, у другима се увелико усваја законодавство, које омогућава аутоматизовани систем вожње, односно аутоматско управљање возилом, чак и у потпуности без присуства возача.

У докторској дисертацији је обрађена и тематика значаја елемената безбедности приликом закључења уговора о превозу путника и робе у друмском саобраћају. Развој привреде захтева олакшану трговину, која подразумева и олакшан превоз роба и људи. Да би се превоз могао олакшати, свакако је важно поједноставити и ускладити међународне процедуре из те области, али и осигурати безбедност у саобраћају. Што је већа безбедност саобраћаја, то је већа ефикасност превоза, као и поверење корисника услуге превоза да ће се они или роба коју шаљу безбедно и ефикасно превести до жељеног места дестинације. Квалитет превоза представља индикатор учинка превоза. Наиме, корисници услуге превоза имају одређене захтеве на које је потребно да превозилац реагује брзо и буде што флексибилнији, на пример увођењем технолошког унапређивања пружања услуге. Превоз, такође, мора испуњавати захтев поузданости, односно да се путници или роба превезу у уговореном року, а с тим у вези је за кориснике услуге превоза корисно скраћивање дужине трајања превоза. Трошкови који су потребни да би се остварила обавеза превоза путника или робе укључују особље, превозно средство, гориво, путарине и слично, а на основу којих се, такође, мора проценити висина уговорене цене услуге. Мерама безбедности друмског саобраћаја постижу се позитивни ефекти на превоз, који се огледају у економским и конкурентским предностима, бржем, квалитетнијем, поузданијем, јефтинијем и флексибилнијем вршењу услуге превоза, лакшем праћењу превоза, као и смањењу трошкова превоза. Утицај безбедности на ефикасност превоза у друмском саобраћају је директан и од круцијалног је значаја. Заправо, безбедност превоза представља начин да се мерама превенције, детекције и опоравка, као и људским и материјалним ресурсима спречи могућност ометања протока људи и робе. Овим мерама се утврђују ризици и претње, односно фактори безбедности, те побољшава инфраструктура која омогућава превоз, возило којим се врши превоз и људи који врше превоз. С обзиром на то да се закључује да понашање и стање возача представља најчешћи узрок саобраћајних незгода са смртним исходом, јасно је да ће на поверење корисника услуге, као уговорне стране уговора о превозу, значајно утицати начин на који се у некој земљи регулише питање возача, као фактора безбедности друмског саобраћаја.

На основу спроведеног истраживања и на научно заснованим постулатима, предлажемо моделе и елементе уговора који за крајњи циљ имају повећање

безбедности приликом превоза путника и робе у друмском саобраћају, који је у данашње време значајан за привредни и економски развој Републике Србије.

Предложени оригинални концепти уговора, који садрже елементе фактора безбедности код превоза путника и робе у друмском саобраћају, допринеће повећању ефикасности рада и постизању резултата, који ће пре свега допринети знатним уштедама у економском погледу и већој безбедности.

Истраживање је показало да постојање сектора безбедности превоза путника/робе унутар организације битно утиче на ниво поштовања уговорних страна, поштовање законских прописа и квалитета вођења прописане евиденције за потребе реализације уговорених обавеза. Четири анализирани става у контексту постизања ефикасности уговора о превозу путника/робе у друмском саобраћају потврђује постојање разлике у 75% случајева чиме је и доказана основна хипотеза која гласи: *Ефикасност уговора о превозу путника и робе може се повећати увођењем фактора безбедности.*

Истраживање је, такође, показало да постојање сектора за безбедност има утицаја на ниво оцена испитаника у случају следећих тврдњи: ниво улагања у континуалном повећању безбедности робе/људи, ниво улагања у знање ваших кадрова у циљу постизања високог нивоа компетентности, квалитет повратних информација од стране корисника ваших услуга, ниво професионалне одговорности, квалитет спровођења превентивних мера безбедности, преузимање одговарајућих мера у случају угрожавања безбедности путника/робе у насталој ситуацији и редовност у спровођењу мера за подизање компетенција одговорних носиоца активности у делу безбедности превоза путника/робе. Изузев за једну тврдњу, потврђено је постојање разлике у седам случајева те се може извести закључак да је доказана и посебна хипотеза која гласи: *Може се остварити захтевани квалитет пословања као резултатат увођења фактора безбедности.*

У току истраживања уочени су многи проблеми који се односе на безбедност у друмском саобраћају. Неки од тих проблема су: незадовољавајући ниво знања за спровођење неопходних и прописаних мера безбедности у саобраћају, потребно јачање нивоа свести, већа уређеност система у циљу спровођења мера заштите и поштовања прописа итд.

Приказани подаци показују да је потребно уложити још више напора како би се побољшала вредност индикатора везаних за безбедност у саобраћају. Самим тим из наведеног проистиче обавеза сталног успостављања безбедносних мера у друмском саобраћају, у циљу смањења нежељених последица по учеснике у саобраћају.

На основу досадашњих искустава може се извести закључак да се правци будућег истраживања могу огледати у:

- Идентификовању нових критеријума у побољшању вредности индикатора, који могу да утичу на постојећи модел квантификације и вредновања мера безбедности код уговарања превоза путника и робе;
- Могућност аутоматизације и оптимизације процеса уговарања применом паметних уговора;
- Примена и других метода и модела који ће у комбинацији са постојећим или новим критеријумима предложити нови модел у функцији веће безбедности путника и робе.

Све изнето је директан одраз праћења савремених трендова, који одликују динамичан степен развоја безбедносног аспекта у савременом свету. Поједине земље полажу велику пажњу у смислу стратешког планирања и развоја безбедности и њене имплементације у национални правни систем.

У зависности од озбиљности приступа и свеобухватности сагледавања, овог све значајнијег сегмента данашњице, наилазимо на различиту заступљеност у правним системима земаља које су представљене у оквиру компаративне анализе.

Различит обим и динамика друштвеног, привредног и индустријског развоја, као и степен развоја трговине и сектора свих врста услуга, условио је и разлике у заступљености овог питања, које се великим делом своди на „безбедност као одсуство опасности и ризика“.

Ово је уједно и директан исход цивилизацијског напретка и правне еманципованости наведених земаља, којима је без обзира на разлике у досадашњем развоју заједничко стратешко опредељење за постизање вишег нивоа правних стандарда у области привредног, саобраћајног и трговинског права.

Напред изнето представља позитиван исход јавних политика дотичних држава у области њиховог друштвеног и привредног развоја, као и достигнућа правне науке у теорији и пракси.

9. ЛИТЕРАТУРА

Монографије, чланци и зборници

1. Amos, P. (2004). „*Public and private sector roles in the supply of transport infrastructure and services: Operational guidance for World Bank staff*“. Transport Sector Board, Washington.
2. Агенција за безбедност саобраћаја, Београд. (2012). „Статистички извештај о стању безбедности саобраћаја у Републици Србији у 2012. години“,
3. Агенција за безбедност саобраћаја, Београд. (2016). „Методологија за одређивање опасних места на путевима Републике Србије“,
4. Агенција за безбедност саобраћаја, Београд. (2019). „Прегледни извештај, Утицај пута на безбедност саобраћаја“.
5. „Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note [MS No.26/2019]“, This treaty was presented to Parliament in July 2019, Published 19 July 2019.
6. Ahsberg, E., Gamberale, F. & Kjellberg, A. (1997). Perceived quality of fatigue during different occupational tasks Development of a questionnaire. *International Journal of Industrial Ergonomics*, 20,
7. „Акциони план за спровођење Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године“. *Службени гласник РС*, број 1/17.
8. Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology (2011). Austrian „Road Safety Programme 2011-2020.“
9. „Best practices in road safety“, Handbook for measures at the European level, Project funded by the European Commission, 2007.

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/projects_sources/supreme_d_handbook_for_measures_at_the_european_level.pdf

10. Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz – FSG), StF: BGBl. I Nr. 120/1997 (NR: GP XX RV 714 AB 823 S. 81. BR: 5488 AB 5497 S. 629.) [CELEX-Nr.: 391L0439, 396L0047, 397L0026].
11. Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960). StF: BGBl. Nr. 159/1960 (NR: GP IX RV 22 AB 240 S. 36. BR: S. 163.).
12. Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG. 1967) StF: BGBl. Nr. 267/1967 (NR: GP XI RV 186 AB 576 S. 61. BR: S. 256.).
13. Васиљевић, М. (2011). *Уговори о превозу путника у железничком, друмском, ваздушном и мешовитом превозу*, Београд: Трговинско право.
14. V. *International Transport Treaties, Suppl. 29 (November 2006), Survey of Conventions -168, Kluwer Law International.*
15. Vigren, A. & Pyddoke, P. (2020). The impact on bus ridership of passenger incentive contracts in public transport, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 135(C),
16. Vladimirovna Gnezdova, Y., Viktorovna Glekova, V., Abdurakhmanovich Adamov, N., Alexander Nikolaevich Bryntsev, A. & Andreevna Kozenkova, T. (2017). Development Prospects of the Transport Infrastructure of Russia in the Conditions of Development of the Market of Transport and Logistic Services, *European Research Studies Journal*, Vol. XX, Issue 4A,
17. Војиновић, Ј. (1961). Осигурање одговорности возара у међународном транспорту робе. *Међународни транспорт*, 8/1961,
18. Вукићевић, Ј.С., Костић, М. & Вукићевић, С. (2013). *Основи права са елементима привредног права*. Београд: Универзитет Сингидунум.
19. Гађиновић, Р. (2009). *Корени настанка полиције у модерној држави*. Београд: Институт за политичке студије.
20. Граховац, Б. (2017). *Три цунамија или Европа је рањена*, Београд: Лагуна.
21. Граховац, М. (2017). Прописи из области безбедности у саобраћају у функцији безбедности и заштити учесника у саобраћају, IV Научно – стручни скуп, Политехника 2017, Висока школа струковних студија Београдска политехника, 08. децембар 2017, Београд.

22. Грдинић, Ј. Н. (2012). Неки правни аспекти уговора о превозу путника друмом. *Зборник радова Правног факултета*, Нови Сад, 2, pp. 525–538.
23. Gokasar, I. & Emir, E. (2012). *Changes in Traffic Safety Policies and Regulations in Turkey (1950-2010)*, International Association of Traffic and Safety Science.
24. Голдштајн, А. (1974). *Привредно уговорно право*. Загреб: Информатор.
25. ГОСТ Р 50597-93 Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, видети на <http://docs.cntd.ru/document/1200003471>,
26. ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля (с Поправками), видети на <http://docs.cntd.ru/document/1200147085>,
27. Das, A., Handfield, R.B., Calantone, R.J., & Ghoch, S. (2000). A contingent view of quality management – the impact of international competition on quality. *Decision Sciences*, 31.
28. Давидовић, Ј., Пешић, Д. & Антић, Б. (2019). Утицај пута на развој умора код возача. *Пут и саобраћај*, LXV, 1/2019.
29. Драгач, Р. (1996). Возило као фактор безбедности у саобраћају: Симпозијум са међународним учешћем „Превенција саобраћајних незгода на путевима“, Факултет техничких наука - Институт за саобраћај, Нови Сад, Зборник радова.
30. Драгишић, З. (2011). *Систем националне безбедности Републике Србије*, Београд: Универзитет у Београду – Факултет безбедности.
31. Ђурђевић, Д. (2008) Правна природа одговорности превозиоца. *Зборник радова Правног факултета у Новом Саду*, 1-2/2008.
32. Elvik, R. (2013). A re-parameterisation of the Power Model of the relationship between the speed of traffic and the number of accidents and accident victims. *Accident Analysis & Prevention*, 50.
33. Estache, A., Juan, E. & Trujillo, L. (2007). *Public-private partnerships in transport*. World Bank-Sustainable Development Vice.
34. European Commission, En 13816:2002 „Европски стандард за дефинисање квалитета услуге и мерење квалитета услуге“,

35. European Commission: *Serious Injuries, 2015.*, видети на https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/ersosynthesis2015-seriousinjuries25_en.pdf, приступљено 19. 12. 2020.
36. European Commission: *Road Safety Country Overview – CROATIA, 2016.* видети на https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/erso-country-overview-2016-croatia_en.pdf, приступљено 25. 12. 2020.
37. European Commission: Commission Staff Working Document, Analytical Report, Accompanying the document, Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Commission Opinion on Bosnia and Herzegovina’s application for membership of the European Union {COM(2019) 261 final}, Brussels, 2019.
38. European Commission: „Commission Staff Working Document, Bosnia and Herzegovina 2020 Report, Accompanying the document, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions“, SWD(2020) 350 final, Brussels, 2020.
39. European Commission: European Road Safety Observatory: *Road Safety Country Overview - Austria, 2016.*, видети на https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2016-austria_en.pdf,
40. European Commission - European Road Safety Observatory: *Road Safety Country Overview - Germany, 2017*, видети на https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-country-overview-2017-germany_en.pdf,
41. Zitrický, V., Gašparík, J. & Pečený, L. (2015). The methodology of rating quality standards in the regional passenger transport. *Transport problems*, 10(SE): pp. 59-72, DOI:10.21307/tp-2015-062
42. Илић, П. (2011). Семантичко-лексикографски аспекти појма безбедности, *Војно дело*, 63:3/2011
43. International Labour Organization (2015). „Priority safety and health issues in the road transport sector“. Report for discussion at the Tripartite Sectoral Meeting on Safety and Health in the Road Transport Sector (Geneva, 12–16 October 2015).

44. IRTAD (2015). „Road Safety Annual Report 2015“, Oecd. doi:10.1787/irtad-2015-en
45. Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology: *Austrian Road Safety Programme 2011-2020*.
46. Ichkitidze, Y., Sarygulov, A. & Ungvari, L. (2017). Potential for Enhancing Traffic Safety on Highways of Russia, *Transportation Research, Procedia* 20,
47. Јакаша, Б. (1976). Коментар „Закона о пријевозу у цестовном промету“, Свеучилиште у Загребу, 55.
48. Каличанин, В. & Алексић, П. (2003). *Приручник за међународни друмски саобраћај*. Београд: ИБЦ 98.
49. Капор, В. & Царић, С. (2007). *Уговори робног промета*, Нови Сад: Центар за консалтинг, Универзитет Привредна академија у Новом Саду.
50. „Karayollari trafik kanunu“. Resmî Gazete Tarihi: 18. 10. 1983 Resmî Gazete Sayısı: 18195.
51. „Karayollari trafik yönetmeliği“ Resmî Gazete Tarihi: 18. 07. 1997 Resmî Gazete Sayısı: 23053 mükerrer.
52. Karsten, J. (2007). Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy. *Journal of Consumer Policy*, 30 (2),
53. Kayank, H. (2003). The relationship between total quality management practices and their effects on firm performance. *Journal of Operations Management*, 21 (4),
54. Лазић, С. (2000). Пасивна безбедност моторних возила, *Безбедност*, вол. 42, бр. 5-6,
55. Liedtke, G. (2009). Principles of micro-behavior commodity transport modeling. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45(5),
56. Липовац, К. (2008). *Безбедност саобраћаја*, Београд: Јавно предузеће службени лист СРЈ.
57. Leite, J. (2017). Safety Performance Indicators (SPI) Safety Performance Targets (SPT) and Measuring Criteria. 29th March, 2017, VP Quality& Safety. TAP Maintenance & Engineering, видети на <https://flightsafety.org/wp-content/uploads/2017/03/09.-Jorge-Leite.pdf>
58. *Мала политичка енциклопедија*, Београд: Савремена администрација, 1966.

59. Maletić, J. & Jovanović, A. (2017). Control of risk in transport of dangerous goods through urban street network. *Put i saobraćaj*, 63(4),
60. Maliszewska, M. & Mensbrugge, D. (2019). The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts, Policy Research Working Paper 8814, World Bank Group, Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice.
61. Mathew, T. V. & Rao, K. K. (2006). Introduction to Transportation engineering. Civil Engineering–Transportation Engineering. IIT Bombay, NPTEL ONLINE, видети на [http://www.cdeep.iitb.ac.in/nptel/Civil% 20Engineering](http://www.cdeep.iitb.ac.in/nptel/Civil%20Engineering)
62. Милетић С. (1997). Полицијско право, Београд: Полицијска Академија.
63. Montenegro, Country profiles on road safety – European regional status report on road safety 2018, видети на https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0019/301816/MNE.pdf,
64. Moscow Declaration (2009). „First global ministerial conference on road safety: time for action“, 19-20. November 2009., Moscow, Russia.
65. „Националне конференције државне легислативе“, видети на: <https://www.ncsl.org/research/transportation/crafting-inclusive-autonomous-vehicle-policies.aspx>.
66. Нешић, М., Младеновић, Д., Илић, М., Андријанић, И., Коковић, М. & Кочовић, М. (2019). Примена савремених алата за унапређење путне инфраструктуре на Трансевропској путној мрежи – провера безбедности саобраћаја (RSI). *Пут и саобраћај*, LXV, 2/2019,
67. OECD, International Transport Forum. „Road Safety Annual Report Austria, 2019.“, видети на <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/austria-road-safety.pdf>,
68. OECD, International Transport Forum: Road Safety Annual Report Germany, видети: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/specialist/erso/pdf/country_overviews/dacota-country-overview-de_en.pdf,
69. OECD, International Transport Forum. „Road Safety Annual Report USA“, видети на <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/united-states-road-safety.pdf>,

70. O'Meara, S. (2020). The road to reducing traffic accidents in China. видети на <https://www.sciencemag.org/features/2020/07/road-reducing-traffic-accidents-china>,
71. Ono, Y., Silcock, D. & Gerilla-Teknomo, G. (2013). International Lessons for Road Safety in the People's Republic of China, ADB East Asia Working Paper Series.
72. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, В ред. Постановлений Правительства РФ от 21. 04. 2000 N 370, от 24. 01. 2001 N 67, от 21. 02. 2002 N 127, от 07. 05. 2003 N 265, от 25. 09. 2003 N 595, от 14. 12. 2005 N 767, от 28. 02. 2006 N 109, от 16. 02. 2008 N 84, от 19. 04. 2008 N 287, от 27. 01. 2009 N 28, от 24. 02. 2010 N 87, от 10. 05. 2010 N 316.
73. Paleri, P. (2008). National Security: Imperative and Challenges, New Delhy: McGraw-Hill Publishing.
74. Пајковић, В. & Грдинић, М. (2013). Показатељи безбедности саобраћаја у Црној Гори, 2. Стручни семинар „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, 31. октобар – 1. новембар 2013., Бања Лука, Зборник радова,
75. Rajković, V. & Grdinić, M. (2014). Road Traffic Safety Performance in Montenegro, Scientific proceedings XXII International scientific-technical conference, Year XXII, Volume 3,
76. „Полазне основе стратегије сигурности друмског саобраћаја 2008-2013, Федерација Босне и Херцеговине“, Сарајево, 2008., видети на http://jpcfbih.ba/assets/files/polazne_osnove_strategije_sigurnosti_saobracaja.pdf,
77. Почуча, М. (2008). *Накнада нематеријалне штете због претрпљеног страха*, Нови Сад: Универзитет Привредна академија Нови Сад.
78. „Program poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju za period 2020-2022. godina s Akcionim planom 2020-2022“, Министарство унутрашњих послова, Подгорица, 2019.
79. Phillips, R. O., Nævestad, T. O. & Jordbakke, G. N. (2018). „Increasing the Implementation of Traffic Safety Management Systems by Organisations“ – Report (No. 1664/2018). Oslo: Institute of Transport Economics Gaustadalleen.

80. Radionov Radenković, N. (2008). Zaštita prava putnika u cestovnom prijevozu i uloga osiguranja. *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 58(1-2),
81. Radivojević, G. & Gajović, V. (2015). Model za ocenu rizika logističkog procesa. SYM-OP-IS Simpozijum o operacionim istraživanjima, 15-18. septembar 2015., Srebrno jezero, Zbornik radova,
82. Raiser, M. & Ruta, M. (2019). *Managing the risks of the Belt and Road*, видети на: <https://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/managing-the-risks-of-the-belt-and-road>,
83. Schmidt, H. G. (2009). The International Multimodal Contract for the Carriage of Goods. In: *Multimodal Transport Law: The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods* (ed. Hoeks, M.) Kluwer Law International.
84. Sminkey, M. L. (2011). „Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020.“ World Health Organization, Geneva, видети на http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action
85. Савић, А. & Стајић, Љ. (2006). *Основи цивилне безбедности*. Нови Сад: Факултет за правне и пословне студије.
86. Стајић, Љ. (2006). *Основи безбедности*, Београд: Издавачка кућа Драганић.
87. Стајић, Љ. & Гаћиновић, Р. (2007). *Увод у студије безбедности*. Београд: Драслар партнер.
88. Straßenverkehrs-Ordnung, (Federal Law Gazette I, p. 367 ff. Valid as from 1 April 2013) as last amended on 30 November 2016 (Federal Law Gazette I, p. 2848. Valid as from 14 December 2016).
89. Schroeder, S., Zilske, M., Liedtke, G. & Nagel, K. (2012). Towards a multi-agent logistics and commercial transport model: The transport service provider's view. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 39,
90. Sheridan, T. B. (2006). Next generation air transportation systems: Human-automation interaction and organizational risks. In *Proceedings of the 2nd Symposium on Resilience Engineering*,
91. Тојагић, М. (2015). *Безбедност друмског саобраћаја*, Брчко: Европски универзитет.
92. Топенчаревић, Љ. (1987). *Организација и технологија друмског транспорта*, Београд: ИРО "Грађевинска књига".
93. Трајковић, М. (1985). *Саобраћајно право*. Београд.

94. Treat, J. R., Tumbas, N.S., McDonald, S.T., Shinar, D., Hume, R.D., Mayer, R.E., Stansifer, R.L. & Castellan, N.J. (1979). „Tri-level study of the causes of traffic accidents“: Final report - Executive summary. Bloomington: in Institute for Research in Public safety.
95. Urciuoli, L., Sternberg, H. & Ekwall, D. (2010). *The Effects of Security on Transport Performance*, Lisbon: World Conference of Transport Research.
96. Houin, R. & Rodiere, R. (1981). *Droit commercial*. Paris: Dalloz.
97. Hoeks, M. (2010). *Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Kluwer Law International BV.
98. Царић, С., Вилус, Ј., Ђурђевић, Д. & Дивљак, Д. (2007). *Међународно пословно право*. Нови Сад: Универзитет Привредна академија у Новом Саду - Правни факултет за привреду и правосуђе.
99. Царић, С., Јанковец, И., Трајковић, М. & Ђурђевић, Д. (2004). *Саобраћајно право*. Нови Сад: Центар за привредни консалтинг, Универзитет Привредна академија у Новом Саду.
100. Cavinato, J. L. (2004). Supply chain logistics risks: From the back room to the board room. *International journal of physical distribution & logistics management*, Vol. 34 No. 5,
101. Wang, C. N. (2020). *Belt and Road Initiative and Sustainable Transport, Europe-China Eco-Cities Link*. видети на: <https://green-bri.org/wp-content/uploads/2020/04/Nedopil-Wang-2020-Belt-and-Road-Initiative-and-Sustainable-Transport.pdf>,
102. Wegman F. (2001). Transport Safety Performance Indicators, Brussels, European Transport Saefety Council (ETSC). видети на: <https://archive.etsc.eu/documents/perfindic.pdf>
103. Cestac, J. & Delhomme, P. (2012). European road users' risk perception and mobility, SARTRE 4 project, Report. European Union Commission, видети на <http://www.attitudes-roadsafety.eu/>

Устав и закони:

1. Traffic regulations of the Russian Federation, approved by the Resolution of Council of Ministers - the Governments of the Russian Federation of October 23, 1993 No. 1090, (as amended on 26-03-2020)
2. Zakon o obligacionim odnosima. *Službeni list Crne Gore*, br. 47/08, 4/11 - dr. zakon i 22/17;
3. Zakon o obligacionom odnosima. *Službeni list SFRJ*, br. 29/1978, 39/1985, 45/1989 - odluka USJ i 57/1989. *Službeni list R BiH*, br. 2/1992, 13/1993 i 13/1994 i *Službene novine FBiH*, br. 29/2003 i 42/2011
4. Zakon o obveznim odnosima. *Narodne novine (Republike Hrvatske)*, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18;
5. Zakon o prevozih v cestnem prometu. *Uradni list Republike Slovenije*, št. 6/16;
6. Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (prečiščeno besedilo, Uradni list RS, št. 126/2003, 102/2007, 9/2011); Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR). Geneva, 1 March 1973, (<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg-no=XI-B-26&chapter=11&clang=-en>, приступљено август 2018)
7. Zakon o ratifikaciji protokola h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz (CMR) (МРМСРВ). *Uradni list Republike Slovenije – Mednarodne pogodbe*, št. 14/2013 in 3/2014 – popr.
8. Zakon o sigurnosti prometa na cestama. *Narodne novine (Republike Hrvatske)*, br. 67/08, 48/10 - OUSRH, 74/11, 80/13, 158/13 - Odluka i Rješenje USRH, 89/14 - OUSRH i 92/14, 64/15, 108/17, 70/19 i 42/20;
9. Закон о безбедности саобраћаја на путевима. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - одлука УС, 55/14, 96/15 - др. закон, 9/16 - одлука УС, 24/18, 41/18, 41/18 - др. закон, 87/18, 23/19 и 128/20 - др. закон;
10. Закон о безбедности хране. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 41/09 и 17/19;
11. Закон о безбједности саобраћаја на путевима. *Службени лист Црне Горе*, бр. 33/12, 58/14, 14/17 - одлука УС и 66/19;
12. Закон о ванредним ситуацијама. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 111/09, 92/11 и 93/12;

13. Закон о заштити потрошача. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 62/14, 6/16 - др. закон и 44/18 - др. закон;
14. Закон о здравственој заштити. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 25/19;
15. Закон о јавним путевима. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 101/05;
16. Закон о комуналној милицији. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 49/19;
17. Закон о међународном превозу у друмском саобраћају. *Службени лист СРЈ*, бр. 60/98, 5/99 - испр., 44/99, 74/99 и 4/00 - испр. и *Службени гласник Републике Србије*, бр. 101/05, 101/05 - др. закон, 18/10 и 68/15 - др. закони;
18. Закон о обавезном осигурању у саобраћају. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 51/09, 78/11, 101/11, 93/12 и 7/13 - одлука УС;
19. Закон о облигационим односима. *Службени лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 - одлука УСЈ и 57/89, *Службени лист СРЈ*, бр. 31/93, *Службени лист СЦГ*. бр. 1/03 - Уставна повелја и *Службени гласник Републике Србије*, бр. 18/20;
20. Закон о општем управном поступку. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 18/16 и 95/18 - аутентично тумачење;
21. Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини. *Службени гласник БиХ*, бр. 06/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13 и 8/17;
22. Закон о планирању и изградњи. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 72/09, 81/09 - испр., 64/10 - одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13 - одлука УС, 50/13 - одлука УС, 98/13 - одлука УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 – др закон, 9/20 и 52/21;
23. Закон о полицији. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 6/16, 24/18 и 87/18;
24. Закон о потврђивању Базелске конвенције о контроли прекограничног кретања опасних отпада и њиховом одлагању. *Службени лист СРЈ* - Међународни уговори, бр. 2/99;
25. Закон о потврђивању Конвенције о привременом увозу. *Службени гласник Републике Србије* - Међународни уговори, бр. 1/10;

26. Закон о потврђивању Протокола уз Конвенцију о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR). *Службени гласник Републике Србије* - Међународни уговори, бр. 4/20;
27. Закон о потврђивању Протокола уз Конвенцију о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR), *Службени гласник РС* - Међународни уговори, број 4 од 5. марта 2020.)
28. Закон о потврђивању Споразума између Владе Републике Србије и Владе Савезне Републике Немачке о превозу путника и ствари у међународном друмском саобраћају. *Службени гласник Републике Србије* - Међународни уговори бр. 10/14;
29. Закон о потврђивању Царинске конвенције о међународном превозу робе на основу исправа за МDP (Карнет ТИР) (Конвенција ТИР, 1975), са прилозима. *Службени лист СРЈ* - Међународни уговори, бр. 9/11 и *Службени лист СЦГ* - Међународни уговори, бр. 5/03;
30. Закон о превозу путника у друмском саобраћају. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 68/15, 41/18, 44/18 - др. закон, 83/18, 31/19 и 9/20;
31. Закон о превозу терета у друмском саобраћају, *Службени гласник Републике Србије*, бр. 68/15 и 41/18;
32. Закон о превозу у друмском саобраћају. *Службени гласник Републике Србије* бр. 46/95, 66/01, 61/05, 91/05, 62/06, 31/11 и 68/15 - др. закони;
33. Закон о прекршајима. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 65/13, 13/16, 98/16 - одлука УС, 91/19 и 91/19 – др. закон;
34. Закон о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 87/18;
35. Закон о транспорту опасне робе. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 104/16, 83/18, 95/18 - др. закон и 10/19 - др. закон;
36. Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају. *Службени лист СРЈ*, бр. 26/95 и *Службени лист СЦГ*, бр. 1/03 - Уставна повеља;
37. Закона о путевима. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон;
38. Кривични законик. *Службени гласник РС*, бр. 85/2005, 88/2005 - испр., 107/2005 - испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019),

39. Мишљење Министарства спољне и унутрашње трговине и телекомуникација, бр. 011-00-00371/2014-03,
40. Подзаконски акти, Сектор за друмски транспорт, путеве и безбедност саобраћаја, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, видети на: <https://www.mgsi.gov.rs/cir/dokumenti-list/7/172>
41. Споразум између СФРЈ и СР Немачке о прекограничном друмском саобраћају путника и робе. *Службени лист СФРЈ - Међународни уговори и други споразуми бр. 14/64;*
42. Споразум између СФРЈ и Чехословачке - измене и допуне, *Службени лист СФРЈ – Међународни уговори, број 12/81“), РС Управа за заједничке послове Републичких органа, 2014.*
43. Устав Републике Србије. *Службени гласник РС, бр. 98/2006.*

Правилници, уредбе, стратегије, извештаји:

1. Commission Staff Working Document, Analytical Report, Accompanying the document, Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Commission Opinion on Bosnia and Herzegovina’s application for membership of the European Union, {COM(2019) 261 final}, 2019.
2. The United States Code, (Pub. L. 116-216 (12/11/2020)). видети на <https://www.congress.gov/116/plaws/publ136/PLAW-116publ136.pdf>.
3. United Nations (2017). „Road Safety Considerations in Support of the 2030 Agenda for Sustainable Development“.
4. Uredba 1071/2009 Evropskog parlamenta o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ; Current consolidated version: 01/07/2013, видети на <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1071/oj>
5. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011 – 2020. godine. *Narodne novine*, broj 59/11.
6. Правила Међународне трговинске коморе за коришћење термина у унутрашњој и међународној трговини – Инкотермс 2010, 01.01.2011.
7. Правилник о дозволи за међународни линијски превоз путника у друмском саобраћају. *Службени гласник Републике Србије*, бр.1/20;

8. Правилник о Међународним возачким дозволама. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 49/10;
9. Правилник о начину израде и садржају плана заштите од удеса. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 82/12;
10. Правилник о начину израде и садржају Плана заштите од удеса. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 41/19;
11. Правилник о начину утврђивања деоница највећег ризика и идентификације и рангирања опасних места, саставу стручног тима за мапирање ризика и условима за чланове тог тима. *Службени гласник Републике Србије*, бр.68/19;
12. Правилник о облику, садржини, начину подношења и попуњавања декларација и других образаца у царинском поступку. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 42/19, 51/19, 58/19, 65/19, 74/19, 96/19, 11/20, 43/20, 126/20, 6/21 ,49/21;
13. Правилник о потврди о активностима возача. *Службени гласник Републике Србије*, бр.106/16;
14. Правилник о процени утицаја пута на безбедност саобраћаја, *Службени гласник Републике Србије*, бр.63/19;
15. Правилник о садржини, издавању и вођењу путних налога и евиденцији о издатим путним налозима. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 20/96 и 32/10;
16. Правилник о садржини, начину издавања и вођењу путних налога и начину вођења евиденције о издатим путним налозима. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 90/16 и 4/17;
17. Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута. *Службени гласник Републике Србије*, бр.50/11;
18. Системи менаџмента безбедношћу хране - Захтеви за сваку организацију у ланцу хране, SRPS EN ISO 22000:2018. Институт за стандардизацију Србије, 2018.
19. Српски стандард СРПС ИСО 39001 (ИСО 39001:2012) – «Системи управљања безбедношћу друмског саобраћаја (БДС) – Захтеви са упутствима за употребу», Институт за стандардизацију Србије, 2016.

20. Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 64/15.
21. Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године. *Службени гласник РС*, број 4/08.
22. Уредба о категоризацији државних путева. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 105/13, 119/13 и 93/15;
23. Уредба о мерама у друмском саобраћају за време ванредног стања насталог услед болести COVID-19 изазване вирусом SARS-CoV-2. *Службени гласник Републике Србије*, бр. 55/20;
24. Уредба о ратификацији додатног споразума између Југославије и Мађарске о међународном друмском саобраћају. *Службени лист СФРЈ – Међународни уговори*, бр. 11/84.
25. Уредба о ратификацији Конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR). *Службени лист ФНРЈ - Међународни уговори и други споразуми*, бр. 11/58;
26. Уредба о ратификацији конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR). *Службени Лист СФРЈ – Међународни уговори*, бр. 8/77.
27. Уредба о ратификацији Конвенције о уговору о међународном друмском превозу путника и пртљага (CVR). *Службени лист СФРЈ - Међународни уговори*, бр. 8/77;
28. Уредба о ратификацији Протокола уз Споразум између Владе СФРЈ и Владе СССР о међународном друмском саобраћају. *Службени лист СФРЈ – Међународни уговори*, бр. 2/87.
29. Уредба о ратификацији споразума закљученог између Владе Југославије и Румуније о међународном друмском саобраћају. *Службени лист СФРЈ – Међународни уговори*, бр. 9/64.
30. Уредба о ратификацији споразума између Владе Југославије и владе Чехословачке о међународном друмском превозу. *Службени лист СФРЈ – Међународни уговори*, бр. 11/74.

31. Уредба о ратификацији споразума између Владе Југославије и Норвешке о превозу путника и робе у међународном друмском саобраћају. *Службени лист СФРЈ* – Међународни уговори, бр. 39/73.
32. Уредба о ратификацији Споразума између Владе СФРЈ и Владе УК Велике Британије и Северне Ирске о међународном друмском превозу робе. *Службени лист СФРЈ* – Међународни уговори, бр. 35/70.
33. Уредба о ратификацији споразума између Савезног извршног већа скупштине СФР Југославије и Владе народа Социјалистичке републике Албаније. *Службени лист СФРЈ* – Међународни уговори, бр. 12/84.
34. Уредба о ратификацији Споразума између СИБ- а Скупштине СФРЈ и Владе Р Кипра о међународном друмском превозу робе. *Службени лист СФРЈ* – Међународни уговори, бр. 11/84.
35. Уредба о ратификацији Споразума између СИБ-а Скупштине СФРЈ и Владе Великог Војводства Луксембург о међународном друмском превозу робе. *Службени лист СФРЈ* – Међународни уговори, бр. 10/87.
36. Уредба о ратификацији споразума Југославије и Мађарске о регулисању друмског превоза робе. *Службени лист СФРЈ* – Међународни уговори, бр. 9/62.
37. Царинска конвенција о карнету АТА за привремени увоз робе (конвенција АТА) – Уредба о ратификацији царинске конвенције о карнету АТА за привремени увоз робе. *Службени лист СФРЈ* - Међународни уговори и други споразуми, бр. 13/63.

Студије случаја:

1. Врховни суд Србије, Гзз-94/96 од 5.11.1996. године - Билтен правне праксе Републичког јавног тужилаштва Србије из области грађанско-правне заштите законитости за 1997. годину - стр. 58
2. Одлука Врховног суда Србије, Прев. 208/94 од 6.7.1994. године
3. Пресуда Вишег привредног суда, Пж. 5961/95 од 18.1.1996. године - Судска пракса привредних судова - Билтен бр. 2/1996 - стр. 54
4. Пресуда Вишег трговинског суда, Пж. 4576/2004 од 9.7.2004. године
5. Пресуда Врховног суда Србије, Прев. 481/2004 од 22.12.2004. године

6. Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 831/2003 од 20.11.2003. године - Билтен судске праксе Врховног суда Србије, бр. 2/2004 - стр. 73
7. Пресуда Привредног апелационог суда, Пж. 1782/2011 од 28.5.2012. године
8. Пресуда Привредног апелационог суда, Пж. 7496/2010 од 1.4.2011. године - Судска пракса привредних судова - Билтен бр. 1/2012
9. Решење Вишег трговинског суда, Пж. 7101/2007 од 17.10.2007. године

Директиве:

1. Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures (<https://www.legislation.gov.uk/eudr/1999/62/2018-07-01>)
2. Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods (<http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>)
 - Consolidated text: Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods (Text with EEA relevance) Text with EEA relevance (<http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/2020-12-24>)
3. Directive 2003/17/EC of the European Parliament and of the Council of 3 March 2003 amending Directive 98/70/EC relating to the quality of petrol and diesel fuels (Text with EEA relevance) (<http://data.europa.eu/eli/dir/2003/17/oj>)
 - Consolidated text: Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity (Text with EEA relevance)
4. Council Directive 92/81/EEC of 19 October 1992 on the harmonization of the structures of excise duties on mineral oils (<http://data.europa.eu/eli/dir/1992/81/oj>)
5. Council Directive 96/26/EC of 29 April 1996 on admission to the occupation of road haulage operator and road passenger transport operator and mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications intended to facilitate for these operators the right to freedom of establishment in national and international transport operations (<http://data.europa.eu/eli/dir/1996/26/oj>)

- Consolidated text: Council Directive 96/26/EC of 29 April 1996 on admission to the occupation of road haulage operator and road passenger transport operator and mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications intended to facilitate for these operators the right to freedom of establishment in national and international transport operations (<http://data.europa.eu/eli/dir/1996/26/2007-01-01>)
- 6. Council Directive 96/35/EC of 3 June 1996 on the appointment and vocational qualification of safety advisers for the transport of dangerous goods by road, rail and inland waterway (<http://data.europa.eu/eli/dir/1996/35/oj>)
- 7. Council Decision of 30 June 1997 authorizing Member States to apply and to continue to apply to certain mineral oils, when used for specific purposes, existing reduced rates of excise duty or exemptions from excise duty, in accordance with the procedure provided for in Directive 92/81/EEC Directive 96/49/EC13 (<http://data.europa.eu/eli/dec/1997/425/oj>)
- 8. Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity (Text with EEA relevance) (<http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>)
(<http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/2018-09-15>)

Интернет извори:

1. The impact on bus ridership of passenger incentive contracts in public transport, видети на <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.03.003>
2. U. S. Department of Transportation, NHTSA: Automated Driving Systems 2.0, A Vision for Safety, видети на https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/13069a_ads2.0_090617_v9a_tag.pdf
3. HACCP (Hazard Analysis Critical Control Point) – Препоруке за анализу опасности и критичне контролне тачке, видети на <https://haccp.rs/>
4. World Road Transport Organisation, IRU, Wegman F. et. all, Transport Safety Performance Indicators, Brussels 2001, European Transport Sa-fety Council (ETSC), видети на: <https://www.iru.org/>

5. World Health Organization, Geneva (2013). *Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries*, видети на: <https://www.who.int/publications/i/item/strengthening-road-safety-legislation>,
6. World Health Organization, Geneva. (2013). „Road Safety status China“, видети: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/country_profiles/china.pdf?ua=1,
7. World Health Organization, Geneva. (2013). „Road Safety in ten countries – Turkey“, RS10 Project, World Health Organization, видети на: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/rs10_turkey_en.pdf?ua=1,
8. EMBARQ Turkey helping to lead national road safety movement - Project, World Resources Institute, видети на: <https://wrirosscities.org/news/embarq-turkey-helping-lead-national-road-safety-movement>,
9. http://kvaliteta.inet.hr/e-quality/prethodni/20/Trbusic_T_rad1.pdf (25.08.2013.)
10. http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html
11. https://www.who.int/roadsafety/news/piarc_manual.pdf
12. http://planningcommission.nic.in/plans/planrel/fiveyr/11th/11_v2/11th_vol2.pdf
13. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/834773/road-traffic-forecasts-2018.pdf
14. <https://www.mgsi.gov.rs/cir/dokumenti/sporazumi-o-medjunarodnom-drumskom-prevozu>
15. <https://www.iru.org/>
16. <https://www.abs.gov.rs/analize-i-istrazivanja/realizovani-projekti/pracenje-osnovnih-obelezja-saobracajnih-nezgod-a-u-srbiji-u-skladu-sa-cadas-preporukama-evropske-komisije--2014.-godina>
17. <http://sartre4.inrets.fr/>.
18. <https://etsc.eu/transport-safety-performance-indicators/>
19. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/ersosynthesis2015-seriousinjuries25_en.pdf
20. <http://www.mup.gov.rs/wps/portal/sr/direkcija-policije/ojdpp/uprava-saobracajne-policije/uprava-saobracajne-policije>
21. <http://prezentacije.mup.gov.rs/usp/Poslovi/Zadaci-policije.html>

22. <https://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/Sporazum%20izmedju%20SFRJ%20i%20Cehoslovacke-%20izmene%20i%20dopune.pdf>
23. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/ersosynthesis2015-seriousinjuries25_en.pdf
24. <https://www.nhtsa.gov/>
25. <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>
26. <https://ec.europa.eu/>
27. https://www.who.int/roadsafety/news/piarc_manual.pdf
28. <https://www.abs.gov.rs/%d1%81%d1%80/analize-i-istrazivanja/statistika-i-analize/karte-pokazatelja/indikatori-486>
29. <https://www.unece.org/info/media/news/transport/2020/unece-and-undp-assist-bosnia-and-herzegovina-to-develop-framework-road-safety-strategy-and-action-plan-harnessing-un-legal-instruments/doc.html>, посећено 11. 12. 2020.
30. <https://www.worldhighways.com/wh12/news/turkish-road-safety-improved-2019>, приступљено 16. 12. 2020.
31. <https://www.lawyersrussia.com/road-transportation-law-in-russia>, посећено 18. 12. 2020.
32. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/united-states-road-safety.pdf>, приступљено 17. 12. 2020.
33. <https://www.ncsl.org/research/transportation/crafting-inclusive-autonomous-vehicle-policies.aspx>.

Списак слика:

Слика бр. 1: Подела друмског превоза (Извор: аутор)

Слика бр. 2: Вредности најважнијих индикатора безбедности у саобраћају у Републици Србији у периоду 2013-2018. године

Слика бр. 3: Успостављен тренд/правац кретања вредности ИБС у Републици Србији, 2013-2018. година

Слика бр. 4: Утицајни фактори који доприносе настанку саобраћајних незгода (PIARC, 2007)

Списак табела:

Табела бр. 1: Уговорне стране

Табела бр. 2: Предмет уговора

Табела бр. 3: Врсте уговора

Табела бр. 4: Дужности превозиоца – услови за превоз путника

Табела бр. 5: Време и рокови уговарања

Табела бр. 6: Дужности превозиоца

Табела бр. 7 : Право на одустајање путника

Табела бр. 8: Одговорност превозиоца за насталу штету путника

Табела бр. 9: Лиценца за превоз путника

Табела бр. 10: Дужности превозиоца

Табела бр. 11: Одговорност превозиоца за насталу штету

Табела бр. 12: Подаци о уговорним странама

Табела бр. 13: Предмет уговора

Табела бр. 14 : Избор возила

Табела бр. 15: Посебне одредбе о домаћем превозиоцу

Табела бр. 16 : Посебне одредбе о страном превозиоцу

Табела бр. 17 : Обавезе превозиоца

Табела бр. 18: Обавезе превозиоца - код утовара

Табела бр. 19: Обавезе пошиљаоца - код утовара

Табела бр. 20: Обавезе пошиљаоца - рокови утовара

Табела бр. 21: Паковање и означавање ствари

Табела бр. 22: Товарни лист

Табела бр. 23: Одговорност превозиоца за штету

Табела бр. 24: Одговорност пошиљаоца за штету

Табела бр. 25: Преносиви товарни лист

Табела бр. 26 : Извршење превоза

Табела бр. 27 : Право располагања у току превоза

Табела бр. 28: Предаја ствари – обавезе превозиоца

Табела бр. 29: Предаја ствари – обавезе примаоца

Табела бр. 30: Одговорност превозиоца за насталу штету

Табела бр. 31 : Превознина

Табела бр. 32: Превоз у коме учествује више превозиоца

Табела бр. 33: Мешовити или комбиновани превоз

Табела бр. 34: Остваривање потраживања

Табела бр. 35: Застарелост потраживања

Табела бр. 36: Корисник сте услуге за промет путника/робе у друмском саобраћају?

Табела бр. 37: Ниво на којем послујете (уколико сте привредни субјект)?

Табела бр. 38: Упознати сте са одредбама уговора о мерама безбедности?

Табела бр. 39: Колико пута сте били корисници организација за промет путника/робе у друмском саобраћају?

Табела бр. 40: Да ли сте упознати да је организација која је вршила промет путника/робе у друмском саобраћају поседовала све потребне лиценце?

Табела бр. 41: Да ли сте упознати са ризицима код коришћења услуга промета путника/робе у друмском саобраћају?

Табела бр. 42: Да ли сте имали случај угрожавања безбедности промета путника/робе у друмском саобраћају?

Табела бр. 43: Да ли сте упознати са поступком у случају угрожавања безбедности промета путника/робе у друмском саобраћају?

Табела бр. 44: Дескриптивне статистике квалитета услуга промета путника/робе у друмском саобраћају са аспекта корисника ових услуга

Табела бр. 45: Која је делатност Ваше организације?

Табела бр. 46: Колико година послује Ваша организација?

Табела бр. 47: Ниво на којем послујете?

Табела бр. 48: У Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу превоза путника/робе у друмском саобраћају

Табела бр. 49: Колико уговора Ваша организација реализује годишње?

Табела бр. 50: Да ли Ваша организација поседује све потребне лиценце за обављање делатности?

Табела бр. 51: Најчешћи ризици у реализацији уговорне обавезе

Табела бр. 52: Да ли сте имали случај угрожавања безбедности промета робе/људи у друмском саобраћају?

Табела бр. 53: Дескриптивне статистике квалитета услуга промета путника/робе у друмском саобраћају са аспекта пружаоца ових услуга

Табела бр. 54: Резултати Wilcoxon signed-rank теста за оцене ефикасности уговора о превозу путника/робе у друмском саобраћају – упитик бр. 1

Табела бр. 55: Резултати Wilcoxon signed-rank теста за оцене ефикасности уговора о превозу путника/робе у друмском саобраћају – упитик бр. 2

Табела бр. 56: Резултати Mann-Whitney теста – хипотеза H_1

Табела бр. 57: Резултати Wilcoxon signed-rank теста за оцене остварења захтеваног нивоа квалитета – упитник 1

Табела бр. 58: Резултати Wilcoxon signed-rank теста за оцене остварења захтеваног нивоа квалитета – упитник 2

Табела бр. 59: Резултати Mann-Whitney теста – хипотеза H_2

10. ПРИЛОЗИ

Прилог 1

Упитник 1

Поштовани,

Упитник који је пред Вама је анониман. Служи искључиво у научно-истраживачке сврхе, а резултати ће бити употребљени за израду докторске дисертације на Правном факултету за привреду и правосуђе у Новом Саду, Универзитета Привредна академија у Новом Саду. За попуњавање упитника потребно је око 10 минута. У нади да ћете помоћи научно-истраживачки рад, унапред се захваљујемо на издвојеном времену.

У П И Т Н И К

1. Корисник сте услуге за промет путника/робе у друмском саобраћају:

- а) Појединачно
- б) Као привредни субјект

2. Ниво на ком послујете:

- а) Локални ниво
- б) Национални ниво
- ц) Регионални ниво
- д) Међународни ниво

3. Упознати сте са одредбама уговора и мерама безбедности:

- а) ДА
- б) НЕ
- ц) Делимично

4. Колико пута сте били корисници организације за промет путника/робе у друмском саобраћају?

- а) мање од 10
- б) од 10 до 50
- в) више од 50
- г) више од 100

5. Да ли сте упознати да организација која је вршила промет путника/робе у друмском саобраћају поседовала све потребне лиценце?

- а) ДА
- б) НЕ

ц) Делимично

6. Да ли сте упознати са ризицима код коришћења услуга промета путника/робе у друмском саобраћају:

а) ДА

б) НЕ

ц) Делимично

7) Да ли сте имали и колико случајева угрожавања безбедности робе/људи у друмском саобраћају?

а) ДА

б) НЕ

8) Да ли сте упознати са поступком у случају угрожавања безбедности робе/људи у друмском саобраћају?

а) ДА

б) НЕ

ц) Делимично

9) Оцените оценама од 1 до 5 заокруживањем (1 најмања оцена, 5 највиша оцена) следеће тврдње:

Ниво поштовања уговорних обавеза промета путника/робе	1	2	3	4	5
Ниво опремљеност организација у сегменту спровођења безбедности робе/људи	1	2	3	4	5
Ниво задовољства квалитетом повратних информација од стране пружаоца услуга	1	2	3	4	5
Ниво личне одговорности пружаоца услуга	1	2	3	4	5
Ниво професионалне одговорности пружаоца услуга	1	2	3	4	5
Квалитет спровођења превентивних мера о безбедности	1	2	3	4	5
Квалитет и свеобухватност уговора	1	2	3	4	5
Ниво Ваше упознатости са мерама безбедности	1	2	3	4	5
Обављање превоза путника и лица у складу са одредбама потврђених међународних споразума, уз поштовање принципа узајамности, одредбама закона и других прописа.	1	2	3	4	5
Поштовање мера безбедности од стране организације (пужаоца услуге)	1	2	3	4	5

ХВАЛА НА ИЗДВОЈЕНОМ ВРЕМЕНУ!

Упитник 2

Поштовани,

Упитник који је пред Вама је анониман. Служи искључиво у научно-истраживачке сврхе, а резултати ће бити употребљени за израду докторске дисертације на Правном факултету за привреду и правосуђе у Новом Саду, Универзитета Привредна академија у Новом Саду. За попуњавање упитника потребно је око 10 минута. У нади да ћете помоћи научно-истраживачки рад, унапред се захваљујемо на издвојеном времену.

У П И Т Н И К

1. Која је делатност Ваше организације:

Превоз путника

Превоз робе

Превоз путника и робе

2. Колико година послује Ваша организација:

Мање од 5

Између 6 и 10

Између 11 и 15

Између 16 и 20

Више од 20

3. Ниво на којем послујете:

Локални ниво

Национални ниво

Међународни ниво

4. У Вашој организацији постоји сектор који се бави безбедношћу код превоза путника/робе у друмском саобраћају:

Да

Не

Не знам

5. Колико уговора Ваша организација реализује годишње:

Мање од 10

Од 11 до 50

Од 51 до 100

Више од 100

6. Да ли Ваша организација поседује све потребне лиценце за обављање делатности:

Да

Не

Делимично

7. Најчешћи ризици у реализацији уговорне обавезе су:

Непоштовање уговорних обавеза у делу спровођења прописаних мера безбедности

Лош менаџмент и лоша организација посла

Непоштовање правила од стране корисника

Неки други ризик

8. Да ли сте имали, и колико случајева угрожавања безбедности робе/људи у друмском саобраћају:

Да

Не

Оцените заокруживањем квалитет и степен примене мера безбедности које се спроводе у Вашој организацији:

Ниво поштовања уговорних обавеза промета путника/робе	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Ниво улагања у континуалном повећању безбедности робе/људи	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Опремљеност Ваше организације у сегменту спровођења безбедности робе/људи	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Ниво улагања у знање ваших кадрова у циљу постизања високог нивоа компетентности	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок

Квалитет повратних информација од стране корисника Ваших услуга	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Ниво професионалне одговорности	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Квалитет спровођења превентивних мера о безбедности	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Квалитет и свеобухватност уговора	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Преузимање одговарајућих мера у случају угрожавања безбедности путника/робе у насталој ситуацији	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Редовност у спровођењу мера за подизање компетенција одговорних носиоца активности у делу безбедности превоза путника/робе	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Поштовање законских прописа	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок
Квалитет вођења прописане евиденције за потребе реализације уговорених обавеза	Врло низак	Низак	Осредњи	Висок	Изузетно висок

ХВАЛА НА ИЗДВОЈЕНОМ ВРЕМЕНУ!

Прилог 2

Модел безбедности код уговора о превозу путника и робе у друмском саобраћају са елементима безбедности – чеклиста

I МОДЕЛ УГОВОРА ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ

Табела бр. 1:Чек листа за проверу елемената уговора за превоз путника у друмском саобраћају

<i>Уговорне стране</i>			
Питање	Образложење	Да	Не
Подаци о уговорним странама	1) Назив превозиоца/пошиљаоца 2) Време закључења уговора 3) Место 4) Седиште 5) Матични број 6) ПИБ 7) Текући рачун 8) Ко заступа 9) ЈМБГ		
<i>Предмет уговора</i>			
Предмет уговора		Да	Не
Врста возила		Да	Не
<i>Врсте уговора</i>			
Јавни превоз		Да	Не
Домаћи јавни превоз путника		Да	Не
Међународни превоз путника		Да	Не
<i>Дужности превозиоца – услови за превоз путника</i>			
Обезбеђење услова за превоз путника		Да	Не
Обезбеђење услова за превоз путника који је оболео		Да	Не
Мере заштите путника од узнемиравања од другог лица који се не придржава прописа о јавном реду у возилу за време путовања.		Да	Не
<i>Време и рокови уговарања</i>			
Време и рокови уговарања		Да	Не
<i>Дужности превозиоца</i>			
Обезбеђење возне карте		Да	Не
На кога гласи возна карта		Да	Не

<i>Право на одустајање путника</i>		
Обавеза повратка средстава	Да	Не
Обавезе и одговорност наручиоца према превозиоцу из уговора	Да	Не
Право на одустајање у случају да превоз не отпочне на време	Да	Не
Обавезе превозиоца да превезе путника са пртљагом у случају прекида путовања	Да	Не
<i>Одговорност превозиоца за насталу штету путника</i>		
Поступак у случају да је штета настала због смрти, телесне повреде или оштећење здравља путника	Да	Не
Одговорност за надокнаду штете за насталу смрт путника, телесне повреде или оштећења здравља путника.	Да	Не
Одговорност, надокнада и рок подношења захтева превозиоцу за штету насталу закашњењем или прекидом путовања.	Да	Не
Надокнада за штету настала закашњењем или због прекида путовања	Да	Не
<i>Лиценца за превоз путника</i>		
Поседовање лиценце за домаћи и међународни линијски и ванлинијски превоз путника	Да	Не

II ПРЕВОЗ ПРТЉАГА

Табела бр. 2: Чек листа за проверу елемената уговора за превоз пртљага у друмском саобраћају

<i>Дужности превозиоца</i>		
Обавеза пријема и превоза пртљага од путника	Да	Не
<i>Одговорност превозиоца за насталу штету</i>		
Одговорност за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења пртљага, као и за закашњење при испоруци	Да	Не
Обавеза превозиоца за накнаду штете насталу услед својства или стања пртљага	Да	Не
Одговорност за случај да се пртљак прогласи изгубљеним	Да	Не

III ПРЕВОЗ СТВАРИ

Табела бр. 3: Чек листа за проверу елемената уговора за превоз ствари у друмском саобраћају

<i>Подаци о уговорним странама</i>		
Подаци о уговорним странама 1) Назив превозиоца/пошилаоца 2) Време закључења уговора 3) Место 4) Седиште 5) Матични број ПИБ 6) Текући рачун 7) Ко заступа 8) ЈМБГ	Да	Не
<i>Предмет уговора</i>		
Предмет уговора	Да	Не
<i>Избор возила</i>		

Унос података о возилу	Да	Не
Превоз ствари возилом које се одређује уговором о превозу	Да	Не
<i>Посебне одредбе о домаћем превозиоцу</i>		
Поседовање лиценце за превоз	Да	Не
Поседовање исправа које утврђују идентитет возача	Да	Не
Поседовање лиценце за јавни превоз терета	Да	Не
Превози за које није потребна лиценца	Да	Не
Подаци о власништу возила или ако се користи на основу закупа	Да	Не
<i>Посебне одредбе о страном превозиоцу</i>		
Провера услова за обављање превоза страног превозиоца	Да	Не
Услови које треба испуњавати страни превозиоц за употребу возила или скупа возила	Да	Не
<i>Обавезе превозиоца</i>		
Обавезе превозиоца да ствари превезе у место	Да	Не
Поступак са стварима које се не могу примити на превоз	Да	Не
Количина ствари које се предају на превоз	Да	Не
Поступак за превоз ствари уместо ствари које су уговорене	Да	Не
<i>Обавезе превозиоца - код утовара</i>		
Обавеза постављања на место превоза	Да	Не
Обавезе за постављање возила на утовар	Да	Не
Поступак у случају да се не испуњавају услови за утовар	Да	Не
<i>Обавезе пошиљаоца - код утовара</i>		
Дужност пошиљаоца да преда превозиоцу упутство за чување и руковање ствари	Да	Не
Одговорност за проузроковану штету	Да	Не
Регулисање начина утовара и истовара	Да	Не
<i>Обавезе пошиљаоца - рокови утовара</i>		
Рокови утовара	Да	Не
Могућност одустајања од утовара	Да	Не
Време утовара које се рачуна	Да	Не
Поступак у случају кашњења превозиоца код утовара	Да	Не
<i>Паковање и означавање ствари</i>		
Обавезе пошиљаоца за паковање и означавање ствари	Да	Не
Поступак у случају утврђивања недостатака паковања	Да	Не
<i>Товарни лист</i>		
Издавање товарног листа	Да	Не
Начин издавања товарног листа	Да	Не
Начин овере и преписа товарног листа	Да	Не
Садржај товарног листа	Да	Не
<i>Одговорност превозиоца за штету</i>		
Обавезе превозиоца пре преузимања ствари	Да	Не
Провера на основу захтева пошиљаоца	Да	Не
Штета настала губитком или неправилним коришћењем исправа	Да	Не
<i>Одговорност пошиљаоца за штету</i>		
Одговорност пошиљаоца за насталу штету због нетачних података унетих у товарни лист	Да	Не
Обавезе пошиљаоца да пружи превозиоцу све податке из товарног листа	Да	Не
<i>Преносиви товарни лист</i>		
Право на издавање преносивог товарног листа	Да	Не
Право на препис преносивог товарног листа	Да	Не

<i>Извршење превоза</i>		
Обавезе превозиоца	Да	Не
Обавезе превозиоца да изврши превоз у уговореном року	Да	Не
Поступак у случају да превоз ствари није могуће извршити	Да	Не
Обавеза за очување ствари	Да	Не
<i>Право располагања у току превоза</i>		
Поступак у случају да није издат товарни лист	Да	Не
Поступак у случају да је издат преносиви товарни лист	Да	Не
Могућност превозиоца да одбије захтев извршења измене уговора о превозу	Да	Не
<i>Предаја ствари – обавезе превозиоца</i>		
Обавеза превозиоца	Да	Не
Дужност превозиоца да преда ствар на месту истовара	Да	Не
Обавезе превозиоца да без одлагања обавести примаоца о приспећу ствари у место опредељења	Да	Не
Поступак ако се не добије упутство или ако не постоји могућност предаје ствари	Да	Не
Располагање са средствима добијеним продајом ствари	Да	Не
<i>Предаја ствари – обавезе примаоца</i>		
Преузимање товарног листа по приспећу ствари	Да	Не
Обавезе примаоца код истовара ствари	Да	Не
Место истовара	Да	Не
Потврда о пријему ствари	Да	Не
Поступак у случају да прималац одбије пријем ствари	Да	Не
<i>Одговорност превозиоца за насталу штету</i>		
Одговорност за насталу штету због неизвршења захтева (<i>веза члан 71. Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају</i>)	Да	Не
Одговорност превозиоца за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења ствари	Да	Не
Ослобађање одговорности превозиоца ако је потпун или делимичан губитак или оштећење ствари	Да	Не
Случајеви када се превозилац не може ослободити одговорности	Да	Не
Случајеви када се ствар сматра изгубљеном	Да	Не
Одговорност за насталу штету због превоза опасних ствари	Да	Не
Накнада штете за потпун или делимичан губитак и оштећење	Да	Не
<i>Превознина</i>		
Висина превознине	Да	Не
Начин плаћања превознине	Да	Не
Поступак не плаћања обавеза	Да	Не
<i>Превоз у коме учествује више превозиоца</i>		
Настала штета код превоза у коме учествује више превозиоца	Да	Не
Накнада за насталу штету	Да	Не

VI МЕШОВИТИ (КОМБИНОВАНИ) ПРЕВОЗ

<i>Мешовити или комбиновани превоз</i>			
	Мешовити или комбиновани превоз	Да	Не

VII ОСТВАРИВАЊЕ ПОТРАЖИВАЊА

<i>Остваривање потраживања</i>			
	Остваривање потраживања	Да	Не

VIII ЗАСТАРЕЛОСТ ПОТРАЖИВАЊА

<i>Застарелост потраживања</i>			
	Застарелост потраживања	Да	Не

Међународни превоз

<i>Међународни превоз</i>			
	Међународни превоз	Да	Не

Прилог бр. 3

Приказ листе уговорних страна у примени и усвојеним инструментима безбедности друмског саобраћаја УН-а, 30. новембра 2017. године.⁵⁹⁶

	Conv on Road Traffic, 1949	Conv on Road Traffic, 1968	P. Road Signs & Signals, 1949	C. Road Signs & Signals, 1968	Agr. Harm. Tec. UN Reg. 1958	Agr. Unl. Per. Inspect, 1997	Agr. Glo. Tec. Regul. 1998	Agr. Carr. Dang. Goods, 1957
Albania	x	x	x	x	x	x		x
Algeria	x							
Andorra								x
Argentina	x							
Armenia		x						
Australia	x				x		x	x
Austria	x	x		x	x			
Azerbaijan		x		x	x		x	x
Bahamas		x						
Bahrain		x		x				
Bangladesh	x							
Barbados	x							
Belarus		x		x	x	x	x	x
Belgium	x	x	x	x	x			x
Benin	x							
Bosnia and Herzegovina		x		x	x			x
Botswana	x							
Brazil		x		s				
Bulgaria	x	x	x	x	x	x		x
Burkina Faso	x		x					
Cambodia	x		x					
Canada	x						x	
Central African Republic	x	x		x				
Chile	x	s		x				
China							x	
Congo	x							
Costa Rica		s		s				
Cote d'Ivoire	x	x		x				
Croatia		x		x	x			x
Cuba	x	x	x	x			x	
Cyprus	x			x				x
Czech Republic	x	x	x	x	x			x
Democratic Republic of the Congo	x	x		x				
Denmark	x	x	x	x	x			x
Dominican Republic	x		x					
Ecuador	x	s	x	s				
Egypt	x		x		x			
Estonia		x		x	x	x		x
European Union					x		x	

⁵⁹⁶ Road Safety Considerations in Support of the 2030 Agenda for Sustainable Development, 2017, United Nations: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2017d4_en.pdf

	Conv on Road Traffic, 1949	Conv on Road Traffic, 1968	P.Road Signs & Signals, 1949	C.Road Signs & Signals, 1968	Agr. Harm. Tec. UN Reg. 1958	Agr. Uni. Per. Inspect, 1997	Agr. Glo. Tec. Regul. 1998	Agr. Carr. Dang. Goods, 1957
Fiji	X							
Finland	X	X	X	X	X	X	X	X
France	X	X	X	X	X		X	X
Georgia	X	X		X	X	X		X
Germany		X		X	X		X	X
Ghana	X	S		S				
Greece	X	X	X	X	X			X
Guatemala	X							
Guyana		X		X				
Haiti	X		X					
Holy See	X	S	X	S				
Hungary	X	X	X	X	X	X	X	X
Iceland	X							X
India	X		S	X			X	
Indonesia		S		S				
Iran (Islamic Republic of)		X		X				
Iraq		X		X				
Ireland	X							X
Israel	X	X	S					
Italy	X	X	X	X	X		X	X
Jamaica	X							
Japan	X				X		X	
Jordan	X							
Kazakhstan		X		X	X	X	X	X
Kenya		X						
Kuwait		X		X				
Kyrgyzstan	X	X	X	X				
Lao People's Democratic Republic	X							
Latvia		X		X	X			X
Lebanon	X		S					
Lesotho	X							
Liberia		X		X				
Liechtenstein								X
Lithuania		X		X	X		X	X
Luxembourg	X	X	X	X	X		X	X
Madagascar	X							
Malawi	X							
Malaysia	X				X		X	
Mali	X							
Malta	X							X
Mexico		S		S				
Monaco	X	X	X					
Mongolia		X		X				
Montenegro	X	X	X	X	X			X

	Conv on Road Traffic, 1949	Conv on Road Traffic, 1968	P.Road Signs & Signals, 1949	C.Road Signs & Signals, 1968	Agr. Harm. Tec. UN Reg. 1958	Agr. Uni. Per. Inspect, 1997	Agr. Glo. Tec. Regul.1998	Agr.Carr.Dang. Goods, 1957
Morocco	X	X		X				X
Namibia	X							
Netherlands	X	X	X	X	X	X	X	X
New Zealand	X				X		X	
Niger	X	X	X					
Nigeria	X			X				
Norway	X	X	S	X	X		X	X
Pakistan		X		X				
Papua New Guinea	X							
Paraguay	X							
Peru	X	X						
Philippines	X	X		X				
Poland	X	X	X	X	X			X
Portugal	X	X	X	X	X			X
Qatar		X						
Republic of Korea	X	S		S	X		X	
Republic of Moldova		X		X	X	X	X	X
Romania	X	X	X	X	X	X	X	X
Russian Federation	X	X	X	X	X	X	X	X
Rwanda	X		X					
San Marino	X	X	X	X	X	X	X	
Saudi Arabia		X						
Senegal	X	X	X	X				
Serbia	X	X	X	X	X			X
Seychelles		X		X				
Sierra Leone	X							
Singapore	X							
Slovakia	X	X	X	X	X		X	X
Slovenia	X	X		X	X		X	X
South Africa	X	X			X		X	
Spain	X		X	S	X		X	X
Sri Lanka	X							
Sweden	X	X	X	X	X		X	X
Switzerland	S	X	S	X	X			X
Syrian Arab Republic	X							
Tajikistan		X		X			X	X
Thailand	X	S	X	S	X			
The Former Yugoslav Republic of Macedonia		X		X	X			X
Togo	X							
Trinidad and Tobago	X							
Tunisia	X	X	X	X	X		X	X
Turkey	X	X			X		X	X
Turkmenistan		X		X				
Uganda	X		X					
Ukraine		X		X	X	X		X