

**UNIVERSITY GOCE DELCEV – STIP
FACULTY OF LAW**



**STUDENT'S
SOCIAL
SCIENCE
JOURNAL**

YEAR 2018, ISSUE NUMBER 4

**STUDENT'S SOCIAL SCIENCE JOURNAL
FACULTY OF LAW
UNIVERSITY GOCE DELCEV – STIP**

**Year 2017, Issue Number 4
ISSN 2545-4021**

Publisher:

prof. Jovan Ananiev, Ph.D

Editorial Board

prof. Blažo Boev, Ph.D

prof. Liljana Gudeva – Koleva, Ph.D

Risto Kostruranov, LL.M

prof. Jovan Ananiev, Ph.D

Ass. Prof. Ana Nikodinovska Krstevska, Ph.D

International Editorial Board

Ivan Ilic

Faculty of Law, University in Nis, Serbia

Agim Nuhiu

Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia

Dunja Duić

Faculty of Law in Osijek, Croatia

Olga Koshevaliska

Assistant professor at the Faculty of Law
Goce Delchev University in Shtip, Macedonia

Elena Maksimova

Teaching assistant at the Faculty of Law,
Goce Delchev University in Shtip, Macedonia

Ana Nikodinovska Krstevska

Assistant professor at Faculty of Law,
Goce Delcev University in Shtip, Macedonia

Olga Sidenko

Senior lecturer in political science at Voronezh state University,
Lecturer at Voronezh State University, Russia

Dimitar Apasiev

Assistant professor at the Faculty of Law,
University Goce Delcev – Shtip, Macedonia

Andon Majhoshev

Assistant professor at the Faculty of Law,
University Goce Delcev – Shtip, Macedonia

Darya Scheglova,

Senior lecturer in political science at Voronezh state University,
Lecturer at Voronezh State University, Russia

Boryana Aleksandrova

Sofia University “St. Kliment Ohridski”, Bulgaria;

Faculty of Law, Department for International Law and International Relations, Bulgaria
Giorgia Bevilacqua
National Research Council, Institute for Research on Innovation and Services for Development “, Italy
Nives Mazur Kumrić
Faculty of Law, University of Liège, Belgium

Editorial Staff

Ass. Prof. Ana Nikodinovska Krstevska, Ph. D
Ass. Elena Maksimova, LL.M.
Elena Trajkovska, Student
Kire Ivanov, Student

Editor in chief

Ass. Prof. Ana Nikodinovska Krstevska, Ph. D

Language editor

Danica Gavrilovska-Atanasovska
(Macedonian language)

Technical editor

Slave Dimitrov
Blagoj Mihov

Address of the Editorial office

University Goce Delcev – Stip
Faculty of Law
ul.”Krstev Misirkov” BB PO.BOX 201
PO. Box 201, 2000 Stip
Republic of Macedonia

СОДРЖИНА:

АТАНАСОВСКА Невенка, *ПРАВНАТА ИНФОРМАТИКА И НЕЈЗИНАТА ПРИМЕНА*.....стр.5

БОГДАНОВА-СМИЛЕВСКА Билјана, *КРИВИЧНО-ПРАВНА ОДРЕДЕНОСТ НА ЗЛОУПОТРЕБАТА НА ДРОГА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА*.....стр.11

БОЖИНОВСКА Елица, *АКРЕДИТИВОТ КАКО БАНКАРСКИ ИНСТРУМЕНТ ВО МЕЃУНАРОДНИОТ ПРОМЕТ НА СТОКИ И УСЛУГИ*.....стр.23

ГОЦИРОВ Кирил, *ЕВРОПЕИЗАЦИЈАТА НА ЗАПАДЕН БАЛКАН*.....стр.31

ЗАХОВА Цветанка, *ОДГОВОРНОСТ НА ПРЕВОЗНИКОТ ВО МЕЃУНАРОДНИОТ ПРЕВОЗ НА СТОКА*.....стр.37

ИЛИЕВА Ивана, *ПОИМОТ РЕОРГАНИЗАЦИЈА И ПЛАН ЗА РЕОРГАНИЗАЦИЈА ВО СТЕЧАЈНА ПОСТАПКА ВО ПРАВОТО НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА*.....стр.47

МИЦЕВСКА Каролина, *ОДНОСИТЕ СО ЈАВНОСТА И ВЛИЈАНИЕТО ВРЗ ЈАВНОТО МИСЛЕЊЕ*.....стр.55

МЛАДЕНОВА Ева, *АНАЛИЗА НА МАКЕДОНСКИТЕ БЕРЗАНСКИ ИНДЕКСИ МБИ10 И ОМБ СО ПОСЕБЕН ПРЕГЛЕД НА 2016 ГОДИНА*.....стр.63

РИБАРЕВ Симеон, *ОБВРСКИТЕ НА ИЗВЕДУВАЧОТ КАЈ ДОГОВОР ЗА ГРАДЕЊЕ СПОРЕД МАКЕДОНСКОТО ПРАВО*.....стр.73

СТОЈАНОВА Жаклина, *ПОЛОЖБА НА СТРАНСКИТЕ РАБОТНИЦИ, МИГРАНТИТЕ И ЛИЦАТА БЕЗ ДРЖАВЈАНСТВО СПОРЕД МАКЕДОНСКОТО НАЦИОНАЛНО ПРАВО*.....стр.83

ХРИСТОВ Павле, *НАДВОРЕШНА ПОЛИТИКА НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА КОН РЕПУБЛИКА ТУРЦИЈА*.....стр.91

СЕКЦИЈА ПОСВЕТЕНА НА АНТИДИСКРИМИНАЦИЈА, ПРЕВЕНЦИЈА НА ГОВОР ОД ОМРАЗА И КРИМИНАЛ ОД ОМРАЗА.....стр.99

АМЕДОВ Абдул, *ДИСКРИМИНАЦИЈА ВРЗ ОСНОВА НА НАЦИОНАЛНА ПРИПАДНОСТ*.....стр.101

БОЖИНОВСКА Елица, *ПРАВО НА АБОРТУС И ЗАКОНСКИТЕ ПРОЦЕДУРИ ПРИ ОСТВАРУВАЊЕ НА ОВА ПРАВО*.....стр.105

ЗАХОВА Цветанка и КОСТУРАНОВА Ана, *ГОВОРОТ НА ОМРАЗА ВО ЈАВНИОТ ДИСКУРС И НИВОТО НА НЕГОВА ТОЛЕРАНЦИЈА ВО МАКЕДОНСКОТО ОПШТЕСТВО*.....стр.111

ЈОВАНОВА Душица, <i>ГОВОР НА ОМРАЗА И МЕДИУМИ</i>	стр.117
КАРОВА Марина, <i>ЗАБРАНАТА ЗА ТОРТУРА НА МЕЃУНАРОДНА И НАЦИОНАЛНА СЦЕНА</i>	стр.121
МАРИНКОВА Марија, <i>ГОВОР НА ОМРАЗА И МЕДИУМИ</i>	стр.129
МИТРОВИЌ Давид, <i>НЕЗАВИСНОСТ НА СУДСТВОТО КАКО ЗНАЧАЕН ПОСТУЛАТ ВРЗ КОЈ СЕ ЗАСНОВА ВЛАДЕЕЊЕ НА ПРАВОТО</i>	стр.153
НИКОЛОВ Иван и КАРОВА Марина, <i>СЛОБОДА НА ИЗРАЗУВАЊЕ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА</i>	стр.159
НИКОЛОВ Иван, <i>КРИМИНАЛ ОД ОМРАЗА И МАРГИНАЛИЗИРАНИ ГРУПИ</i>	стр.163
РАЈЧИНОСКИ Ѓорѓи, <i>ПОЛИТИЧКА ДИСКРИМИНАЦИЈА СО ОСВРТ НА ПОЛИТИЧКАТА ДИСКРИМИНАЦИЈА ВО РАБОТНИТЕ ОДНОСИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА</i>	стр.169
РИСТОВСКА Венета, <i>ПРИПАДНОСТА КОН ЕТНИЧКИТЕ ЗАЕДНИЦИ И ВЕРСКИТЕ УБЕДУВАЊА КАКО ОСНОВИ ЗА ДИСКРИМИНАЦИЈА ВО РАБОТНИТЕ ОДНОСИ</i>	стр.177
СТЕПАНОВСКА Моника, <i>РАСА, БОЈА НА КОЖА И ЕТНИЧКА ПРИПАДНОСТ – ДОМИНАНТНИ ОСНОВИ ЗА ДИСКРИМИНАЦИЈА</i>	стр.183
ТОМЧЕВСКА Симона, <i>ДИСКРИМИНАЦИЈА БАЗИРАНА ВРЗ ПОЛ</i>	стр.189
ТРАЈКОВА Александра, <i>РОДОВА РАМНОПРАВНОСТ И ДИСКРИМИНАЦИЈА НА ЖЕНАТА</i>	стр.195
ЧЕСТОЈНОВА Пепица, <i>ДИСКРИМИНАЦИЈА ВРЗ ОСНОВА НА ЕТНИЧКО ПОТЕКЛО</i>	стр.199

ОДГОВОРНОСТ НА ПРЕВОЗНИКОТ ВО МЕЃУНАРОДНИОТ ПРЕВОЗ НА СТОКА

Апстракт: Светските трендови во сферата на транспортната логистика, динамичниот технолошки развој што ја зафати денешницата, како и интеграцијата на економскиот простор во смисла на создавање на транснационални компании, придонесоа кон бројни и разновидни преврирања во економска смисла, и поместувања во меѓународниот правен режим применлив во транспортот. Наведените трендови во сферата на транспортот суштински придонесоа кон зголемување на флексибилноста, динамиката и брзината во реализирањето на меѓународните зделки, а со тоа и експанзија на меѓународен мултимодален превозник како посебен вид на превоз. Сите овие тенденции во економска смисла се одразија и на меѓународните правни извори на полето на транспортот. Сепак, во најголем обем и суштина, овие преврирања се одразија на полето на мултимодалниот превоз и воопшто мултимодалноста како концепт.

Мултимодалноста како систем што вклучува учество на најмалку два вида на превозни средства, превозни средства со единствена тарифа и единствен логистички оператор, пред сè преку мултитранспортни центри, овозможува поорганизирана и поекономична достава на разни видови на стоки.³⁸ Превозникот во мултимодалниот транспорт се јавува како специјалист за организација на испорака, товарење, претовар, складирање, како и дистрибуција до крајните места и корисници. Превозникот согласно важечкото законодавство во Република Македонија, ЕУ и согласно со меѓународните извори на право во сите сообраќајни гранки, треба да постапува со внимание на добар стопанственик.³⁹

Земајќи ги предвид бројните збиднувања на ова поле, особено нивното влијание во меѓународните правни извори, целта на овој труд е да се анализира концептот на мултомодален превоз, со фокус на одговорноста на мултимодалниот превозник, и применливоста на правните решенија во деловното опкружување. За потребите на трудот, предмет на анализа ќе бидат и поединечните меѓународни извори во одделните сообраќајни гранки.

Клучни зборови: *мултимодален, транспорт, конвенција, штета, сообраќајни гранки.*

ZAHOVA Cvetanka

THE LIABILITY OF THE CARRIER IN INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS

Abstract: The world trends in transport logistics, the dynamic technological development that has occupied today, as well as the integration of the economic space in the sense of creating transnational companies, have contributed to numerous and varied economic transformations and shifts in the international legal regime applicable to transport. The aforementioned trends in the transport sector have substantially contributed to increasing the flexibility, dynamics and speed in the realization of international deals, and thus the expansion of an international multimodal carrier as a separate type of transport. All of these tendencies in economic terms also reflected on international legal sources in the field of transport. However, to a large extent and essentially, these turmoil were reflected in the field of

³⁸ Zelenika R., Prometni sustavi - Tehnologija-organizacija-ekonomika-logistika-menadžment, оп.цт. стр. 361.

³⁹ Според Законот за трговски друштва (Сл. весник на РМ бр. 28/04, 84/05, 25/07, 87/08, 42/10, 47/10, 24/11, 166/12, 70/13, 119/13, 120/13, 187/13, 38/14, 41/14, 138/14, 88/15, 192/15, 6/16 и 30/16, 61/16), чл.3 ст.5 предвидува дека: Внимание на уреден и совесен трговец е правен стандард за утврдување на одговорноста на лицата, со којшто се определува со какво внимание овие лица треба да се однесуваат со внимание на способен и вешт човек.

multimodal transport and in general multimodality as a concept. Multimodality as a system that involves the participation of at least two types of means of transport, single tariff means and single logistic operator, primarily through multimodal centers, provides more organized and cost-effective delivery of various types of goods. The carrier in multimodal transport appears as a specialist in the organization of delivery, loading, transshipment, storage, and distribution to end users and users. The carrier, in accordance with the applicable legislation in the Republic of Macedonia, the EU and in accordance with international sources of law in all traffic branches, should deal with the good businessman.

Taking into account the numerous developments in this field, especially their influence in international legal sources, the aim of this paper is to analyze the concept of multimodal transport with a focus on the responsibility of the multimodal carriers and the applicability of legal solutions in the business environment. For the needs of labor, the subject of analysis will be the individual international sources in the separate transport branches.

Key words: *multimodal, transport, convention, damage, traffic branches.*

Вовед

Правниот режим што го уредува мултимодалниот транспорт е составен од правни правила и институти со кои се уредуваат правните односи помеѓу активните правни субјекти во мултимодалниот транспорт во меѓународното законодавство. Мултимодалниот транспорт го сочинуваат повеќе видови на транспорт и тоа: поморски транспорт и промет, железнички транспорт и промет, речен и морски транспорт и промет, патен сообраќај и промет, воздушен транспорт и промет, како и вршење на разни логистички работи како: логистички оператори, шпедитори, агенти, дистрибуциски центри, осигурување, логистички центри, складишта и многу други транспортни задачи со цел стоката да стигне од една до друга држава.

Основна цел на мултимодалниот транспорт е да осигури стручно, квалитетно, брзо, сигурно и економично манипулирање и превоз на стоката од производителот на една држава, до купувачот од друга држава. Во деловната практика, особено под влијание на процесот на контејнеризација, настојувањата за редуцирање на транспортните трошоци итн., транспортниот процес се одвива со учество на повеќе превозници кои припаѓаат на различни сообраќајни гранки, т.е. преку создавање на мрежа што го одразува концептот на мултимодален транспорт на стоки. Токму дефинирањето и елаборирањето на концептот на мултимодален транспорт, е предуслов за да се пристапи кон анализа на правата и обврските, повредата на последните, оттука и прашањето за одговорноста за причинетата штета за време на транспортната маршрута.

Предмет на анализа на овој труд не е само мултимодалниот превоз, туку и правниот режим на одговорност на превозникот во сите сообраќајни гранки.

1. Поим и значење на меѓународниот мултимодален транспорт

Мултимодалната транспортна мрежа е логистички поврзан систем што користи два или повеќе начини на транспорт за единствена тарифна стапка, при што видовите транспорт имаат заеднички карактеристики, овозможувајќи товарот, или луѓето да бидат трансферирани помеѓу разните точки за најбрзо времетраење на транспортот од почетната до крајната дестинација.⁴⁰ Мултимодалноста подразбира давање услуга со еден билет за патници или една товарна сметка – за стоки, а нејзиниот квалитет е во директна зависност од успешното работење со податоците, нивната обработка и од дистрибутивните системи, кои се од суштинско значење за безбедна, доверлива и потрошувачка ефективна контрола на движењето на товарот и патниците, кои се транспортираат со неколку видови транспорти. Неговата

⁴⁰ Види повеќе: Национална транспортна стратегија на Република Македонија 2007-2017, стр.57, <http://arhiva.vlada.mk/registar/?q=node/317> (пристапено на 21 август 2017 г.).

успешност, зависи од времето што го овозможува, местото, формата, шемата на мрежата, бројот на јазлите, врските, типот и карактеристиките на возилата и терминалите.⁴¹

Мултимодалното движење се однесува на физичката инфраструктура, преносот и превоз на стоки, и преносот на информации и капацитети под една товарна сметка.⁴² Стремежот на Македонската политика кон стратегијата на ЕУ за мултимодален товарен превоз е да се поддржи ефикасниот „врата до врата“ превоз на стока, користејќи минимум два начини на транспорт, во интегриран транспортен синџир. Секој начин на превоз има свои предности како потенцијален капацитет, високо ниво на безбедност, флексибилност, мала потрошувачка на енергија, мало влијание на животната средина, па мултимодалниот превоз му овозможува на секој вид да ја одигра својата улога во градењето на транспортни ланци кои во целина се поефикасни, со помала потрошувачка и одржливи. Европската заедница го поддржува развојот на мултимодалниот товарен превоз преку мултигодишни рамковни програми за истражување и технолошки демонстрации (ИТД).⁴³ Мултимодалноста ги зајакнува економските перформанси во транспортниот синџир со користење на модусите на најпродуктивен начин. Со тоа, железничките линии можат да се експлоатираат на подолги дистанци со комбинирање на ефикасноста на камионите кои нудат флексибилен локален прием и достава. Клучот е во тоа што на целото патување се гледа како на целина, отколку на повеќе гранки, секоја означена со одделни документи и стапки. Од функционална и оперативна перспектива двете компоненти се вклучени во мултимодализмот.⁴⁴

Во суштината на модерниот мултимодализам е работата со податоци, нивната обработка и дистрибутивните системи кои се од суштинско значење за безбедна, доверлива и потрошувачки ефективна контрола на движење на товар и патници кои се транспортираат во неколку видови. Границите на мултимодалноста се наметнуваат од факторите за време, место, формата, шемата на мрежата, број на јазлите, врските и типот и карактеристиките на возилата и терминалите. Таквото системско дефинирање на меѓународниот мултимодален транспорт ги содржи сите битни обележја на сложените, динамичките, економските односно стопанските системи. Анализата на мултимодалниот превоз на стока, ја наметнува потребата од поединечно проучување на одговорноста на превозниците во одделните сообраќајни гранки. Во насока на ова, предмет на анализа во понатамошниот текст ќе биде токму ова прашање.

2. Одговорност на железницата во меѓународниот превоз на стока

Одговорноста на железницата како превозник се уредува со униформните правила кои го уредуваат меѓународниот превоз на стока по железница и со националните законодавства на одделни правни системи. Во интерес на изедначување на правниот режим на меѓународно ниво, голем дел од превозниците и во рамки на внатрешните транспортни маршрути подлежат на примена на меѓународните правни извори, односно во деловната практика на компаниите е примена на меѓународните решенија за превоз.

Конкретно, на меѓународно ниво, одговорноста на железницата е регулирана со Меѓународната конвенција на превоз на стока со железница (*во понатамошниот текст -СИМ*).⁴⁵

Во Република Македонија одговорноста на железницата во меѓународниот превоз на стока е регулирана со Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај (Сл.весник на РМ бр.55/07, 148/11). Иако во меѓународниот транспорт на стоки учествуваат различни земји, сепак, за

⁴¹ Цветаноски И., Интегрален транспорт, Битола, 2008, стр.56.

⁴² Национална транспортна стратегија на Република Македонија 2007-2017, стр. 57. Види повеќе: <http://www.amerit.org.mk/pdf/nacrtstrategija.doc> (пристапено на 20 август 2017 г.).

⁴³ Национална транспортна стратегија на Република Македонија 2007-2017, стр. 57.

⁴⁴ Zelenika, R., Prometni sustavi -Tehnologija-organizacija-ekonomika-logistika-menadzment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001, стр. 365.

⁴⁵ Оригинален назив на Конвенцијата: Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rai, <http://nsbs.bg/wp-content/uploads/2015/07/COTIF-CIM.pdf>, (пристапено на 26 август 2017 г.).

извршувањето на целокупниот превоз на испраќачот, одговорна е железницата која ја примила стоката за превоз со товарниот лист. Секоја следна железница, со самото преземање на стоката во товарниот лист ги презема сите права и обврски.⁴⁶ Превозникот одговара за штетата настаната во текот на превозот поради целосно или делумно губење или оштетување на стоката, како и за штетата настаната поради пречекорување на рокот за испорака. Исто така, превозникот одговара и за штетата која ја причиниле лицата кои работеле на извршувањето на превозот по негов налог.⁴⁷ Превозникот одговара за губењето и оштетувањето на стоката и за штетата настаната поради пречекорување на рокот на испорака, освен ако истиот докаже дека штетата настанала поради дејства или пропуст на корисникот на превозот, својствата на стоката или надворешни причини кои не можеле да се предвидат, избегнат или отстранат.⁴⁸ Превозникот ќе биде ослободен од одговорност случај кога губењето или штетата ќе настапат по специјален ризик на заедничка една или повеќе од следните околности и тоа по вина на имателот на правото, по налог на имателот на правото кој не е направен по вина на железницата, по сопствена мана на стоката и причини кои железницата не можела да ги избегне ниту да ги спречи нивните последици.⁴⁹ Железницата не одговара и тогаш кога стоката не е пакувана или ако не е доволно пакувана, поради неправилно товарење и истоварање на стоката кога истото го врши испраќачот на стоката, ризик поврзан со превоз на живи животни и други.⁵⁰

3. Одговорност на превозникот при превоз на стока во меѓународниот патен сообраќај

Конвенцијата за превоз на стока во меѓународниот транспорт на стока⁵¹ (*во понатамошниот текст* CMR), се применува на договорите за друмски превоз, доколку местото од кое се презема стоката од превозникот-шпедитерот, и крајната дестинација за истовар на стоката се во различни држави, при што барем една од нив ја има ратификувано конвенцијата, и независно од местото на престојување и националноста на страните.⁵² Освен оваа конвенција, се применува и Царинската конвенција за меѓународен превоз на стока (TIR) и Меѓународната унија за патен превоз (IRU) која има огромно значење за унапредување на друмскиот превоз. На национално ниво се применува Законот за договорите за превоз во патниот сообраќај (Сл.весник на РМ бр.23/13) и Законот за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај (Сл.весник на РМ бр.92/07). Превозникот е одговорен за загубување или оштетување на стоката што ја презел за превоз и тоа од часот на преземањето на стоката за превоз до нејзиното предавање на примачот, како и за штета настаната поради задоцнување во превозот и предавање на стоката на примачот. Превозникот одговара за загубување или оштетување на стоката, како и за штета настаната поради задоцнување во превозот и предавање на стоката на примачот, освен ако докаже дека штетата настанала поради дејствија или пропуст на испраќачот и/или организаторот на превоз, поради својствата на стоката или од надворешни причини што не можеле да се предвидат, да се избегнат или да се отстранат.⁵³ Превозникот нема да биде лишен од одговорност по дефектна состојба на возилото употребено од негова страна за превоз или поради погрешна постапка или немарност на лицето од кое евентуално го изнајмил возилото или застапникот или

⁴⁶ Меѓународната конвенција на превоз на стока со железници, чл. 26.

⁴⁷ Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај (Сл.весник на РМ бр. 55/07, 148/11) чл.62.

⁴⁸ Ibid, чл. 63.

⁴⁹ Николовски А., Меѓународни трговски договори, стр.331.

⁵⁰ Николовски А., Меѓународни трговски договори, стр.332.

⁵¹ Оригинален назив на Конвенцијата: Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, <https://treaties.un.org/doc/CMR.pdf>, (пристапено на 22 август 2017 г.).

⁵² Тушевска Б., Договор на обем во меѓународниот превоз на стоки според Ротердамските правила, Годишен зборник на Правен факултет при Универзитет „Гоце Делчев“ Штип, 2015, стр.7.

⁵³ Законот за договорите за превоз во патниот сообраќај (Сл. весник на РМ бр.23/13, 156/15, 193/15) чл.90 и 91.

службеникот на последново лице.⁵⁴ Превозникот ќе биде ослободен од одговорност во случај кога губењето или штетата ќе настапат по специјален ризик на заедничка една или повеќе од следните околности: употреба на отворени непокриени возила, доколку нивната употреба е јасно договорена и назначена во товарниот лист; недостаток или лоша состојба на амбалажата во случај на стока која по својата природа е подложна на растурање или оштетување доколку не е спакувана или уредно спакувана; манипулација, утовар, складиштење или истовар на стоката од страна на испраќачот, приемачот или лицето кое постапува во име на испраќачот или приемачот; природа на извесен вид на стока која е особено изложена на потполно или делумно губење или оштетување, особено по кршење, оксидирање, гниење, сушење, капење, нормално растурање или дејство на молци или црви; недоволност или несовершеност на ознаките или броевите на пакетите; превоз на стоката и друго.⁵⁵ Превозникот не може да се ослободи од одговорност за штетата ако при превоз со отворено или непокриено возило дојде до загубување на целата пратка и ако превозот на стоката е извршен со возило што е снабдено со потребна опрема со цел за заштита на стоката од топлина, од студ, од разлика во температурите или од влажност на воздухот, а не докаже дека ги презел сите мерки кои, според околностите, бил должен да ги преземе во поглед на изборот, одржувањето и употребата на таквата опрема, како и дека не постапил според посебните упатства ако му се дадени. Ќе се смета дека задоцнувањето при испораката настапило кога стоката не е испорачана во договорениот рок или кога, во недостаток на договорен рок, вистинското траење на превозот со оглед на конкретните околности и особено во случај на делумен товар времето потребно за составување на целосен товар во нормални услови го надминува времето кое може да му се признае на еден совесен (вреден) превозник. Се смета дека стоката е загубена во превозот ако превозникот не му ја предал на примачот во рок од 30 дена од денот кога според договорот бил должен да му ја предаде стоката, односно ако не е одреден рокот, се смета дека стоката е загубена по истекот на 60 дена од денот на утовар. Износот на штетата за кој превозникот одговара поради загубување или оштетување на стоката не може да биде поголем од 20 денари по килограм нето тежина на загубената или оштетената стока.⁵⁶ Покрај износот од ставот 1 на овој член, превозникот е должен да му ја надомести на испраќачот и/или организаторот на превоз, однапред платената превознина и другите трошоци настанати во превозот на стоката, во целост ако станува збор за загубување на стоката, а сразмерен износ на штета од превознината ако станува збор за оштетување на стоката. Во случај на задоцнување со предавањето на стоката, превозникот е должен да плати една десетина од превознината за секој ден задоцнување, но не повеќе од една третина од вкупната превознина.⁵⁷

4. Одговорност на превозникот во воздушниот сообраќај при превоз на стока

Како резултат на работата на меѓународните организации, професионалните и научните здруженија, започнало правното регулирање на меѓународни прописи за цивилното воздухопловство. Со воздухопловното право се уредува правниот статус на воздушниот простор, на воздушниот сообраќај, правниот статус на самите воздухоплови и правниот режим во одредени воздушни простори.

⁵⁴ Конвенцијата за превоз на стока во меѓународниот транспорт на стока (ЦМР). чл.17 ст.3.

⁵⁵ Ibid, чл. 17 ст.4.

⁵⁶ Законот за договорите за превоз во патниот сообраќај (Сл. весник на РМ бр.23/13, 156/15, 193/15) чл.98, ст.1.

⁵⁷ Законот за договорите за превоз во патниот сообраќај (Сл. весник на РМ бр.23/13, 156/15, 193/15) чл.98.

Како една од најзначајните меѓународни конвенции која се однесува за превоз на патници и стока во воздушниот сообраќај е Варшавската конвенција, која е потпишана во Варшава во 1929 г., а е променета во Хаг во 1955 г. и во 1975 г. во Монреал.⁵⁸

Во Република Македонија, меѓународниот превоз на патници, багаж и стока е уреден со Законот за воздухопловство (Сл.весник на РМ бр. 14/06, 24/07, 103/08, 67/10, 118/10, 24/12, 155/12, 68/13, 42/14, 97/15, 152/15, 27/16, 31/16) и со Законот за облигационите и стварноправните односи во воздушниот сообраќај (Сл.весник на РМ бр.85/08, 148/11, 10/15, 150/15). Договорот за превоз на стока со воздухоплов се склучува кога превозникот се обврзува спрема нарачателот дека ќе ја превезе стоката со воздухоплов, а нарачателот на превозот дека ќе ја плати превознината. Овој договор може да се однесува на еден или повеќе превози или на превоз на одредено време, на целиот капацитет или на дел од капацитетот на воздухопловот, на одредено количество на стока или на одредена стока.⁵⁹ Превозникот одговара за штетата која настанала поради загубување и оштетување на стварта која ја примил на превоз и за штетата настаната поради задоцнување во превозот и предавањето на стварта на примачот. Исто така, превозникот одговара за причинувањето на оваа штета и ако истата ја причинило лице кое работи по негов налог или за негова сметка при извршувањето на превозот.

Превозникот нема да одговара за причинување на погоре наведените штети ако докаже дека штетата настанала поради: недостатоци, кусок или својства на стварта; неправилно пакување на стварта, кое пакување не го извршил самиот превозник или лицето кое работи по негов налог или за негова сметка; војна или вооружен судир и акти или дејствија на државен орган кои се однесуваат на увоз, извоз или транзит на стока. Превозникот нема да одговара за штетата настаната поради задоцнување при превозот на стоката, ако докаже дека тој или лицето кое работи по налог или негова сметка ги презеле сите потребни мерки за да се избегне штетата или ако се докаже дека не било можно овие мерки да се преземат.⁶⁰

Превозникот одговара за вредноста на изгубената ствар или на нејзин дел или за самото намалување на вредноста на оштетената ствар. Тој е должен на испраќачот да му ја надомести целосно и платената превознина и другите трошоци кои настанале при превозот на стварта, ако истата е изгубена или во сразмерен износ ако стварта е оштетена. Во случај на загубување или оштетување на стварта, вредноста на стварта се одредува спрема пазарната вредност на ствари од ист вид, количество и својства во местото и во времето на предавање на стварта на примачот. Според Варшавската конвенција, одговорноста на превозникот за надомест на штета е ограничена на износ кој не може да биде поголем од 17 специјални права на влечење во денарска противвредност по килограм на тежина на стварта. Овој износ може да биде повисок, доколку испраќачот во договорот за превоз означил поголема вредност на стварта.

Превозникот одговара неограничено за штетата која настанала поради лошата намера или грубото невнимание на превозникот или на лицето кое работи по негов налог или за негова сметка и ако не е издаден товарен лист или ако товарниот лист не ги содржи сите податоци предвидени со Варшавската конвенција.⁶¹

⁵⁸ Оригинален назив на Конвенцијата: Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/>, (пристапено на 24 август 2017 г.).

⁵⁹ Закон за облигационите и стварноправните односи во воздушниот сообраќај (Сл.весник на РМ бр.85/08, 148/11, 10/15, 150/15) чл.26 и 27.

⁶⁰ Закон за ратификација на Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат (Сл.весник на РМ бр.25/00), чл.18.

⁶¹ Николовски А., Меѓународни трговски договори, стр. 363.

5. Одговорност на бродарот при меѓународниот превоз на стока

Превозот на стоката во поморскиот сообраќај во основа претставува најексплоатираната транспортна маршрута. Во денешницата, најголем дел од превозот на стока ширум светот се реализира преку поморски пат. Овој тренд е резултат на повеќе фактори помеѓу кои економичноста и безбедноста играат суштинска улога. По основ на овие фактори, моќни компании ширум светот се фокусираат на создавање на современи бродови, специјализирани за сите видови на стоки, подобни за брз натовар и устovar при превозот на стоката. Поради големиот капацитет на бродот и ниската цена, поморскиот транспорт е најзастапен не само во прекуокеанскиот транспорт, туку и во транспорт на брегот на еден континент или земја што има море.

Во меѓународниот правен режим, Конвенцијата за договорите за меѓународен превоз на стока делумно или целосно по море во основа ја претставуваат Ротердамските правила.⁶² Ротердамските правила⁶³ се прв сет на меѓународни правила кои го уредуваат мултимодалниот транспорт. Овие правила произлегуваат од Хашките и Хамбуршките правила од 1978 г. Хамбуршките правила ја прошируваат одговорноста на сопственикот на бродови од моментот на утовар на стоката до предавање на стоката во пристаништето за истоварување на стоката.⁶⁴

Во Република Македонија внатрешниот воден сообраќај е регулиран со Законот за внатрешна пловидба (Сл.весник на РМ бр. 27/00; 74/05) се утврдува внатрешната пловидба во Република Македонија, условите и начинот на користењето, одржувањето, обележувањето и заштитата на пловните патишта, пристаништа, зимовници, сидришта и капалишта, условите кои треба да ги исполнуваат пловните објекти, постапката за упис и бришење на пловните објекти, како и безбедноста на внатрешната пловидба, постапувањето во случај на пловидбена незгода, спасувањето и вадењето потонати предмети. Во законот е имплементирана Резолуција бр.24 од 15 ноември 1985 година, а се однесува на примената на CEVNI Европски правила за пловидба по внатрешни пловни патишта.⁶⁵

Под договорот за превоз на стока во внатрешниот воден сообраќај се подразбира договор помеѓу бродарот кој се обврзува дека ќе ја превезе стоката до договореното пристаниште т.е ќе го стави на располагање за превоз бродот или дел од него, а нарачателот на превозот се обврзува дека за тоа ќе плати соодветна превознина. Со овој договор може да се договори превоз на стока со целиот брод, со сразмерен дел од бродот или со определен бродски простор, како и превоз на одделни стоки.⁶⁶ Според Конвенцијата за изедначување на определени правила за ограничување на одговорноста на поморските бродосопственици⁶⁷, бродарот е одговорен за бродот да го направи способен за пловидба, да го снабди бродот со опрема, екипаж и со животни намирници, да ги преземе сите мерки за превоз и чување во исправна положба на стоката. Освен за бродот, бродарот е одговорен и за стоката која се превезува, а одговорноста се однесува на уредно преземање на

⁶² Тушевска Б., Договор на обем во меѓународниот превоз на стоки според Ротердамските правила, Годишен зборник на Правен факултет при Универзитет „Гоце Делчев“ Штип, 2015, стр. 3. Види повеќе: <http://eprints.ugd.edu.mk/14994/3/TB.pdf>, (пристапено на 25 август 2017 г.).

⁶³ Ротердамските правила се усвоени на 11 декември 2008 година од страна на Собранието на Обединетите нации. Свечената церемонија на потпишување на Конвенцијата се одржа во Ротердам од каде што произлегува и називот на овие правила – Ротердамски правила. Целиот текст на конвенцијата е достапен на: <http://www.rotterdamrules.com/>, (пристапено на 26 август 2017 г.).

⁶⁴ <http://struna.ihjj.hr/naziv/hamburska-pravila/23610/> (пристапено на 31 август 2017 г.). Целиот текст на Конвенцијата е достапен на: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf89d13_en.pdf, (пристапено на 31 август 2017 г.).

⁶⁵ Предлог национална програма за усвојување на правото на ЕУ, Скопје, 2007, стр. 155.

⁶⁶ Закон за внатрешна пловидба (Сл.весник на РМ бр. 55/07, 26/09, 22/10, 23/11, 53/11, 155/12, 15/13, 163/13, 42/14, 166/14, 146/15, 193/15, 31/16) чл. 217.

⁶⁷ Оваа Конвенција е донесена на 24 август во Брисел во 1924г. Оригинален назив: International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels, <https://cil.nus.edu.sg/rp/BrusselsProtocolSignature.pdf>, (пристапено на 29 август 2017 г.).

стоката, односно внимателен утовар и натовар, како и чување во посебни санитарни услови во зависност од потребите на стоката. Ротердамските правила во категоријата лица за кои превозникот се товари со одговорност ги вклучува сите страни кои реализираат превоз на стока (поморски и друмски-maritime и non-maritime), независните договорни страни кои реализираат услуги во пристанишната сфера, сопственикот и екипажот на бродот, како и сите вработени кај него и кај кој било реализатор на превоз.⁶⁸ Иако во Бриселската конвенција не е предвидено директно дека бродарот одговара за задоцнување, сепак се бара одговорност за настанатата штета бидејќи одговорноста за задоцнувањето е последица на неизвршени обврски на бродарот, во предвидениот или во разумен рок да ја превезе стоката и да ја предаде на примачот. За штета причинета со задоцнување во превозот на предмети на корисникот на превозот му одговара бродарот што го склучил договорот за превоз и бродарот што на примачот му ја предал стоката.⁶⁹ Ротердамските правила предвидуваат дека превозникот е секогаш одговорен за загубата, штетата или задоцнетото испорачување предизвикано по вина на превозникот, неговата служба или застапниците кои ги ангажирал.⁷⁰ Бродарот може да биде ослободен од одговорност и тоа: поради дејство на виша сила или т.н. опасности на морето; поради вина на корисникот на превозот кога ќе се докаже неговата вина; поради сопствените недостатоци на стоката; поради т.н. наутички грешки на заповедникот или на екипажот на бродот⁷¹ доколку грешките не настанале по вина на самиот бродар; поради скриени недостатоци на бродот и се докаже дека бродарот постапил со доволно внимание при подготвувањето на бродот за пловидба и доколку истите недостатоци не би можеле да се забележат ни со стручен преглед од соодветна организација; поради скршнување на бродот заради укажување на помош; поради воена положба; поради штрајкови и др.⁷² Меѓутоа, во ниеден случај не може да се исклучи одговорноста на бродарот доколку истовремено постои негова вина и тоа лоша намера и груба небрежност. Кога се утврдува дека бродарот е одговорен за причинетата штета, тој ја надоместува штетата во онаа висина која стоката би ја имала во местото на одредиштето во моментот кога требало да биде испорачана. Доколку пак со причинетата штета дошло до оштетување на стоката, тогаш бродарот ја надоместува разликата која настанува помеѓу продажната цена на оштетената стока и цената која би ја имала неоштетената стока.

Во Британската конвенција е определено дека бродарот е должен да ја надомести штетата, но само до износ од 100 фунти по единица мерка на стоката. Со определување на износот на штетата, бродарот има т.н. ограничена одговорност. Ова е определено со Конвенцијата за ограничена одговорност на сопствениците на поморски бродови од 1957 г. Овде се определува дека ограничената одговорност на бродарот може да престане во случај кога до штета на стоката дошло по одредена вина на бродарот или неговите луѓе, како и тогаш кога натоварувачот на стоката ја декларирал нејзината вредност на начин на кој повлекува зголемена одговорност.

Заклучок

Под влијание на бројните светски трендови во сферата на меѓународниот превоз на стока, се релативизираше значењето на превозот во одделните сообраќајни гранки, а фаворизираше превозот во мултимодалниот превоз. Сепак, концептот на мултимодален превоз на стока, особено од аспект на правниот режим што го уредува, не претставува режим што го уредува превозот по концепти и постулати непознати досега. Ваквата констатација основано произлегува и од фактот што мултимодалниот превоз на стока, особено конвенцијата за Мултимодален превоз на стока во

⁶⁸ Тушевска Б., Договор на обем во меѓународниот превоз на стоки според Ротердамските правила, Годишен зборник на Правен факултет при Универзитет „Гоце Делчев“ Штип, 2015, стр.12.

⁶⁹ Закон за внатрешна пловидба, чл. 227.

⁷⁰ Тушевска Б., Договор на обем во меѓународниот превоз на стоки според Ротердамските правила, Годишен зборник на Правен факултет при Универзитет „Гоце Делчев“ Штип, 2015, стр. 11.

⁷¹ Наутички грешки се грешки кои настануваат при пловидба или при условување на бродот, пр: неправилно маневрирање, насукување на бродот на подводни карпи и др.)

⁷² Николовски А., Меѓународни трговски договори, стр.317.

основа содржи правни правила во кои се одразува еден компромис базира на искуството и знаењето од досегашната практика на превоз на стока и предвидени правни решенија во поединечните сообраќајни гранки.

Меѓународниот мултимодален транспорт претставува превоз на стоки со најмалку два начини на транспорт според мултимодален транспортен договор од едно место во една држава каде што мултимодалниот транспортен оператор презема одговорност за стоката и ја доставува до назначеното место во друга држава. Појавата на мултимодалниот превоз е плод на потребата да се редуцираат трошоците во превозот, што како расход се покажува со висока ставка во транспортните компании, а тоа негативно се одразува и на увозно-извозниот сектор. Од друга страна, појавата на мултимодалниот превозна стока има широк позитивен одраз и врз концептот на одговорност на превозникот. Најинтересно, и според нас, најинтригантно е прашањето: зошто Конвенцијата за мултимодален превоз на стока не влезе во сила. Ова прашање бара потемелна и поекстензивна анализа.

Конкретно, во поглед на главното прашање што е тема на истражувањето, одговорноста на превозникот за штетата која настанува при превоз е уредена во сите меѓународни конвенции кои се однесуваат на одделен вид на сообраќај, а штетите кои настануваат се: целосно и делумно губење на стоката, оштетување на стоката и задоцнување при испораката. Во поглед на одговорноста, битно е да се истакне дека и во меѓународно правните извори, превозникот одговара по концептот на објективна одговорност, што како концепт според нас е сосема издржан во смисла на почитување на позицијата, и статусот на превозникот, а во исто време заштита на интересите на корисниците на превозничките услуги.

Користена литература

Николовски А., Меѓународни трговски договори, Скопје, 2006.

Тушевска Б., Договор на обем во меѓународниот превоз на стоки според Ротердамските правила, Годишен зборник на Правен факултет при Универзитет „Гоце Делчев“ Штип, 2015.

Цветаноски И., Интегрален транспорт, Технички факултет, Битола, 2008.

Павлов М., Павлова В., Технологија на воден и воздушен транспорт, Скопје, 2010.

Ferencak J., Uloga i znacaj multimodalnog transporta u prijevozu robe, Zagreb, 2016.

Zelenika R., Prometni sustavi -Tehnologija-organizacija-ekonomika-logistika-menadzment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.

Rudan I., Utjecaj logistickog odlucivanja na multimodalni transport, Pomorski fakultet, Rijeka, 2003.

Mrnjavac E.: Multimodalni transportni sustavi, Rijeka, 1994.

Haak

K.F., The liability of the carrier under the CMR, The Hague, Stichting Vervoeradres, 1986; Multimodal transport: its evolution and application, <http://www.bus.tu.ac.th/usr/ruth/thesis/chapter2.pdf> (пристапено на 21 август, 2017).

Yamada T., Russ B.F., Castro J., Designing multimodal freight transport networks: A heuristic approach and applications, 2009.

Конвенција за меѓународен патен превоз на стока (CMR), <http://www.amerit.org.mk/page.php?p=14> (пристапено на 25 август 2017 г.).

Закон за договорите за превоз во патниот сообраќај (Сл. весник на РМ бр.23/13, 156/15, 193/15).

Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај (Сл.весник на РМ бр. 55/07, 148/11).

Закон за облигационите и стварноправните односи во воздушниот сообраќај (Сл.весник на РМ бр.85/08, 148/11, 10/15, 150/15).

Закон за внатрешна пловидна (Сл.весник на РМ бр. 55/07, 26/09, 22/10, 23/11, 53/11, 155/12, 15/13, 163/13, 42/14, 166/14, 146/15, 193/15, 31/16).

Закон за ратификација на Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат (Сл.весник на РМ бр.25/00).