



МАКЕДОНСКА ТРАНСПОРТНА АСОЦИЈАЦИЈА - МТА

СКМ-ЗП-ПУ-08/02

З а п и с н и к

од одржана седница на Македонската Транспортна Асоцијација
на 12.04.2013 година

Врз основа на член 13 од Правилата за организацијата и начинот на работа на Македонската Транспортна Асоцијација - МТА (бр. 23-500/3 од 01.03.2012 г.), на 12.04.2013 година се одржа редовна седница на Македонската Транспортна Асоцијација - МТА.

Со седницата раководеше Иван Петровски, претседател на МТА.
На седницата се водеше расправа по следниот

Д н е в е н р е д

1. Усвојување на записник од последната седница на МТА (20.02.2013)
2. Набавка на нови товарни вагони во МЖ Транспорт АД Скопје, дискусија со консултантот од Австрија;
3. Расправа за новодонесениот Закон за договорите за превоз во патниот сообраќај;
4. Разно

Прва точка

Бидејќи не беа наведени било какви забелешки, присутните членови на седницата едногласно го усвоија Записникот од последната седница на МТА, одржана на 20 февруари 2013 година.

Втора точка

Поаѓајќи од заклучок донесен на претходно одржана седница на МТА, да се организира средба меѓу членовите на Асоцијацијата со консултантот ангажиран за обновување на возниот парк во МЖ Транспорт по потпишувањето на договорот со Европската банка за обнова и развој, во придружба на Кире Диманоски од Македонски Железници Транспорт АД Скопје објаснување на постапката за набавката беше образложена од страна на г-дин Матушек како тим лидер на Проектот и проф. Вртаноски, ангажиран како консултант за набавка на вагони за товарниот превоз на стоки.

За модернизацијата на возниот парк, односно за набавката на нови 150 товарни вагони, објавувањето на повикот ќе биде на крајот на мај 2013 година, а до крајот на годината планирано е и потпишување на договор за да се спроведе набавката. Со договорот производителот ќе ги произведе потребните вагони во рок од 3 години, по што се очекува истите да пристигнат во Македонија до крајот на 2016 година. Набавката се однесува на целосно нови вагони и истите мора да

имаат TSA compliance, сертификат од нострифицирано тело кое ќе го гарантира квалитетот на истите.

Корисниците на железнички услуги се целосно согласни дека при набавката треба да се земат во предвид нивните размислувања во насока на исполнување на нивните потреби за превоз на стока. Во таа насока посочена е потребата за затворени вагони (пред се за потребите на отпрема на финалните производи на домашното стопанство), вагони од серија E (отворени - за потребите на Југохром, Скопски легури, Фени индустри) и R вагони.

Согласно на пренесеното размислување дека голем број од теретите наместо со возови се превезуваат со камиони, треба да се размисли и за можноста за набавка на SG вагони (специјални плато вагони од серија S кои се ниско подни вагони за превоз на камиони, полу приколки, приколки и високо стопни контејнери), посебно имајќи ја во предвид насоката за развој на мултимодалниот транспорт.

Во насока на дополнителни консултации за прашањето за набавката, професорот Вртаноски е отворен за комуникација на секој иден предлог или сугестија која ќе произлезе од членките на Асоцијацијата.

Важно прашање на кое треба да се пријде со особено внимание е квалитетниот и сигурносниот аспект во процесот на набавка, но и да се работи на подобрување на состојбата на македонските пруги по кои ќе се движат овие вагони. Според искажувањето на претставникот од ЈП Македонски Железници Инфраструктура голем дел од пругата на Коридор 10 ќе биде ремонтирана до 2014 година.

Трета точка

Образложување на дел од забелешките во врска со Закон за договорите за превоз во патниот сообраќај даде Снежана Камилевска, правник во Стручната служба на Стопанската комора на Македонија. Таа информираше дека на 14.02.2013 година во Службен Весник на РМ бр.23 е објавен новиот Закон за договорите за превоз во патниот сообраќај чија цел е регулирање на односите кои произлегуваат од договорите за превоз на патници и стока во внатрешниот и во меѓународниот патен сообраќај. Со донесувањето на овој Закон кој стапи во сила на ден 22.02.2013 година престана да се применува Законот за договорите за превоз во друмскиот сообраќај (Службен лист на СФРЈ број 2/74) и престанаа да важат одредбите од чл.704 до чл.741 Глава XVII – ПРЕВОЗ од постојниот Закон за облигациони односи. Истакнато беше дека при донесувањето на овој закон, во процесот на подготовка на истиот не беа вклучени субјектите кои се деловно заинтересирани, ниту пак беа вршени консултации од било каков вид а и до Стопанската комора на Македонија не е пристигнато барање за вклучување во процесот на подготовка.

Содржината на овој закон е спорна во повеќе сегменти и од повеќе аспекти, а појдовна е контрадикторноста која овој закон ја има во однос на Конвенцијата за договорот за меѓународен патен превоз на стока (ЦМР), посебно во општиот дел. Имено, тука се говори дека „Со овој закон се регулираат односите кои произлегуваат од договорите за превоз на патници и стока во внатрешниот и во меѓународниот патен сообраќај, ако со меѓународен договор поинаку не е уредено„. Со оваа одредба целосно се дерогира овој закон бидејќи со него во голем дел се врши сосема различно уредување на односите во патниот сообраќај од тоа какви се решенијата во ЦМР Конвенцијата. Со тоа се доведуваат договорните страни во судир со тоа што треба да почитуваат кога ќе склучуваат договор. Иако согласно правото, меѓународен договор ратификуван од државата, во случај на колизија на одредени одредби или законски решенија, има првенство пред домашниот Закон, а законодавецот си дозволува да донесе закон со кој има

тенденција да ги дерогира предвидените правила во оваа Конвенција. Ова особено е важно затоа што согласно чл.41 од ЦМР Конвенцијата „...било која одредба која посредно или непосредно ги крши одредбите на оваа конвенција е неважечка и безвредна,.. Имајќи го предвид наведеното, се поставува прашање зошто воопшто смее да постојат одредби во законот кои на поинаков начин во однос на конвенцијата уредуваат одредени состојби, ако таквите одредби се неважечки. Во овој контекст би навеле неколку одредби каде што со законот се уредуваат состојбите спротивно на конвенцијата, па на тој начин би биле неприменливи:

-Чл.98 - каде се определува одговорност за штета на превозникот од максимум 20 денари по килограм, а со конвенцијата тој максимум изнесува 8,33 СДР (околу 12 УСД) по килограм.

-Чл.114 – каде се определува застареност на правото за наплата на превознината од 3 години (обврската за надомест за штета на превозникот застарува за една година) иако со конвенцијата сите права и обврски кои произлегуваат од договорите за превоз застаруваат за една година.

Понатаму, ако се има предвид членот 8 од Уставот на РМ кој ги уредува темелните вредности на уставниот поредок на РМ во кои е вклучено и владеењето на правото и слободата на пазарот и на претприемништвото, со донесувањето на овој закон се врши кршење и на Уставот на РМ. Така што со одредбата од **чл. 33** од Законот, во делот на превоз на стока, се воведуваат обврски на трети лица кои не се, ниту можат да се третираат, како дел од двостраниот договорен однос кој се регулира со овој Закон. Со тоа директно се задира во основите на дефинирањето на поимот договорен однос што треба да претставува слобода на договарање на двете страни.

Исто така, со овој закон се регулираат и области кои се веќе регулирани со други закони и тоа на поинаков начин, или поточно овој закон е во колизија со правните принципи утврдени со други закони со воведување на законски решенија кои се спротивни на тие принципи. Имено, во Законот за облигациони односи, во делот на Договорите за шпедиција е прифатен принципот на одговорност на шпедитерот само за изборот на превозникот, а не и за неговото работење. Спротивно на тоа во **чл. 93** од овој спорен закон се утврдува солидарна одговорност на шпедитерот (организаторот на превоз) со превозникот. Ова е неприфатливо пред се од правен аспект и создава евидентна правна несигурност со што се крши уставното начело на владение на правото. Пример за мешање во претприемништвото и делокругот на надлежност на други закони е и одредбата од **чл.105** со која се предвидува ништавност на договор склучен врз основа на тендер (при што не се прави разлика помеѓу тендер по Закон за јавни набавки и тендер како прибирање на најповолни понуди од страна на корисник) и се поставуваат услови кои не се предмет на надлежност.

Наведените спорни моменти не се единствени бидејќи законот содржи повеќе одредби кои или се неприменливи, или се спротивни на други закони и конвенции, а дел од одредбите со сигурност може да се подведат и како спротивни на Уставот на РМ, што гарантира еден општ хаос во оваа област при неговата примена.

Оценка е дека овој Закон за договорите за превоз во патниот сообраќај, како во одделни одредби така и во целина е противуставен и неспроводлив во пракса.

Според претставникот на Шенкер, законот е донесен во целосно непознавање на ЦМР Конвенцијата и покрај образложенијата наведени од Комората уште еднаш да се изврши проверка на секој член поединечно, бидејќи според нив спорен е и член 99 во кој се регулира однос кој веќе е опфатен во чл.98 и предвидениот износ на штета за кој превозникот одговара се регулира на различни начини.

Од горе наведеното, утврдено е членовите на Македонската транспортна асоцијација во рок од една недела да достават до Комората доколку имаат дополнителни забелешки во врска со Законот, по што МТА ќе се обрати до Министерството за транспорт и врски на РМ, со барање за средба на која би се упатило на проблемите кои би произлегле од овој закон. Доколку од оваа активност не произлезе одреден позитивен ефект, правна инстанца која може да се превземе е да се достави иницијатива за оценување на уставноста на овој закон пред Уставниот суд на РМ.

. / .

По исцрпување на дневниот ред седницата заврши во 13:40 часот.

Бр. 53-1021/2
22.04.2013 година
С к о п ј е

Претседател на Асоцијацијата,
Иван Петровски