

Pravnik

2006

Radovi

22, str. prazna

Reforma njemačkog transportnog prava iz 1998. godine

UDK
347.763(430)

Sažetak

Reforme njemačkog prava provedene 1998. godine obuhvatile su trgovačko, arbitražno i transportno pravo. O ovom radu, autor ispituje ovo posljednje, baveći se pitanjima: koji je ratio reforme i kakve je posljedice imala na njemački transport u praksi, na koji način je reforma provedena, te kakve su mogućnosti provođenja slične reforme u hrvatskom transportnom pravu. Autor daje presjek glavnih problema koji su utjecali na promjene, načela na kojima se reforma zasnivala, te normi u kojima su se ta načela konkretizirala, uspoređujući ih s međunarodnim uređenjem. Osobit naglasak stavljen je na prijevoz tereta, pitanja odgovornosti prijevoznika za štetu te na mogućnost stranaka da autonomno reguliraju pojedine odnose. Posebno se ispituje multimodalni prijevoz, uz osvrt na prijevoz u kojemu se značajan dio provodi brodom.

Ključne riječi: transportno pravo, reforma transportnog prava, odgovornost prijevoznika, multimodalni prijevoz

1. Uvodne napomene

Brze promjene u suvremenom, tehnološki sve složenijem svijetu, stavljaju pred zakonodavca nezavidan zadatak normiranja odnosa koji gotovo svakodnevno evoluiraju i mijenjaju se. Zakon koji ne prati društvenu stvarnost postaje teret razvitku zajednice i kao takav ne ispunjava svrhu koja mu je udijeljena. U danom kontekstu teško je izbjeći pretjeranu normiranost koja vrlo često vodi k pravnoj nesigurnosti. Sustavno i pregledno uređenje pravnih odnosa postaje, stoga, glavni zadatak koji se postavlja pred znanstvenu javnost.

Njemačko pravo danas, kako na zakonodavnoj, tako i na doktrinarnoj razini predstavlja interesantan primjer kojim bi se mogla inspirirati i naša pravna znanost. Reforme koje su provedene 1998. godine obuhvatile su trgovačko, arbitražno i transportno pravo. Ovo posljednje bit će podrobno izloženo u ovom radu s namjerom da pokušam iznaći odgovore na neka pitanja:

- Koji je *ratio* reforme i kakve je posljedice imala na njemački transport u praksi?
- Na koji je način provedena i koji su instituti doživjeli najveće mijene?
- Kakve su mogućnosti provođenja slične reforme u hrvatskom transportnom pravu?

Uzimajući u obzir propise i praksu koja je vrijedila prije provođenja reforme, nastojat ću dati presjek glavnih problema koji su utjecali na ovako široke promjene. Također, stavljajući

te promjene u kontekst regulative na međunarodnom planu, predstaviti će načela na kojima se zasnivala reforma i kojima su se rukovodili njezini tvorci. To svakako nije zahvat koji se događa preko noći, već kontinuirani rad mnogih stručnjaka koji su prijedloge za reformu davali i nekoliko desetljeća prije nego što je ona zaista i provedena.

Kroz razradu pojedinih zakonskih odredbi predstaviti će norme u kojima su se konkretizirala ta načela, uspoređujući ih s međunarodnim uređenjem i konstatirajući primjedbe koje ističe usporedna literatura. Struktura noveliranog zakona nalaže posebno razmatranje prava prijevoza tereta, špediciju i uskladištenje. Pritom će osobiti naglasak staviti na prijevoz tereta budući da on predstavlja centralni dio ovog dijela zakona i središte interesa prakse i doktrine. Predstaviti će cjeloviti sustav odgovornosti za štetu nastalu na teretu prilikom prijevoza cestom, željeznicom, zrakom ili unutarnjim plovnim putovima, određujući temelj odgovornosti, razloge za isključenje odgovornosti i njezino ograničenje. Osvrnut će se na karakter normi i mogućnost drugačijeg reguliranja slobodnom voljom stranaka, rukovodeći se načelima općeg ugovornog prava.

Poseban naglasak zaslužuje multimodalni prijevoz čiji je značaj u posljednje vrijeme povećan, a u komparativnom pravu se regulativa koja uređuje mješoviti prijevoz tereta pojavljuje vrlo rijetko. Osvrnut će se na prijevoz u kojemu se značajan dio provodi brodom - tzv. kontejnerski prijevoz, osobito zanimljiv zbog mogućnosti da se na pomorski prijevoz primijene norme koje uređuju opći transport. Pažnju zaslužuju i ugovori o špediciji i uskladištenju čija je pravna priroda doživjela znatne promjene od vremena kada je nastajao njemački Trgovački zakonik.

2. Temeljne značajke reforme

2.1. Općenito

Kodifikacija bilo koje grane prava, pa tako i transportnog, predstavlja ideal kojem teži doktrina i praksa svakog uredenog pravnog sustava. Gotovo stotinu godina nakon kodifikacija građanskog i trgovačkog prava¹ stvoreni su uvjeti za usustavljenje pravnih normi koje reguliraju odnose proistekle iz transporta. Rezultat toga je vrlo moderan sustav, do sada nepoznat u usporednom pravu, a za pretpostaviti je da će imati znatan utjecaj na normiranje transportnih odnosa u drugim zemljama.

Specifično transportno pravo (u koje obično ubrajamo cestovno, željezničko i zračno, te pravo unutarnje plovidbe) nastalo je relativno kasno, pojavom željeznice, automobila, a nakon toga i zrakoplova. Podvođenje takvog transporta pod norme općeg građanskog prava nije moglo zadovoljiti potrebe prakse, pa je razumljiv razvoj posebnih pravnih uređenja unutar trgovačkog prava. S druge strane, norme pomorskog prava su još od najstarijih vremena odvojene od općih pravila građanskog prava.²

Posebnu regulaciju za svaku granu transportnog prava prvi put ukida upravo njemački Zakon o reformi transportnog prava (Transportrechtsreformgesetz, dalje: TRG³). Zakon je donesen 25. lipnja 1998., a stupio je na snagu 1. srpnja iste godine.

2.2. Razlozi provođenja reforme

Razlozi zbog kojih je pokrenuta reforma su brojni i mogu se promatrati s više različitih razina. Ipak, glavna namjera njemačkog parlamenta bila je povezivanje postojećih odredbi

¹ Njemački građanski zakonik (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB) donesen je 1896. a stupio je na snagu 1. siječnja 1900. godine. Trgovački zakonik (Handelsgesetzbuch, HGB) je donesen 10. svibnja 1897. godine.

² Jakaša, Branko, Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Zagreb, 1969.

³ TRG je objavljen u BGBl. 1998. I S 1588. Tekst zakona dostupan je na stranici: <http://www.assurance-ger.de/Gesetze/transportrechtsreformgesetz.htm>.

u jedinstveni akt. To je učinjeno kako bi se povećala pravna sigurnost i kako bi se stvorili uvjeti za pošteno tržišno natjecanje između različitih zainteresiranih strana.⁴

Staro transportno pravo bilo je sadržano u mnogobrojnim posebnim zakonima, međunarodnim ugovorima, regulativama i općim uvjetima poslovanja. Otvaranje njemačkog tržišta inozemnim prijevoznim kompanijama učinilo je takvu situaciju neprihvatljivom, pa je zakonodavac morao krenuti u sveobuhvatnu reformu svih instituta transportnog prava.

Može se zaključiti da je dotadašnje njemačko transportno pravo bilo osobito opterećeno sljedećim nedostacima:

- nepregledno mnoštvo različitih normi koje su najvećim dijelom bile razasute u posebnim propisima (*lex specialis*),
- znatne razlike u uređivanju sustava odgovornosti pojedinih prijevoznika za različite grane prijevoza koje se nisu pokazale opravdanima,
- suvremena praksa u transportu, poput kontejnerskog prijevoza⁵ i njime uvjetovanog prijevoza tereta upotrebom različitih prijevoznih sredstava na temelju jedinstvenog ugovora, nije bila pravno uređena,
- liberalizacija prijevoza tereta (osobito kroz ukidanje tarifa) nije bila primijenjena u normama transportnog prava i
- staro njemačko transportno pravo nije odgovaralo zahtjevima koji se postavljaju pred suvremene trendove, osobito nakon uvođenja zajedničke slobodne obalne plovidbe na prostoru Europske unije.⁶

Ciljevi reforme se zato ne ograničavaju samo na pravno ujednačavanje i usustavljenje, već i liberalizaciju, deregulaciju, modernizaciju i internalizaciju transportnog prava.⁷

2.3. Načela reforme

Budući da ću u nastavku rada detaljnije prikazati sadržaj reforme na konkretnim pravnim institutima, ovdje navodim samo temeljna načela koja su se očitovala prilikom reguliranja ove složene materije.

a) Kodifikacija u Trgovačkom zakoniku (HGB)

Njemačko pravo prijevoza tereta, špedicija i uskladištenje reformom su uređeni isključivo u četvrtoj knjizi Trgovačkog zakona. Time je broj normi transportnog prava reduciran na svega četvrtinu prijašnjeg opsega.⁸

b) Jedinstveni ugovor o prijevozu tereta

Ugovor o prijevozu stvari (tereta) cestom, željeznicom, zrakom ili riječnom, odnosno jezerskom plovidbom od sada je jedinstveno reguliran. Takvo uređenje je od posebnog značaja za multimodalni prijevoz budući da se isti propis primjenjuje na različite stadije (načine) prijevoza tereta.⁹

⁴ Basedow, Jürgen, Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7a, Aktualisierungsband zum Transportrecht), München, 2000.

⁵ U pomorskom prometu često za kontejnere, palete i slične naprave za grupiranje robe (spremnici) postoji posebna ugovorna klauzula, tzv. Container clause, usp.: Grabovac, Ivo, Pomorsko pravo Republike Hrvatske, Split, 1997, str. 137

⁶ Uredba 3118/93 Vijeća EZ od 25. listopada 1993. Slobodna kabotaža unutar cjelokupnog europskog pomorskog prostora, uključujući sve zemlje Europske Unije, Island, Norvešku i Liechtenstein stupila je na snagu 1. srpnja 1998.

⁷ Scheer, Wolfgang, Das neue deutsche Transportrecht, Deutsch-Nordische Juristenvereinigung, 1998.

⁸ Niederleithinger, Ernst, Vorbemerkungen zum neuen deutschen Transportrecht, 1999.

⁹ usp.: Jakaša, op. cit. 2, str.541

c) Orijentacija novog prava na CMR

Novo uređenje prijevoza tereta pretežno slijedi odredbe Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom¹⁰ (CMR). Njemačka je ratificirala Konvenciju 1962. godine i od tada je ostavila velik trag u pravnoj praksi međunarodnog cestovnog prometa. Od prisilnih pravila Konvencije, koje je prihvatio i novi zakon, valja istaknuti odredbu o ograničenju odgovornosti. CMR, naime, (a tako i čl. 431 HGB) ograničava odgovornost prijevoznika do iznosa od 8,33 SDR-a po kilogramu bruto mase oštećenog ili izgubljenog tereta.¹¹ To ograničenje preračunato iznosi otprilike 10 eura.

d) Multimodalni prijevoz

Prvi put se u njemačkom pravu zakonski uređuje pravo multimodalnog prijevoza (čl. 452 - 452d HGB-a). Radi se o prijevozu tereta različitim vrstama (granama) prijevoza (more - cesta i sl.).

e) Špedicija

Špedicijsko pravo je modernizirano i potpunije uređeno nego ranijim propisima (čl. 453 - 467 HGB-a). Ugovorom o špediciji (otpremi) špediter (otpremnik) se obvezuje da radi prijevoza određene stvari u svoje ime i za račun nalogodavatelja (komitenta) sklapa ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje prijevoza, kao i da obavi ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavatelj se obvezuje da mu isplati naknadu (čl. 453.HGB-a).¹² Sustav odgovornosti se na odgovarajući način nadovezuje na pravila o odgovornosti prijevoznika kod prijevoza tereta (čl. 461 HGB-a).

f) Uskladištenje

Pravo uskladištenja je na odgovarajući način zadržano, ali je ipak pročišćeno od propisa koji ne odgovaraju duhu vremena (čl. 467 - 475h HGB-a).

2.4. Usporedba između starog i novog sustava transportnog prava

Do 1. srpnja 1998. godine njemačko je transportno pravo bilo sadržano u mnogobrojnim zakonima, uredbama i općim uvjetima poslovanja.

Na grafikonu broj 1 prikazana je složena struktura "starog transportnog prava". Dalje iznosim samo najvažnije modalitete pomoću kojih je provedena reforma.

TRG je već u drugom članku predvidio jedinstveno uređenje transportnih odnosa unutar Trgovačkog zakonika (HGB), četvrta knjiga, dio VIIa. Samim time su dotadašnji propisi postali izlišni i njihovo je djelovanje od stupanja novog zakona moralo prestati. Tako je prestao vrijediti Zakon o prometu motornim vozilima (Kraftverkehrsordnung, dalje KVO) koji je uređivao cestovni prijevoz. Uz KVO su bili vezani i neki opći uvjeti poslovanja kojima je dan zakonski značaj, prvenstveno AGNB¹³, koji se odnosi na trgovačko obavljanje prijevozničke djelatnosti, i GÜKUMB¹⁴, koji uređuje selidbene transporte i prijevoz pokućstva. Prestale su važiti odredbe HGB-a o prijevozu željeznicom. Te su odredbe, naime, uređivale prijevoz stvari i osoba u javnom prijevozu, ali na zastarjeli način koji je odgovarao vremenu kada je zakon nastajao (koncem devetnaestog stoljeća). Izvan snage je i EVO

¹⁰ Konvencija je donesena u Ženevi 1956. godine i danas vrijedi za međunarodni cestovni promet u Europi.

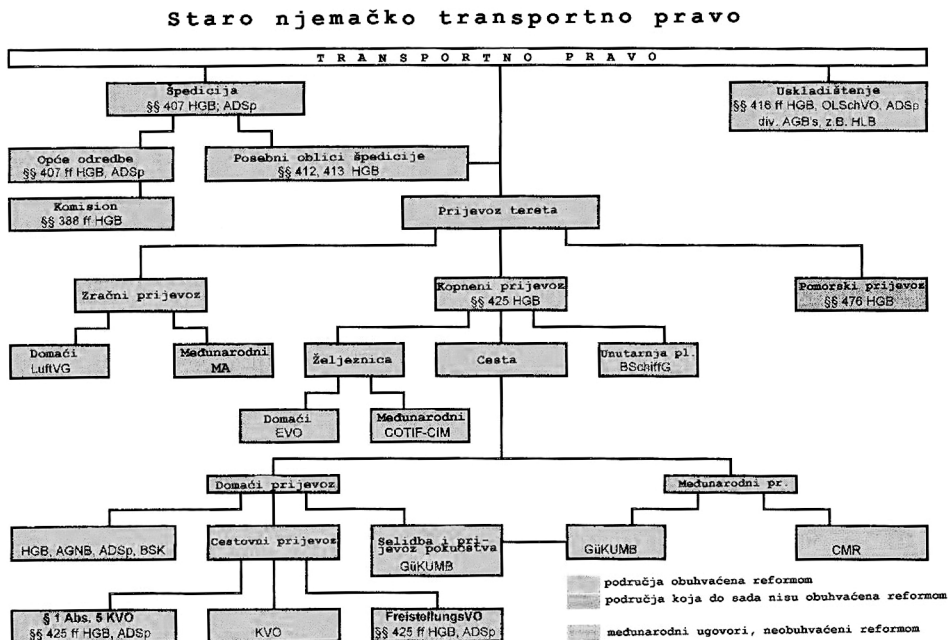
¹¹ Čl. 23 st. 3 CMR.

¹² Grabovac, Ivo, Pomorsko pravo Republike Hrvatske, Split, 1997, str. 93.

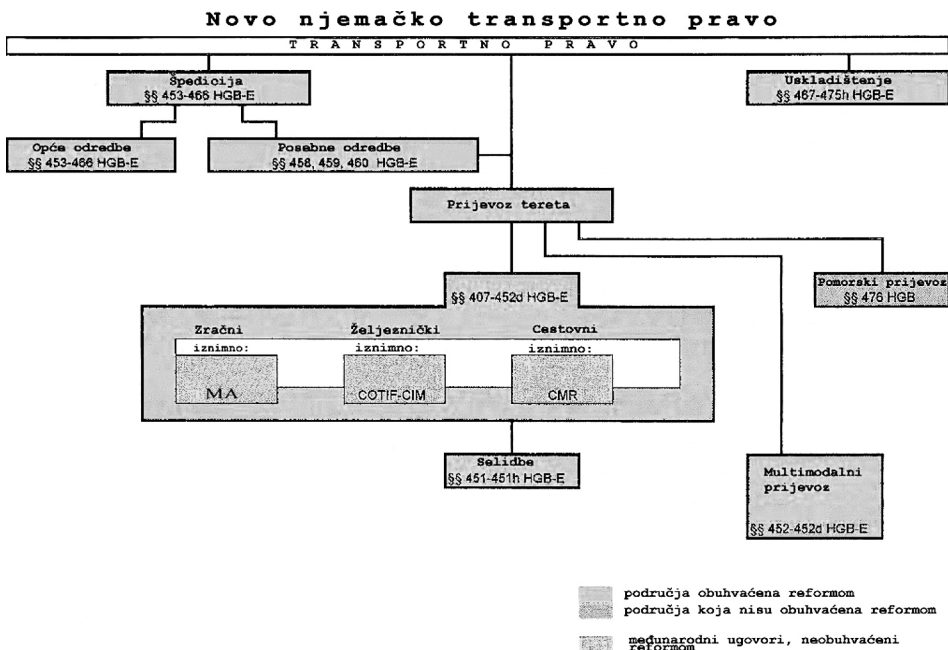
¹³ Allgemeine Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen

¹⁴ Beförderungsbedingungen für den Umzugsverkehr und für die Beförderung von Handelsmöbeln

Grafikon 1: Staro njemačko transportno pravo



Grafikon 2: Novo njemačko transportno pravo



(Eisenbahnverkehrsordnung), ali samo one odredbe koje se odnose na prijevoz tereta. Do reforme je taj zakon bio *lex specialis* za željeznički transport. Sličnu sudbinu doživio je i BinSchG (Binnenschiffahrtgesetz), zakon o unutarnjoj plovidbi. Zakon o zračnom prometu (LuftVG) je prestao uređivati prijevoz tereta, budući da je i ova pravna grana slijedila jedinstveni unifikacijski put.

Iz grafikona 2 vidimo da je samo jedan dio transportnog prava (za sada) ostao netaknut. Na prijevoz tereta morem i dalje se primjenjuje paragraf 476 HGB-a. Doktrina smatra da nisu stvoreni uvjeti za jedinstveno uređenje pomorskog i transportnog prava.¹⁵ Za prekogranični (međunarodni) prijevoz i dalje vrijede konvencije, čiji je pravni učinak po njemačkom Ustavu prvenstven u odnosu na zakonsko uređenje. Za cestovni prijevoz to je CMR, za željeznički CIM, a za zračni MA (Montrealska konvencija¹⁶).

Analizirajući dalje priložene grafikone, uočljive su promjene i na druga dva područja reforme - kod špedicije i uskladištenja. Ta područja sada isključivo (a ne kao prije samo djelomično) uređuje Trgovački zakon u dijelu koji se odnosi na transportno pravo.

3. Novo njemačko transportno pravo

3.1. Općenito

Reforma, kojoj je prethodila dugotrajna znanstvena rasprava i rad za to posebno imenovane komisije, rezultirala je novelom HGB-a, točnije dijela VIIa Zakona.¹⁷ Drugačije nego prije reforme, odredbe HGB-a se na isti način primjenjuju na prijevoz dobara (stvari, tereta) cestom, željeznicom, zrakom ili unutarnjim plovnim putovima.¹⁸ Otpada dotadašnje razlikovanje po vrsti prijevoza, pa čak i po tome radi li se o lokalnom ili udaljenom prijevozu.¹⁹ Pritom ipak treba voditi računa o tome da se na međunarodni prijevoz i dalje primjenjuju prisilni propisi međunarodnih ugovora koji su sklopljeni, ratificirani i objavljeni u skladu s njemačkim Ustavom, po kojem imaju i prednost pred zakonima. Suprotne ugovorne odredbe bile bi bez pravnog učinka.

U temeljnoj koncepciji HGB na odgovarajući način (ali nikako u svakom detalju, bezrezervno) slijedi svoj uzor CMR.²⁰

3.2. Struktura Zakona

Glava VIIa četvrte knjige HGB-a strukturirana je u tri dijela. Prikazat ću osnovnu podjelu Zakona uz naznaku bitnih karakteristika svakog dijela, nakon čega će *infra* biti pobliže obrađeni pojedini instituti.

- Prijevoz tereta (čl. 407 - 452d HGB-a)
- Opće odredbe (čl. 407 - 450 HGB-a)
- Selidbeni prijevoz (čl. 451 - 451h HGB-a)
- Multimodalni prijevoz (čl. 452 - 452d HGB-a)
- Špedicija (čl. 453 - 466 HGB-a)
- Uskladištenje (čl. 467 - 475g HGB-a)

¹⁵ Tako: Dubischar, Roland, op. cit. 4, str. 15-16.

¹⁶ Njemačka je potpisala Montrealsku konvenciju 1999. godine, a stupila je na snagu 28. lipnja 2004. godine.

¹⁷ Op. cit. 4, str. 3-5.

¹⁸ Čl. 407 st. 3 HGB-a.

¹⁹ KVO je uređivao cestovni prijevoz iznad 75 km udaljenosti.

²⁰ V. *infra*, Struktura zakona.

a) Prijevoz tereta

Poglavlje o prijevozu tereta je najopsežnije i najdetaljnije obrađeno, a sastoji se od 58 članaka. U općim odredbama uređuje se ugovor o prijevozu stvari, neovisno o načinu prijevoza. U drugom poglavlju nalaze se posebni propisi koji se primjenjuju samo na selidbene transporte (prijevoz pokućstva, namještaja). Treće poglavlje prvi put u HGB-u daje osnovu za uređenje tzv. multimodalnog prijevoza. Takav pristup primijenjen je u još samo nekoliko zemalja.²¹

b) Špedicija

Špedicija (ugovor o otpremi) je i ranije bila u HGB-u, ali je definiciju pisao još "zakonodavac devetnaestog stoljeća" kojemu je taj institut predstavljao samo poseban oblik ugovora o komisionu. U stvarnosti se položaj špeditera s vremenom znatno promijenio, te je on stasao gotovo u glavnog poduzetnika prijevoza. On ne samo da sklapa ugovor s prijevoznikom, već nerijetko brine i o skladištenju, pakiranju, carinjenju tereta. Takvo poimanje slijedilo je i uređenje odgovornosti špeditera, o čemu više *infra*.

c) Uskladištenje

Uzimajući u obzir da ugovor o uskladištenju također predstavlja način disponiranja teretom, zakonodavac je ovu materiju uredio u transportnom dijelu Trgovačkog zakona.²²

3.3. Prijevoz tereta

3.3.1. Općenito

Prijevoz tereta (stvari, robe) više ne ovisi o tome prevozi li se teret cestom, zrakom, željeznicom ili unutarnjom plovidbom. Unifikacija se ipak najviše približila uređenju koje je do reforme vrijedilo za cestovni prijevoz, posebice onako kako je uređeno na međunarodnoj razini. Stoga je glavni uzor predstavljao upravo CMR - to potvrđuju i temeljne odredbe koje se odnose na prijevoz tereta:

- Ugovor o prijevozu tereta je konsenzualan ugovor²³, tj. nastaje sporazumom volja naručitelja prijevoza i prijevoznika (čl. 407. HGB-a)
- Teretni list se izdaje samo na zahtjev prijevoznika, služi kao dokazna isprava, te nije vrijednosni papir²⁴ (čl. 408. HGB-a)
- Naručitelj prijevoza je dužan zapakirati teret tako da je pogodan za prijevoz (čl. 411. HGB-a)
- Naručitelj prijevoza je dužan ukrati teret na način koji omogućuje siguran prijevoz kao i iskrati ga, osim ako okolnosti slučaja ili običaji u prometu ne nalažu drugačije postupanje (čl. 412. HGB-a)
- Prijevoznik odgovara za gubitak (potpuni ili djelomični), oštećenje, u razdoblju od preuzimanja robe do predaje primatelju, te za zakašnjenje tereta²⁵ (čl. 425. HGB-a)

²¹ Poblize: Basedow, op. cit. 16, str. 6-7.

²² Drugačije: Hrvatsko pravo uređuje uskladištenje (i špediciju) normama građanskog prava; usp.: čl. 744 ZOO, 849 ZOO.

²³ Basedow, op. cit. 16, str. 17-20.

²⁴ Tako i: čl. 8 CMR.

²⁵ Radi se o odgovornosti zasnovanoj na relativnom kauzalitetu; v. Radionov, Nikoleta, Komparativni prikaz odgovornosti prijevoznika za prijevoz stvari cestom i željeznicom, Vladavina prava, Zagreb 2000., god. IV, br. 1, str. 129-157.

- Prijevoznik ne odgovara ako se pozove na neki od razloga isključenja odgovornosti (npr. prirodna mana tereta)²⁶ (čl. 427. HGB-a)
- Prijevoznik odgovara za radnje osoba koje za njega rade (npr. slagači, članovi posade i sl.) kao za svoje vlastite radnje ili propuštanja (čl. 428. HGB-a)
- Odgovornost prijevoznika je ograničena²⁷ (čl. 429 HGB-a)
- Ograničenje odgovornosti iznosi 8,33 SDR-a po kilogramu bruto mase oštećenog ili izgubljenog tereta²⁸ (čl. 431. st. 1 HGB-a)
- Odgovornost za zakašnjenje je ograničena na trostruki iznos prijevoznine²⁹ (čl. 431. st. 3 HGB-a)
- Ograničenja i isključenja odgovornosti vrijede i za izvanugovorne (deliktne) zahtjeve korisnika prijevoza (čl. 434. HGB-a)
- Ograničenja i isključenja odgovornosti vrijede i za osobe koje rade za prijevoznika (čl. 436. HGB-a)
- Nema ograničenja odgovornosti prijevoznika ako je "postupao s namjerom ili nepažnjom znajući da bi mogla nastati šteta"³⁰ (čl. 435. HGB-a)
- Zastara nastupa protekom jedne godine, odnosno tri godine u slučajevima kad je prijevoznik postupao s namjerom ili nepažnjom znajući da bi mogla nastupiti šteta (čl. 439. st. 1 HGB-a), a zastarni rok počinje teći protekom dana kada je teret isporučen, odnosno kada je trebao biti isporučen (čl. 439. st. 2 HGB-a)
- Naručitelj prijevoza može raskinuti ugovor o prijevozu tereta u svako vrijeme, ali je dužan isplatiti prijevozninu (čl. 415. HGB-a)
- Nadležnost suda za tužbe protiv prijevoznika nije određena samo sjedištem prijevoznika, već i mjestom gdje je teret preuzet, odnosno isporučen (čl. 440. HGB-a)

3.3.2. Odgovornost prijevoznika

Već sam u prethodnom izlaganju naveo osnovna načela na kojima se zasniva odgovornost prijevoznika, a koja su najvećim dijelom inspirirana CMR-om. Dalje ću detaljnije analizirati neke od segmenata odgovornosti, referirajući se na usporedno međunarodno pravo.

Najprije valja odgovoriti na pitanje: za što odgovara prijevoznik? Članak 425 HGB-a govori o tri slučaja:

- gubitak tereta,
- oštećenje tereta,
- zakašnjenje u isporuci tereta.

Dok zakašnjenje nastupa istekom ugovorenog roka, gubitak i oštećenje moraju nastupiti u razdoblju od preuzimanja do predaje tereta primatelju.

Temelj odgovornosti je kauzalitet.³¹ Riječ je, međutim, o relativnom kauzalitetu, pa se prijevoznik ima pravo pozivati na određene razloge, dokaz kojih će ga osloboditi stroge odgovornosti. Zakon, naime, navodi opći razlog oslobođenja odgovornosti³²: prijevoznik se

²⁶ Čl. 427 HGB-a navodi šest razloga za oslobođenje od odgovornosti (o tome infra). CMR u čl. 17 st. 4 pored prirodne mane robe navodi i namjernu i nepažljivu radnju naručitelja (ili njegove upute), te okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti.

²⁷ Stvarna šteta može biti nadoknađena samo do zakonom propisanih iznosa. Tako i čl. 23 st. 1 CMR, ali i usporedno hrvatsko pravo.

²⁸ Isti iznos se spominje i u čl. 23 st. 3 CMR.

²⁹ Drugačije: čl. 23 st. 5 CMR.

³⁰ Ovaj stupanj krivnje se približio onome kako ga određuje čl. 25 Varšavske konvencije. S druge strane, čl. 29 CMR govori o šteti koja je uzrokovana xnamjerno ili iz takve nepažnje koja se može izjednačiti s namjeromfl.

³¹ Radionov, op. cit. 24, str. 147.

³² Basedow, op. cit. 16, str. 54.

oslobađa odgovornosti ako je gubitak, oštećenje ili zakašnjenje uzrokovano okolnostima koje prijevoznik nije mogao izbjeći čak ni da je upotrijebio najveću pažnju, niti je mogao spriječiti nastupanje posljedice (čl. 426 HGB-a).

Uz opći, postoje i posebni (egzoneracijski) razlozi oslobođenja prijevoznikove odgovornosti i HGB ih u čl. 427 taksativno (enumerativno) nabraja³³ navodeći da nema odgovornosti ako je šteta nastala zbog:

- upotrebe otvorenog, nepokrivenog vozila ili prijevozom na palubi ako je takav način prijevoza bio ugovoren ili ako je uobičajen,
- neprikladnog pakiranja od strane naručitelja prijevoza,
- zbog ukrcaja, iskrcaja tereta ili druge radnje koju je poduzeo naručitelj prijevoza ili primatelj tereta,
- prirodne mane tereta (lom, hrđa, sušenje, truljenje),
- nepostojanja oznake na teretu i
- prijevoza živih životinja.

Da bi se prijevoznik oslobodio odgovornosti, mora dokazati da je u konkretnom slučaju, u kojemu je prilikom prijevoza došlo do štete na teretu, riječ bila o jednoj od gore navedenih okolnosti, kao i da je upravo to uzrokovalo štetu na teretu, tj. dokazati uzročnu vezu (kauzalni nexus).³⁴

Sporno je mogu li se ugovorne strane dogovoriti i drugačije. Volker Looks, primjerice, smatra da stranke mogu ugovoriti i odgovornosti prijevoznika za višu silu.³⁵

Sljedeće pitanje koje se postavlja je: koja je granica odgovornosti? U transportnom pravu šteta može biti nadoknađena samo do propisanih iznosa ograničenja. Ti su iznosi vrlo često različiti kada se radi o različitim vrstama prijevoza, pa je tako do reforme ograničenje u cestovnom prijevozu iznosilo 80 DM, u željezničkom prijevozu 100 DM, a u prijevozu unutarnjom plovidbom samo 0,20 DM po kilogramu. Novo njemačko transportno pravo tu ne pravi razliku. Odgovornost prijevoznika je ograničena na 8,33 SDR³⁶-a po kilogramu bruto mase oštećene ili izgubljene robe (čl. 431 st. 1 HGB-a). Odgovornost u pomorskom pravu je (usporedbe radi) ograničena do iznosa od 666,67 SDR-a po komadu (koletu) ili 2 SDR-a po kilogramu bruto mase oštećene ili izgubljene robe (čl. 660 HGB-a). Zanimljivo je primijetiti da je visinu ograničenja njemački zakonodavac preuzeo iz CMR-a. Ta konvencija, koja je i prije reforme uređivala međunarodni cestovni promet, u članku 23 st. 3 navodi da će "prijevoznikova odgovornost biti ograničena do iznosa od 8,33 SDR-a po kilogramu bruto težine oštećene ili izgubljene robe".³⁷

Drugačije je određena visina ograničenja u slučaju zakašnjenja. Prijevoznik tada odgovara do trostrukog iznosa prijevoznine (čl. 431 st. 3), što je novina u odnosu na ranije norme. CMR određuje odgovornost do iznosa prijevoznine³⁸, dakle postavlja manje ograničenje nego HGB.

Ovdje treba spomenuti i odgovornost naručitelja prijevoza, budući da se pravila o ograničenoj odgovornosti primjenjuju i na njega. Tako prema članku 414 HGB-a naručitelj prijevoza odgovara prijevozniku za štetu nastalu radi nedostataka u pakiranju ili označavanju tereta, radi navođenja netočnih ili nepotpunih izvjava u teretnom listu, radi propusta označavanja opasne prirode tereta i slično. U tim slučajevima odgovornost naručitelja prijevoza može ići najviše do 8,33 SDR-a po kilogramu bruto mase oštećenog ili uništenog tereta.

³³ Ibid., str. 55-59.

³⁴ Radionov, op. cit. 24, str. 147.

³⁵ Looks, Volker, The Reform of German Transport Law, *International Trade Law Quarterly*, Issue 2, 1999., str. 93.

³⁶ SDR (Special drawing right), posebno pravo vučenja, je obračunska jedinica koju je uveo Međunarodni monetarni fond radi jednostavnijeg i stabilnijeg izračunavanja visine odgovornosti. 8,33 SDR-a iznosi otprilike 10 eura.

³⁷ O nedoumicama u praksi glede te odredbe, v. Radionov, op. cit. 24, str. 150-152.

³⁸ Čl. 23 st. 5 CMR.

Dalje se postavlja pitanje: je li moguće sporazumom stranaka isključiti gore navedena pravila o ograničenju odgovornosti? Temeljno načelo bi nam ukazivalo da su stranke u potpunosti slobodne uređivati svoje međusobne odnose (stranačka autonomija). Ipak, postoji bitan izuzetak. Propisi koji se odnose na odgovornost prijevoznika mogu biti derogirani samo izričitim sporazumom između stranaka³⁹ (ne i općim uvjetima poslovanja). Unatoč tome, zakonodavac je predvidio i svojevrsnu iznimku od iznimke, omogućujući prijevozniku da ipak promijeni visinu ograničenja odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta.⁴⁰ Ograničenje onda može biti manje od 8,33 SDR-a, ali uvijek u rasponu između 2 SDR-a i 40 SDR-a po kilogramu bruto mase oštećenog ili uništenog tereta (tzv. "Koridor Lösung"). U njemačkoj literaturi postoje mišljenja da bi sud mogao odlučivati o tome jesu li opći uvjeti poslovanja (unutar propisanih granica ograničenja) nepravični za jednu od ugovornih strana.⁴¹ Smatram da bi takva praksa mogla ugroziti pravnu sigurnost i povećati neizvjesnost među ugovarateljima.

Vrijedi li uvijek ograničena odgovornost? CMR, kao predložak reforme, izričito navodi da se "prijevoznik nema pravo koristiti odredbama o ograničenju odgovornosti (...) ako je šteta uzrokovana namjerno ili iz takve nepažnje koja se prema pravu nadležnog suda može izjednačiti s namjerom"⁴². Očito se išlo za vrlo restriktivnim razlozima za gubitak prava na ograničenje odgovornosti - traži se namjera ili "ono nešto" što će sud u pojedinom slučaju označiti kao ekvivalent namjeri.⁴³ HGB je ovdje puno jasniji jer govori o "šteti koja je uzrokovana namjerno ili nepažnjom znajući da će šteta vjerojatno nastupiti" (čl. 435 HGB-a). Nesumnjivo se u drugom dijelu navedene formulacije radi o krajnjoj nepažnji.

Izlaganje o odgovornosti prijevoznika završit ću s nekoliko napomena vezanih uz "stvarnog prijevoznika". Taj je institut uveden reformom po uzoru na pomorsko pravo.⁴⁴ "Stvarni prijevoznik" sklapa ugovor s prijevoznikom koji faktički prevozi teret. On zajednički i solidarno odgovara s ugovornim prijevoznikom, pod istim uvjetima i na isti način.

3.3.3. Selidbeni prijevoz

Prijevoz pokućstva (namještaja) je uređen člancima 451 do 451h HGB-a. Radi se o relativno malom broju propisa, pa će o ovom uređenju biti riječi samo kratko.

Ratio donošenja ovog dijela Zakona jest potreba postojanja pravila koja su u manjoj mjeri prisilna od onih koja uređuju opći trgovački transport, budući da se kod selidbi uglavnom radi o pojedincima koji ne podliježu trgovačkopravnom uređenju. Te su odredbe svojevrsni *lex specialis* za prijevoz pokućstva.⁴⁵

Glavna razlika prema općem uređenju jest u tome što je ukrcaj i iskrcaj tereta obaveza prijevoznika. Štoviše, njegova obveza uključuje premještanje, pakiranje i označavanje pokućstva. Pritom je odgovornost naručitelja prijevoza bitno manja te iznosi 1,20 DM po kubičnom metru prostora potrebnog za prijevoz (čl. 451c HGB-a). Prijevoznik ima obvezu savjetovati klijenta (naručitelja) o administrativnim pitanjima, osiguranju i mogućnosti povišenja prijevoznikove odgovornosti.⁴⁶

³⁹ Čl. 449. HGB-a.

⁴⁰ Looks, op. cit. 34.

⁴¹ Ibid.

⁴² Čl. 29 CMR.

⁴³ U literaturi se navodi da je takva formulacija usvojena na inzistiranje Francuske čiji su predstavnici prilikom usvajanja CMR-a tvrdili da u njihovom pravu ne postoji distinkcija između krajnje i obične nepažnje. Tako: Radionov, op. cit. 24, str. 154.

⁴⁴ O razlikovanju brođara i stvarnog prijevoznika u pomorskom pravu, v. Grabovac, op. cit. 12, str. 79

⁴⁵ Basedow, op. cit. 16, str. 94-103.

⁴⁶ Trappe, Johannes, The Reform of German Transport Law, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 431/01, str. 400.

Prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako su gubitak ili oštećenje uzrokovani posebnim rizicima, npr. osobnom radnjom naručitelja, određenim izvanrednim okolnostima ili kod prijevoza dragocjenosti (novac, drago kamenje, dragulji, plemeniti metal i slično).

3.3.4. Multimodalni prijevoz

Multimodalni prijevoz nije bio uređen zakonom sve do reforme iz 1998. godine. Sudska praksa je ipak uzimala da se, ukoliko je mjesto nastanka štete poznato, primjenjuje propis koji uređuje onu vrstu prijevoza za vrijeme kojega je šteta nastala.⁴⁷ Novo njemačko transportno pravo je posvetilo znatnu pozornost ovom vidu prijevoza tereta, iako se radi tek o nekoliko članaka (čl. 452 - 452d HGB-a).

HGB definira multimodalni prijevoz kao jedinstveni ugovor o različitim načinima prijevoza tereta. Definicija sadrži sljedeće:

- jedinstveni ugovor,
- više od jedne vrste prijevoza i
- različite pravne režime koji se primjenjuju na različite načine prijevoza.

Primjerice, ako se kontejner mobitela prevozi iz Hong Konga preko Hamburga do Münchena, prijevoz će biti multimodalan jer se kontejner najprije prevozi brodom do Hamburga, a nakon toga vlakom (kamionom, zrakoplovom i sl.) do Münchena.⁴⁸

Razvoj kontejnerizacije upravo doprinosi razvoju multimodalnog prijevoza. Prijevozne usluge, bez obzira na etape prijevoza i grane prometa koje se moraju upotrijebiti radi izvršenja prijevoznog zadatka, pružaju se u sklopu sustava integralnog transporta (tzv. "door to door" prijevoz). Na međunarodnoj razini se tom problemu pokušalo doskočiti uvođenjem teretnica za mješoviti prijevoz (npr. FIATA) i pokušajem unifikacije donošenjem Konvencije o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe.⁴⁹ Na unutrašnjem planu je, s druge strane, zanemariv broj država koje su uredile ovo pitanje.⁵⁰

Neki autori smatraju da se radi o ugovoru *sui generis*.⁵¹ No, bez obzira na njegovu pravnu prirodu, potrebno je izložiti način određivanja odgovornosti ovisno o tome je li mjesto gdje je nastupila šteta poznato ili nepoznato. Odgovornost multimodalnog prijevoznika će određivati pravila općeg transportnog prava uvijek kada je mjesto gubitka ili oštećenja, odnosno mjesto događaja zbog kojega je došlo do zakašnjenja nepoznato. To će biti vrlo čest slučaj budući da je kod dalekih prijevoza teško utvrditi mjesto i trenutak kada je nastala šteta. S druge strane, kada je mjesto gubitka, oštećenja ili zakašnjenja poznato, primijenit će se pravni režim koji se primjenjuje na odnosni način prijevoza (tzv. mrežasta odgovornost).⁵²

Ugovorne strane i kod ugovaranja multimodalnog prijevoza imaju slobodu sporazumjeti se drugačije nego što to propisuju zakonske norme. To znači da se može ugovoriti i ograničenje odgovornosti između 2 SDR-a i 40 SDR-a po kilogramu bruto mase oštećenog ili uništenog tereta. One mogu ugovoriti i primjenu općeg transportnog prava u slučajevima kad je poznato mjesto gdje je nastala šteta (čl. 452d HGB-a). Na primjer, ako su mobiteli, koji su se prevozili kontejnerom, oštećeni na morskoj pruzi između Hong Konga i Hamburga, primijenit će se opće transportno pravo, ako je tako bilo određeno u ugovoru ili u općim uvjetima poslovanja.⁵³ Bez takve ugovorne odredbe, redovno bi se primjenjivalo pomorsko

⁴⁷ Presuda njemačkog Vrhovnog suda (Bundesgerichtshof) iz 1987. godine.

⁴⁸ Looks, op. cit. 34.

⁴⁹ Ženeva, 1980.

⁵⁰ Pravni sustav Narodne Republike Kine je odnedavno uvrstio u svoje ugovorno pravo i ugovor o multimodalnom prijevozu. Posebne odredbe sadrži i nizozemski Građanski zakonik.

⁵¹ Herber, Seehandelsrecht, 1999., str. 241.

⁵² Čl. 452a HGB-a.

⁵³ Looks, op.cit 34.

pravo. Glavna namjera njemačkog zakonodavca bila je da se transportno pravo primjenjuje u što više slučajeva.⁵⁴

Najveće značenje ovakvog kombiniranog prijevoza jest u tome što u pravilu obuhvaća pomorski transport. Brodovi su, naime, uključeni u preko 90% multimodalnog prijevoza u svijetu.⁵⁵ Zbog toga će prijevoznici ponekad imati interes da isključe primjenu Haških i Visbijskih pravila, odnosno njima inspirirane odredbe HGB-a. Primjer: ako je potopljen kontejner s 5 000 mobitela od kojih je svaki bio pakiran u posebnu kutiju i kao takav označen u teretnici, a do štete je došlo krivnjom prijevoznika, tada će tužitelj moći tražiti cijeli iznos štete. Očito će oštećenom u ovom slučaju biti nadoknađena cjelokupna šteta jer iznos ograničenja premašuje vrijednost mobitela (5 000 x 666,67 SDR-a). Ukoliko prijevoznik iskoristi svoje pravo iz članka 452d HGB-a i odredi u svojim općim uvjetima poslovanja da se primjenjuju opća transportna pravila bez obzira na mjesto nastanka štete, tada će prijevoznik odgovarati samo do iznosa 8,33 SDR-a po kilogramu. Ako pretpostavimo da jedna kutija s mobitelom teži oko 500 grama, onda je očito da oštećeni neće moći dobiti više od 5 eura po uništenom mobitelu.⁵⁶ Iz ovog primjera je vidljivo koliko visina odgovornosti ovisi upravo o pravnom režimu koji se primjenjuje - što je teret lakši i vrijedniji, razlika u ograničenju odgovornosti postaje sve veća.

Dio njemačke pravne literature kritičan je prema ovakvom uređenju multimodalnog prijevoza. Volker Looks smatra da se radi o koraku unatrag: "Njemački parlament je napravio pogrešku što je primijenio opće transportne odredbe na pomorski prijevoz u slučajevima kada je mjesto nastanka štete nepoznato, odnosno kada je mjesto nastanka štete poznato, ali je prijevoznik u općim uvjetima poslovanja odredio primjenu općih pravila. Pomorsko pravo ima stoljetnu tradiciju i sastoji se od specifičnih normi koje nisu usporedive ni s jednom drugom vrstom prijevoza."⁵⁷

3.4. Špedicija

Špediciju (ugovor o otpremi) je HGB uređivao i prije novele iz 1998. Sada je uređena člancima 453 do 466 HGB-a. Promjene koje su nastupile ipak nisu samo kozmetičke ili nomotehničke, već prilaze ovom ugovoru na potpuno drugačiji način nego je to činio zakonodavac u vrijeme nastanka Trgovačkog zakonika.⁵⁸ Raniji tekst HGB-a definirao je špeditera (otpremnika) kao osobu koja u okviru svoje poslovne djelatnosti sklapa ugovor o prijevozu tereta s prijevoznikom, u svoje ime, ali za račun naručitelja prijevoza.⁵⁹ Prava i obveze špeditera u načelu su odgovarale onima komisionara, budući da je špedicija smatrana oblikom ugovora o komisijonu. Od vremena kada je nastajao Zakon do danas se pozicija špeditera u mnogome promijenila - on sve više postaje organizator prijevoza⁶⁰, glavni poduzetnik koji sklapa različite ugovore vezane uz prijevoz, brine se o dokumentaciji, pakiranju, skladištenju, carinjenju, itd. Danas jedini posao špeditera nije više sklopiti ugovor o prijevozu za tuđi račun. On će prvenstveno morati izabrati način prijevoza i njegov put. Nakon toga, špediter izabire prijevoznika, ugovara prijevoz, skladištenje, (pod)špediciju, daje prijevozniku obavijesti i upute. Konačno, tu spada i osiguranje od primateljevih zahtjeva za štetu.

Ugovoriti se mogu i drugi poslovi, počevši od osiguranja, pakiranja, označavanja tereta i slično. Ovi posljednji poslovi ne ulaze u definiciju špedicije, ali se mogu predvidjeti ugovorom.

⁵⁴ Basedow, op. cit. 13, str. 119-121.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Looks, op. cit. 34.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Basedow, op. cit. 13, str. 129-134, komparativna analiza starog i novog zakona.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid., str. 7.

Po starom pravu je špediter sklapao ugovore u svoje ime i za račun naručitelja prijevoza. Novi zakon mu daje mogućnost odabira - on to može činiti u svoje ime ili u ime svog nalogodavca (naručitelja prijevoza). I u prvom i u drugom slučaju će se raditi o špediciji.

Glavna dužnost nalogodavca jest platiti dogovorenu naknadu i to prilikom preuzimanja tereta. Nalogodavac odgovara za štetu, osobito ako je propustio dati obavještenja, zbog greške u pakiranju ili označavanju, itd. (čl. 455 HGB-a). Ta je odgovornost ograničena.

Ukratko ću izložiti temelje špediterove odgovornosti.⁶¹ Špediter odgovara za gubitak ili oštećenje tereta dok mu je povjeren (čl. 461 HGB-a). Odgovornost je ograničena do iznosa 8,33 SDR-a po kilogramu izgubljenog ili oštećenog tereta. Očito je da je odgovornost špeditera jednaka kao i kod prijevoznika, dakle, on se mora brinuti o teretu onako kako bi se o njemu brinuo i prijevoznik. Ta odgovornost traje od trenutka kad je primio teret u posjed. Drugi gubitci koji nastanu iz problema prije nego što je teret povjeren špediteru ne podliježu ograničenju odgovornosti.⁶²

Kada se radi o obvezama koje nisu tipične za ugovor o špediciji (o njima je bilo riječi *supra*), primjenjuje se opće ugovorno pravo sadržano u Građanskom zakoniku (Bürgerliches Gesetzbuch). Ovdje, dakle, nema ograničenja odgovornosti.

Odgovara li špediter i za druge osobe? On je odgovoran za greške onih osoba koje mu pomažu u ispunjenju obveze organizirajući prijevoz (čl. 462 HGB-a). To znači da će u slučaju ugovornog prijenosa svojih dužnosti na treće osobe špediter biti osobno odgovoran i za njihovu grešku. Ipak, on će biti odgovoran kad je sam preuzeo odgovornost izbora podugovaratelja, a taj podugovaratelj učini grešku za vrijeme zaposlenja koju s pažnjom izabrani podugovaratelj ne bi učinio.

Moguće je promijeniti ograničenje odgovornosti općim uvjetima poslovanja sve dok je ograničenje između 2 SDR-a i 40 SDR-a po kilogramu bruto mase oštećenog ili uništenog tereta.

Kada špediter nastupa kao prijevoznik, provodi špediciju s fiksnom naknadom ili organizira skupljanje tereta iz različitih izvora istim prijevoznim sredstvom, novi zakon ga ne tretira kao "običnog špeditera", već gotovo kao prijevoznika (čl. 458, 459 i 460 HGB-a). To je zbog toga što on u ovim slučajevima čini više od obične organizacije prijevoza za tuđi račun. Navedene slučajeve njemačka doktrina uzima kao posebne oblike špedicije.⁶³

3.5. Uskladištenje

Šesto poglavlje četvrte knjige HGB-a uređuje ugovor o uskladištenju (čl. 467 - 475h HGB-a).⁶⁴ Ovaj pravni posao ima posebno značenje za velike luke u sjevernoj Njemačkoj gdje se teret uskladištava između pojedinih faza prijevoza. Ugovorom o uskladištenju obvezuje se skladištar primiti i čuvati određenu robu (čl. 467 st. 1 HGB-a). S druge strane, ostavodavac se obvezuje za to platiti skladištaru ugovorenu naknadu (čl. 467 st. 2 HGB-a).

U odnosu na pitanje odgovornosti skladištara, reformom se pravno ništa nije promijenilo. Odgovornost skladištara postoji jer se njegova krivnja pretpostavlja (načelo pretpostavljene krivnje).⁶⁵ Drugim riječima, da bi se oslobodio krivnje, skladištar se mora ekskulpirati (čl. 475 HGB-a), a to će učiniti tako da dokaže kako se nastala šteta nije mogla izbjeći ni pažnjom dobrog (urednog) gospodarstvenika (privrednika, trgovca). Traži se pojačana pažnja, pa nije dovoljna pažnja koju bi upotrijebila bilo koja (prosječna) osoba.

Ipak, ugovorne bi strane mogle i drugačije ugovoriti pitanje odgovornosti.

⁶¹ Ibid., str 149-153.

⁶² Looks, op. cit. 34.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Basedow, op. cit. 13, str.185.

⁶⁵ Trappe, op. cit. 44, str. 404.

Posebno se uređuje i odgovornost ostavodavca, koja se na određeni način može usporediti s odgovornošću naručitelja prijevoza. On odgovara ako propusti obavijestiti skladištara o opasnim svojstvima tereta koji se skladišti i mjerama opreza koje je potrebno poduzeti ukoliko dođe do opasnosti (čl. 468 HGB-a).⁶⁶

Ukupno uzevši, novo pravo predviđa velik broj normi koje služe modernom i preglednom uređenju ovog ugovornog odnosa.

4. Zaključak

Donošenje Zakona o reformi transportnog prava (TRG) 25. lipnja 1998. godine predstavlja radikalni zahvat u sustav njemačkog općeprometnog prava. Režim koji je počeo vrijediti 1. srpnja iste godine razlikuje se od uređenja u bilo kojoj suvremenoj državi i daje inspiraciju za recepciju istih ili sličnih rješenja u komparativnim zakonodavstvima. Oživotvorenje novih propisa u praksi još uvijek ne daje odgovor na ovo pitanje: je li novelirano pravo opravdalo razloge radi kojih je doneseno?

Već sam spomenuo kako je potreba za stvaranjem jedinstvenog uređenja za sve grane prometa postojala i ranije, te se ispoljavala kroz bogato djelovanje pravne doktrine. Rolf Herber još 1974. godine postavlja stručnoj javnosti provokativno pitanje: "Trebalo li nam kodificirati njemačko transportno pravo?". Rad osamnaesteročlane komisije, koju je 1992. godine imenovalo njemačko Ministarstvo pravosuđa, potvrdio je mišljenja onih koji su u tada vrijedećem transportnom pravu vidjeli izvor pravne nesigurnosti i otežanog pravnog prometa.

Suvremeni transport slijedio je opće društvene procese, od nezaustavljivog tehničkog i tehnološkog razvoja do globalizacijskih promjena. Današnji transport tereta sve manje nalikuje onom iz prošlih vremena, kada se naručitelj odlučivao za jedan način prijevoza, izabirući prijevoznika i ulazeći s njime u odnos koji se nije razlikovao od bilo kojeg drugog ugovornog odnosa. Ne samo da je transportno pravo stvorilo vlastite (od građanskog prava različite) pravne institute, nego su se ti instituti počeli sve više približavati, tvoreći jedan novi pravni sustav - opće transportno pravo.

Suvremeni načini prijevoza postali su mnogo kompleksniji. Razvojem kontejnerizacije omogućen je brz i relativno jednostavan put robe od točke A do točke B (tzv. *door to door* način prijevoza). Pomorski prijevoz tereta, kao najjeftiniji prijevoz, kombinira se s drugim vrstama transporta - teret na svom putu do odredišta često promijeni i nekoliko načina prijevoza, osobito kad se radi o velikim udaljenostima (preko-oceanske pruge). Globalizirana trgovina traži sve brži i pravno jednostavniji protok robe.

Na koji je način pravo reagiralo na takve društvene procese? Prvenstveno, unificiranim pravnim okvirom u koji su ušle sve vrste prijevoza. Sve osim pomorskog prijevoza. Volker Looks pravilno zaključuje: pomorsko pravo ima svoju stoljećima građenu tradiciju i pravila koja su slična u svim dijelovima svijeta. Te se posebne odredbe ne mogu usporediti ni s kojom drugom granom prijevoza i zato je zakonodavac postupio logično kad je iz kodifikacije izostavio pomorsko pravo.

Novo je transportno pravo postalo identično za cestovni, željeznički i zračni prijevoz te prijevoz unutarnjim plovnim putovima (rijekama, kanalima, jezerima). Ipak će se novo uređenje iznimno primjenjivati i na pomorski prijevoz i to ako je u mješovitom prijevozu nastala šteta na teretu, a vrijeme i mjesto njenog nastanka nisu određivi. Drugi je slučaj kada stranke tako ugovore pojedinačnim ugovorom ili prijevoznik općim uvjetima poslovanja. Ovo posljednje pokazuje u kolikoj je mjeri novo pravo zasnovano na slobodnoj volji ugovornih strana. Većina odredba, naime, predstavlja dispozitivne propise te je ugovarateljima ostavljena mogućnost da odrede drugačije nego što to propisuje Zakon.

⁶⁶ Basedow, op. cit. 13, str. 191-194.

Načelo slobodnog ugovaranja ipak nije moglo u potpunosti biti primijenjeno kod pitanja odgovornosti. Odgovornost prijevoznika je apsolutna i ona se ne može isključiti ugovorom. Kako je to i inače u transportnom pravu, odgovornost nije neograničena. Granicu je odredio propis oslanjajući se na identično rješenje u međunarodnom cestovnom prijevozu tereta. Pri određivanju visine ograničenja odgovornosti stranke su ipak slobodnije u ugovaranju, pod pretpostavkom da poštuju prisilno propisane okvire (minimum i maksimum). Na jednak način je uređena i odgovornost naručitelja prijevoza.

Kodificirano transportno pravo sada na jednom mjestu, u Trgovačkom zakoniku (HGB), uređuje prijevoz tereta, špediciju i uskladištenje - pravna prašuma propisa koja je postojala prije reforme, sada je svedena na svega četvrtinu prijašnjeg broja normi. Od davnina uređeni ugovori sada su morali biti definirani u skladu s promijenjenim društvenim okolnostima. Špediter više nije samo onaj koji u svoje ime i za tuđi račun ugovara prijevoz, već postaje organizator prijevoza.

Kakve su mogućnosti provođenja slične reforme u hrvatskom pravu? Podrobniji odgovor na ovo pitanje svakako će zahtijevati dublje analize, kako njemačkog, tako i hrvatskog zakonodavstva. Kodifikacija hrvatskog pomorskog prava devedesetih godina ostavila je po strani usustavljenje drugih grana prijevoza. Danas vrijede zakoni koji uređuju pojedina područja prijevoza: željeznički, zračni, unutarnju plovidbu. Neprihvatljiva je činjenica što se na odnose u cestovnom prijevozu trenutno primjenjuju pravila općeg građanskog prava. Mnogobrojni problemi koje domaća pravna znanost prepoznaje u ovim zakonima predstavljaju prvu prepreku u drugačijem sagledavanju problematike transportnog prava.

Drugo, još uvijek se nisu stvorile povoljne prilike za kodificiranje trgovačkog prava, čiji je transportno pravo samo jedan dio. Za razliku od njemačkog primjera, gdje već više od stoljeća postoje dva odvojena zakonika - Građanski (BGB) i Trgovački (HGB) - u hrvatskom pravu oba područja zajednički uređuje Zakon o obveznim odnosima (ZOO). Radi se o dva doktrinarno potpuno različita principa, monističkom i dualističkom. ZOO daje opća pravila građanskog prava navodeći u pojedinim odredbama različito postupanje u odnosima trgovačkog prava. Ostaje za vidjeti kako će sve ubrzaniji razvoj prometa utjecati na promjene koje će se događati u našem trgovačkom i transportnom pravu, posebno uzimajući u obzir prilagođavanje našeg zakonodavstva principima zajedničke pravne stečevine Europske unije.

Zaključno, treba reći da je njemačko transportno pravo stupanjem noveliranog HGB-a na snagu počelo svoj vlastiti pravni život. Svakako će trebati pratiti je li novo uređenje ispunilo svoju svrhu ili zahtijeva ponovno sagledavanje i drugačije reguliranje. Nedvojbeno je da će pojedina rješenja naići na poteškoće u primjeni, pa će sljedeći potezi zakonodavca u ovom području morati uzeti u obzir ne samo mišljenje struke, nego i onih na koje se ta pravila direktno odnose.

Summary

Reforms of German law of 1998 encompassed commercial, arbitration and transport law. In this paper, the author examines the last, dealing with the questions: what is the *ratio* of the reform and what consequences it had for German transport in practice, how the reform was implemented, and what are the possibilities of a similar reform in Croatian transport law. The author examines the main issues which influenced the reform, the principles on which it was based, and the norms which implemented those principles, in comparison with international regulation. Special emphasis is placed on cargo transport, carrier liability for damage and the possibility for the parties to regulate certain relations autonomously. The author also deals with multimodal transport and transport which is significantly done by ship.

Keywords: transport law, transport law reform, carrier liability, multimodal transport

38 STR. PRAZNA