

Dr. sc. Ratko Zelenika
Mr. sc. Helga Pavlić Skender
Ekonomski fakultet u Rijeci
Ivana Filipovića 4
51000 Rijeka

Prethodno priopćenje
UDK: 656.022.8
347.441
Primljeno: 20. ožujka 2007.
Prihvaćeno: 26. ožujka 2007.

Mr. sc. Dušan Pavlović
Visoka škola za poslovanje i upravljanje
Vladimira Novaka 23
10290 Zaprešić

TEMELJNE ZNAČAJKE UGOVORA O POSLU MULTIMODALNOGA PROMETA

Kvalitetno uređivanje pravnih odnosa između pošiljatelja i operatora multimodalnoga prometa, ali i ostalih aktivnih sudionika u multimodalnome prometu pretpostavlja poznavanje važnijih elemenata ugovora o poslu multimodalnoga prometa. Stoga autori ove rasprave sustavno i koncizno elaboriraju temeljne značajke ugovora o poslu multimodalnoga prometa, i to: pojam, bitni i nebitni elementi, oblik ugovora, načine sklapanja, te izmjene, dopune i prestanak ugovora o poslu multimodalnoga prometa.

***Ključne riječi:** ugovor o poslu multimodalnoga prometa, bitni i nebitni elementi, oblik ugovora, načini sklapanja ugovora o poslu multimodalnoga prometa*

1. UVOD

Nesmetano odvijanje posla multimodalnoga prometa započinje pravovaljanim sklapanjem ugovora o poslu multimodalnoga prometa. Stoga je od iznimne važnosti dobro poznavanje svih specifičnosti takvoga ugovora, jer nejasnoće ili neprimjerene odredbe takvog ugovora mogu implicirati brojne negativne posljedice za pošiljatelja, operatora te ostale aktivne sudionike posla multimodalnoga prometa, što ujedno predstavlja **problem istraživanja ove rasprave**.

Tako postavljen problem istraživanja determinira i **predmet istraživanja:** *istražiti i znanstveno utemeljeno prezentirati sve važnije spoznaje o temeljnim značajkama ugovora o poslu multimodalnoga prometa, i to: pojam, bitni i nebitni elementi, oblik ugovora, načine sklapanja, te izmjene, dopune i prestanak ugovora o poslu multimodalnoga prometa.*

Sukladno elaboriranom problemu i predmetu istraživanja u ovoj raspravi, **objekt istraživanja** odnosi se na *ugovor o poslu multimodalnoga prometa*.

Imajući na umu bitne značajke problema, predmeta i objekta istraživanja postavljena je **radna hipoteza**: *Svi aktivni pravni subjekti u industriji međunarodnoga multimodalnoga prometa trebaju imati primjeren kvantum znanja o pojmu, bitnim i nebitnim elementima, obliku i načinima sklapanja ugovora o poslu multimodalnoga prometa, jer takva znanja predstavljaju pravni okvir za kvalitetno uređivanje odnosa između pošiljatelja i operatora multimodalnoga prometa.*

Rezultati istraživanja nametnuli su potrebu da se nakon **Uvoda**, u drugome dijelu ove rasprave obrazlaži **Pojam ugovora o poslu multimodalnoga prometa**. Na drugi dio logički se nadovezuje treći dio s naslovom **Bitni i nebitni elementi ugovora o poslu multimodalnoga prometa**. **Oblik ugovora o poslu multimodalnoga prometa** naslov je četvrtoga dijela, na koji se nadovezuje peti dio s naslovom **Načini sklapanja ugovora o poslu multimodalnoga prometa**. Elaboriranje najvažnijih značajki ugovora o poslu multimodalnoga prometa završava šestim dijelom s naslovom **Izmjene, dopune i prestanak ugovora o poslu multimodalnoga prometa**. **Zaključak** je posljednji dio rasprave koji predstavlja sintezu rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena hipoteza.

2. POJAM UGOVORA O POSLU MULTIMODALNOGA PROMETA

Prema **Konvenciji UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine** (čl. 1., st. 3.) “Ugovor o multimodalnom transportu je ugovor kojim operator multimodalnoga transporta preuzima obvezu izvršiti ili se pobrinuti za izvršenje međunarodnoga multimodalnoga transporta uz naplatu vozarine”. Čini se da ta definicija ne odražava sve bitne odrednice (pravne, tehnološke, ekonomske...) multimodalnoga transporta i prometa. Umjesto dublje analize pojma ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, predlaže se primjerenija definicija toga pojma: **Ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa je dvostrano obvezni ugovor na osnovi kojega se operator multimodalnoga transporta (MTO) obvezuje obaviti ili organizirati obavljanje poslova multimodalnoga transporta i prometa, a pošiljatelj, tj. nalogodavatelj operatora multimodalnoga transporta i prometa se obvezuje da će operatoru multimodalnoga transporta i prometa platiti određenu naknadu za obavljene poslove i opravdane troškove u procesu industrije multimodalnoga transporta i prometa.**¹

¹ Zelenika, R.: Pravo multimodalnoga prometa, Rijeka, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006., str. 135.

Ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa, kao osnova procesa industrije multimodalnoga transporta i prometa, čini relativno samostalnu kategoriju gospodarskoga, trgovačkoga, prometnoga, špediterskoga, odnosno prava multimodalnoga transporta i prometa. Na takve se ugovore primjenjuju pravna pravila i pravni instituti Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe, ali u određenim primjerima i pravila nacionalnih i međunarodnih važećih pravnih akata, uključujući i pravila autonomnoga prava, kojima se mogu uređivati pravni odnosi između operatora multimodalnoga transporta i prometa (MTO) i trećih osoba koje je on angažirao u procesima industrije multimodalnoga transporta i prometa (...).

U **pravu multimodalnoga transporta i prometa ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa** ima ove značajke: to je dvostrani ugovor, to je neformalan ugovor, to je ugovor o obavljanju i/ili organiziranju poslova multimodalnoga transporta i prometa, taj se ugovor ubraja u skupine ugovora o transportu, odnosno prometu, ugovora o trgovinskim uslugama, ugovora o komisiji, ugovora o špediciji (...), taj ugovor stvara trajan odnos (...).

3. BITNI I NEBITNI ELEMENTI UGOVORA O POSLU MULTIMODALNOGA PROMETA

U predstavljanju elemenata ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, bez kojih nije moguće kreirati, organizirati i operacionalizirati procese industrije multimodalnoga transporta i prometa, posebnu pozornost treba posvetiti:² **1) predmetu ugovora, 2) cijeni multimodalnoga posla, 3) ostalim bitnim elementima i 4) nebitnim elementima ugovora.**

3.1. Predmet ugovora

Neprijeporno je da je predmet ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa jedan od bitnijih elemenata takvoga ugovora. Što je predmet ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa? **Predmet ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa jesu poslovi koje operator multimodalnoga transporta i prometa obavlja i/ili organizira njihovo obavljanje u procesima industrije multimodalnoga transporta i prometa.** Nebitno je sadrži li predmet ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa više ili manje multimodalnih poslova koje obavlja operator (MTO) i treće osobe koje je on angažirao u multimodalnom transportnom, odnosno prometnom pothvatu.

Predmet ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa obuhvaća sve multimodalne poslove, a ne samo transport..., bez kojih nije moguće kreirati,

² Ibidem, str. 136.

organizirati i operacionalizirati određeni multimodalni transportni, odnosno prometni pothvat. Takav pothvat treba biti **siguran, brz i racionalan, a to znači i ekološki prihvatljiv**. Zbog toga se vrlo rijetko u ugovoru o poslu multimodalnoga transporta i prometa izrijeком navode (specificiraju) pojedinačni poslovi koje operator multimodalnoga transporta i prometa treba za određenu cijenu obaviti i/ili organizirati njihovo obavljanje (...).

Umjesto specificiranja pojedinačnih poslova, koje bi trebao obaviti i/ili organizirati operator multimodalnoga transporta i prometa, redovito se u ugovorima o poslu multimodalnoga transporta i prometa formulira operatorova okvirna obveza "...da obavi i/ili organizira transport..." određene pošiljke... pod određenim uvjetima (...). Takav predmet ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa na primjeren način određuje i pojedinačne poslove, odnosno obveze, prava i odgovornosti i operatora i pošiljatelja iz sklopljenoga ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, a koje u biti proizlaze iz prisilnopravnih i ugovornih, odnosno autonomnopravnih akata i pravila.

3.2. Cijena multimodalnoga posla

Iz definicije pojma "ugovora o multimodalnom transportu" (cf. čl. 2., st. 3. Konvencije...) moglo bi se zaključiti da je "vozarina", odnosno "prevoznina" bitan element takvih ugovora. Takav bi zaključak bio pogrešan **jer je vozarina samo jedan** (možda najveći i najvažniji...) **element cijene kreiranja, dizajniranja i operacionaliziranja multimodalnih transportnih, odnosno prometnih pothvata**. Naime, takvi pothvati, odnosno procesi industrije multimodalnoga transporta i prometa, ne obuhvaćaju samo prijevoz pošiljke pomoću najmanje dva različita načina transporta (...) nego obuhvaćaju sve operacije, a to znači i cijene tih operacija, složenih višenačinskih transportnih i prometnih pothvata po načelima "od vrata do vrata", "od proizvođača do potrošača", "od prodavatelja do kupaca, odnosno potrošača", "od logističkoga centra do logističkoga centra" (...).³

Za svaki multimodalni transportni i prometni pothvat treba ugovoriti **cijenu multimodalnoga posla**. Takva cijena, u pravilu, obuhvaća: 1) troškove pripreme pošiljke za manipuliranje i prijevoz (npr. pakiranje, signiranje, vaganje, brojenje, paletiziranje, punjenje kontejnera...), 2) manipulacijske troškove (npr. ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, odnosno utovar, istovar, pretovar...), 3) troškove segmetarnih prijevoza (npr. vozarina prijevoza pošiljke cestom, brodom, željeznicom...), 4) premiju osiguranja (to je najčešće premija kargo transportnoga osiguranja i osiguranja odgovornosti MTO...), 5) naknadu operatora multimodalnoga transporta i prometa za obavljene poslove kreiranja, dizajniranja i operacionaliziranja multimodalnih transportnih i prometnih pothvata (...).

³ Opširnije o tome cf. Zelenika, R.: Multimodalni prometni sustavi, Rijeka, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006., str. 108–127.

Cijena usluga (naknada, nagrada, provizija...) operatora multimodalnoga transporta i prometa bitan je element cijene multimodalnoga posla. **Cijena operatorove usluge** se može utvrditi ugovorom, tarifom ili prema mjesnim običajima operatorovoga sjedišta.

U sklopu svoje financijske politike operatori multimodalnoga transporta i prometa (MTO) trebaju znanstveno utemeljeno odrediti tarifnu politiku i njome stimulirati prodaju svojih usluga. Stimuliranje prodaje operatorovih usluga može se postići na više načina, posebice:

1) **Proporcionalnim (linearnim) tarifama.** To su tarife prema kojima se obavljene operatorove usluge obračunavaju po istim osnovnim tarifnim stavovima bez obzira na opseg usluga.

2) **Degresivnim tarifama.** Tim tarifama se stimulira veća potražnja i korištenje operatorovih usluga jer se s porastom opsega operatorovih usluga cijene tih usluga proporcionalno smanjuju (...).

3) **Preferencionalnim tarifama.** Tim se tarifama predviđaju izvjesne olakšice korisnicima operatorovih usluga u određenim primjerima i pod određenim uvjetima (...).

Bez obzira na odnose operatora multimodalnoga transporta i prometa i pošiljatelja, odnosno operatorovoga nalogodavatelja te pravila prava multimodalnoga transporta i prometa, preporuča se i operatorima i pošiljateljima da ugovorima o poslu multimodalnoga transporta i prometa vrlo određeno reguliraju sva pitanja o cijenama multimodalnih poslova (...).

3.3. Ostali bitni elementi ugovora

Ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa, pored predmeta ugovora i cijene multimodalnoga posla, **ima i druge bitne elemente**, kao što su: 1) količina, težina i vrsta pakiranja robe, 2) trgovački naziv robe na odgovarajućem svjetskom jeziku (i nacionalnom jeziku pošiljatelja i operatora) te šifra naziva robe prema carinskoj tarifi (za robu pri izvozu i uvozu...), 3) vrijednost robe u nacionalnoj valuti (države pošiljatelja i operatora...) i odgovarajućoj stranoj valuti, 4) uvjeti isporuke (npr. CIF, FOB... Incoterms 2000.), 5) uvjeti plaćanja, 6) tko plaća vozarinu (pošiljatelj ili primatelj), 7) namjeravani transportni put, upotrebljena prijevozna sredstva, mjesta prekrcaja, 8) rok isporuke u mjestu isporuke (ako je to izričito ugovoreno među strankama), 9) transportno osiguranje (osigurani rizici, relacija osiguranja, svota osiguranja...), 10) kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe (...), 11) obavljanje radnji u carinskom postupku, plaćanje carine i carinskih pristojba (...), 12) država isporuke, luka iskrcaja, odnosno odredišna luka, terminal, skladište, kolodvor istovara (za robu u izvozu), 13) država isporuke, luka ukrcaja, terminal, kolodvor, skladište utovara, odnosno ukrcaja (za robu u uvozu), 14) pošiljatelj robe (adresa), 15) primatelj robe i adresa (ako je imenovan od pošiljatelja), 16) operator multimodalnoga transporta i prometa (i adresa glavnog njegovog sjedišta), 17)

mjesto i datum preuzimanja robe od strane operatora multimodalnoga transporta i prometa, 18) inozemni prodavatelj robe (za robu u uvozu), 19) inozemni kupac robe (za robu u izvozu), 20) izjava da je dotični transport, odnosno promet podvrgnut pravilima Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe, 21) naziv i nadležnost suda ili arbitraže (u rješavanju sporova) – (...).

Određivanje bitnih elemenata ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, zbog njihove važnosti ne samo u sustavu multimodalnoga transporta i prometa nego i šire – u vanjskotrgovinskim i gospodarskim sustavima, i pošiljatelji pošiljaka i operatori multimodalnoga transporta i prometa (MTO) moraju svakom pojedinačnom ugovoru o multimodalnom poslu posvetiti posebnu pozornost jer od njihovoga kvalitetnog određenja i partnerskoga dogovora i ponašanja najizravnije ovisi sigurnost, brzina, kvaliteta i racionalnost manipuliranja, prijevoz, distribucija, plasman (...) robe te globalna zaštita ljudi, flore, faune (...). Tako visokim zahtjevima mogu udovoljiti samo one kompanije koje raspolažu s interdisciplinarno i multidisciplinarno obrazovanim, iskusnim, vještima, motiviranim (...) timovima operativnih i kreativnih menadžera i specijalističkih stručnjaka, suvremenom organizacijom upravljanja rada i poslovanja, znanstveno utemeljenim informacijskim sustavima (...).

3.4. Nebitni elementi ugovora

Ugovori o poslu multimodalnoga transporta i prometa, pored navedenih bitnih elemenata (a navedeni su samo oni elementi koji se redovito upotrebljavaju u standardnim ugovorima o poslu multimodalnoga transporta i prometa, što znači da se u vrlo složenim multimodalnim transportnim i prometnim potphvatima mogu pojaviti i drugi bitni elementi), obično sadrže i više nebitnih elemenata. Bez nebitnih elemenata ugovori o poslu multimodalnoga transporta i prometa mogu biti pravno valjani jer oni izravno i bitno ne utječu na kvalitetu procesa industrije multimodalnoga transporta i prometa. To su, na primjer, ovi elementi: broj i datum ugovora, brojevi telefona i telefaksa stranaka koje sklapaju ugovor, imena i prezimena djelatnika koji će obavljati ili organizirati obavljanje multimodalnih poslova, kome se šalju dokumenti i obračuni, naznake o kontroli obračuna troškova i carine, naznaka o zastupanju pošiljatelja u regresnom postupku prema trećim osobama ili u primjeru generalne havarije, naznaka o izdavanju garantnih pisama, naznaka o uzorkovanju robe (...).

4. OBLIK UGOVORA O POSLU MULTIMODALNOGA PROMETA

Prije elaboriranja problematike o obliku ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, potrebno je navesti nekoliko najvažnijih pravila, odnosno općih odredaba o sklapanju ugovora, kao što su:⁴

1) **Suglasnost volja.** Evo nekoliko pravila:

- Ugovor je sklopljen kad su se ugovorne strane suglasile o bitnim sastojcima, tj. elementima ugovora.
- Volja za sklapanjem ugovora može se izjaviti riječima, uobičajenim znakovima ili drugim ponašanjem iz kojega se sa sigurnošću može zaključiti o njezinu postojanju, sadržaju i identitetu davatelja izjave. Volja za sklapanje ugovora može se izjaviti i pomoću različitih komunikacijskih sredstava. Izjava o volji mora biti učinjena slobodno i ozbiljno.
- Pregovori koji prethode sklapanju ugovora ne obvezuju.
- Ugovor je sklopljen u trenutku kad ponuditelj primi izjavu ponuđenika da prihvaća ponudu.
- Smatra se da je ugovor sklopljen u mjestu u kojem je ponuditelj imao svoje sjedište, odnosno prebivalište u trenutku davanja ponude.
- Ponuda je prijedlog za sklapanje ugovora učinjen određenoj osobi koji sadrži sve bitne sastojke, tj. elemente ugovora.
- Ponuda u kojoj je određen rok za njezin prihvata obvezuje ponuditelja do isteka toga roka.
- Ponuda ugovora za čije sklapanje zakon zahtijeva poseban oblik obvezuje ponuditelja samo ako je učinjena u tom obliku. Isto vrijedi i za prihvata ponude.
- Ponuditelj mora ponudu danu telefonom ili brzojavom potvrditi ponuđeniku preporučenim pismom najkasnije sljedećeg radnog dana.
- Ponuda je prihvaćena kad ponuditelj izjavi ponuđeniku da prihvaća ponudu. Ponuda je prihvaćena i kad ponuđenik pošalje stvar ili plati cijenu te kad učini drugu radnju koja se na temelju ponude, prakse između zainteresiranih strana ili običaja može smatrati izjavom o prihvatu.
- Ponuda učinjena telefonom ili izravno radiovezom smatra se ponudom nazočnoj osobi. Ponuda učinjena telefaksom ne smatra se ponudom učinjenom nazočnoj osobi.
- Ako ponuđenik izjavi da prihvaća ponudu i istodobno predloži da se ona u nečemu izmijeni ili dopuni, smatra se da je ponudu odbio i da je sa svoje strane stavio novu ponudu svome prijašnjem ponuditelju.

⁴ Cf. Zelenika, R., Pravo multimodalnoga prometa, op. cit., str. 141.

- Šutnja ponuđenika ne znači prihvatanje ponude. Ali kad osoba koja se ponudila drugom da izvrši njegove naloge za obavljanje određenih poslova, a i osobe u čiju poslovnu djelatnost spada obavljanje takvih naloga, dužna je izvršiti dobiveni nalog ako ga nije odmah odbila.
- Predugovor je ugovor kojim se preuzima obveza da se kasnije sklopi drugi, glavni ugovor.

2) Činidba (predmet). O činidbi (predmetu) ugovora najvažnija su ova pravila:

- Objekt ugovorne obveze je činidba koja se može sastojati u davanju, činjenju, propuštanju ili trpljenju. Činidba mora biti moguća, dopuštena i određena, odnosno određiva.
- Kad je činidba nemoguća, nedopuštena, neodređena ili neodređiva, ugovor je ništavan. Ali, ugovor sklopljen pod odgovornim uvjetom ili rokom valjan je ako je prije ispunjenja uvjeta, odnosno isteka roka činidba postojala moguća, dopuštena, određena ili određiva.

3) Spособnost za sklapanje ugovora. Najvažnija pravila o sposobnosti osoba za sklapanje ugovora:

- Pravni poslovi koje sklopi pravna osoba s trećima izvan djelatnosti koje čine predmet njezina poslovanja, valjani su.
- Za sklapanje pravovaljanog ugovora potrebno je da ugovaratelj ima poslovnu sposobnost koja se zahtijeva za sklapanje tog ugovora.

4) Mane volje. O mani volje najvažnija su ova pravila:

- Ako je ugovorna strana ili netko treći nedopuštenom prijetnjom izazvao strah kod druge strane tako da je ona zbog toga sklopila ugovor, druga strana može zahtijevati da se ugovor poništi.
- Ugovor sklopljen uporabom sile prema ugovornoj strani ništavan je.
- Strana koja je u zabludi može zahtijevati poništenje ugovora zbog bitne zablude.
- Strana koja je sklopila ugovor pod prijevarom ima pravo zahtijevati naknadu pretrpljene štete.

5) Oblik ugovora. Najvažnija pravila o obliku ugovora jesu:

- Ugovor se može sklopiti u bilo kojem obliku, osim ako je zakonom drukčije određeno.
- Svaka strana može od druge zahtijevati pisanu potvrdu usmeno sklopljenog ugovora sve dok druga strana ne ispuni obvezu iz ugovora.

- Kad je za sklapanje ugovora potrebno sastaviti ispravu, ugovor je sklopljen kad ispravu potpišu ugovorne strane.
- Ugovor je sklopljen elektroničkim putem kad su se stranke suglasile o bitnim sastojcima.
- Ponuda učinjena elektroničkim putem smatra se ponudom nazočnoj osobi, ako se u konkretnom slučaju može na izjavu odmah dati protui-zjava.

6) Opći uvjeti ugovora. Najvažnija pravila o općim uvjetima jesu:

- Opći uvjeti obvezuju ugovornu stranu ako su joj bili poznati ili morali biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora. Opći uvjeti ugovora moraju se objaviti na uobičajeni način.
- Ništave su odredbe općih uvjeta ugovora koje, suprotno načelu savjesnosti i poštenja, prouzroče očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana na štetu suugovaratelja sastavljača ili ugrožavaju postizanje svrhe sklopljenog ugovora, čak i ako su opći uvjeti koji ih sadrže odobreni od nadležnih tijela.

Ponudu za sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa najčešće daje operator multimodalnoga transporta (MTO), a to može učiniti i njegov nalogodavatelj – pošiljatelj. Ona predstavlja podlogu za sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa jer sadrži sve bitne sastojke ugovora, tako da se prihvaćanjem ponude može sklopiti takav ugovor.

Operator multimodalnoga transporta i prometa (MTO) pristupa izvršenju svojih obveza na osnovi naloga (dispozicije) pošiljatelja kao svojega nalogodavatelja. Međutim, nalog pošiljatelja može biti i njegova ponuda za sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, ali i njegov prihvat ponude operatora takvoga transporta i prometa. Isto tako, nalog pošiljatelja može značiti i sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa ako je operator u stalnoj poslovnoj vezi s pošiljateljem, iako nije odmah ili u ostavljenom roku odobrio primitak naloga jer se smatra da je nalog, tj. ponuda prihvaćena (...).

Budući da pravo multimodalnoga transporta i prometa još uvijek ne funkcionira kao makro i globalni pravni sustav, jer se takav sustav još uvijek izgrađuje, činjenica je da ne postoji jedinstveno pravilo i institut o obliku ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa. U izučavanju tematike o oblicima ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, treba imati na umu i činjenicu da takvi ugovori moraju biti sukladni s općenito važećim pravilima o sklapanju ugovora koji se odnose na tercijarni gospodarski sektor, odnosno na industriju u okviru tercijarnologističkoga sustava. I ne samo to. Takvi ugovori svojim oblicima moraju zadovoljiti primjereno uređivanje vrlo složenih pravnih, ekonomskih, ekoloških (...) odnosa ne samo između pošiljatelja i operato-

ra multimodalnoga transporta i prometa (MTO) nego i odnose između MTO-a i drugih aktivnih sudionika u sustavu multimodalnoga transporta i prometa.

U konstelaciji vrlo složenih, ali i često zamršenih odnosa sudionika u makro i globalnim multimodalnim transportnim i prometnim lancima, mrežama i sustavima, bilo bi primjereno da se ugovori o poslu multimodalnoga transporta i prometa sklapaju u pisanom obliku, odnosno da takvi ugovori imaju formalan oblik.

U prilog tvrdnje da su ugovori o poslu multimodalnoga transporta i prometa formalni ugovori ide i činjenica da međunarodni špediteri kao mega i niša operatori multimodalnoga transporta i prometa, ali i kao mega i niša logistički operatori, redovito sa svojim nalogodavateljima sklapaju ugovore u pisanom obliku. To, zapravo, znači da se u globalnome sustavu multimodalnoga transporta i prometa na takav način sklapa oko 65 % ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, jer su špediteri u takvim sustavima oko 65 % multimodalni i logistički operatori (...).

Može se postaviti pitanje: **Kako se u praksi sklapaju ugovori o poslu multimodalnoga transporta i prometa?** Najčešće se takvi ugovori sklapaju na temelju naloga, odnosno dispozicije nalogodavatelja, tj. pošiljatelja o multimodalnom transportu i prometu. **O kakvom je nalogu (dispoziciji) riječ i kakva je njegova misija?** Nalog (dispozicija) je, zapravo, ponuda nalogodavatelja, tj. pošiljatelja koja sadrži više od dvadesetak važnijih elemenata i koji on dostavlja operatoru multimodalnoga transporta i prometa radi sklapanja ugovora i operacionalizacije multimodalnih transportnih i prometnih pothvata. Obrasce takvih naloga, u pravilu, pripremaju operatori multimodalnoga transporta i prometa, dostavljaju blanco pošiljateljima, a ovi ispunjavaju i kao ponudu šalju operatorima (...).

Ako su takvi nalozi (dispozicije), odnosno ponude nalogodavatelja, tj. pošiljatelja jasne, potpune i ako sadrže sve bitne elemente za kvalitetno obavljanje poslova u multimodalnom transportu i prometu, operator (MTO) ih prihvaća i tako se sklapaju ugovori o poslovima multimodalnoga transporta i prometa.

Kako dispozicija nalogodavatelja najčešće znači i ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa, koja sadrži brojne podatke, informacije, elemente za sigurno, brzo, ekološko i racionalno manipuliranje i transport pošiljaka u industriji multimodalnoga transporta i prometa, sasvim je razumljivo da se daje operatorima u pisanom obliku, jer ona, točnije, ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa, uređuje vrlo složene odnose između pošiljatelja i operatora, a stvara pravnu osnovu za uređivanje odnosa operatora i trećih osoba koje ovaj angažira u složenim multimodalnim transportnim i prometnim pothvatima (...).

5. NAČINI SKLAPANJA UGOVORA O POSLU MULTIMODALNOGA PROMETA

Ugovori o poslu multimodalnoga transporta i prometa mogu se sklapati na uobičajene načine kao što se sklapaju i drugi ugovori u gospodarstvu, prometu, špediciji (...). Takve ugovore najčešće sklapaju operatori multimodalnoga transporta i prometa (MTO) i njegovi nalogodavatelji, tj. pošiljatelji pošiljaka, na ove načine:⁵ **1) sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa telefonom, 2) sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa brzojavom, 3) sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa telefaksom, 4) sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa elektroničkim putem, 5) sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa preko opunomoćenika, 6) sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa pristupanjem (adhezijom) i 7) prešutno sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa.**

5.1. Sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa telefonom

Za sklapanje ugovora telefonom općenito vrijedi pravilo da se radi o sklapanju ugovora između nazočnih osoba. Naime, ponuda učinjena telefonom i izravno radiovezom smatra se ponudom nazočnoj osobi. Ponuditelj mora ponudu danu telefonom potvrditi ponudniku preporučanim pismom najkasnije sljedećeg radnog dana. Izostanak pisane ponude ne utječe na valjanost ugovora sklopljenog telefonom, ali strana koja nije dala potvrdu odgovora drugoj strani za naneseu štetu.

Tehnika i tehnologija komuniciranja telefonom implicira i posebna pravna pitanja, kao što su:

1) Kako odrediti da su pri sklapanju ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa telefonom sudjelovale ovlaštene osobe špeditera i njegova nalogodavatelja? Taj se problem rješava pravnom pretpostavkom. Svaka strana treba imati povjerenja u drugu stranu, pa, prema tome, i povjerenje da se s druge strane telefonske veze nalazi ovlaštena osoba. Zato se u svim civiliziranim pravnim sustavima pretpostavlja da su se u telefonskoj vezi nalazile ovlaštene osobe. Tko ističe suprotno, mora to i dokazati. Svako drukčije rješenje onemogućavalo bi normalno sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa telefonom. U praksi multimodalnoga transporta i prometa taj se problem minimalizira zbog činjenice što se oko 80 % ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa sklapa između poznatih poslovnih partnera (pošiljatelja i operatora multimodalnoga transporta i prometa – MTO), pa slijedom toga i između poznatih ovlaštenih osoba (...).

⁵ Ibidem, str. 146 - 153.

2) Tko snosi štetne posljedice zbog prekida ili nejasnoća tijekom telefonskog razgovora koje mogu nastati? U pravnoj teoriji, doktrini i pravosuđu prevladava kao rješenje: **teorija rizika**. Ponuditelj, kao inicijator telefonskog sklapanja ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, treba snositi štetne posljedice ugovora takvoga sredstva komuniciranja. Ponuditelj može isključiti svoju odgovornost, kada do nesporazuma ili prekida telefonskoga razgovora dođe krivnjom druge strane. U većini pravnih sustava priopćenje telefonom može biti predmetom pobijanja pred nadležnim sudom pod istom pretpostavkom kao i izjava volje učinjene u zabludi (...).

3) Kako dokazati postojanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa sklopljenog telefonom? Postojanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa sklopljenoga telefonom dokazuje se raznim dokaznim sredstvima, kao što se dokazuju usmeno sklopljeni ugovori o poslu multimodalnog transporta i prometa: svjedocima, postojanjem dvojnih telefonskih aparata ili dvojnih telefonskih slušalica, registriranjem telefonskih razgovora na magnetsku vrpcu, pisanim potvrđivanjem telefonskoga razgovora.

Bez obzira na moguća rješenja prisilnog i autonomnog prava, preporuča se operatorima multimodalnoga transporta i prometa (MTO), kao i pošiljateljima, tj. njihovim nalogodavateljima da svaki sklopljeni ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa telefonom pravodobno potvrde preporučenim pismom.

5.2. Sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa brzojavom

Za brzojave su značajna dva obilježja: **1) da brzojav ne sadrži originalan potpis pošiljatelja i 2) da sam pisani tekst u brzojavu nije djelo pošiljatelja nego treće osobe – poštanskog službenika**. Brzojav je poštansko tehničko sredstvo, a ne podnositelj pisma, pa stoga u prijenosu ponude ili njezinoga prihvata mogu nastati pogreške. Postavlja se pitanje: **Što je mjerodavno za njegovu sadržinu, original koji je predao pošiljatelj ili tekst koji je primio adresat? Prema većini nacionalnih pravnih sustava sklapanja ugovora brzojavom (temeljem brzojava) je sklapanje ugovora između odsutnih osoba**. Za sadržinu brzojava u načelu je mjerodavan tekst koji je primio adresat. To, zapravo, znači da ponuditelj snosi rizik eventualnih grešaka u prijenosu izjave, ali zato ima mogućnost pobijanja spornih odredaba **ugovora o poslu multimodalnog transporta i prometa po pravilima zablude**.

Da bi se izbjegli rizici u prijenosu priopćenja telegrafom, preporuča se operatorima multimodalnoga transporta i prometa (MTO), kao i pošiljateljima, tj. njihovim nalogodavateljima da svaki sklopljeni ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa brzojavom potvrde pravodobno preporučenim pismom (...).

5.3. Sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa telefaksom

Iako je telefaks u poslovnoj uporabi svega desetak godina, pokazao je neprijeporne prednosti u odnosu na telefon i telegraf, koji, kada je u pitanju sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, suvereno dominira. Vremenski kratka uporaba telefaksa razlog je da još uvijek ne postoje prisilna, a niti autonomna pravila o sklapanju ugovora općenito, pa i ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa telefaksom.

Analogijom pravila koja se primjenjuju pri sklapanju ugovora telefonom i brzoplovom, razborito se može ustvrditi da su rizici sklapanja ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa telefaksom minimalizirani. U većini pravnih sustava smatra se da su ugovori sklopljeni telefaksom sklopljeni između odsutnih osoba (...).

5.4. Sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa elektroničkim putem

Razvoj informacijskih tehnologija, Interneta i drugih on line sustava, te rezultati primjene elektroničke razmjene podataka (Electronic Data Interchange – EDI, UN EDIFACT – EDI for Administration, Commerce and Transport), posebice u špediciji i transportu, omogućili su elektroničko sklapanje ugovora o kupoprodaji robe, **o prijevozu stvari**, o špediciji i brojnim drugim pravnim poslovima.

Elektroničko sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa ima brojne prednosti u odnosu na druge načine sklapanja ugovora (primjerice telefonom, brzoplovom, telefaksom) i takav će način sklapanja ugovora općenito, pa i o poslu multimodalnoga transporta i prometa biti dominantan u 21. stoljeću. Još uvijek nisu riješena sva pitanja pouzdanoga sklapanja elektroničkih ugovora, kao što su: 1) pravovaljanost i vjerodostojnost elektroničkoga potpisa, posebno identifikacija potpisnika, 2) legalna i sigurna primjena EDI-a i standarda EDIFACT-a, posebice u prijevozu robe, špediciji, trgovini, carinske i financijskom (bankarske) poslovanju (...). Takvi se problemi već uspješno rješavaju suvremenom kriptografijom (...).

Vremenski kratka upotreba elektroničkoga sklapanja ugovora općenito, pa i **ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa**, razlog je da još uvijek ne postoje pravna pravila o takvome načinu sklapanja ugovora. Međutim, analogijom pravila koja se primjenjuju pri sklapanju ugovora telefonom, brzoplovom i telefaksom, razborito se može ustvrditi da su rizici elektroničkoga sklapanja ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa minimalni, **pa bi sukladno tome takve ugovore trebalo smatrati kao pisane ugovore sklopljene između prisutnih stranaka** (...), posebno ako se u konkretnom slučaju može na izjavu odmah dati protuizjava. Uporaba elektroničkoga potpisa prilikom sklapanja ugovora uređuje se posebnim pravnim aktima.

5.5. Sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa preko opunomoćenika

Iako su u praksi vrlo rijetki slučajevi sklapanja ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa preko opunomoćenika, ne bi trebalo isključiti i takvu mogućnost.

Pri sklapanju ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa treba imati na umu da je punomoć ovlaštenje za zastupanje što ga opunomoćitelj pravnim poslom daje opunomoćeniku. Postojanje i opseg punomoći nezavisni su od pravnog posla na osnovi kojega je punomoć dana. Za određeni pravni posao propisan je i obvezatan oblik punomoći.

Opunomoćenik može poduzimati samo one pravne poslove za čije je poduzimanje ovlašten. To, zapravo, znači da **opunomoćenik** za zastupanje u poslu multimodalnoga transporta i prometa može poduzimati samo one pravne poslove za koje je ovlašten od **opunomoćitelja** u poslu multimodalnoga transporta i prometa.

Opunomoćitelj može po svojoj volji suziti ili opozvati punomoć, iako se ugovorom odrekao toga prava. Opoziv i sužavanje svake punomoći može se učiniti u bilo kojem obliku. Ako je opozivom ili sužavanjem punomoći povrijeđen ugovor o nalogu, ugovor o djelu ili neki drugi ugovor, **opunomoćenik** ima pravo na naknadu time nastale štete.

Prekoračenje ovlaštenja od opunomoćenika može biti dvojako: **1) materijalno**, kada opunomoćenik prekorači granice koje su mu dane u tekstu punomoći (ovlaštenja) i **2) vremensko**, kada je opunomoćenik radio na temelju punomoći (ovlaštenja) čija je važnost prestala.

I u jednom i u drugom slučaju potrebno je odrediti je li druga strana znala ili morala znati da je **opunomoćenik** prekoračio granice ovlaštenja, odnosno da je važnost punomoći prestala. To znači da punovažnost ugovora ovisi od savjesnosti druge strane.

5.6. Sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa pristupanjem (adhezijom)

Iako je za ugovore po pristupanju ili prema francuskoj terminologiji “adhezijske ugovore” (franc. “contrat d`adh[er]sion”) znakovito: da odredbama tih ugovora jedna ekonomski superiornija strana diktira i nameće svoje uvjete drugoj ekonomski podređenoj strani, da su odredbe tih ugovora jednostrane i da ih priprema ekonomski moćnija strana u svojem isključivom interesu i da su odredbe tih ugovora nepromjenjive tako da se takvi ugovori mogu ili prihvatiti ili ne prihvatiti, oni se vrlo često primjenjuju u transportnoj i prometnoj industriji, a to znači i u industriji multimodalnoga transporta i prometa.

Prema stupnju dopuštenoga odstupanja od unaprijed uglavljenih ugovornih uvjeta u pravnoj teoriji pravi se razlika između tri vrste adhezijskih ugovora:

1) **Potpuno adhezijski ugovori.** To su takvi ugovori koji se sklapaju samo kada ponuđeni prihvati sve uvjete ugovora “en bloc”. Ponuditelj ne dopušta nikakve modifikacije u unaprijed formuliranim odredbama ugovora, a ponuđeni ih može u cjelini prihvatiti ili odbiti.

2) **Tipski (adhezijski) ugovori.** To je fleksibilnija forma adhezijskih ugovora. Kod te vrste ugovora ponuđač pripremi nacrt ugovora koji obično rabi, ali u načelu dopušta pregovore, pa, prema tome, i promjene unaprijed predloženih odredaba ugovora.

3) **Opći uvjeti poslovanja, kao adhezijski ugovori.** Vrlo često opći uvjeti poslovanja predstavljaju samo dio ugovorenih odredaba koje stranke uključuju u svoje ugovore bilo pozivanjem na njih, i to u cjelini ili djelomično. To se uključivanje pretpostavlja ako su ponuđenom u trenutku sklapanja ugovora bili poznati opći uvjeti ponuditelja. To, zapravo, znači da pozivanje na opće uvjete može biti i prešutno, ako na primjer: isti špediter i isti nalogodavatelj sklope 22 ugovora o špediciji pozivanjem na Opće uvjete poslovanja međunarodnih špeditera, pa to eksplicite ne učine u dvadeset i trećem ugovoru o špediciji, razborito je smatrati da se i taj posljednji ugovor temelji na odredbama već nalogodavatelju poznatih Općih uvjeta (...).

Za sklapanje **ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa po pristupanju (adhezijskom)** značajno je da se oni sklapaju bez prethodnih razgovora o bitnim elementima. To su, u pravilu, svi ugovori o poslu multimodalnoga transporta i prometa koje operatori multimodalnoga transporta i prometa (MTO) nude svojim nalogodavateljima, tj. pošiljateljima, a koji su unaprijed pripremljeni u posebnome pisanom obliku ili na osnovi operatorove tzv. “dispozicije o multimodalnome transportu i prometu”. Pošiljatelji, odnosno operatori nalogodavatelji u takve dispozicije upisuju potrebne podatke i elemente te dostavljaju svojim operatorima radi sklapanja ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa. Kada operator multimodalnoga transporta i prometa (MTO) prihvati određenu dispoziciju kao ponudu svojega nalogodavatelja, ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa stupa na snagu i može početi njegova operacionalizacija (...).

Na osnovi sklopljenoga ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa i početka obavljanja poslova, odnosno izvršavanja obveza iz konkretnoga ugovora, operator multimodalnoga transporta i prometa (MTO) izdaje tipizirani dokument kao dokaz da je sklopljen ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa i kao dokaz da je operator primio pošiljku radi obavljanja ili organiziranja obavljanja poslova iz dotičnoga ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa. U praksi multimodalne transportne i prometne industrije najčešće se rabe ovi dokumenti:⁶ FIATA-teretnica za multimodalni transport (FBL), FIATA-teretni list za multimodalni transport (FWB), MULTIDOC-te-

⁶ O tome više cf. Zelenika, R., Multimodalni prometni sustavi, op. cit., str. 257–278.

retnica za multimodalni transport, MULTIWAYBILL-brodski teretni list za multimodalni transport (...).

5.7. Prešutno sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga prometa

Pod **čistom šutnjom** podrazumijeva se ne samo činjenica da se nije ništa reklo ili ništa napisalo nego i potpuno pasivan stav ponuđenog. U prisilnom ili autonomnom pravu čista se šutnja u pravilu ne smatra prihvaćanjem ponude. Ipak neki pravni akti i pravosuđe dopuštaju da se šutnja tretira kao prihvata kada zbog posebne prirode posla ili okolnosti ne treba očekivati izričito prihvaćanje ponude.

U hrvatskom pravnom sustavu šutnja ponuđenika ne znači prihvata ponude. Nema učinak odredba u ponudi da će se šutnja ponuđenika ili neko drugo njegovo propuštanje (npr., ako ne odbije ponudu u određenom roku ili ako poslana stvar o kojoj mu nudi ugovor ne vrati u određenom roku i sl.) smatrati prihvatom.

Ali kad ponuđenik stoji u stalnoj poslovnoj vezi s ponuditeljem glede određene robe, smatra se da je prihvatio ponudu koja se odnosi na takvu robu ako je nije odmah ili u ostavljenom roku odbio. Isto tako osoba koja se ponudila drugom da izvršava njegove naloge za obavljanje određenih poslova, a i osoba u čiju poslovnu djelatnost spada obavljanje takvih naloga, dužna je izvršiti dobiveni nalog ako ga odmah nije odbila.

Hoće li se šutnja smatrati prihvatom ili ne, ne ovisi od volje ponuđača, već samo od posebnih okolnosti. Ponuditelj ne može odrediti da će šutnja ponuđenoga značiti prihvata, ali se može suglasiti s prijedlogom ponuđenoga da se njegova šutnja smatra prihvatom.

Prešutno sklapanje ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa nastaje u različitim primjerima:

- Kada operator multimodalnoga transporta i prometa (MTO) i njegov nalogodavatelj, tj. pošiljatelj pošiljke..., neprekidno ponavljaju iste ili slične pothvate multimodalnoga transporta i prometa, na primjer: organizacija otpreme vina u 20' kontejnerima iz luke ukrcaja x brodovima za luku iskrcaja y, koja se ponavlja svakih petnaestak dana, pa će operator multimodalnoga transporta i prometa, nakon desetak u kontinuitetu sklopljenih ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, prešutno prihvaćati nove nalogodavateljeve dispozicije, jer, zapravo, u tim novim, ustaljenim poslovnim odnosima nema u pravilu novih elemenata, posebice ne onih spornih, koje bi trebalo i posebnim ugovorom regulirati (...).

- Kada operator multimodalnoga transporta i prometa bez sklopljenoga ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, ili čak bez prethodnoga dogovora s nalogodavateljem ili bez nalogodavateljeve ponude, od nalogodavatelja s kojim uspješno već duže vrijeme surađuje primi pošiljku s potrebnom dokumentacijom radi organizacije otpreme pošiljke u multimodalnome tran-

sportu i prometu. On može organizirati otpremu pošiljke, a da prethodno ne sklopi ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa jer je, zapravo, konkludentnim radnjama već nastao ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa (...).

6. IZMJENE, DOPUNE I PRESTANAK UGOVORA O POSLU MULTIMODALNOGA PROMETA

Pri elaboriranju **izmjena, dopuna i prestanka ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa** treba imati na umu najvažnije značajke ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa.⁷

Za izmjene, dopune i prestanak ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa analogno vrijede pravila i načela sličnih ugovora, kao na primjer: ugovora o prijevozu stvari u konvencionalnom transportu i prometu, ugovora o špediciji, ugovora o prometnim agencijama (...).

Pošiljatelj kao nalogodavatelj operatora multimodalnoga transporta i prometa i stranka iz ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa ima neograničeno pravo izmjene i dopune svojega naloga, tj. dispozicije, odnosno ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa, ali to mora učiniti pravodobno, i na propisan i/ili uobičajen način. Kada pošiljatelj kao nalogodavatelj izmijeni svoju dispoziciju prema kojoj je operater multimodalnoga transporta započeo obavljanje ili organiziranje obavljanja poslova iz određenoga ugovora o poslu multimodalnoga transporta, operator multimodalnoga transporta će postupiti prema izmijenjenom nalogu ako je to moguće, ali bez odgovornosti za posljedice izazvane izmijenjenim nalogom. U takvim slučajevima pošiljatelj kao nalogodavatelj snosi sve troškove i rizike, a operator multimodalnoga transporta je dužan i u tim slučajevima postupati s pažnjom dobrog gospodarstvenika, odnosno s pažnjom dobrog domaćina, ispunjavati svoje obveze profesionalno, a to znači da je dužan postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima, tj. pažnjom dobrog stručnjaka, te maksimalno štiti interese nalogodavatelja.

U većini pravnih sustava nalogodavatelji imaju neograničeno pravo oduzimanja od ugovora po svojoj volji, ali im istodobno nameću obvezu da su u takvim slučajevima dužni nadoknaditi operatorima sve troškove što su ih do tada imali i isplatiti im razmjern dio naknade za dotadašnji rad te snositi i druge ekonomske posljedice jer su operatori legalno poduzimali sve aktivnosti za račun nalogodavatelja.

Razumljivo je da se ugovori o multimodalnom transportu, koji su u cijelosti izvršeni ne mogu izmijeniti, dopuniti i opozvati.

⁷ Podrobnije o tome cf. Zelenika, R., Pravo multimodalnoga prometa, op, cit., str. 165.

Ako operator multimodalnoga transporta otkáže izvršenje sklopljenoga ugovora o multimodalnome transportu, on je odgovoran za nastalu štetu, dokaže li pošiljatelj kao njegov nalogodavatelj da je do štete došlo krivnjom operatora multimodalnoga transporta.

Ugovor o poslu multimodalnoga transporta i prometa može prestati u ovim slučajevima: kada je operatoru multimodalnoga transporta ili njegovom nalogodavatelju onemogućeno izvršavanje (zakonska nemogućnost ili u slučaju više sile), likvidacijom (stečajem) operatora multimodalnoga transporta ili njegova nalogodavatelja, opozivom ugovora o poslu multimodalnoga transporta od nalogodavatelja ili kada operator multimodalnoga transporta otkáže izvršenje sklopljenoga ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa (...). Svi ti slučajevi stvaraju određene posljedice iz sklopljenih ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa.

U slučajevima izmjena, dopuna i prestanka ugovora o poslu multimodalnoga transporta i prometa i nalogodavatelji i operatori multimodalnoga transporta trebali bi se pridržavati fer pravila: sudionik u pravnom odnosu dužan je u ostvarivanju svoga prava suzdržati se od postupka kojim bi se otežalo ispunjenje dužnosti drugoga sudionika.

7. ZAKLJUČAK

Poznavanje bitnih značajki ugovora o poslu multimodalnoga prometa, i to: pojam, bitne i nebitne elemente, oblik ugovora, načine sklapanja, te izmjene, dopune i prestanak ugovora o poslu multimodalnoga prometa neophodno je za kvalitetno uređivanje pravnih odnosa između pošiljatelja i operatora multimodalnoga prometa, ali i ostalih aktivnih sudionika u multimodalnome prometu. Stoga je od velike važnosti da pravni subjekti kao pošiljatelji, operatori, vozari, ali i drugi pravni subjekti koji sudjeluju u procesima međunarodnoga multimodalnoga transporta i prometa, poznaju navedene elemente ugovora o poslu multimodalnoga prometa, jer time oni štite svoje interese i izbjegavaju nepotrebne sporove, arbitraže, reklamacije (...). I ne samo to. Sve svoje znanje i energiju mogli bi učinkovito usmjeravati na kvalitetno kreiranje, dizajniranje i operacionaliziranje svojih profesionalnih aktivnosti (...).

LITERATURA

- [1] Zelenika, R., Pravo multimodalnoga prometa, Rijeka, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006.
- [2] Zelenika, R., Multimodalni prometni sustavi, Rijeka, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006.
- [3] Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine u prilogu knjige Zelenika, R., Pravo multimodalnoga prometa, Rijeka, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006.

Summary

FUNDAMENTAL CHARACTERISTICS OF THE MULTIMODAL TRANSPORT CONTRACT

A good knowledge of the major elements of a contract is a precondition for a successful improvement of legal relations between the sender and the multimodal transport operator and other active participants in the multimodal transport operations. The authors of this paper aim at elaborating, systematically and concisely, the fundamental characteristics of the multimodal transport contract: the concept, essential and unessential elements, legal form of the contract, contracting procedure as well as the modifications, amendments and breach of the multimodal transport contract.

Key words: *multimodal transport contract, essential and unessential elements, form of the contract, multimodal transport contracting procedure*

Ratko Zelenika, Ph.D.

Helga Pavlić Skender, M.Sc.

Faculty of Economics

Ivana Filipovića 4

51000 Rijeka

Croatia

Dušan Pavlović, M.Sc.

College of Business and Management

Vladimira Novaka 23

10290 Zaprešić

Croatia